

Geschäftsbericht 2005

Leistung bringen.



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

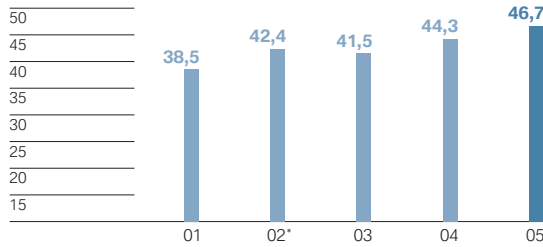


BMW Group

BMW Group in Zahlen	2
Bericht des Aufsichtsrats	4
Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60
Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und	
Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	125
Corporate Governance	126
Mitglieder des Aufsichtsrats	126
Mitglieder des Vorstands	129
Corporate Governance bei der BMW Group	130
Prinzipien der Vergütung von Vorstand	
und Aufsichtsrat	131
Erklärung des Vorstands und des	
Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	133
Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

BMW Group Umsatz

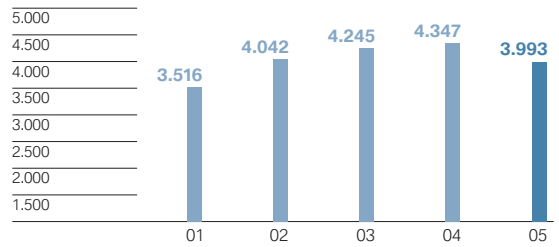
in Mrd. Euro



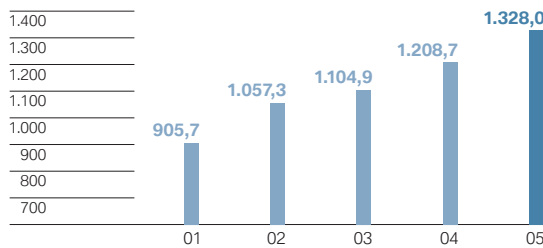
* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

BMW Group Investitionen

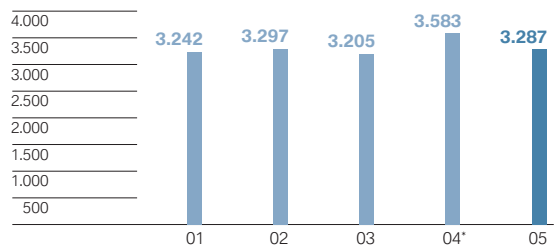
in Mio. Euro

**BMW Group Auslieferungen Automobile**

in Tsd.

**BMW Group Ergebnis vor Steuern**

in Mio. Euro



* angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Konzernporträt

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

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

Ziel der BMW Group ist es, mit der Konzentration auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte ein profitables Wachstum zu erzielen und eine überdurchschnittliche Rendite zu erwirtschaften. Dazu hat das Unternehmen im Jahr 2001 mit der Umsetzung einer breit angelegten Produkt- und Marktoffensive begonnen und so in den vergangenen Jahren seine Produktpalette deutlich erweitert sowie die weltweite Marktpresenz verstärkt. Diese Entwicklung wird das Unternehmen auch in den folgenden Jahren fortführen.

BMW Group in Zahlen

	2001	2002	2003	2004	2005	Veränderung in %
Fahrzeug-Produktion						
BMW	904.335	930.221	944.072	1.059.978	1.122.308	5,9
MINI	42.395	160.037	174.366	189.492	200.119	5,6
Rolls-Royce	–	–	502	875	692	– 20,9
Motorräder ¹⁾	90.478	93.010	89.745	93.836	92.012	– 1,9
Fahrzeug-Auslieferungen						
BMW	880.677	913.225	928.151	1.023.583	1.126.768	10,1
MINI	24.980	144.119	176.465	184.357	200.428	8,7
Rolls-Royce	–	–	300	792	796	0,5
Motorräder ²⁾	84.713	92.599	92.962	92.266	97.474	5,6
Mitarbeiter am Jahresende ³⁾	97.275	101.395	104.342	105.972 ⁴⁾	105.798	– 0,2

in Mio. Euro	2001	2002	2003	2004	2005	Veränderung in %
Umsatz	38.463	42.411 ⁵⁾	41.525	44.335	46.656	5,2
Investitionen	3.516	4.042	4.245	4.347	3.993	– 8,1
Abschreibungen	2.159	2.143	2.370	2.672	3.025	13,2
Cashflow ⁷⁾	4.202	4.374	4.490	5.187 ⁶⁾	5.602	8,0
Operativer Cashflow ⁷⁾	4.304	4.553	4.970	6.157	6.184	0,4
Ergebnis vor Steuern	3.242	3.297	3.205	3.583 ⁶⁾	3.287	– 8,3
Jahresüberschuss	1.866	2.020	1.947	2.242 ⁶⁾	2.239	– 0,1

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 Zukäufe von Unternehmen betrug der Personalstand am 31.12.2004 106.322 Mitarbeiter.

5) angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

6) angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

7) Mit dem Jahresabschluss 2005 hat die BMW Group die Berechnung des Cashflows an die im Finanzmarkt üblichen Standards angepasst. Künftig weist das Unternehmen neben dem bisher verwendeten, vereinfachten Cashflow-Begriff auch den operativen Cashflow aus, der dem in der Kapitalflussrechnung aufgeführten Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts entspricht. Eine Definition der unterschiedlichen Cashflow-Begriffe findet sich im Glossar auf der Seite 140.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2005 hat der Aufsichtsrat die geschäftliche Entwicklung der BMW Group anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands und in gemeinsamen Aussprachen eng begleitet und sich kontinuierlich sowohl von der Wirtschaftlichkeit als auch von der Recht- und Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung des Vorstands überzeugt.

In jeder der fünf Sitzungen tagte der Aufsichtsrat nahezu vollzählig. Auf der Grundlage ausführlicher und umfassender Berichte des Vorstands und im Rahmen anschließender Beratung und Diskussion hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Geschäfts- und Finanzlage, der Personalsituation, Fragen der Unternehmensstrategie, der Risikolage

und des Risikomanagements sowie ausgesuchten strategischen Sonderthemen befasst. Entscheidungen von besonderer Wichtigkeit für das Unternehmen hat der Aufsichtsrat vertieft mit dem Vorstand erörtert und, soweit nach Gesetz, Satzung oder Beschluss des Aufsichtsrats erforderlich, hierzu seine Zustimmung erteilt. Auch außerhalb und zur Vorbereitung der Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig und zeitnah über die aktuelle Geschäftsentwicklung sowie über Angelegenheiten und Geschäftsvorfälle von besonderer Bedeutung informiert. Über wesentliche Vorkommnisse und Vorhaben wurde der Aufsichtsratsvorsitzende auch durch den Vorstandsvorsitzenden in direktem Kontakt fortlaufend unterrichtet.

Das Hauptaugenmerk des Aufsichtsrats galt im Geschäftsjahr 2005 wieder den konsequent auf die



Joachim Milberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Premiumsegmente des Automobilgeschäfts ausgerichteten Aktivitäten des Vorstands. Durch die Vorleistungen der Vorjahre und mit den aktuellen Absatzerfolgen konnten die Finanzkraft und die Marktpräsenz der BMW Group gestärkt werden. Zum Ausbau der erreichten Marktposition unterstützt der Aufsichtsrat die Leitentscheidung des Vorstands, mit zwei neuen und eigenständigen Modellreihen die Produktoffensive fortzusetzen, um zusätzliche Wachstums- und Ertragspotenziale zu erschließen und damit den Wert des Unternehmens zu steigern.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Jahr 2005 mit besonderer Aufmerksamkeit die Einführung der neuen BMW 3er Reihe verfolgt und festgestellt, dass der Modellwechsel bei der meistverkauften BMW Modellreihe erfolgreich eingeleitet wurde. Die Absatzerfolge, die die im Jahr 2004 neu vorgestellten Modellreihen BMW X3, BMW 1er und BMW 6er sowie das MINI Cabrio im Berichtsjahr 2005 als erstem vollen Jahr der Verfügbarkeit erzielten, hat der Aufsichtsrat ebenfalls mit Anerkennung zur Kenntnis genommen. Der Erfolg der neuen Modelle sowie die deutliche Steigerung des Automobilabsatzes der BMW Group insgesamt belegen auch aus Sicht des Aufsichtsrats die Zukunftsfähigkeit der vom Vorstand verfolgten Strategie mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce.

Die dank der bereits im Geschäftsjahr 2004 eingeleiteten Produktoffensive insgesamt positive Geschäftsentwicklung im Segment Motorräder war ebenfalls Gegenstand der Berichterstattung des Vorstands im Aufsichtsrat.

Über die geplante Kooperation mit der Daimler-Chrysler AG und der General Motors Corporation zur gemeinsamen Entwicklung eines Hybridantriebs war der Aufsichtsrat vorab durch den Vorstand unterrichtet worden.

Ferner erörterte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand den weiteren Ausbau der Marktpräsenz der BMW

Group, beispielsweise durch den Aufbau einer Fertigungs- und Vertriebsgesellschaft in Indien.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig anhand mündlicher und schriftlicher Berichte des Vorstands über die Situation von Wettbewerbern in wichtigen Märkten, über die Entwicklung der Rohstoffpreise, die Wechselkursentwicklung des Euro gegenüber dem US-Dollar und anderen wichtigen Währungen, die Strategie der BMW Group im Währungsmanagement und die Auswirkungen dieser Faktoren auf die Geschäftsentwicklung des Unternehmens näher unterrichten lassen.

Dem Vorschlag an die Hauptversammlung 2005, den Vorstand zum Rückkauf und zur Einziehung eigener Aktien zu ermächtigen, hat sich der Aufsichtsrat angeschlossen, um auch die Orientierung des Unternehmens an den Interessen der Aktionäre zu unterstreichen.

Der Aufsichtsrat hat sich über die Auswirkungen des globalen demografischen Wandels auf die BMW Group, auch speziell in Deutschland, berichten lassen und mit dem Vorstand über Lösungsansätze für die Personal- und Produktpolitik diskutiert.

Eine Sitzung des Aufsichtsrats fand am Standort des neuen BMW Werks in Leipzig statt. In Leipzig konnte sich der Aufsichtsrat auch vor Ort von dem erfolgreichen Produktionsanlauf des neuen BMW 3er ein Bild machen.

In seiner Sitzung im Dezember 2005 hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit der längerfristigen Unternehmensplanung der BMW Group befasst und diese ebenso wie die Jahresplanung für das Geschäftsjahr 2006 gebilligt.

Auch vor dem Hintergrund der Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im Jahr 2005 haben sich Aufsichtsrat und Vorstand erneut ausführlich der Corporate Governance im Unter-

nehmen gewidmet. Beide Gremien haben die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben: Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 4. Juli 2003 bekannt gemachten Fassung wurden und die am 12. Juli 2005 im Rahmen der Neufassung des Kodex veröffentlichten Empfehlungen werden bis auf wenige Ausnahmen erfüllt (s. Seite 133). In diesem Zusammenhang hat sich der Aufsichtsrat auch über die für die BMW AG durch das Gesetz über die Offenlegung der Vorstandsvergütungen (VorstOG) mit Beginn des Geschäftsjahres 2006 geänderte Rechtslage und verschiedene Handlungsalternativen informiert. In der Sitzung im Dezember 2005 hat der Aufsichtsrat auch die Effizienz seiner eigenen Arbeit hinterfragt und auf Verbesserungsmöglichkeiten untersucht.

Der Aufsichtsrat hatte bereits in seiner konstituierenden Sitzung im Geschäftsjahr 2004 neben dem Präsidium insgesamt drei Ausschüsse gebildet, deren Besetzung im abgelaufenen Geschäftsjahr unverändert blieb. Die Besetzung der Ausschüsse ist der Aufstellung auf Seite 126 zu entnehmen. Über die Ausschussarbeit hat der Vorsitzende regelmäßig dem Aufsichtsrat berichtet.

Der Tätigkeitsschwerpunkt der fünf Sitzungen des Präsidiums lag in der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, insbesondere der Steuerung komplexer Themen. Ferner hat sich das Präsidium über die Auswirkungen des Gesetzes zur Unternehmensintegrität und Modernisierung des Anfechtungsrechts (UMAG) berichten lassen und sich mit den

Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst.

Der Bilanzausschuss (Prüfungsausschuss) kam im Berichtszeitraum zu zwei Sitzungen zusammen. In Vorbereitung der Bilanzaufsichtsratssitzung holte der Bilanzausschuss auch eine Unabhängigkeitserklärung des später von der Hauptversammlung 2005 gewählten Abschlussprüfers ein und erarbeitete Prüfungsschwerpunkte für die Erteilung des Prüfungsauftrags auch unter Berücksichtigung der für das Geschäftsjahr 2005 erstmaligen Anwendung neuer bzw. überarbeiteter IFRS-Standards. Des Weiteren behandelte der Bilanzausschuss Fragen des Risikomanagements, einschließlich der Bewertung von Währungsrisiken.

Der Personalausschuss befasste sich in insgesamt fünf Sitzungen mit der Zusammensetzung des Vorstands und einzelnen Vertragsthemen und überprüfte die Angemessenheit der Vergütung des Vorstands, und zwar auch im Vergleich zu anderen DAX-Unternehmen. Ferner ließ sich der Personalausschuss eingehend über die Personalführung und das Personalmanagement der BMW Group berichten.

Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) musste im Geschäftsjahr 2005 nicht zusammentreten.

Der Jahresabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft und der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 sowie der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht wurden

durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Jeweils in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und ergänzende Auskünfte erteilte, haben sich zunächst der Bilanzausschuss am 24. Februar 2006 und sodann der Aufsichtsrat am 9. März 2006 mit den vorgenannten Unterlagen des Vorstands gründlich auseinandergesetzt und diese geprüft. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor.

Der Aufsichtsrat hat dem Ergebnis der Abschlussprüfung zugestimmt und den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2005 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 ebenfalls geprüft. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstands an, der eine Dividende von 0,64 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und von 0,66 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie vorsieht. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben.

Im Geschäftsjahr 2005 haben sich im Aufsichtsrat keine personellen Änderungen ergeben. Die Beset-

zung ist im Einzelnen auf Seite 126 bis 128 dargestellt.

Die Amtszeit von Herrn Volker Doppelfeld, dessen Wirken wir im vorjährigen Bericht des Aufsichtsrats und anlässlich der Hauptversammlung am 12. Mai 2005 dargestellt und gewürdigt haben, endet mit Beendigung der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung am 16. Mai 2006. Da Herr Doppelfeld die Altersgrenze erreicht hat, wird er sich nicht mehr zur Wiederwahl stellen. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Doppelfeld für die langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit und seine großen Verdienste um die BMW Group als Mitglied des Vorstands sowie als Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und den Mitarbeitern für ihren tatkräftigen Einsatz, der maßgeblich dazu beigetragen hat, dass die BMW Group das zurückliegende Geschäftsjahr wiederum sehr erfolgreich gemeistert hat.

München, im März 2006
Der Aufsichtsrat



Joachim Milberg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Konzernlagebericht

Das Geschäftsjahr im Überblick

BMW Group in schwierigem Umfeld erfolgreich

Im Jahr 2005 hat die BMW Group trotz eines schwierigen Umfelds ihre erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortgesetzt. Mit einem deutlichen Zuwachs im Automobilabsatz hat das Unternehmen seine führende Position in den Premiumsegmenten der internationalen Automobilmärkte weiter ausgebaut. Besondere Herausforderungen ergaben sich im Berichtsjahr durch das Zusammentreffen von Währungseffekten, überdurchschnittlich hohen Rohstoffpreisen und einer hohen Wettbewerbsintensität auf den internationalen Automobilmärkten. Dennoch stellte die BMW Group im Jahr 2005 erneut ihre operative Stärke unter Beweis. Aufgrund der deutlichen Steigerung des Automobilabsatzes sowie kontinuierlicher Maßnahmen zur Effizienzsteigerung konnten die externen Faktoren bis zum Jahresende nahezu vollständig ausgeglichen werden. Das Ergebnis vor Steuern lag mit 3.287 Mio. Euro um 8,3% unter dem Rekordwert aus dem Vorjahr.

Im Segment Automobile wirkten sich die genannten exogenen Effekte am stärksten aus. Verglichen mit dem Rekordwert aus dem Vorjahr ging das Ergebnis des Segments im Berichtszeitraum um 5,9% auf 2.976 Mio. Euro zurück.

Nach der kurzfristigen Abschwächung im Vorjahr konnte das Segment Motorräder wieder auf den Wachstumspfad der vergangenen Jahre zurückkehren und im Absatz deutlich zulegen. Das Ergebnis des Segments stieg im Vorjahresvergleich um 93,5% auf 60 Mio. Euro.

Das kräftige Wachstum im Finanzdienstleistungsgeschäft bildet weiterhin die Grundlage für eine sehr erfreuliche Ergebnisentwicklung. Mit 605 Mio. Euro übertraf das Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen den bisherigen Höchstwert aus dem Vorjahr um 17,5%.

Neben den operativen Belastungen wirkten sich auch Effekte aus Fair-Value-Bewertungen auf das

Konzernergebnis aus. So führte die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, im Jahr 2005 zu einer rechnerischen Belastung des Konzernergebnisses von 308 Mio. Euro gegenüber dem Vergleichswert aus dem Vorjahr.

Positive Steuereffekte reduzierten im Jahr 2005 die Steuerlast des Konzerns. Mit einem Jahresüberschuss von 2.239 Mio. Euro wurde der hohe Vorjahreswert nahezu erreicht (-0,1%).

Dividendenerhöhung vorgeschlagen

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 424 Mio. Euro zur Ausschüttung einer Dividende von 0,64 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie (2004: 0,62 Euro) und 0,66 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie (2004: 0,64 Euro) im Nennwert von jeweils 1 Euro zu verwenden.

Programm zum Rückkauf von Stammaktien

Die Hauptversammlung der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft hat den Vorstand am 12. Mai 2005 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. In Ausübung dieser Ermächtigung hat der Vorstand der BMW AG am 20. September 2005 ein Aktienrückkaufprogramm über die Börse beschlossen. Im Rahmen des Programms wurden Stammaktien im Umfang von 20.232.722 Stück, d.h. 3% des Grundkapitals erworben. Der Erwerb erfolgte zum Zweck der späteren Einziehung der Aktien und Herabsetzung des Grundkapitals. Bis zum Ende des Jahres 2005 wurden insgesamt 13.488.480 Stammaktien erwor-

Die BMW Group hat zur Erhöhung der Transparenz in der Berichterstattung entschieden, eine vom IASB neu eröffnete Möglichkeit zur Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen zu nutzen. Dies hat zu Veränderungen in der Bilanz und der Gewinn- und

Verlust-Rechnung geführt. Die folgenden Erläuterungen zur finanzwirtschaftlichen Situation basieren auf den zu Vergleichszwecken angepassten Vorjahreszahlen. Eine detaillierte Darstellung der Veränderungen ist unter Anhangsangabe 8b zu finden.

ben, was 2 % des Grundkapitals entspricht. Dies geschah zu einem durchschnittlichen Kurs von 37,49 Euro. Inklusive Erwerbsnebenkosten wurden im Berichtsjahr rund 506 Mio. Euro für den Aktienrückkauf verwendet.

Umsatz auf neuen Höchstwert gestiegen

Auf Basis des kräftigen Absatzwachstums und der weiter sehr erfreulichen Entwicklung im Finanzdienstleistungsgeschäft stieg im Geschäftsjahr 2005 der Umsatz des Konzerns um 5,2 % auf 46.656 Mio. Euro. Währungseffekte wirkten sich im Berichtsjahr nur geringfügig auf die Umsatzentwicklung aus, das Umsatzwachstum wäre währungsbereinigt lediglich um 0,1 Prozentpunkte schwächer ausgefallen.

Der Umsatz im Segment Automobile erreichte im Berichtsjahr 45.861 Mio. Euro und stieg damit im Vorjahresvergleich um 7,8 %.

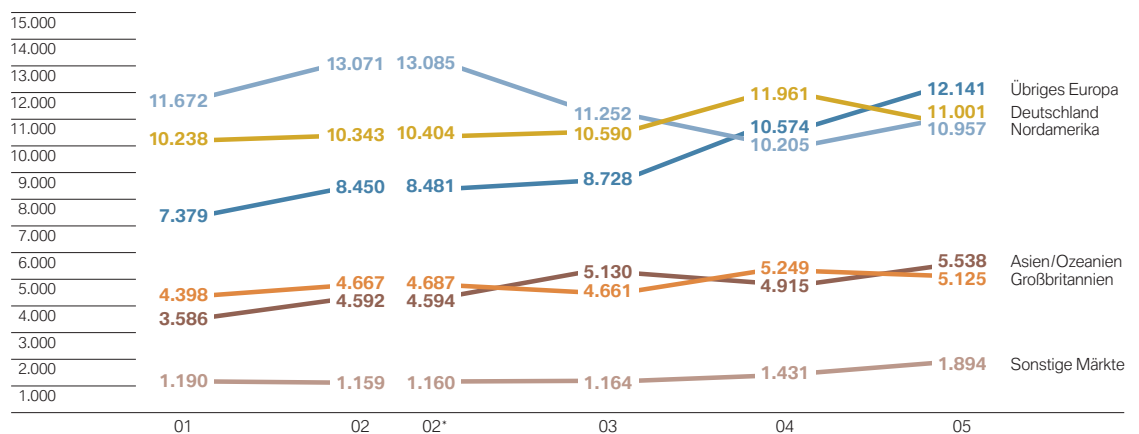
Im Segment Motorräder stieg der Umsatz um 18,9 % auf 1.223 Mio. Euro. Die im Vorjahr eingeleitete Produktoffensive wirkte sich dabei positiv auf die Umsatzentwicklung aus.

Der Umsatz im Segment Finanzdienstleistungen betrug im Berichtsjahr 9.408 Mio. Euro, das entspricht einem Plus von 14,4 % gegenüber dem Vorjahreswert.

Investitionssumme gesunken

Verglichen mit dem Vorjahr ist das Investitionsvolumen der BMW Group im Jahr 2005 zurückgegangen, da der Großteil der Investitionen in das neue BMW Werk Leipzig im Jahr 2004 angefallen ist und der Vorjahreswert zudem durch die Investitionen für den Modellwechsel der BMW 3er Modellreihe überdurchschnittlich hoch war. Im Jahr 2005 investierte die BMW Group 2.597 Mio. Euro in Sachanlagen und Übrige immaterielle Vermögenswerte, das sind

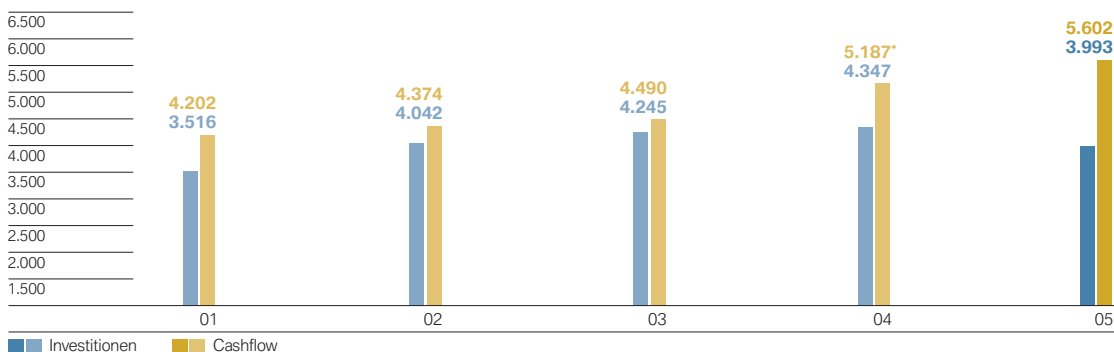
BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen
in Mio. Euro



* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

BMW Group Investitionen und Cashflow in Mio. Euro



*angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Mit dem Jahresabschluss 2005 hat die BMW Group in der externen Berichterstattung die Berechnung des Cashflows an die im Finanzmarkt üblichen Standards angepasst. Künftig weist die BMW Group neben dem hier verwendeten Cashflow-Begriff auch den operativen Cashflow aus, der dem in der Kapitalflussrechnung aufgeführten Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts entspricht. Die Werte aus der bisherigen, vereinfachten Cashflow-Berechnung sowie der operative Cashflow sind zu Vergleichszwecken in der Zehn-Jahres-Übersicht auf den Seiten 136 und 137 aufgeführt. Eine genaue Definition der unterschiedlichen Cashflow-Begriffe findet sich zudem im Glossar auf Seite 140.

19,5% weniger als im Vorjahr. Hinzu kommen gemäß IAS 38 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.396 Mio. Euro (Vorjahr 1.121 Mio. Euro, +24,5%), so dass sich insgesamt ein Zugang von 3.993 Mio. Euro zum Anlagevermögen ergibt. Dies entspricht einem Rückgang der Investitionssumme von 8,1% im Vergleich mit dem entsprechenden Vorjahreswert.

Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ergibt sich erwartungsgemäß aus dem im Berichtsjahr höheren Umfang von Serienentwicklungsprojekten. Die Aktivierungsquote bei den Entwicklungskosten lag im Geschäftsjahr 2005 bei 44,8%, nach 39,8% im Vorjahr.

Inklusive der aktivierten Entwicklungskosten liegt die Investitionsquote, also das Verhältnis der Investitionen zum Konzernumsatz, im Jahr 2005 bei 8,6% (Vorjahr 9,8%).

Der Schwerpunkt der Investitionen der BMW Group lag auch im Jahr 2005 im weiteren Ausbau des weltweiten Produktionsnetzwerks sowie in der Erweiterung des Vertriebsnetzes. Neben dem weiteren Aufbau des BMW Werks Leipzig wurden umfangreiche Erweiterungsmaßnahmen in den bestehenden Werken sowie Vorleistungen für die Anläufe neuer Modelle realisiert.

Wirtschaftliches Umfeld

Konjunkturentwicklung 2005

Die Weltwirtschaft ist im Jahr 2005 erneut kräftig gewachsen, allerdings lagen die Wachstumsraten leicht unter den Vorjahreswerten. Dies ist vor allem auf den starken Anstieg der Preise für Rohöl und andere Rohstoffe zurückzuführen, der auf Unternehmensseite zu einer höheren Kostenbelastung und auf Verbraucherseite zu einem weiteren Kaufkraftentzug geführt hat. Diese dämpfenden Effekte konnten nur zum Teil durch die verstärkte Nachfrage aus den Rohstoff exportierenden Ländern kompensiert werden.

Die Wirtschaft der USA übernahm im Jahr 2005 einmal mehr die Rolle des Konjunkturmotors. Gestützt durch die positive Entwicklung des Arbeitsmarkts und den starken Anstieg der Immobilienpreise kamen im Jahr 2005 vom privaten Konsum erneut kräftige Impulse für die US-Wirtschaft. Neben einer robusten Investitionstätigkeit gab es zudem erstmals positive Signale vom Außenhandel. Eine Verringerung des Leistungsbilanzdefizits hat sich daraus jedoch noch nicht ergeben. Insgesamt ist das US-amerikanische Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2005 um 3,5 % gewachsen.

Auch die Wirtschaft in den neuen EU-Mitgliedsländern wuchs im Jahr 2005 weiter kräftig. Neben dem Außenhandel trug auch hier die Binnennachfrage kräftig zum Aufschwung bei, zumal in einigen Ländern Impulse von der Geld- und der Fiskalpolitik ausgingen.

Im Euro-Währungsgebiet blieb die konjunkturelle Dynamik hingegen schwach. Zwar konnte sich die europäische Wirtschaft von der Wachstumsschwäche zu Jahresbeginn erholen, der Ölpreisanstieg und der gegenüber dem US-Dollar weiterhin starke Euro dämpften jedoch die Entwicklung im Jahresverlauf. Positive Impulse kamen dabei in den meisten Ländern eher vom Export, während sich die Binnenwirtschaft weiterhin verhalten entwickelte. Insgesamt wuchs die Wirtschaft in der Eurozone im Jahr 2005 lediglich um rund 1,5 %.

In Deutschland verlief die wirtschaftliche Erholung weiterhin sehr schleppend. Wie das übrige

Europa konnte die deutsche Wirtschaft zwar von der Beschleunigung der Weltwirtschaft seit Beginn des Jahres 2005 profitieren. Allerdings wirkte neben der seit Jahren andauernden Baukrise vor allem die anhaltende Konsumzurückhaltung hemmend, so dass die deutsche Wirtschaft im Jahr 2005 trotz starker außenwirtschaftlicher Impulse lediglich um weniger als 1 % wuchs.

Aus Asien kamen im Jahr 2005 die stärksten Impulse für die Weltwirtschaft. In China konnte wie in den Vorjahren mit über 9 % der kräftigste Anstieg verzeichnet werden und auch in Indien stieg das Bruttoinlandsprodukt deutlich an, der Zuwachs lag bei mehr als 7 %. In den südostasiatischen Ländern war ein Wachstum von rund 4,5 % zu verzeichnen.

Japan hat die Rezession des Jahres 2004 überwunden. Die wieder stärker gestiegene Auslandsnachfrage hat hierzu ebenso beigetragen wie die deutlich ausgeweitete Binnennachfrage. Die ausgewogene Wachstumsstruktur deutet auf eine Überwindung der langjährigen Schwächephase hin, zumal die Deflationstendenzen ebenfalls langsam schwächer werden. Insgesamt konnte die japanische Wirtschaft im Jahr 2005 um rund 2,5 % wachsen.

US-Dollar gewinnt im Jahresverlauf an Wert

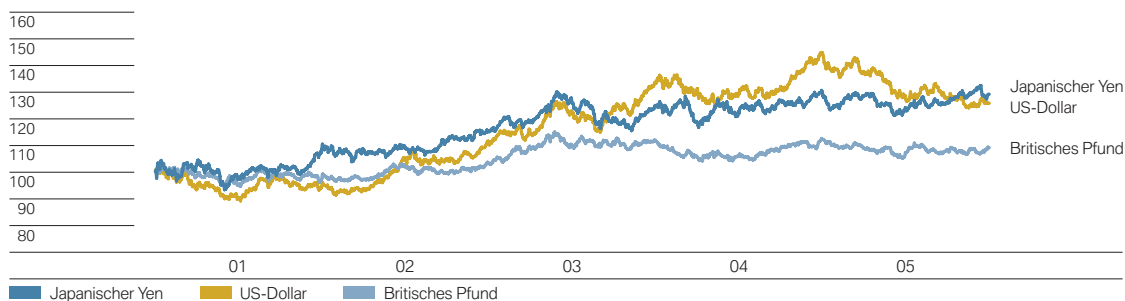
Im Verlauf des Jahres 2005 entwickelte sich der US-Dollar zu Gunsten der exportorientierten Unternehmen in Europa. Der Euro fiel von seinem Höchststand von über 1,34 Dollar bis unter 1,17 Dollar und notierte zum Jahresende bei 1,18 Dollar, rund 13 % unter dem Kurs zu Jahresbeginn. Neben der weiterhin bestehenden Wachstumsdifferenz zwischen dem Euroraum und den USA trug der größer werdende Zinsabstand zur Schwächung des Euro bei. Angesichts dieser Faktoren trat das Leistungsbilanzdefizit der USA in den Hintergrund. Langfristig ist jedoch damit zu rechnen, dass es wieder an Bedeutung gewinnt; das Risiko einer Euro-Aufwertung bleibt also bestehen.

Das britische Pfund schwankte im Jahr 2005 innerhalb einer sehr engen Bandbreite zwischen 0,71 und 0,66 Pfund pro Euro.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

(Index: 1. Januar 2001 = 100)



Quelle: Reuters

Nach einer Phase der Aufwertung verlor der Yen gegenüber dem Euro seit der Jahresmitte 2005 wieder an Wert. Dies steht eher im Gegensatz zu den Fundamentaldaten, da die japanische Wirtschaft sich von ihrer Rezession erholt hat und ein solideres Wachstum erwarten lässt als der Euroraum.

Rohstoffpreise: weiterer Anstieg im Jahr 2005

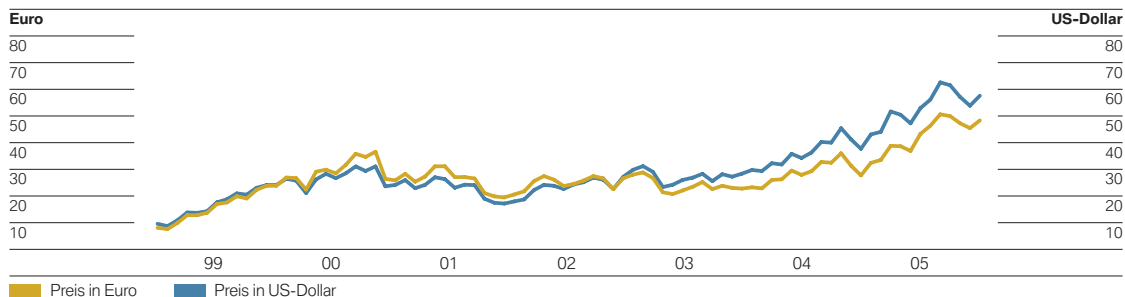
Der Ölpreis ist im Jahr 2005 erneut deutlich gestiegen. Maßgeblich hierfür waren die anhaltenden Engpässe bei der Ölförderung und -weiterverarbeitung bei einer weiterhin kräftig steigenden Ölnachfrage. Zusätzlich in die Höhe getrieben wurde der Ölpreis durch Naturkatastrophen, die sowohl die Förderung

als auch die Weiterverarbeitung beeinträchtigten, sowie durch ein erhöhtes Maß an Spekulation, die in Zeiten knapper Kapazitäten mehr Einfluss auf den Preis hat als üblich.

Auf dem Stahlmarkt hat sich die Lage seit Beginn des Jahres 2005 etwas entspannt. Die stark steigende Nachfrage aus China und aus asiatischen Schwellenländern hatte den Preis seit dem Jahr 2002 in die Höhe getrieben. Aus Angst vor weiteren Preissteigerungen wurden zum Jahresende 2004 massiv Vorräte gebildet; zudem hat China seine Produktion stark gesteigert und ist mittlerweile sogar Nettoexporteur von Stahl. Dies hat seit Beginn des Jahres 2005 zu einem Rückgang der Preise

Ölpreis

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Reuters

geführt. Allerdings lag zum Jahresende der Preis für eine Rolle kalt gerollten Stahl mit 550 US-Dollar immer noch etwa 20 % über dem Vorjahresniveau.

Bei den Edelmetallen hält der Preisanstieg hingegen unvermindert an. Auch hier wirken die Nachfragesteigerungen aus dem asiatischen Raum preistreibend. Hinzu kommt, dass aufgrund des globalen Liquiditätsüberschusses und der damit verbundenen niedrigen Zinsen verstärkt Rohstoffe als Anlageform gesucht werden.

Die Automobilmärkte im Jahr 2005

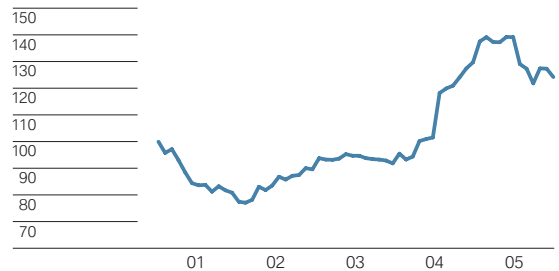
Die weltweite Nachfrage nach Automobilen ist im Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr moderat gestiegen. Dabei war die Dynamik in den Triademärkten USA, Westeuropa und Japan deutlich geringer als in Südostasien und Lateinamerika.

In den USA stagnierte der Automobilabsatz im Jahr 2005 bei 16,9 Mio. PKW (Light Vehicles). Zwar konnten die Verkäufe in den Sommermonaten dank massiv ausgeweiteter Kaufanreize der US-Hersteller deutlich gesteigert werden, dies konnte das fehlende Absatzvolumen in den Monaten davor und danach aber nur knapp kompensieren. Trotz dieser Maßnahmen sank der Marktanteil der US-amerikanischen Hersteller im Jahr 2005 erneut.

In Westeuropa war ebenfalls nur eine Seitwärtsbewegung beim Automobilabsatz zu beobachten, so dass die Zahl der verkauften PKW im Jahr 2005 im Vorjahresvergleich nahezu unverändert bei rund

Stahlpreisentwicklung

(Index: Januar 2001 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt

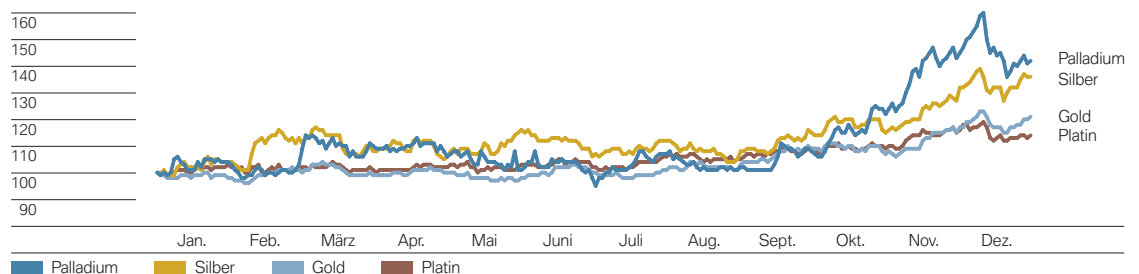
14,5 Mio. lag. Während in Deutschland mit 2,3 % und in Frankreich mit 2,7 % wieder etwas kräftigere Zuwächse verzeichnet werden konnten, entwickelte sich der spanische Markt mit einem Plus von 0,8 % verhaltener. In Italien sanken die Verkäufe hingegen um 1,3 %, in Großbritannien sogar um 5,0 %.

In den neuen EU-Mitgliedsländern muss der Automobilmarkt seit dem Beitritt im Mai 2004 sowohl höhere Preise als auch höhere Importe von Gebrauchtwagen verkraften. Seither hat sich der Aufschwung auf dem Automobilmarkt nicht fortgesetzt, im Jahr 2005 kam es teilweise sogar zu massiven Rückgängen in den einzelnen Ländern.

Der Automobilmarkt in Russland konnte hingegen auch im Jahr 2005 mit einem Plus von rund 10 % ein robustes Wachstum verzeichnen.

Preisentwicklung der Edelmetalle im Jahr 2005

(Index: 3. Januar 2005 = 100)



Quelle: Reuters

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Die Entwicklung auf den asiatischen Automobilmärkten blieb auch im Jahr 2005 dynamisch. Der chinesische Automobilmarkt konnte die Wachstumsdele vom Jahresbeginn schnell überwinden und schwenkte wieder auf einen robusten Wachstumspfad ein, so dass im Jahresdurchschnitt ein Plus von etwa 25 % erzielt wurde. Die Entwicklung des indischen Marktes, der mittlerweile nach Japan und China der drittgrößte Markt in der Region Asien ist, verlief etwas moderater als in den vergangenen Jahren, es konnte aber immer noch ein Wachstum von 6,5 % erzielt werden. Der südkoreanische Markt, der in den letzten Jahren massiv eingebrochen war, erholte sich aufgrund des moderaten Konjunkturaufschwungs im Lauf des Jahres 2005 und wies im Jahresdurchschnitt sogar ein Wachstum von 7,3 % auf. In Japan wirkte sich der Konjunkturaufschwung hingegen nicht auf die Automobilabsätze aus, aufgrund eines schwachen zweiten Halbjahres stagnierte die Zahl der Neuzulassungen im Vorjahresvergleich.

In den Märkten Lateinamerikas hat sich das starke Wachstum des Vorjahres etwas abgeschwächt. Nachdem sich die Neuzulassungen in Argentinien im Jahr 2004 von einem niedrigen Niveau aus verdoppelt hatten, stiegen sie auch 2005 noch einmal um fast 30 %. In Brasilien konnte die Wachstumsrate von knapp 10 % auch im Jahr 2005 wieder erreicht werden.

Die Motorradmärkte im Jahr 2005

Im Jahr 2005 wuchs der Weltmarkt für Motorräder um rund 7 %. Das für die BMW Group relevante Segment für Motorräder über 500 ccm Hubraum wuchs weltweit um 4,4 %.

Während in Deutschland in der Klasse ab 500 ccm mit einem Minus von 7,4 % zum sechsten Mal in Folge ein Marktrückgang zu verzeichnen war, erreichten die Märkte in Italien und Großbritannien knapp das Vorjahresniveau. Den mit 37,9 % deutlichsten Anstieg der Neuzulassungen von Motorrädern über 500 ccm gab es in Spanien.

In den USA wuchs der entsprechende Markt im Jahr 2005 mit 7,2 %, wobei der Großteil des Wachs-

tums in den Segmenten Supersport und Cruiser zu verzeichnen war.

Rahmenbedingungen für das Finanzdienstleistungsgeschäft im Jahr 2005

Das Finanzdienstleistungsgeschäft des Jahres 2005 wurde erwartungsgemäß durch einen Anstieg der Geld- und Kapitalmarktzinsen, insbesondere in den USA und der Eurozone, sowie die Straffung der Geldpolitik durch die wichtigsten Zentralbanken geprägt. So erhöhte die US-Notenbank die Leitzinsen im Jahresverlauf 2005 in mehreren Schritten von 2,25 % auf 4,25 %. Dies führte, verbunden mit ungewöhnlich niedrigen Zinssätzen am langen Ende der US-Dollar-Zinsstrukturkurve, zu einer signifikanten Verflachung dieser Zinskurve. In der Eurozone fand nach historisch niedrigen Leitzinsen im Dezember 2005 die erste Zinsanhebung auf 2,25 % statt. Zudem ist der Markt für automobilen Finanzdienstleistungen durch eine zunehmende Wettbewerbsintensität gekennzeichnet.

Alle Marken der BMW Group mit Absatzplus

Im Jahr 2005 konnte die BMW Group weltweit 1.327.992 Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden ausliefern und damit einen Höchstwert beim Automobilabsatz verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr lag der Anstieg bei 9,9%.

Die Absatzsteigerung bei der Marke BMW betrug 10,1% auf 1.126.768 Fahrzeuge. Von den Automobilen der Marke MINI wurden im selben Zeitraum 200.428 Fahrzeuge verkauft, 8,7% mehr als im Vorjahr. Hinzu kommen 796 Rolls-Royce Automobile (+0,5%), die im Jahr 2005 an Kunden ausgeliefert wurden.

Kräftiges Absatzplus in nahezu allen Märkten

In Nordamerika stieg der Automobilabsatz der BMW Group im Jahr 2005 um 4,1% auf 328.952 Fahrzeuge. Wie schon im Vorjahr bleibt die BMW Group erfolgreichster europäischer Premiumhersteller auf dem amerikanischen Markt.

Der Absatz der BMW Group in den USA übertraf erstmals die Marke von 300.000 Fahrzeugen. Die USA sind weiterhin der weltweit größte Markt für die BMW Group, dort wurden im Jahr 2005 insgesamt 307.395 Fahrzeuge ausgeliefert. Während der Gesamtmarkt nur um 0,5% wuchs, konnte die BMW Group ein Absatzplus von 3,7% verzeichnen.

In Europa stieg der Absatz der BMW Group im Jahr 2005 um 10,2% auf 802.891 Fahrzeuge.

Deutschland ist mit deutlichem Abstand der größte Markt der BMW Group in Europa. Von Januar bis Dezember 2005 wurden hier 295.885 Fahrzeuge

der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce ausgeliefert, 4,3% mehr als im Vorjahr.

Der Absatz der BMW Group in Großbritannien wuchs im Jahr 2005 im Vorjahresvergleich um 7,5% und lag bei 156.234 Automobilen. Dies ist umso bemerkenswerter, als im gleichen Zeitraum der Gesamtautomobilmarkt in Großbritannien um 5,0% schrumpfte.

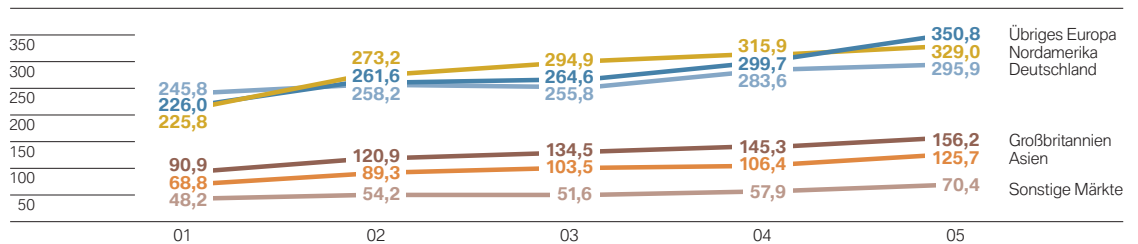
Auch in den anderen europäischen Märkten verzeichnet die BMW Group ein deutliches Absatzplus. So stiegen im Jahr 2005 die Verkaufszahlen in Italien um 16,9% auf 90.340 Fahrzeuge und in Spanien sogar um 29,5% auf 55.998 Fahrzeuge. Einen deutlichen Zuwachs konnte die BMW Group im Jahr 2005 auch in Frankreich mit 52.927 (+13,2%) verkauften Fahrzeugen verzeichnen. In Portugal, wo die BMW Group zu Jahresbeginn 2005 eine Vertriebsgesellschaft eröffnet hat, betrug das Plus 51,6%, der Gesamtabsatz der BMW Group lag dort im Jahr 2005 bei 8.695 Fahrzeugen. Die größte Steigerungsrate weltweit erzielte die BMW Group in Ungarn, mit einem Anstieg von 61,8% auf 1.514 Fahrzeuge.

In Asien erreichte das Absatzvolumen der BMW Group im Jahr 2005 insgesamt 125.747 Automobile, gegenüber dem Vorjahr entspricht das einer Steigerung von 18,2%. Japan bleibt in dieser Region auch im Jahr 2005 der größte Einzelmarkt, mit 58.811 ausgelieferten Fahrzeugen wurde ein deutlicher Absatzanstieg von 13,5% erreicht.

Auf den chinesischen Märkten (China, Hongkong und Taiwan) legte die Nachfrage nach Fahrzeugen

BMW Group Auslieferungen Automobile* nach Regionen und Märkten

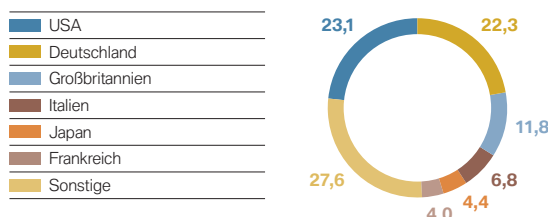
in Tsd.



* ab 2003 inkl. Rolls-Royce

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2005
in % vom Absatz



der BMW Group mit einem Plus von 35,9% auf 33.060 Fahrzeuge deutlich zu.

Marke BMW weltweit erfolgreichste Premiumautomobilmarke

Die Marke BMW ist mit einem Absatz von 1.126.768 Fahrzeugen die erfolgreichste Premiumautomobilmarke der Welt, verglichen mit dem Vorjahr betrug die Absatzsteigerung 10,1%.

Seit September 2004 bietet die BMW Group mit dem BMW 1er ein Premiumautomobil in der von Volumenherstellern dominierten Kompaktklasse an. Die Nachfrage entwickelt sich sehr positiv. Im ersten vollen Jahr der Marktpräsenz 2005 erreichte der Absatz 149.493 Fahrzeuge.

Trotz des Modellwechsels der BMW 3er Limousine ist der BMW 3er weltweit die erfolgreichste Modellreihe im Segment der Premiummittelklasse. Im Jahr 2005 wurden insgesamt 434.342 Fahrzeuge der 3er Modellreihe ausgeliefert (–3,4%). Das meistverkaufte Automobil der BMW Group ist die neue BMW 3er Limousine. Sie steht mit 229.932 Auslieferungen seit Markteinführung im März 2005 für 17,3% des Gesamtabsatzes der BMW Group im Jahr 2005. Die Markteinführung des neuen BMW 3er Touring begann im September, bis Ende Dezember 2005 konnten bereits 27.049 Fahrzeuge an Kunden übergeben werden. Ferner wurden 31.841 BMW 3er Coupés sowie 31.679 BMW 3er Cabrios verkauft.

Wie die BMW 3er Modellreihe ist auch die BMW 5er Modellreihe in ihrem Segment weltweit Absatzspitzenreiter. Mit 228.389 im Berichtsjahr verkauften Automobilen (–0,5%) hat sie das hohe Vorjahresniveau gehalten. Mehr als drei Viertel des Absatzes entfielen auf die BMW 5er Limousine (177.719 Fahrzeuge), vom 5er Touring wurden 50.670 Fahrzeuge ausgeliefert.

Im Jahr 2005 wurden 23.340 BMW 6er verkauft, 10,9% mehr als im Vorjahr. Der Absatz des BMW 6er Coupés stieg auf 12.447 Fahrzeuge, der des BMW 6er Cabrios auf 10.893 Fahrzeuge.

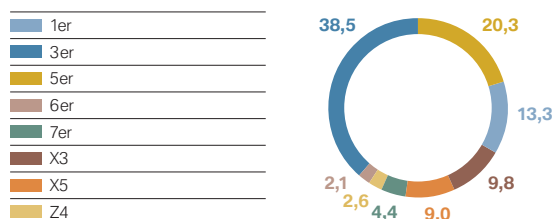
Auch der BMW 7er steht 2005 weltweit an der Spitze seines Segments. Die Modellüberarbeitung wurde positiv vom Markt aufgenommen, der Absatz stieg 2005 gegenüber dem Vorjahr um 5,0% auf 50.062 Automobile.

Im ersten vollen Verkaufsjahr lag der Absatz des BMW X3 mit 110.719 Fahrzeugen um 20,0% über dem Vorjahreswert. Der Erfolg des BMW X3 bestätigt das Konzept der BMW Group, ihr Fahrzeugangebot durch ein weiteres Premiumangebot in der Klasse der Sports Activity Vehicles (SAV) zu ergänzen. Der BMW X3 vereint, wie auch der BMW X5, die herausragende Agilität eines typischen BMW mit dem breiten Einsatzspektrum eines SAV.

Seit Verkaufsstart im Dezember 1999 wurden bis Ende 2005 insgesamt deutlich mehr als eine halbe Million BMW X5 an Kunden ausgeliefert. Im inzwischen sechsten Jahr nach Markteinführung lag der Absatz des X5 im Jahr 2005 mit 101.537 Fahrzeugen nur knapp unter dem hohen Vorjahresniveau (–3,3%).

Der Absatz des Roadsters BMW Z4 hat im Berichtsjahr mit 28.808 verkauften Fahrzeugen den Wert aus dem Vorjahr nicht erreicht (–25,1%). Die Modellüberarbeitung des BMW Z4 mit aufgefrischter Optik und zum Teil neuen Motoren findet im Frühjahr 2006 statt. Zusätzlich kommt mit dem BMW Z4 M Roadster eine noch stärkere und sportlichere Version hinzu. Die Markteinführung des BMW Z4 Coupé, das zuerst als Konzeptstudie auf

BMW Automobile – Anteil der Modellreihen 2005
in % vom Absatz der Marke BMW



der Internationalen Automobil Ausstellung 2005 in Frankfurt (IAA) vorgestellt wurde, wird im Juni 2006 erfolgen. Der zweisitzige Sportwagen ist besonders fahrdynamisch ausgelegt und sein Design drückt sowohl Eleganz wie Sportlichkeit aus.

Anteil der Fahrzeuge mit Dieselantrieb steigt weiter

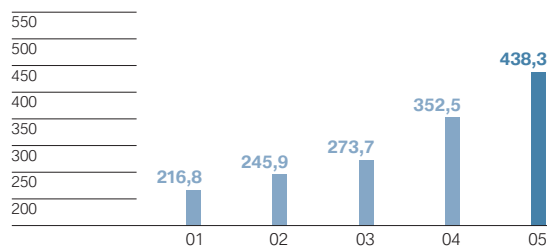
Der Anteil der mit Dieselmotor angetriebenen BMW Automobile am Absatz steigt stetig an. Weltweit sind 39 % aller ausgelieferten BMW Fahrzeuge mit einem Dieselmotor ausgestattet. Im Jahr 2004 waren es noch 34 % und im Jahr 2003 lag der Anteil bei 29 %. In vielen europäischen Staaten liegt der Absatz an Fahrzeugen mit Dieselantrieb deutlich über dem Absatz der Benzinversion. So werden in Deutschland 57 %, in Spanien 79 %, in Frankreich 86 % und in Italien sogar 88 % aller verkauften BMW Automobile mit Dieselantrieb ausgeliefert.

Bereits seit Herbst 2005 sind für alle BMW Dieselmotoren Partikelfilter verfügbar. Für viele ältere Diesel-Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, Filter nachzurüsten.

Mehr als 200.000 MINI verkauft

Im Jahr 2005 wurden 200.428 MINI Automobile an Kunden ausgeliefert, 8,7 % mehr als im Vorjahr. Damit übertrifft der Absatz der Marke MINI erstmals in einem Jahr den Wert von 200.000 verkauften

Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen
in Tsd.



Fahrzeugen. Seit Markteinführung im Jahr 2001 wurden bereits mehr als 730.000 MINI Automobile an Kunden ausgeliefert.

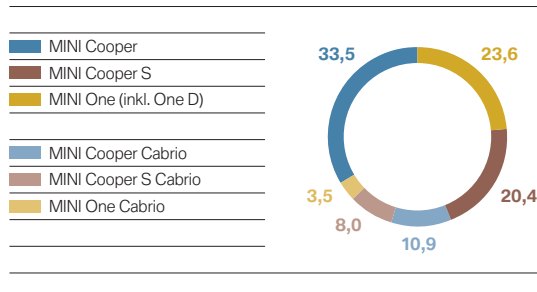
Der Produktmix ist bei der Marke MINI (inkl. MINI Cabrio) gegenüber dem Vorjahr noch hochwertiger geworden. Für MINI und MINI Cabrio werden insgesamt vier Motorisierungen angeboten. Absatzstärkstes Modell ist der MINI Cooper mit 89.079 ausgelieferten Einheiten (44,4 % vom Gesamtabsatz), gefolgt von der kräftigsten Motorversion, dem MINI Cooper S, mit 56.916 ausgelieferten Fahrzeugen (28,4 % vom Gesamtabsatz) im Jahr 2005. Das Basismodell MINI One wurde 38.605 mal (19,3 % vom Gesamtabsatz) an Kunden ausgeliefert, von der Dieselvariante, dem MINI One D, wurden 15.828 Fahrzeuge (7,9 % vom Gesamtabsatz) verkauft.

Das MINI Cabrio, das Mitte 2004 in die Märkte eingeführt wurde, erreichte im ersten vollen Verkaufsjahr einen Absatz von 45.121 Fahrzeugen. Am höchsten ist die Nachfrage nach dem MINI Cooper Cabrio, im Jahr 2005 wurden von diesem Modell 21.928 Fahrzeuge verkauft. Vom MINI Cooper S Cabrio wurden 16.106 Fahrzeuge und vom MINI One Cabrio 7.087 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

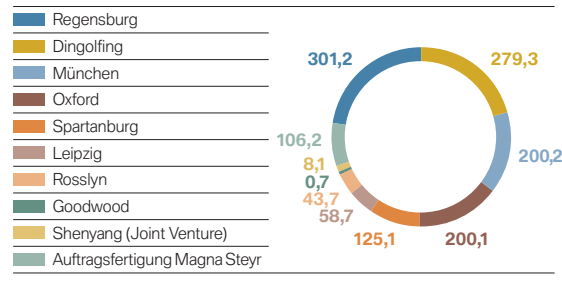
Auf den Automobilausstellungen in Frankfurt/Main und Tokio hat die BMW Group im Jahr 2005 jeweils MINI Designstudien vorgestellt. Die dritte Studie in dieser Reihe wurde im Januar 2006 auf

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

MINI Automobile – Anteil der Motor- und Modellvarianten 2005
in % vom Absatz der Marke MINI



Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2005
in Tsd.



der Detroit Motor Show als MINI Concept Detroit präsentiert. Dieser Ideenträger mit größerem Innenraum und mehr Funktionalität ist Vorbild für ein neues MINI Modell, mit dem die MINI Familie innerhalb von drei Jahren weiter ausgebaut wird.

Rolls-Royce Phantom bleibt Segmentführer

Im Jahr 2005 wurden 796 Rolls-Royce Phantom an Kunden übergeben, das sind 0,5 % mehr Fahrzeuge als im Vorjahr. Damit hält der Rolls-Royce Phantom weiter die führende Position in seinem Segment. Im März 2005 wurde eine Karosserievariante mit verlängertem Radstand vorgestellt. Das zusätzliche Platzangebot kommt den Passagieren im Fond zugute. Dieses Modell wurde zuerst in den Regionen Mittlerer Osten und Asien/Pazifik in den Markt eingeführt und wird im Laufe des Jahres 2006 auch auf dem amerikanischen Markt angeboten werden. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für ein Rolls-Royce Cabrio, mit dem Rolls-Royce Motor Cars das Angebot in Zukunft um eine zusätzliche Karosserievariante erweitern wird.

Automobilproduktion deutlich gesteigert

Im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group wurden im Jahr 2005 insgesamt 1.323.119 Automobile produziert. Davon entfielen 1.122.308 Automobile auf die Marke BMW sowie 200.119 Fahrzeuge auf die Marke MINI. Hinzu kamen 692 Rolls-Royce Phantom, die in der Manufaktur im britischen Goodwood gefertigt wurden.

Erfolgreicher Anlauf des neuen BMW 3er

Die neue Generation der BMW 3er Modellreihe erforderte in allen beteiligten Werken Veränderungen im Produktionsprozess. Neue Mehrphasenstähle, die beim BMW 3er verwendet werden, steigern die Verwindungssteifigkeit der Karosserie, ohne deren Gewicht zu erhöhen. Zur Umformung dieser Stähle werden allerdings deutlich erhöhte Pressenkräfte benötigt. Die dabei entstehende Wärme erfordert ein ausgefeiltes Temperaturmanagement bei der Nutzung der Werkzeuge. Auch beim Karosseriebau sind für die Fertigung der Präzisionskarosserie des BMW 3er modernste Fügetechnologien und flexible Roboter im Einsatz. Mit Hilfe von optischen Systemen und Klebetechnologie kann die Karosserie in weniger als elf Stunden gefertigt werden. In der Montage schließlich werden so genannte Integrationsmodule – zum Beispiel Cockpit, Frontend und Türen – vorgefertigt und gelangen vollständig geprüft an den Verbauort am Hauptband. Diese Module reduzieren die Anzahl der Arbeitsfolgen und die Variantenzahl am Hauptband erheblich.

Hohe Leistungsfähigkeit des weltweiten Produktionsnetzwerkes

Bereits Ende des Jahres 2004 startete im BMW Werk München die Serienfertigung der neuen BMW 3er Limousine – die erste Modellvariante der neuen BMW 3er Modellreihe. Anfang 2005 begann die Fertigung in den Werken Regensburg, Leipzig und Rosslyn (Südafrika). Durch die Erfahrungen im BMW

Werk München wurde bei diesem eng gestaffelten Anlauf ein deutlich höheres Anlaufvolumen im Vergleich zu früheren Generationen der BMW 3er Reihe erreicht. Im Lauf des Jahres 2005 folgten in kurzen Abständen die Produktionsstarts im Werk Shenyang und in den Montagewerken in Ägypten, Indonesien, Russland und Thailand.

Im BMW Werk Dingolfing wurde im Jahr 2005 die Produktion an die überarbeitete BMW 7er Modellreihe angepasst. Die Umstellung unter anderem auf die fünf neuen Motoren, neue Außenfarben sowie neue Polsterfarben und Sonderausstattungen gelang durch die gründliche Vorbereitung reibungslos und ohne Produktionsunterbrechung. Neben dem BMW 7er werden im BMW Werk Dingolfing die Fahrzeuge der BMW 5er und 6er Modellreihe produziert.

Der Standort Regensburg wurde im Rahmen der Erweiterung für die BMW 1er Modellreihe bereits frühzeitig auf die Produktion der neuen BMW 3er Modellreihe vorbereitet. Die vorausschauende Fertigungsplanung, standardisierte Abläufe und hoch qualifizierte Mitarbeiter bilden die Voraussetzungen dafür, dass im BMW Werk Regensburg verschiedene Varianten des BMW 3er, der BMW 1er und seit Februar 2005 auch die Limousine der neuen BMW 3er Modellreihe in einem Einliniensystem gefertigt werden. Seit Aufnahme der Produktion im BMW Werk Regensburg vor 18 Jahren wurde im März 2005 das dreimillionste Fahrzeug an diesem Standort gebaut.

Im BMW Werk Rosslyn in Südafrika wurde für den Anlauf des neuen BMW 3er und für zukünftige Modelle der neue Karosseriebau fertig gestellt. Zudem wurden weitere Anpassungen für die Fertigung des neuen Fahrzeugs vorgenommen. Die Investitionssumme dafür betrug 164 Mio. Euro. Ein langfristig angelegtes Trainingsprogramm bereitete die Mitarbeiter auf das neue Produkt vor. In den ersten zehn Monaten der Produktion konnten bereits rund 40.300 neue BMW 3er Limousinen in Südafrika gebaut werden.

Das neue BMW Werk Leipzig wurde am 13. Mai 2005 offiziell eröffnet. Im Zeitraum von 2001 bis 2005 investierte die BMW Group in den neuen Produk-

tionsstandort Leipzig insgesamt etwa 1,3 Mrd. Euro. Die Serienproduktion der neuen BMW 3er Limousine startete bereits am 1. März 2005. Seitdem wurden bis zum Jahresende 2005 in Leipzig schon mehr als 55.000 BMW 3er gefertigt. Die dabei erreichte hohe Qualität belegt die Reife der Anlagen und Prozesse, vor allem aber auch die sehr gute Qualifikation und Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für das Zentralgebäude des neuen Werkes wurde am 16. Dezember 2005 der renommierte Deutsche Architekturpreis 2005 an die Londoner Architektin Zaha Hadid verliehen. Mit diesem Bauwerk reiht sich das BMW Werk Leipzig ein in die Reihe funktional-ästhetischer Bauten, die mit dem BMW Hochhaus in München 1972 ihren Anfang nahm und die 2007 mit der neuen BMW Welt in München fortgeführt wird.

Im BMW Werk Spartanburg werden der BMW X5 und der Roadster BMW Z4 hergestellt. Mitte des Jahres 2005 wurde der 500.000ste BMW X5 seit Beginn der Produktion im Jahr 1999 gefeiert. Im Januar 2006 wurde die Produktion des BMW Z4 auf die modellüberarbeitete Version umgestellt. Zum Jahreswechsel 2005/2006 wurde im BMW Werk Spartanburg die Montage von dem bisherigen Zwei-Linien-Aufbau auf ein Ein-Linien-Produktionssystem umgestellt. Diese Maßnahme diente der weiteren Flexibilisierung der Produktion, X5 und Z4 werden nun gemeinsam auf einem Band gefertigt. Beim Karosseriebau wurden bereits Vorbereitungen für zukünftige Modelle getroffen.

Das durch das Vertriebs- und Produktions-Joint-Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. betriebene Werk in Shenyang, Nordchina, produziert BMW 3er und 5er Modelle für den chinesischen Markt. Inklusive der neuen BMW 3er Reihe wurden in China bis Jahresende mehr als 8.000 BMW 3er und 5er gefertigt. Nach wirtschaftspolitisch induzierten Korrekturen, die die Nachfrage vorübergehend dämpften, hat sich das Produktionsvolumen stabilisiert und wird mittelfristig die Fertigungskapazität von 30.000 BMW Fahrzeugen pro Jahr erreichen.

Das BMW Werk in Rayong, Thailand, fertigt auf Basis importierter Teilesätze Automobile der BMW 3er, 5er und 7er Modellreihen sowie seit Dezember

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

2005 den BMW X3. Die Fahrzeuge sind primär für den Vertrieb in Thailand, im Rahmen der AFTA-Freihandelszone, aber auch für den Export nach Malaysia und Indonesien bestimmt.

Mit der Standortentscheidung und dem erfolgreichen Abschluss des Genehmigungsprozesses schuf die BMW Group im Jahr 2005 die Voraussetzungen für den Aufbau eines Montagewerks in Indien. Ab 2007 sollen im Montagewerk in Chennai im indischen Bundesstaat Tamil Nadu BMW Modelle der 3er und der 5er Reihe für den indischen Markt gebaut werden.

Beim Kooperationspartner Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz findet in einer eigenen Fertigungslinie, die nach den Standards der BMW Group errichtet wurde, die Produktion des BMW X3 statt. Im Jahr 2005 wurden dort über 106.000 BMW X3 hergestellt.

In der neuen Magnesiumgießerei des BMW Werks Landshut begann im Jahr 2005 die Serienproduktion des Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuses für den neuen BMW Reihensechszylinder-Ottomotor. Bei den Investitionen standen in Landshut im Jahr 2005 Modernisierungen bestehender Anlagen im Fokus. Insgesamt flossen 2005 rund 80 Mio. Euro in die Landshuter Leichtmetallgießerei.

Einen wesentlichen technologischen Beitrag zur Produktion der gemeinsam von der BMW Group und PSA Peugeot Citroën entwickelten Vierzylinder-Benzinmotoren für Fahrzeuge der Marke MINI steuerten die Spezialisten der Landshuter Leichtmetallgießerei bei. Mit der seit 1997 auf- und ausgebauten Kompetenz in dem Gießverfahren Lost Foam wird künftig bei PSA Peugeot Citroën der Zylinderkopf für diese neuen Motoren hergestellt.

Das größte Motorenwerk der BMW Group befindet sich im österreichischen Steyr. Dort wurden im Jahr 2005 über 778.600 Motoren produziert, mehr als 60% davon waren Dieselmotoren. Ein weiterer großer Schritt im Umweltschutz ist die Umstellung auf einen geschlossenen Wasserkreislauf im Produktionsprozess. Jährlich kann das Werk

Steyr damit 30 Mio. Liter Wasser einsparen. Durch eine zweistufige Aufbereitung des Prozesswassers können selbst kleinste Verschmutzungen herausgefiltert werden. Das Wasser wird dabei so rein, dass es im Produktionsprozess wieder eingesetzt werden kann. Ein Teil der Anlage ist bereits in Betrieb, 2006 soll die Inbetriebnahme der Gesamtanlage folgen.

Im britischen Motorenwerk Hams Hall wurden im Jahr 2005 mehr als 180.000 Vierzylinder-Benzinmotoren gefertigt und an die BMW Werke Leipzig, München, Regensburg, Spartanburg und Rosslyn sowie an den Kooperationspartner Magna Steyr Fahrzeugtechnik geliefert. Zudem wurden die Anlagen und Prozesse in Hams Hall auf die Produktion einer weiteren Reihe von Vierzylindermotoren vorbereitet, die für künftige MINI Varianten vorgesehen sind.

MINI Produktion auf Hochtouren

Aufgrund der hohen Nachfrage wurden im Jahr 2005 mit 200.119 Einheiten erstmals in einem Jahr mehr als 200.000 Einheiten im Werk Oxford produziert. Dies entspricht gegenüber dem bereits sehr hohen Vorjahreswert einer Steigerung von 5,6%. Seit dem Beginn der Serienfertigung im Jahr 2001 wurden insgesamt bereits mehr als 750.000 MINI Automobile produziert. Ursprünglich war eine jährliche Produktionsmenge von bis zu 100.000 Fahrzeugen geplant. Die BMW Group investiert von 2005 bis 2007 zusätzlich über 100 Mio. Britische Pfund (ca. 145 Mio. Euro) in die weitere Optimierung der Produktionskapazität und -flexibilität im Werk Oxford und schafft damit rund 200 neue Arbeitsplätze. Der Großteil dieser Investitionen fließt in die Modernisierung der Lackiererei und in ein neues Gebäude zur Erweiterung des Karosseriebaus.

Bisher mehr als 2.000 Rolls-Royce Phantom hergestellt

Im Jahr 2005 wurden in der Rolls-Royce Manufaktur im britischen Goodwood 692 Rolls-Royce Phantom gefertigt. Seit Beginn der Produktion Anfang des Jahres 2003 wurden damit bereits mehr als 2.000

Fahrzeuge hergestellt. Besondere Anforderungen werden an die Produktion durch spezielle Kundenwünsche, wie etwa individuelle Farben oder spezielle Holzarten, gestellt. Je nach persönlichen Vorlieben sind die Integration von Weinlagermöglichkeiten, Schließfächern, Humidoren, Computern und vieles mehr möglich. Im Durchschnitt werden bei ungefähr 70 % aller Fahrzeuge solche besonderen Kundenwünsche umgesetzt, in manchen Märkten, wie beispielsweise Japan, erreicht dieser Anteil sogar 90 %.

BMW Group erhält als erstes Automobilunternehmen den Ludwig-Erhard-Preis

Die Produktion von Fahrwerks- und Antriebskomponenten, die in Dingolfing (Fahrwerk und Achsgetriebe), Landshut (Gelenkwellen) und Berlin (Bremsscheiben) angesiedelt ist, hat 2005 den Ludwig-Erhard-Preis verliehen bekommen. Dieser Preis, den die BMW Group als erstes Unternehmen der Automobilbranche gewonnen hat, ist die höchste deutsche Auszeichnung für umfassende Unternehmensqualität. Der Preis honoriert hervorragende Managementleistungen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit, der Zufriedenheit von Mitarbeitern und Kunden, der sozialen Verantwortung sowie des schonenden Umgangs mit den Ressourcen.

Mit dem Ludwig-Erhard-Preis werden seit 1997 Unternehmen und Organisationen in Deutschland ausgezeichnet, die sich ihre Spitzenposition im internationalen Wettbewerb nicht allein durch technische und wirtschaftliche Leistungen erworben haben, sondern vor allem durch eine nachhaltig ausgerichtete Unternehmensstrategie – und das nachweislich seit mindestens drei Jahren in Folge. Ein wesentlicher Beitrag dazu ist die Achtung der Stakeholderinteressen – von Kunden und Mitarbeitern ebenso wie von Aktionären, Geschäftspartnern und anderen Interessengruppen. Der Ludwig-Erhard-Preis hebt dabei besonders die herausragende Kundenorientierung und eine partnerschaftliche Unternehmenskultur hervor.

Segment Motorräder wieder auf Wachstumskurs

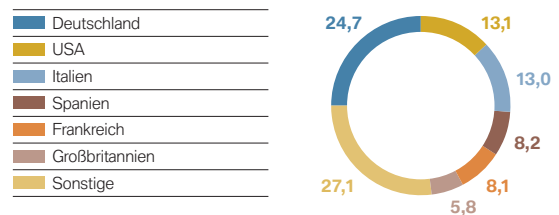
Im Motorradgeschäft konnte die BMW Group im Jahr 2005 mit einem Absatzplus von 5,6 % auf 97.474 verkaufte BMW Motorräder einen deutlichen Zuwachs verzeichnen. Zur Absatzsteigerung trugen vor allem die R 1200 GS sowie die im Jahr 2005 im Rahmen der Produktoffensive neu eingeführten Modelle R 1200 RT und K 1200 S bei.

Uneinheitliche Marktentwicklung im Jahr 2005

In den meisten Märkten Westeuropas wurden im Jahr 2005 mehr BMW Motorräder verkauft als im Vorjahr. Besonders erfreulich war die Entwicklung in Spanien, wo mit 8.003 verkauften BMW Motorrädern ein Zuwachs von 48,1 % im Vorjahresvergleich erreicht wurde. Hervorzuheben sind auch die Absatzsteigerungen in Großbritannien/Irland (+21,7 % auf 5.651 Motorräder) und in Italien (+11,4 % auf 12.700 Motorräder).

In Deutschland, dem größten Markt für BMW Motorräder, gingen die Verkaufszahlen dagegen zurück. In einem anhaltend schwierigen Umfeld wurden hier 24.064 BMW Motorräder verkauft. Der Vorjahreswert wurde im weiter schrumpfenden Gesamtmarkt damit um 9,1 % unterschritten. Die BMW Group konnte die Marktführerschaft in der Klasse ab 500 ccm behaupten, der Marktanteil von BMW Motorrädern in diesem Segment lag bei rund 20 %.

BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2005
in % vom Absatz



Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Die Vorjahreswerte in den USA (– 3,9 % auf 12.803 Motorräder) und in Japan (– 12,3 % auf 2.401 Motorräder) konnten unter anderem modellzyklusbedingt nicht erreicht werden. So wurden auf diesen Märkten beispielsweise die neuen Modelle R 1200 RT und K 1200 S später eingeführt als in Europa.

Absatzspitzenreiter R 1200 GS

Wie bereits im Vorjahr ist die R 1200 GS auch im Jahr 2005 wieder das meistverkaufte Motorrad der BMW Group. Die Reiseenduro wurde im Berichtsjahr an 25.705 Kunden ausgeliefert. Dies entspricht einem Absatzzuwachs von 35,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die R 1200 GS ist damit eines der meistverkauften Motorräder in der Klasse über 500 ccm und gleichzeitig das bisher erfolgreichste Motorrad der BMW Group. Nie zuvor wurden in einem Jahr mehr BMW Motorräder eines Modells ausgeliefert.

Auf der Absatzrangliste des Jahres 2005 folgen der neu eingeführte Reisetourer R 1200 RT mit 14.538 Auslieferungen sowie die F 650 GS, von der inklusive der Modellvariante Dakar 11.949 Einheiten verkauft wurden.

Modelloffensive fortgeführt

Mit zahlreichen Neuheiten führte die BMW Group im Jahr 2005 ihre Produktoffensive im Segment Motorräder fort. Nach der Vorstellung des Reise-

tourers R 1200 RT folgte kurz darauf der Sporttourer R 1200 ST als Nachfolgemodell der R 1150 RS.

Im Juni 2005 wurde die K 1200 R, das weltweit leistungsfähigste Naked Bike, auf den Märkten eingeführt, und seit September ist auch die Hochleistungsenduro HP2 für Kunden erhältlich. Diese neue, kompromisslos sportliche Enduro basiert technisch auf der R 1200 GS und wird auch den höchsten Anforderungen offroadbegeisterter Fahrer gerecht.

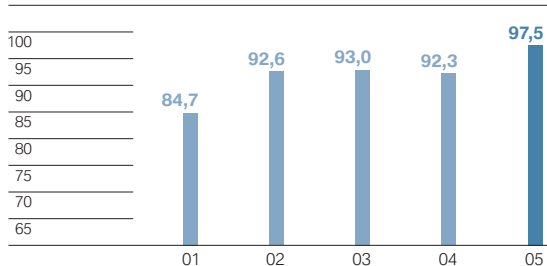
Im November 2005 wurde der sportliche Serien-Boxer R 1200 S vorgestellt und trat damit die Nachfolge der erfolgreichen R 1100 S an. Zum Jahresende 2005 wurde zudem die neue F 800 S der Öffentlichkeit präsentiert. Dieses für den Einstieg in die hart umkämpfte Mittelklasse entwickelte Motorrad erhält einen komplett neuen Reihen-Zweizylindermotor und wird ab März 2006 als vierte Modellreihe im Werk Berlin produziert. Das neue Motorrad ist ab Mitte 2006 für Kunden erhältlich, ebenso wie der davon abgeleitete Sporttourer F 800 ST.

Motorradproduktion anlaufbedingt leicht unter Vorjahr

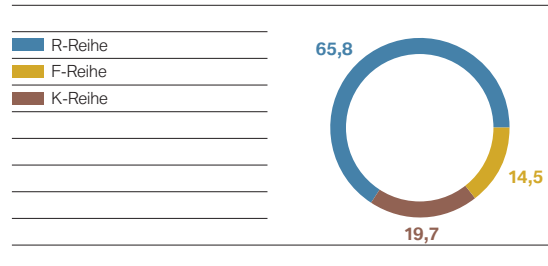
Aufgrund der Neuanläufe liegt die Produktion im Werk Berlin 2005 unter dem Vorjahreswert. Insgesamt wurden 92.012 BMW Motorräder in Berlin gefertigt, das sind 1,9 % weniger als im Jahr 2004.

Um eine noch effizientere Auslastung der Anlagen zu erreichen, wurden die vielfältigen be-

Auslieferungen von BMW Motorrädern
in Tsd.



BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2005
in % vom Absatz



darfsorientierten Arbeitszeitmodelle im Werk Berlin zum Jahresbeginn 2005 erweitert. Das neue 21-Schicht-Modell für die mechanische Bearbeitung von Motor- und Fahrwerkskomponenten ermöglicht Betriebslaufzeiten von bis zu 168 Stunden pro Woche und trägt so zur Wettbewerbsfähigkeit im Werk Berlin bei.

Segment Finanzdienstleistungen weiterhin auf Wachstumskurs

Im Jahr 2005 setzte das Segment Finanzdienstleistungen sein Wachstum fort und trug mit starker Kundenorientierung und innovativen Produkten zum Unternehmenserfolg der BMW Group bei. Das bilanzielle Geschäftsvolumen konnte um 24,2% auf 40.428 Mio. Euro gesteigert werden. Im Jahr 2005 überschritt die Gesamtzahl der betreuten Finanzierungs- und Kreditverträge zum ersten Mal die Grenze von zwei Millionen und lag zum Jahresende mit 2.087.368 Verträgen um 13,2% über dem Vorjahreswert.

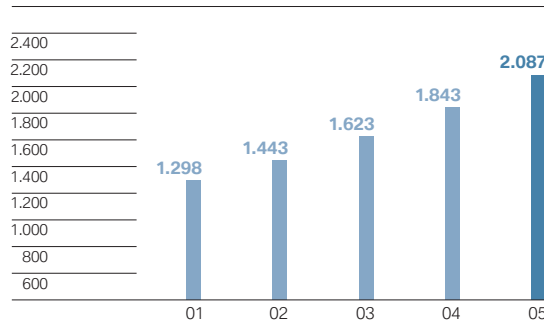
Der Anteil der über das Segment Finanzdienstleistungen finanzierten oder geleasteten Neufahrzeuge der BMW Group lag mit 41,1% um 0,9 Prozentpunkte leicht unter dem Vorjahreswert von 42,0%.

Geografische Expansion fortgesetzt

Im Jahresverlauf 2005 wurden mit vier neuen Kooperationen in asiatischen und amerikanischen Ländern die Geschäftsaktivitäten des Segments Finanzdienstleistungen erneut ausgeweitet. Damit betreut das Segment Finanzdienstleistungen nun Kunden in mehr als 50 Märkten mit eigenen Gesellschaften oder Kooperationen.

Neben der regionalen Ausweitung wurde im Jahr 2005 auch die Produktpalette erweitert. So wurden insbesondere durch die Kombination von Kredit- und Leasingverträgen mit Versicherungskomponenten neue Kundengruppen angesprochen. Durch die Bündelung dieser Komponenten erfüllt das Segment Finanzdienstleistungen den Kundenwunsch nach Angeboten rund um das Automobil aus einer Hand.

Vertragsbestand der BMW Financial Services
in Tsd. Einheiten



Kundengeschäft mit starkem Zuwachs

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden, der größte Geschäftsbereich des Segments Finanzdienstleistungen, wuchs im Jahr 2005 weiterhin kräftig. Insgesamt wurden im Kundengeschäft Neuverträge im Wert von 23.507 Mio. Euro unterzeichnet, das ist eine Steigerung von 13,2% gegenüber dem Jahr 2004. Dieses Volumen ergibt sich aus 866.879 neu abgeschlossenen Verträgen, 6,0% mehr als im Vorjahr. Rund 62% davon entfielen auf Neufahrzeuge der BMW Group.

Mit einem Wachstum von 15,0% trug vor allem das Leasinggeschäft zu der positiven Entwicklung der Zahl der Neuverträge bei, während die Kreditfinanzierung im Jahresvergleich lediglich um 1,1% stieg. Insgesamt entfallen nun 38,4% aller Neuverträge auf das Leasinggeschäft, im Vorjahr waren es noch 35,4%. Der anhaltende Trend bei Privatkunden von der Kreditfinanzierung hin zu Leasing ist am deutlichsten auf dem deutschen und dem amerikanischen Markt zu erkennen.

Ein ebenfalls deutlicher Anstieg von 5,2% wurde in der Gebrauchtwagenfinanzierung erzielt. Der Großteil dieser Verträge bezieht sich auf Kreditfinanzierungen gebrauchter Fahrzeuge der Marken BMW und MINI.

Die Anzahl der betreuten Verträge im Kundengeschäft übertraf mit 1.899.653 Verträgen zum

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Jahresende 2005 den Vorjahreswert um 13,4%. Das Wachstum wurde über alle Regionen hinweg erreicht, wobei die Region Europa mit 15,9% die höchste Steigerung erreichte. In Deutschland lag der Zuwachs bei 13,7%, in Amerika bei 11,5%, und die Region Asien übertraf den Vorjahreswert um 12,2%.

Unter der Markenbezeichnung Alphera werden in mittlerweile 19 Ländern Kreditfinanzierungen und Leasingverträge über Mehrmarkenhandelsbetriebe und im Direktgeschäft angeboten. Damit wird zum einen das wachsende Bedürfnis des Handels nach Finanzierungslösungen aus einer Hand berücksichtigt. Zum anderen wird dem Trend insbesondere jüngerer Kunden zur Finanzierung über das Internet Rechnung getragen. Insgesamt entwickelte sich das Alphera Neugeschäft im Berichtsjahr mit einem Wachstum von 13,2% auf 51.760 Verträge sehr erfreulich.

Höhere Wertschöpfung durch Kundenloyalisierung

Kunden der Marken BMW und MINI, die über das Segment Finanzdienstleistungen betreut werden, sind gegenüber ihrer Marke deutlich loyaler als Barzahler. Zur intensiven Betreuung der Kunden wurden im Jahr 2005 die zwischen dem BMW Group Vertrieb und dem Segment Finanzdienstleistungen definierten Kundenprozesse auf globaler Basis weiterentwickelt. Ergänzend werden gemeinsame Kundenbetreuungszentren eingeführt, die derzeit bereits in den USA, Großbritannien, Australien und Neuseeland bestehen.

Weiterer Zuwachs bei der Händlerfinanzierung

In der Händlerfinanzierung wurden erneut hohe Zuwächse erzielt, so dass zum Jahresende 2005 ein Geschäftsvolumen von 7.080 Mio. Euro betreut wurde. Das entspricht einem Wachstum von 25,3% gegenüber dem Vorjahreswert. Die Anzahl der zum Jahresende betreuten Verträge wuchs im Jahresvergleich um 12,0% auf 187.715.

Durch eine intensive Betreuung und eine weit gefächerte Produktpalette festigte das Segment Finanzdienstleistungen seine Position als führender Finanzierungspartner der Handelsorganisation der BMW Group.

Der Erfolg der Zusammenarbeit zwischen den Finanzierungsgesellschaften und der Handelsorganisation zeigt sich beispielhaft in Nordamerika: In Kanada und den USA erreichten die dortigen Finanzierungsgesellschaften jeweils erste Plätze in landesweiten und markenübergreifenden Umfragen zur Händlerzufriedenheit.

Dynamisches Wachstum im Flottengeschäft

Die BMW Group ist im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft über die Alphabet-Gesellschaften tätig. In den Bereichen Finanzierung, Full-Service-Leasinggeschäft und Flottenmanagement werden heute durch die Alphabet-Gesellschaften Kunden in 13 Ländern betreut.

Das hohe Wachstum des Vorjahres setzte sich auch im Jahr 2005 fort. Bereits im ersten Quartal 2005 überschritten die Alphabet-Gesellschaften erstmals die Marke von mehr als 100.000 betreuten Verträgen, zum Jahresende lag der Vertragsbestand bei 138.497 Einheiten. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 39,8%. Zu dieser positiven Entwicklung trägt insbesondere eine konsequente Ausrichtung auf internationale Kunden bei, deren Geschäftsvolumen einen Anteil von 21,2% am gesamten Vertragsbestand ausmacht.

Mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate im Neugeschäft von 29,1% über die letzten fünf Jahre ist Alphabet weiterhin einer der am stärksten wachsenden Full-Service-Anbieter in diesem Marktsegment.

Versicherungsgeschäft wächst kontinuierlich

Begleitend zu Finanzierungs- und Leasingverträgen vermittelt das Segment Finanzdienstleistungen in mittlerweile 29 Märkten Kfz-, Restschuld- und

andere fahrzeuggebundene Versicherungen. Hierzu werden Kooperationen mit lokalen Versicherungspartnern eingegangen. Im Jahr 2005 wurde die Internationalisierung des Geschäftsfeldes Kundenversicherungen vorangetrieben und darüber hinaus das Produktangebot in den bestehenden Märkten erweitert. Diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass sich das Versicherungsgeschäft mit Fahrzeugen sehr positiv entwickelt hat, was sich in Steigerungen bei neu abgeschlossenen Verträgen um 36,1 % und im Vertragsbestand um 12,5 % gegenüber dem Vorjahr widerspiegelt. Zum Jahresende 2005 betreute das Segment weltweit 431.964 Versicherungsverträge.

Einlagengeschäft wächst weiter

Das Einlagengeschäft in Deutschland und in den USA hat sich auch im Verlauf des Jahres 2005 positiv entwickelt. Das Einlagenvolumen lag zum 31. Dezember 2005 bei 6.392 Mio. Euro und damit um 25,3 % über dem Vorjahreswert. Die Zahl der Kundenkonten hat sich im Jahresverlauf weltweit um 39,2 % auf 521.175 erhöht. Das Ziel, Einlagenkunden verstärkt zu diversifizierten Anlageformen hinzuführen, wird neben dem bewährten Produktbündel „Spar & Invest“ in Deutschland seit Oktober 2005 auch mittels des Ansparmodells „Spar & Plan“ erfolgreich umgesetzt, das einen langfristigen Vermögensaufbau ermöglicht.

Das Fondsgeschäft zeigt nach wie vor einen deutlich positiven Verlauf und hohe Nettomittelzuflüsse, was insbesondere auf den Ausbau der Fondspalette um zusätzliche Investmentfonds zurückzuführen ist. Insgesamt lag der Nettomittelzufluss im Jahr 2005 bei 115,2 Mio. Euro (+173,0 %). Die Zahl der Stammdepots wuchs um 37,5 % auf 27.216 zum Ende des Berichtsjahres.

Die BMW Card wurde im Jahr 2005 in Neuseeland eingeführt, so dass sie nunmehr auf neun Märkten erhältlich ist. Zudem ging im Jahr 2005 in Deutschland und Japan die MINI Card an den

Start. Insgesamt betreute das Segment Finanzdienstleistungen zum Ende des Berichtsjahres 291.674 Kreditkartenkonten, 12,4 % mehr als zum Vorjahresende.

Risikosituation bleibt ausgewogen

Das Bonitätsrisiko im Kredit- und Leasingbereich konnte im Geschäftsjahr 2005 weiter gesenkt werden. Die Quote der Forderungsausfälle wurde gegenüber dem Vorjahr um 4 Basispunkte auf 0,37 % reduziert. Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Umsetzung von Risikosteuerungsinstrumenten leistete hierzu einen wesentlichen Beitrag. Das Zinsänderungsrisiko wird nach Risikoertragsgesichtspunkten gesteuert. Der in diesem Zusammenhang verwendete diversifizierte Value-at-Risk zur Messung der Zinsänderungsrisiken* im Segment Finanzdienstleistungen sank im Jahresverlauf von 55,4 Mio. Euro auf 44,2 Mio. Euro.

Softlab baut Marktposition aus

Im vergangenen Jahr setzte die softlab Group ihre Strategie zur Expansion mit Fokus auf Deutschland, Österreich und die Schweiz konsequent fort. Im Juli 2005 erfolgte der Zukauf der entory AG, bereits ein Jahr zuvor war die axentiv AG erworben worden. Durch die Akquisition der Anite GmbH im April 2005 verdoppelte sich die Stärke von Softlab Österreich. Die softlab Group ist unter anderem auf Customer Relationship Management, Supply Chain Management, Business Intelligence, Enterprise Application Integration sowie IT-Services spezialisiert. Ihre Position als führender europäischer IT-Consultant mit besonderer Expertise in den Branchen Banken, Versicherungen, Telekommunikation und Industrie wird die softlab Group 2006 konsequent ausbauen. Vor diesem Hintergrund strebt das Unternehmen einen deutlich höheren Umsatz außerhalb der BMW Group an.

*99% Konfidenzintervall, Haltedauer von 10 Tagen

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

BMW Group hält Mitarbeiterzahl konstant

Zum Ende des Geschäftsjahres 2005 beschäftigte die BMW Group weltweit 105.798 Mitarbeiter, der Personalstand blieb im Vorjahresvergleich nahezu unverändert (–0,2%). Mehr als drei Viertel der Belegschaft der BMW Group sind weiterhin in Deutschland beschäftigt, auch hier blieb die Mitarbeiterzahl nahezu konstant.

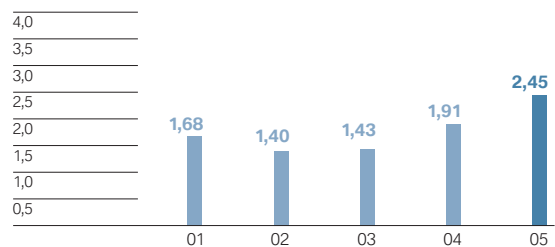
Durch das hohe Maß an Flexibilität, das sich die BMW Group durch die mehr als 300 Arbeitszeitmodelle geschaffen hat, kann das Unternehmen Kapazitätsanforderungen aktiv steuern, die sich beispielsweise aus Anlaufsituationen oder durch modellzyklusbedingte Nachfrageschwankungen ergeben. Die Kompetenzen der Mitarbeiter werden dabei dort gebündelt, wo sie im Netzwerk jeweils am dringendsten gebraucht werden. So werden wichtige Voraussetzungen zur Sicherung der Beschäftigung geschaffen.

Die Fluktuationsrate bei der BMW Group liegt seit Jahren auf einem sehr niedrigen Niveau. Zum Ausgleich der Fluktuation stellt die BMW Group weiter gezielt Mitarbeiter ein. So wurden im Jahr 2005 – zusätzlich zu den neu besetzten Ausbildungsplätzen – mehr als 1.000 Stellen extern ausgeschrieben und besetzt.

Zahl der Ausbildungsplätze bleibt auf hohem Niveau

Zum Beginn des neuen Ausbildungsjahres im Herbst 2005 haben 1.237 junge Menschen ihre Ausbildung bei der BMW Group begonnen. Die

Fluktuationsquote BMW AG*
in % vom Personalstand



* Austritte von Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

Gesamtzahl der Ausbildungsplätze lag zum Jahresende 2005 unverändert bei 4.464. Die Ausbildungsquote in Deutschland – also der Anteil der Auszubildenden an der gesamten Mitarbeiterzahl – beträgt weiterhin 5,0%.

Zahlreiche Einstiegerprogramme für Abiturienten und Hochschulabsolventen runden das Angebot für Berufseinsteiger bei der BMW Group ab.

Geringerer Bildungsaufwand

Rund 194 Mio. Euro hat die BMW Group im Jahr 2005 in die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter investiert (Vorjahr 232 Mio. Euro). Die Weiterbildungsmaßnahmen der BMW Group erfolgen bedarfsgerecht. Der Rückgang der Bildungsaufwendungen liegt mit 16,4% im Rahmen der üblichen Schwankungswerte. Das Verhältnis des Aufwands für Aus- und Weiterbildung zum Personalaufwand lag im Jahr 2005 bei 2,7% nach 3,2% im Vorjahr.

Mitarbeiter der BMW Group	31.12.2005	31.12.2004	Veränderung in %
Automobile	98.260	99.043	–0,8
Motorräder	2.838	2.918	–2,7
Finanzdienstleistungen	3.093	2.841	8,9
Sonstige*	1.607	1.520	5,7
davon Beratung/Software*	(1.541)	(1.458)	5,7
BMW Group*	105.798	106.322	–0,5
unbereinigt	105.798	105.972	–0,2

* Vorjahresstand bereinigt um Zukäufe von Unternehmen

Programm „excellence in Human Resources“ weiter umgesetzt

Mit dem Programm „excellence in Human Resources“ (eHR) nutzt die BMW Group weiter konsequent die Möglichkeiten neuer Technologien zur kontinuierlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit des Personalmanagements. Ziel von eHR ist es, allen Mitarbeitern und Führungskräften schnellen Service, hohe Erreichbarkeit bei Anfragen und eine kompetente Beratung durch die Mitarbeiter des Personal- und Sozialwesens zu bieten. Gleichzeitig werden die Führungskräfte stärker als bisher mit steuerungsrelevanten Informationen in ihrer Führungsaufgabe unterstützt.

Im Rahmen des Programms eHR wurde im Jahr 2005 der Roll-out des Mitarbeiterportals „MyNetwork“ abgeschlossen. „MyNetwork“ bietet webbasierte Anwendungen für Mitarbeiter, d. h. personalisierte Informationen zu allen Personalthemen sowie Online-Services. Bis zum Jahresende 2005 nutzten etwa 80.000 Mitarbeiter das Portal, was – ebenso wie das erhebliche Transaktionsvolumen – die Akzeptanz der Prozessverbesserung bestätigt.

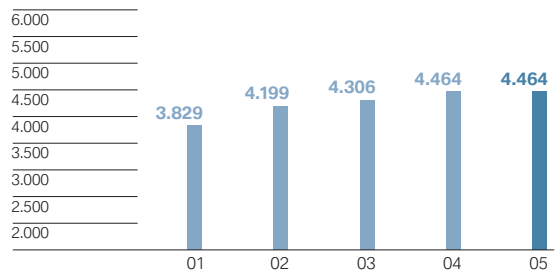
Neue Möglichkeiten zur Flexibilisierung geschaffen

Im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Gesamtbetriebsrat und der IG Metall wurde ein weiteres Instrument zur kurzfristigen, bedarfsgerechten und flexiblen Anpassung der Personalkapazitäten geschaffen. Die so genannte „Projektzeit“ ermöglicht über die tarifvertragliche Regelung hinaus eine befristete Erhöhung der Wochenarbeitszeit von 35 auf 40 Stunden für eine definierte Anzahl ausgewählter Mitarbeiter in Bayern. Dies zielt insbesondere auf die Erfüllung zusätzlichen Kapazitätsbedarfs in unternehmensstrategischen Projekten ab. Darüber hinaus hat die BMW Group im Jahr 2005 weitere Maßnahmen zur Flexibilisierung zwischen den Standorten mit dem Ziel umgesetzt, Produktanläufe gezielt zu unterstützen und Personalbedarfe werksübergreifend zu steuern.

Projekt „Heute für morgen“ gestartet

Die BMW Group beschäftigt sich intensiv mit den bereits heute absehbaren betrieblichen Folgen des

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



demografischen Wandels und hat dazu ein ganzheitliches Maßnahmenpaket mit fünf Schwerpunktthemen gebildet, das im Herbst 2005 der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Dabei geht es darum, die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern, also einerseits Mitarbeiter beschäftigungsfähig zu halten und andererseits weiterhin gezielt Modelle zum Altersaustritt anbieten zu können. Die fünf Schwerpunktthemen sind im Einzelnen:

- zukunftsorientierte Gestaltung des Arbeitsumfelds:
Ergonomisch eingerichtete Arbeitsplätze in Büros und Fertigung tragen dazu bei, körperliche Belastungen weitgehend zu vermeiden. So wurden beispielsweise im Werk München im Rahmen des Anlaufes des neuen BMW 3er über 25 Millionen Euro für die Gestaltung ergonomisch optimierter Arbeitsplätze investiert.
- Gesundheitsvorsorge
- Qualifizierung
- Stärkung des Bewusstseins bei Führungskräften wie auch bei Mitarbeitern für die gesellschaftlichen und betrieblichen Veränderungen und die damit verbundene Eigenverantwortung bei der individuellen Vorsorge
- individuelle Lebensarbeitszeitmodelle:
Ziel der BMW Group ist es, ihren Mitarbeitern auch künftig Programme anzubieten, die einen für Mitarbeiter wie Unternehmen bedarfsgerechten Altersaustritt ermöglichen. Hierfür werden durch die Umschichtung von Teilen der BMW Erfolgsbeteiligung bereits heute finanzielle Gestaltungsspielräume geschaffen.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Erfolgreiche Zertifizierung des Qualitäts- und Umweltmanagementsystems

Alle Standorte der BMW Group erfüllen hohe Standards im Bereich Qualität und Umwelt. Eine erneute Bestätigung dafür ist das im Dezember 2005 erfolgreich abgeschlossene Zertifizierungsaudit des Produktionsbereichs der BMW Group. Dieses neue Zertifikat für das Qualitäts- und Umweltmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001 und DIN EN ISO 14001 gilt für die nächsten drei Jahre. Die Zertifizierung erfolgte zum zweiten Mal nach dem so genannten Matrixverfahren, bei dem innerhalb eines Zyklus von drei Jahren jeder Standort nur einmal auditiert werden muss. Die zentralen Produktionseinheiten und die Steuerstellen des Managementsystems werden jährlich überprüft. Im Jahr 2005 wurde der Umfang des zertifizierten Bereichs um das BMW Werk in Thailand sowie die Motorradentwicklung und -produktion erweitert. Noch nie zuvor wurde in der BMW Group ein größerer Bereich von einem einzelnen Zertifikat abgedeckt. Dabei bescheinigten die TÜV-Auditoren der BMW Group nicht nur einen sehr hohen Standard für Qualität und Umwelt, sondern stellten einige der Prozesse auch als vorbildlich heraus.

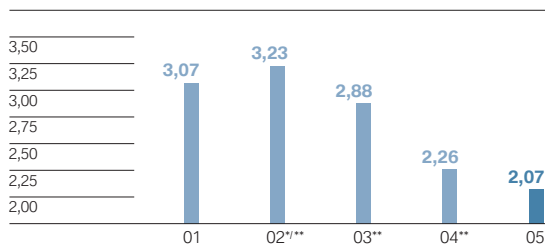
Kontinuierliche Senkung der Emissionen und Schonung der Ressourcen

Das effiziente Ressourcenmanagement der BMW Group in der Produktion lässt sich an einer Reihe

von Kennzahlen ablesen. So konnte in den letzten fünf Jahren, unter anderem durch den weiteren Einsatz der lösungsmittelfreien Pulverlacktechnologie in den Werken Regensburg und Leipzig, der Verbrauch von Lösungsmitteln im Unternehmen insgesamt um fast 33% reduziert werden. Die Menge des Prozessabwassers ging im gleichen Zeitraum um knapp 29% zurück. Trotz des Anstiegs im Jahr 2005 konnten der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen in den letzten zehn Jahren um rund 25% bzw. 20% reduziert werden. Diese Verringerung erreichte das Unternehmen unter anderem durch den Einsatz von Erdgas, Fernwärme und Kraft-Wärme-Kopplung, aber auch durch eine Vielzahl innovativer Projekte wie beispielsweise die Fernkälte. Dabei wird das im Jahr 2004 erbaute Projekthaus, ein Teil des BMW Group Forschungs- und Innovationszentrums, mit oberflächennahem Grundwasser gekühlt. Die Fernkälte ersetzt überwiegend die herkömmlichen, elektrisch betriebenen Kältemaschinen. Dies vermeidet jährlich bis zu 5.000 Tonnen CO₂-Ausstoß und spart rund 8 Mio. Kilowattstunden Strom – dieser Wert entspricht dem Jahresverbrauch von etwa 3.000 deutschen Privathaushalten.

Mit dem Start des Emissionshandelssystems in Europa zu Beginn des Jahres 2005 wies die BMW Group ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen den zu erwartenden CO₂-Emissionen in den europäischen Produktionsstandorten und den zu-

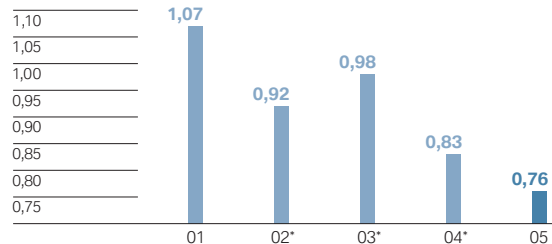
Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produzierte Einheit
in kg



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

**Abweichung zu den in den Vorjahren berichteten Werten aufgrund erweiterter Datenbasis

Prozessabwasser je produzierte Einheit
in m³



*Abweichung zu den in den Vorjahren berichteten Werten aufgrund erweiterter Datenbasis

geteilten Emissionsrechten auf. Es zeigt sich aber zunehmend, dass weitere Reduktionen schwierig zu realisieren sind. Denn neue umweltfreundliche Technologien benötigen häufig mehr Energie als über die Jahre etablierte und unter Gesichtspunkten der Energieeffizienz verbesserte Prozesse.

Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge

Die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge verpflichtet die Automobilhersteller, alle Produkte mit Erstzulassung ab dem 1. Juli 2002 kostenlos zurückzunehmen. Diese Verpflichtung weitet sich ab 2007 auf den gesamten Fahrzeugbestand aus. Die BMW Group ist gut auf die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vorbereitet. In Deutschland kann die BMW Group auf ein seit 1994 existierendes, flächendeckendes Rücknahme- und Verwertungsnetz zurückgreifen. Europaweit wird dieses Netz weiter ausgebaut.

Ab 2015 dürfen nach EU-Gesetzgebung nur noch maximal fünf Prozent des Gewichts eines Automobils deponiert werden. Diese Quoten müssen bereits ab 2008 in der Typprüfung der Fahrzeuge nachgewiesen werden. Die Ingenieure der BMW Group ermitteln, wie Fahrzeuge entwickelt werden müssen, um eine kostenoptimale Verwertung sicherzustellen. Mögliche Entsorgungsszenarien der einzelnen Bauteile fließen direkt in die Fahrzeugentwicklung ein. Beispielsweise sind bei allen Fahr-

zeugen die Bauteile für Betriebsflüssigkeiten wie Öl, Kraftstoff, Bremsflüssigkeit und Kühlwasser so gestaltet, dass sie mit Standardwerkzeugen einfach und schnell zu entleeren sind.

Fokus auf umweltfreundlichere Transportlösungen

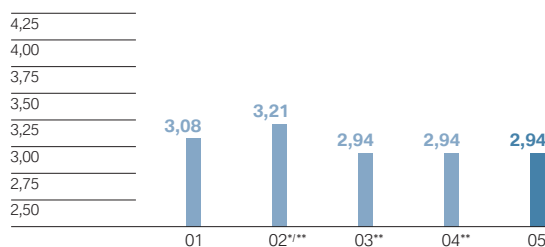
Auch die Logistik der BMW Group ist in die Umweltschutzaktivitäten des Unternehmens integriert und arbeitet an umweltfreundlichen Transportlösungen. Ziel ist, die Schadstoffemissionen zu reduzieren, die vom Beschaffungsmarkt der Materialien über die Versorgung zwischen den Standorten bis zur Auslieferung des Fahrzeugs an den Kunden anfallen. Deswegen verlagert die BMW Group den Verkehr verstärkt auf ökologisch vorteilhaftere Transportmittel wie Schiff und Bahn. Beim Transport über Land wurden im Jahr 2005 32,2 % per Bahn abgewickelt, im Jahr zuvor waren es noch 29,3 %.

Forschungsaufwand im Jahr 2005 gestiegen

Zum Jahresende 2005 umfasste das Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk der BMW Group insgesamt zehn Standorte mit rund 9.400 Mitarbeitern in fünf Ländern.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der BMW Group lagen im Jahr 2005 mit 3.115 Mio. Euro um 10,5 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

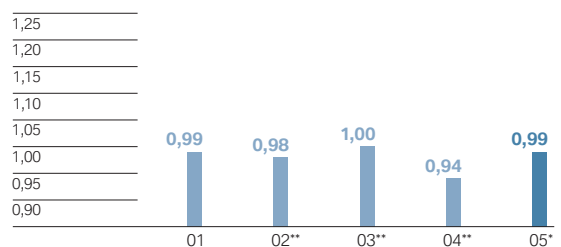
Energieverbrauch je produzierte Einheit
in MWh



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

** Abweichung zu den in den Vorjahren berichteten Werten aufgrund erweiterter Datenbasis

Emissionen CO₂ je produzierte Einheit
in t



* Die Erhöhung ist bedingt durch eine Veränderung im Energiemix.

** Abweichung zu den in den Vorjahren berichteten Werten aufgrund erweiterter Datenbasis

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Kontinuierliche Senkung des Flottenverbrauchs

Durch Verbesserungen unter anderem in der Antriebsstechnik, in der Aerodynamik und im Fahrzeugleichtbau hat die BMW Group von 1990 bis 2005 den Verbrauch und die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge um nahezu 30 % deutlich reduziert. Damit leistet die BMW Group ihren Beitrag zur freiwilligen Selbstverpflichtung des Verbands der Automobilindustrie (VDA), den Flottenverbrauch der neu zugelassenen Automobile in diesem Zeitraum um 25 Prozent abzusenken. Die Einführung neuer verbrauchsarmer Modelle, etwa des MINI oder des BMW 1er, senkte den Flottenverbrauch der BMW Group ebenso wie die erhöhte Nachfrage nach Dieselfahrzeugen und die Effizienzsteigerungen durch optimierte Antriebskonzepte. Damit bewegt sich die BMW Group auch auf der Linie der Vereinbarung des Europäischen Kraftfahrzeugherstellerverbandes ACEA mit der EU-Kommission, nach der zwischen 1995 und 2008 für PKW im europäischen Flottenmittel eine CO₂-Reduzierung auf 140 Gramm je Kilometer erreicht werden soll.

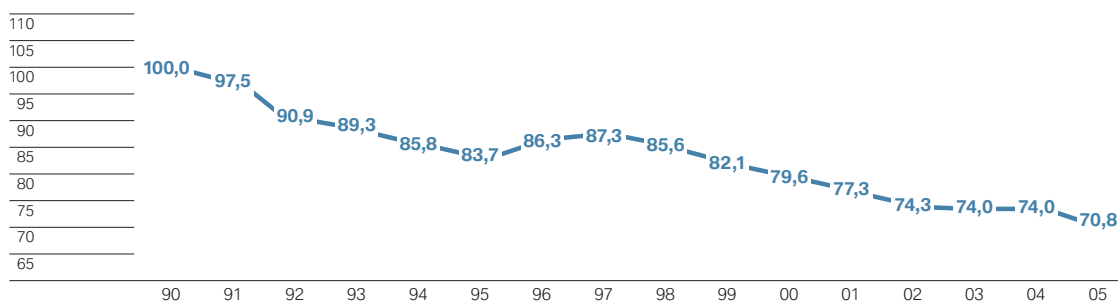
Die weitere Senkung des Flottenverbrauchs erreicht die BMW Group kurz- und mittelfristig, indem sie die bestehenden Antriebstechniken des Diesel- und Benzinmotors weiter optimiert und mit

innovativen Leichtbaukonzepten kombiniert. Dabei folgt die Fahrzeugentwicklung der BMW Group dem Konzept der effizienten Dynamik. Das heißt, Verbrauch und Emissionen der Fahrzeuge werden weiter gesenkt, bei gleichzeitigem Zugewinn an Dynamik und Leistungsfähigkeit. Ziel ist, die neueste Technologie für weniger Verbrauch schnellstmöglich vielen Kunden zugänglich zu machen. Die Benzin-Einspritztechnologie „High Precision Injection“, die die BMW Group innerhalb der nächsten Jahre einführen wird, ist die weltweit erste großserientaugliche, strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung. Als erster Hersteller beherrscht die BMW Group mit der High Precision Injection eine Lösung, die auch in der Praxis Verbrauchseinsparungspotenziale erschließt, die anderen Technologien bisher verschlossen blieben.

Für leistungsstarke Modelle arbeitet die BMW Group am Antriebskonzept BMW Active Hybrid, der BMW Interpretation eines Hybridantriebs. Auf der IAA 2005 zeigte die BMW Group ein erstes Konzeptfahrzeug, den BMW Concept X3 Efficient Dynamics, basierend auf einem Aktivgetriebe und Hochleistungskondensatoren, den so genannten Super Caps. Das Aktivgetriebe des Konzeptfahrzeugs erweitert dabei das aktuelle Automatikgetriebe um einen Elektromotor mit integrierter Leistungs-

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 geringfügigen Datenabweichung zu früheren BMW Group Geschäftsberichten.

elektronik unter Entfall des Wandlers. Der Einsatz von Hybridtechnik bringt bis zu 20 Prozent Verbrauchsreduzierung im europäischen Fahrzyklus. Wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu bisherigen Lösungen ist der raumoptimale Einsatz der Super Caps als Hauptenergiespeicher. Mit dem Ziel, konsequent Know-how zu bündeln und effizient und schnell die grundlegende Entwicklung der Hybridantriebe voranzutreiben, ist die BMW Group im Jahr 2005 eine Allianz mit DaimlerChrysler und General Motors zur Hybridantriebsentwicklung eingegangen.

Langfristig strebt die BMW Group die Nutzung von Wasserstoff als Kraftstoff an. Mit ihrer BMW CleanEnergy Initiative setzt sich die BMW Group dafür ein, flüssigen Wasserstoff als Kraftstoff der Zukunft zu nutzen. Die in der aktuellen BMW 7er Reihe erprobte sechste Generation eines Wasserstofffahrzeugs befindet sich im Serienentwicklungsprozess. Innerhalb der nächsten zwei Jahre werden Fahrzeuge an Kunden übergeben und dann ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen.

Zahlreiche Auszeichnungen belegen Technologieführerschaft

Beim International Engine of the Year Award 2005, dem weltweit bedeutendsten Motorenwettbewerb, hat die BMW Group als erster Hersteller in einem Jahr sechs verschiedene Preise errungen.

Neben dem Hauptpreis „Engine of the Year“, den der V10-Hochleistungsmotor des BMW M5/M6 bekam, wurden der BMW Group folgende weitere Auszeichnungen verliehen:

- V10-5,0-Liter-Motor in BMW M5 und M6:
Best New Engine 2005
- V10-5,0-Liter-Motor in BMW M5 und M6:
Best Performance Engine 2005
- V10-5,0-Liter-Motor in BMW M5 und M6:
Gewinner der Klasse über 4,0 Liter Hubraum
- 3,0-Liter Variable Twin Turbo-Diesel im BMW 535d:
Gewinner der Klasse 2,5 bis 3,0 Liter
- 3,2-Liter-Sechszylinder-Motor des M3:
Gewinner der Klasse 3,0 bis 4,0 Liter.

Im Jahr 2005 wurde die BMW Group durch das Fraunhofer-Institut für Produktionstechnologie (IPT) im Rahmen seines internationalen Benchmarking-Projekts zu Erfolgsfaktoren im Technologiemanagement ausgezeichnet. Die BMW Group gehört demnach zu den fünf innovativsten Unternehmen in Europa. Im Rahmen einer Untersuchung des IPT wurden besonders erfolgreiche Ansätze und Konzepte im Technologiemanagement, so genannte „Successful Practices“, führender europäischer Unternehmen identifiziert. Basis des Erfolges der BMW Group ist die strategische Ausrichtung auf die Entwicklung von Technologien mit hohem Nutzen für den Kunden – gepaart mit einem in der Automobilindustrie einzigartigen Innovationsmanagement. Die Jury des Benchmarking-Projekts zeichnete die BMW Group für wegweisende Technologien aus, aber auch für die strategische und kulturelle Verankerung professioneller Innovationsprozesse in allen Bereichen des Unternehmens.

Neues Testzentrum für passive Sicherheit

Im Juni 2005 wurde im Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) der BMW Group ein neues Testzentrum für passive Sicherheit eingeweiht, das voll in die Entwicklungsprozesse integriert ist. Angehängen an die im Jahr 2000 fertig gestellte Katalpultanlage für Crashsimulation liefert die technisch aufwändig ausgerüstete Anlage Versuchsdaten und Analyseergebnisse für Automobile und Motorräder, um beispielsweise die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen oder die Erreichung von Entwicklungszielen zu überprüfen.

Kooperation für Motoren künftiger MINI Varianten

Die BMW Group und PSA Peugeot Citroën haben in einem Kooperationsprojekt gemeinsam eine neue Familie von Vierzylinder-Benzinmotoren entwickelt. Die Triebwerke, in denen modernste Motorentechnologien zum Einsatz kommen, sind unter anderem für den Einsatz in zukünftigen Varianten von MINI Automobilen bestimmt. Das Projekt hat gezeigt,

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

dass innovative Motorentechnologie und somit verbrauchsgünstige Triebwerke auch in den unteren Fahrzeugsegmenten wirtschaftlich darstellbar sind. Zwei Motorkonzepte wurden entwickelt: ein Saugmotor mit vollvariablem Ventiltrieb und ein aufgeladener Direkteinspritzer. Ohne Abstriche in Leistung und Laufkultur definieren beide Triebwerke in ihrer jeweiligen Hubraumklasse sowohl in technologischer Hinsicht als auch in der Dynamik und Wirtschaftlichkeit einen neuen Maßstab.

Um die hohen Vorgaben zu erfüllen, stecken in den neuen Triebwerken zahlreiche Detaillösungen, wie zum Beispiel der vollvariable Ventiltrieb, die volumenstromgeregelte Ölpumpe, der Einriementrieb der Nebenaggregate, die Einzelzündspulen und die gebauten Nockenwellen. Darüber hinaus wurde eine Reihe innovativer Lösungen erstmals in dieser Klasse umgesetzt – unter anderem die Benzin-Direkteinspritzung zur Leistungssteigerung, der Twin-Scroll-Abgasturbolader, die abschaltbare mechanische Wasserpumpe und die neuartige Spannvorrichtung des Poly-V-Riemens.

Für eine weitere Reduzierung von Verbrauch und Emissionen sorgt neben einem Öl/Wasser-Wärmetauscher die abschaltbare Wasserpumpe. Sie spart Antriebsleistung und verkürzt die Warmlaufphase des Motors, da erst dann Kühlmittel umgewälzt wird, wenn die Betriebstemperatur erreicht ist.

Mehr Sicherheit durch Fahrerassistenzsysteme

Mit den Fahrerassistenzsystemen BMW Night Vision und Fernlichtassistent können BMW Fahrer in Zukunft bei Nacht und in der Dämmerung noch vorausschauender fahren. Beim Fahrerassistenzsystem BMW Night Vision erfasst eine Wärmebildkamera einen Bereich bis zu 300 Meter vor dem Fahrzeug. Das daraus erzeugte Bild am zentralen Monitor stellt Objekte umso heller dar, je mehr Wärme von der Kamera registriert wird. Damit sind Menschen und Tiere die hellsten Bereiche des Bilds – und gleichzeitig jene wichtigen Punkte, auf die man sich bei

verantwortungsbewusstem Fahrverhalten besonders konzentriert. BMW Night Vision bietet dem Kunden auf Strecken über Land, in engen Gassen, Hofeinfahrten und dunklen Tiefgaragen einen besonderen Nutzen und erhöht deutlich die Sicherheit bei Nachtfahrten.

Beim Fernlichtassistenten registriert ein in der Innenspiegelhalterung integrierter Sensor das Verkehrsgeschehen und steuert selbsttätig das Ein- und Ausschalten des Fernlichts. Das Scheinwerferlicht, das Rücklicht von Fahrzeugen sowie die Umgebungsbeleuchtung der Straße werden dabei vom System erkannt. Das Fernlicht schaltet sich bei Abwesenheit von vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr ein, sofern die Straße nicht ausreichend beleuchtet ist.

ACC Stop & Go ist eine Weiterentwicklung der aktiven Geschwindigkeitsregelung ACC, die bereits für den BMW 5er, 6er und 7er erhältlich ist und seit Frühjahr 2005 auch für den neuen BMW 3er angeboten wird. Ingenieure der BMW Group arbeiten an der Serieneinführung einer Stop-and-go-Funktion, die den nutzbaren ACC Geschwindigkeitsbereich nach unten bis in den Stillstand erweitert. Wie bei der ACC Serienfunktion gilt auch bei ACC Stop & Go, dass der Fahrer prinzipiell die Verantwortung über sein Fahrzeug behält und jederzeit selbst in das Geschehen eingreifen kann. Erkennt ACC Stop & Go eine Situation, in der die eigene begrenzte Verzögerungsfähigkeit nicht ausreicht, wird der Fahrer rechtzeitig durch optische oder akustische Signale darauf hingewiesen, selbst aktiv zu bremsen.

Beschaffungsstrukturen weiterhin global ausgerichtet

Die globale Aufstellung der BMW Group spiegelt sich in einer entsprechenden regionalen Verteilung des Einkaufsvolumens wider, von dem nach wie vor etwa die Hälfte aus Deutschland bezogen wird. Mit dem ersten vollen Produktionsjahr des BMW 1er sowie einer anhaltend hohen Produktion des MINI ergab sich eine leichte Verschiebung des Einkaufs-

volumens um einen Prozentpunkt von Deutschland zum sonstigen Westeuropa. Die weiterhin verstärkten Einkaufsaktivitäten der BMW Group in Zentral- und Osteuropa für den BMW 1er und 3er führten in Summe zu einem Anstieg um einen Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr. Der im selben Zeitraum zu verzeichnende Rückgang im NAFTA-Markt um einen Prozentpunkt ergibt sich im Wesentlichen durch das Wachstum des Produktionsvolumens – und damit auch des Einkaufsvolumens – in Europa bei einem gleichzeitigen Rückgang des Produktionsvolumens im BMW Werk Spartanburg. Das Einkaufsvolumen in den übrigen Regionen hat sich proportional zum Produktionswachstum entwickelt und bleibt damit im Vorjahresvergleich unverändert.

Angespannte Lage auf den Rohstoffmärkten

Eine besondere Rolle für den Einkauf der BMW Group spielte auch im Jahr 2005 das hohe Preisniveau auf den Rohstoffmärkten. Insbesondere bei der Versorgung mit Stahl und Kunststoffen musste eine deutliche Mehrbelastung akzeptiert werden. Beispielsweise hat sich der Durchschnittspreis für kalt gewalztes Stahlblech im Jahr 2005 um ca. 20 % gegenüber dem Jahr 2004 erhöht. Auf US-Dollar-Basis verteuerten sich die gesamten Industrierohstoffe um 12 % und auf Euro-Basis um 13 %. Die Preise der Nichtedelmetalle erhöhten sich sowohl auf US-Dollar-Basis als auch auf Euro-Basis um 14 %. Gravierend war vor allem im letzten Quartal

2005 der Preisanstieg bei den Energierohstoffen, insbesondere bei Rohöl, das als Basis für Kunststoffe dient. Im Vergleich zu 2004 verteuerten sich diese im Durchschnitt um ca. 36 %.

Bei den Edelmetallen (Rhodium, Palladium, Platin) dämpften Preisabsicherungen die Auswirkungen der Kostensteigerung für die BMW Group. Bei den übrigen Rohstoffen wurde auf eine faire Verteilung der Mehrkosten auf die gesamte Wertschöpfungskette geachtet, in der auch Kosten von der BMW Group übernommen wurden. Obwohl seit Ende des Jahres die Preisprognosen eine leichte Entspannung auf den Rohstoffmärkten aufzeigen, wird das hohe Preisniveau auch im Jahr 2006 voraussichtlich anhalten.

Gemeinsam mit Zulieferern die Wettbewerbsfähigkeit verbessern

Angesichts eines Fremdwertschöpfungsanteils von derzeit 70 bis 80 Prozent ist die Zusammenarbeit mit den Zulieferern zur Verbesserung von Produkten und Prozessen ein kritischer Erfolgsfaktor. Die BMW Group startete bereits im Jahr 2004 ein gemeinsames Programm mit ihren Lieferanten, um in enger Zusammenarbeit die Produktkosten zu senken. Im Jahr 2005 wurde diese Initiative erweitert und schließt jetzt auch Maßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit bezogener Komponenten und Systeme ein.

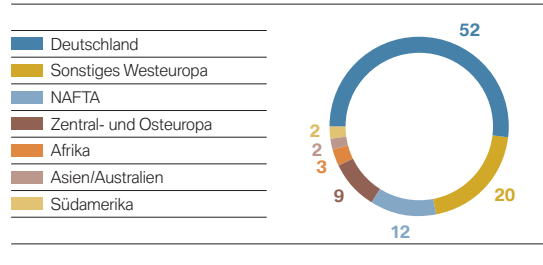
Ziel ist, unter Einbeziehung aller Gestaltungsaspekte in der gesamten Kette vom Beschaffungsmarkt bis hin zum Händler, die Kosten der aktuellen Modelle zu senken und gleichzeitig nach Auslieferung der Fahrzeuge an die Kunden die Feldqualität weiter zu steigern. Die so gewonnenen Erkenntnisse fließen anschließend auch in die Entwicklung neuer Fahrzeuge ein.

Neuausrichtung des Lieferantenmanagements

Ergänzend zu dem Projekt „Management von Partnernetzwerken“, das auf eine verbesserte Ausschöpfung der Innovationskraft des Beschaffungsmarktes zielte, wurde Anfang 2005 das Projekt „Neuausrichtung Lieferantenmanagement“ gestartet.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2005

in %, Basis: Produktionsmaterial



Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Der Fokus des Projekts liegt auf der Optimierung interner Prozesse der BMW Group an den Schnittstellen der Entwicklungs-, Einkaufs-, Produktions- und Vertriebsfachstellen. Durch Concurrent-Engineering-Ansätze und eine engere Einbindung der Lieferanten in der Serienentwicklung soll sichergestellt werden, dass die anspruchsvollen Kosten-, Termin- und Qualitätsziele von Fahrzeugprojekten frühzeitig abgesichert und erreicht werden.

Der Schwerpunkt der Gestaltungsaufgaben umfasst dabei die folgenden drei Themenbereiche:

- die bereichsübergreifende Abstimmung zur bestmöglichen Lieferantenauswahl. Dabei werden die Aspekte Kosten, Feld- und Anlieferqualität, Produktfunktionen und Versorgungssicherheit gleichberechtigt behandelt.
- die durchgängige und konsequente Risiko-Betrachtung und Kosten-Verfolgung im Produktentstehungs- und Serienprozess.
- eine frühzeitige und gezielte Befähigung der Lieferanten.

Die verbesserten Abläufe werden unmittelbar in den laufenden Fahrzeugentwicklungsprojekten umgesetzt. Das Projekt leistet so einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der Wettbewerbsposition der BMW Group.

Hohe ökologische und soziale Standards bei den Lieferanten der BMW Group

Die Verantwortung für die Einhaltung sozialer und ökologischer Standards nimmt die BMW Group auch in der Zusammenarbeit mit ihren Zulieferern wahr. Neben Qualitätsvorgaben und Kostenaspekten enthalten die nationalen und internationalen Einkaufsrichtlinien der BMW Group soziale und ökologische Anforderungen. Aufbauend auf dem partnerschaftlichen Umgang und im kontinuierlichen Kontakt mit den Lieferanten bewerten Experten der BMW Group im Rahmen von Anfragen sowie bei Bedarf im Rahmen von Jahrespreisverhandlungen, wie die Lieferanten den produkt- und produktionsbezogenen Umweltschutz umsetzen und die Sozialstandards einhalten.

Anfang 2005 hat die BMW Group die Abfrage nachhaltigen Wirtschaftens bei den Lieferanten weiter institutionalisiert. Datenbankgestützt kann die BMW Group bereits vor der Lieferantenentscheidung von allen potenziellen neuen Lieferanten abfragen, inwiefern sie Prinzipien nachhaltigen Wirtschaftens berücksichtigen. Bestehende Lieferanten können ihre Daten einmal jährlich im System aktualisieren. Damit erhält die BMW Group einen genauen Überblick, wie gut ihre weltweit tätigen Lieferanten soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen.

Webbasiertes Supplier Relationship Management (SRM) in Organisation verankert

Mit dem Programm e-Business SRM wurden von 2002 bis 2005 webbasierte Prozesse zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit Lieferanten entwickelt und nach Abschluss im Jahr 2005 in der Organisation verankert. Zentrale Plattform zur Anbindung von Lieferanten ist das Partner Portal der BMW Group. Über 25.500 externe Anwender von 4.200 Firmen bzw. Firmenstandorten sind zugelassen, und rund 35.000 interne Anwender nutzen das Portal in der täglichen Arbeit. Sicherheitstechnische Anforderungen werden unter anderem durch die verschlüsselte Übertragung der Daten erfüllt.

Durch Prozessoptimierung und Datenmanagement konnte sowohl die Abwicklung der Beschaffungsprozesse verbessert als auch die Informationsbasis über den Beschaffungsmarkt signifikant erweitert werden. Bestellungen, Finanzinformationen und Lieferabrufe für Serien- und Versuchsteile werden papierlos per EDI (Electronic Data Interchange) oder Internet übermittelt. Mit Hilfe interaktiver e-Businesswerkzeuge, wie beispielsweise elektronischen Anfragen oder Auktionen, werden Komponenten und Materialien schneller, transparenter und kostengünstiger beschafft.

Auch die Lieferantenintegration im Produktentstehungsprozess wurde durch die Einführung elektronischer Prozesse weiter optimiert. Hierbei kommen insbesondere „Filesharing“- und „Online-

Conferencing“-Dienste zum Einsatz. So können die Entwicklungspartner der BMW Group direkt auf für die Entwicklung notwendige Daten zugreifen und sich mit ihren Ansprechpartnern im Unternehmen austauschen. Beispielsweise nutzen rund 1.600 interne und 2.000 externe Anwender ein Basistoolset zum verteilten Projektmanagement.

Leistungsfähigkeit der Vertriebsorganisation im Fokus

Die weltweite Umsetzung der Produkt- und Marktoffensive in den Märkten bildete den Schwerpunkt der Vertriebs- und Marketingaktivitäten der BMW Group im Jahr 2005. Insbesondere die weitere Etablierung der neuen Modellreihen BMW 1er, BMW 6er und BMW X3 sowie die Modellwechsel bei der volumenstarken BMW 3er Reihe standen dabei im Mittelpunkt. Zudem wurden umfangreiche Maßnahmen gestartet, um die Leistungsfähigkeit der Vertriebsorganisation zu erhöhen und so der deutlichen Steigerung des Absatzvolumens und der durch die neuen Modellreihen erweiterten Produktpalette auch in der Kundenansprache gerecht zu werden.

Ausbau des Vertriebsnetzes vorangetrieben

Im Jahr 2005 hat die BMW Group ihr Vertriebsnetz ausgebaut und das Engagement in den bestehenden Märkten weiter verstärkt. Das Unternehmen ist in 35 Ländern über eigene Vertriebsgesellschaften vertreten. Rund 100 weitere Länder werden durch nationale Importeure betreut.

Mit der Eröffnung der neuen Vertriebsgesellschaft in Portugal am 1. Januar 2005 ist die BMW Group in allen westeuropäischen EU-Ländern mit eigenen Vertriebsgesellschaften präsent. Seit dem Start der neuen Gesellschaft konnte der Automobilabsatz der BMW Group in Portugal im Vorjahresvergleich um mehr als 50 % gesteigert werden.

In China hat die BMW Group zum 1. Oktober 2005 mit einer neu gegründeten Vertriebsgesellschaft (BMW China Automotive Trading Ltd.) nun auch die direkte und alleinige Verantwortung für

das Importgeschäft übernommen, ergänzend zum bestehenden Joint Venture mit Brilliance China Automotive Holdings Ltd., welches weiterhin die lokale Produktion von Fahrzeugen der BMW 3er und 5er Modellreihe sowie deren Vertrieb für den chinesischen Markt verantwortet. Das Vertriebsnetz in China wurde im Berichtsjahr deutlich erweitert. Mit insgesamt rund 60 Händlerbetrieben ist die BMW Group in China nun in nahezu allen Provinzen vertreten.

Weltweite Handelsorganisation

Zum Jahresende 2005 umfasste die Handelsorganisation für die Marke BMW rund 3.000 unabhängige Handelsbetriebe. Die internationale Präsenz der Marke MINI wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. In inzwischen 80 Ländern sind mehr als 1.400 Handelsbetriebe aktiv. Die Fahrzeuge der Marke Rolls-Royce werden wie bereits im Vorjahr weltweit von rund 70 Händlern in 23 Ländern vertrieben. Weitere 13 Märkte werden von Rolls-Royce Motor Cars direkt betreut.

Mit Investitionen von weltweit mehr als 1 Mrd. Euro unterstützten die unabhängigen Händlerbetriebe auch im Jahr 2005 die Aktivitäten der BMW Group und schufen so die Voraussetzungen dafür, dass die Verbreiterung der Modellpalette und das Wachstum der BMW Group für Kunden und Interessenten positiv erlebbar wurden.

Über Niederlassungen in 36 Metropolen weltweit ist die BMW Group zudem selbst im Endkundengeschäft tätig.

Markteintritt in Indien vorbereitet

Neben der Ausweitung der Aktivitäten in den bestehenden Märkten hat die BMW Group im Jahr 2005 mit umfassenden Aktivitäten den Markteintritt in Indien vorbereitet und so einen wichtigen Schritt in ihrer Asienstrategie vollzogen. Im Herbst 2005 wurde der Genehmigungsprozess für eine eigene Vertriebsgesellschaft im Großraum Delhi sowie für ein Montagewerk in Chennai für Fahrzeuge der BMW 3er und 5er Reihe erfolgreich abgeschlossen. Die neue

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Vertriebsgesellschaft wird zu Beginn des Jahres 2007 ihre Geschäftstätigkeit aufnehmen.

Mit dem Eintritt in den indischen Markt ist die BMW Group in nahezu allen strategischen Märkten in Asien mit eigenen Vertriebsgesellschaften aktiv. Neben der umfassenden Präsenz in China und den geplanten Aktivitäten in Indien befinden sich bereits eigene Vertriebsgesellschaften in Japan, Indonesien, Malaysia, Südkorea, Thailand sowie auf den Philippinen.

Die asiatischen Importeursmärkte werden vom Regionalbüro Singapur aus gesteuert. Zu Beginn des Jahres 2006 hat die BMW Group dort zudem ein neues Designstudio eröffnet. Den logistischen Knotenpunkt der BMW Group in Asien bildet Malaysia mit einem Rechen- sowie einem Teilevertriebszentrum für die Region.

Investitionen in starke Marken

Mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verfügt die BMW Group über drei der wohl stärksten Premiummarken in der Automobilbranche. Um die Markenprofile weiter zu schärfen und für die Kunden erlebbar zu machen, hat das Unternehmen im Jahr 2005 umfangreiche Aktivitäten gestartet.

Für die Marke BMW entsteht derzeit in unmittelbarer Nachbarschaft der Konzernzentrale die BMW Welt. Richtfest für das neue Gebäude war am 1. Juli 2005, die Eröffnung ist für das Frühjahr 2007 geplant. Nach Fertigstellung werden in der BMW Welt täglich bis zu 250 Kunden ihr Fahrzeug persönlich abholen und dabei die Marke BMW erleben können. Führungen durch das benachbarte BMW Werk sowie der Besuch des BMW Museums runden das Markenerlebnis ab.

Als erster Automobilhersteller bot die BMW Group auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt/Main im September 2005 aktuelle Informationen im Podcast Audio Format direkt vom BMW Messestand. Täglich neue Audiobeiträge wurden in deutscher und englischer Sprache kos-

tenlos zum Download angeboten. Mit dem Pilotprojekt teste das Unternehmen einen neuen Weg, Zielgruppen anzusprechen, die über klassische Werbung immer schwerer zu erreichen sind.

Für den aktuellen Werbefilm zum BMW 3er Touring konnte die BMW Group den renommierten Filmemacher Spike Lee gewinnen. Damit knüpft das Unternehmen an das Filmprojekt „The Hire“ an, bei dem seit 2001 insgesamt acht Arbeiten bekannter Hollywoodregisseure realisiert wurden.

Mit unkonventionellen Maßnahmen wurde im Jahr 2005 das Profil der Marke MINI weiter geschärft. So konnten beispielsweise in Deutschland MINI Begeisterte bei der Markteinführung der neuen Modelle MINI Seven, MINI Checkmate und MINI Park Lane mit kurzen selbstgedrehten Filmclips ihre Ideen zu den neuen Modellen umsetzen. Die mit Handy oder Digitalkamera gefilmten Clips wurden auf der Website www.mini.de der Öffentlichkeit vorgestellt, die besten davon wurden prämiert.

Rund 6.000 MINI Fans aus mehr als 40 Ländern kamen im Herbst zu MINI United, dem ersten offiziellen Jahrestreffen der internationalen MINI Fangemeinde, und erlebten auf der Rennstrecke in Misano, Italien, drei Tage lang Lifestyle- und Rennatmosphäre.

Die Marke Rolls-Royce, die inzwischen auf eine mehr als hundertjährige Geschichte zurückblicken kann, fokussierte im Jahr 2005 ihre Sportsponsoringmaßnahmen auf den Polo-Sport. Neben der Unterstützung der Topveranstaltung Cartier International Day ist Rolls-Royce Motor Cars auch offizieller Sponsor des Prince of Wales Polo Teams.

Erstmals BMW geführtes Team in der Formel 1

Nach der Übernahme der Anteilsmehrheit am Schweizer Team Sauber wird ab der Saison 2006 ein von BMW geführtes Team in der Formel-1-Weltmeisterschaft starten. Damit tritt BMW erstmals in der Unternehmensgeschichte in Eigenregie in der Formel 1 an. Das BMW Sauber F1 Team wurde

Anfang des Jahres 2006 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der bisherige Sauber-Standort in Hinwil in der Schweiz wird weiter als eigenständige Unternehmenseinheit geführt. Die übrigen Motorsportprojekte werden engagiert fortgesetzt. BMW wird auch künftig in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC) präsent sein. Auch die Formel BMW mit ihren vier Serien in Asien, Deutschland, Großbritannien und Nordamerika wird es weiter geben. Im Dezember 2005 fand in Bahrain erstmals ein Weltfinale statt.

Premium – auch im Service

Um das Leistungsversprechen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce auch nach dem Kauf zu erfüllen, arbeitet die BMW Group konsequent an der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Servicebereichs. Im Fokus stehen die technische Servicequalität, die Kundenbetreuung sowie individuelle Mobilitäts- und Serviceangebote.

Dabei werden insbesondere die Handelsbetriebe durch verschiedene Maßnahmen und Investitionen in der Kundenbetreuung und -beratung unterstützt. Im Mittelpunkt standen im Jahr 2005 umfangreiche Qualifizierungsmaßnahmen der Mitarbeiter, mit Schwerpunkten auf der technischen Betreuung der Automobile sowie der qualifizierten Beratung der Kunden auch nach dem Kauf. Das entsprechende Trainingskonzept basiert auf Seminaren sowie individuellen Onlinetrainings vor Ort.

Für die persönlichen Schulungen unterhält die BMW Group neben der zentralen Trainingsakademie in Unterschleißheim im Raum München sieben weitere regionale Trainingsstandorte in Deutschland sowie überregionale Trainingszentren in Dubai, Moskau, Malaysia und seit Februar 2005 auch in Peking. Insgesamt gibt es weltweit 53 Trainingszentren der BMW Group.

In ihrem ersten Jahr im Vollbetrieb wurden allein in der Trainingsakademie in Unterschleißheim im Jahr 2005 mehr als 500 Schulungen durchgeführt.

25.000 Teilnehmer aus rund 80 Ländern besuchten die Veranstaltungen.

Die BMW Group wird ihre Trainingszentren bis zum Jahr 2010 kontinuierlich weiter ausbauen und dabei insbesondere auch die nicht-technischen Trainingsmaßnahmen (Markentrainings, Serviceprozesse, Logistik, Betriebswirtschaft) weiter forcieren.

Dynamikzentrum eröffnet

Am 15. Juni 2005 wurde das neue Dynamikzentrum in Dingolfing offiziell eröffnet. Es ist Bestandteil der zentralen Teileauslieferung und hat bereits im Januar 2005 seine Aktivitäten aufgenommen. Das Dynamikzentrum beliefert alle 35 Vertriebsgesellschaften der BMW Group, die zahlreichen Importeure sowie mehr als 300 regionale Handelsbetriebe direkt mit Originalteilen, Zubehör sowie Merchandising- und Lifestyleprodukten der Marken BMW und MINI. Auf einer Fläche von 56 Hektar werden in Dingolfing rund 250.000 verschiedene Artikel bereitgehalten und versandt. Rund 650 Mitarbeiter sind im Dynamikzentrum tätig. Die Investitionen in den Standort betragen rund 145 Mio. Euro.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Die BMW Aktie im Jahr 2005

Wechselkurse und Rohstoffpreise prägten die Stimmung an den Börsen

Das Börsenjahr 2005 war geprägt von der Wechselkursentwicklung des US-Dollars gegenüber dem Euro und weiterhin überdurchschnittlich hohen Rohstoffpreisen.

Im Jahresverlauf veränderte sich das Verhältnis zwischen Euro und US-Dollar zu Gunsten der in den Dollarraum exportierenden Unternehmen. Verglichen mit dem Kurs zu Jahresbeginn verlor die europäische Leitwährung gegenüber dem US-Dollar rund 13 % an Wert. Der Schlusskurs am letzten Handelstag des Jahres 2005 lag bei 1,18 US-Dollar je Euro.

Wie bereits im Vorjahr stiegen auch im Jahr 2005 wichtige Rohstoffpreise weiter an, insbesondere bei Öl und Stahl waren deutliche Aufschläge zu verzeichnen.

Trotz der Belastungen durch die hohen Rohstoffpreise legten die wichtigsten Börsenindizes im Jahr 2005 deutlich zu. Verglichen mit dem Stand zum Ende des Vorjahres verzeichnete der EURO-STOXX 50 im Berichtszeitraum ein Plus von 21,3 % und der deutsche Leitindex DAX stieg im Jahresverlauf um 27,1 %.

Der Branchenindex Prime Automobile entwickelte sich ebenfalls sehr positiv und erreichte mit einem Schlusstand von 453,24 Punkten einen Zuwachs von 31,1 % im Vorjahresvergleich.

Die BMW Stammaktie ging am 31. Dezember 2005 mit 37,05 Euro aus dem Handel. Auf Jahres-sicht ergibt sich eine Kurssteigerung von 11,6 %, womit auch zum Jahresende die verhaltene Kurs-

entwicklung fortgesetzt wurde, die sich bereits im Jahresverlauf gezeigt hatte.

Die BMW Vorzugsaktie übertraf dagegen mit einem Wertzuwachs von 33,1 % die Entwicklung des Gesamtmarktes und notierte zum Jahresende 2005 bei 33,00 Euro.

Mit einer Marktkapitalisierung von fast 25 Mrd. Euro liegt die BMW Group im weltweiten Vergleich der Automobilhersteller auf dem fünften Platz.

Die langfristig orientierte Investorenbasis wurde, wie auch in der Vergangenheit, umfassend durch das Investor-Relations-Team betreut. Zu den Aktivitäten zählten Einzelgespräche und Gruppenveranstaltungen in den relevanten Finanzzentren der Welt und am Sitz der BMW AG in München. Im Jahr 2006 werden diese Aktivitäten weiter ausgebaut.

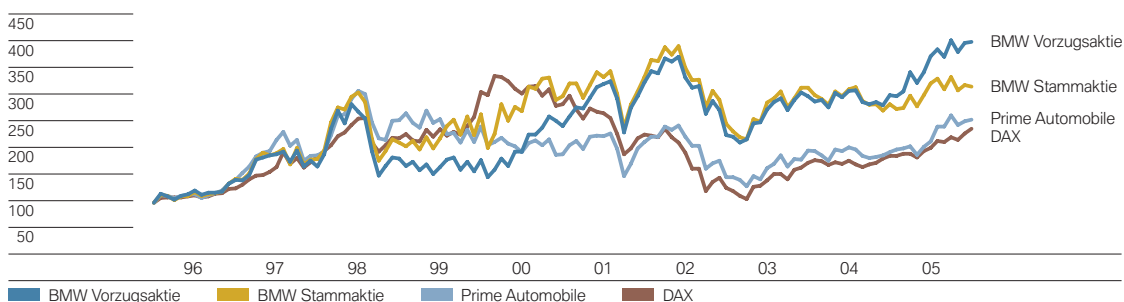
Programm zum Rückkauf von Stammaktien

Die Hauptversammlung der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) hat den Vorstand am 12. Mai 2005 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 11. November 2006. Der von der BMW AG gezahlte Kaufpreis je Aktie (ohne Erwerbsnebenkosten) darf den am Handelstag durch die Eröffnungsauktion im Xetra-Handel ermittelten Kurs nicht um mehr als 10 % überschreiten und nicht um mehr als 10 % unterschreiten.

In Ausübung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 12. Mai 2005 hat der Vorstand der

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes

(Index: 31.12.1995 = 100)



BMW AG am 20. September 2005 ein Aktienrückkaufprogramm über die Börse beschlossen. Im Rahmen dieses Programms wurden Stammaktien im Umfang von 20.232.722 Stück, d.h. 3% des Grundkapitals, erworben. Der Erwerb erfolgte zum Zweck der späteren Einziehung der Aktien und Herabsetzung des Grundkapitals. Im Rahmen des Programms wurden bis zum Ende des Jahres 2005 insgesamt 13.488.480 Stammaktien erworben, das sind 2% des Grundkapitals. Dies geschah zu einem durchschnittlichen Kurs von 37,49 Euro. Inklusive Erwerbsnebenkosten wurden im Berichtsjahr rund 506 Mio. Euro für den Aktienrückkauf verwendet. Weitere Informationen zum Aktienrückkauf sind auf der im Jahr 2005 erweiterten Investor-Relations-Homepage www.bmwgroup.com/ir zu finden.

Rückkauf von Vorzugsaktien für Belegschaftsaktienprogramm

Seit inzwischen mehr als 30 Jahren beteiligt die BMW AG die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Unternehmenserfolg, seit 1989 in Form eines Belegschaftsaktienprogramms. Der Vorstand der BMW AG hat entschieden, auch im Jahr 2006 dieses Programm fortzuführen. Zum Zweck der anschließenden Ausgabe an Mitarbeiter sollen bis zu 1,5 Mio. Vorzugsaktien über die Börse zurückgekauft werden. Der Rückkauf soll – wie auch in den bisherigen Programmen – unter Einschaltung eines Wertpapierhauses oder Kreditinstituts erfolgen. Es wird seine Entscheidung über den Zeitpunkt der einzelnen Rückkäufe unabhängig und unbeeinflusst von der BMW AG treffen. Weitere Informatio-

nen werden unter www.bmwgroup.com/ir bekannt gemacht; dort soll in regelmäßigen Abständen über den Fortgang des Rückkaufs berichtet werden.

Umfangreiches Informationsangebot im Internet

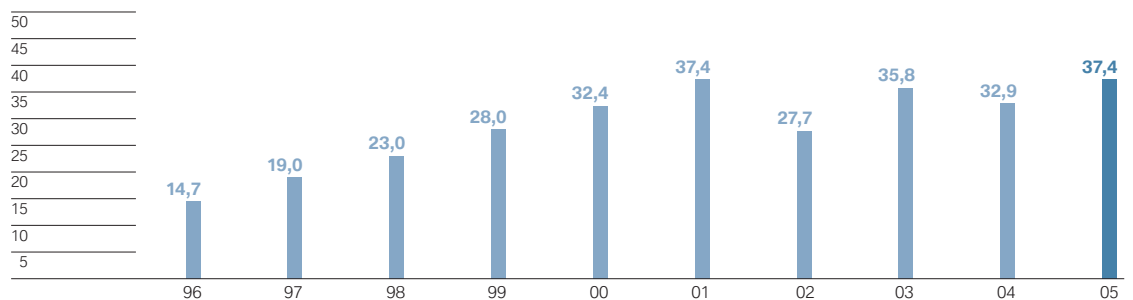
Seit dem dritten Quartal 2005 werden die Telefonkonferenzen in der Investor-Relations-Rubrik des Internetauftritts der BMW Group – neben der Liveübertragung und dem Abruf bei Bedarf – auch als Audio Podcast kostenlos zum Download angeboten. Unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir steht außerdem ein umfangreiches Informationsangebot zur Verfügung, das im Jahr 2005 weiter ausgebaut wurde. Neben den Geschäfts- und Quartalsberichten finden sich dort aktuelle Analyseschätzungen, Reden und Präsentationen sowie Kursabfrage- und Vergleichsmöglichkeiten. Ergänzend werden Informationen zu den Themen Aktienrückkauf, Corporate Governance und Aktionärsstruktur angeboten.

Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit

Im September 2005 wurde die BMW Group als Branchenführer in die Dow Jones Sustainability Indexes aufgenommen. Damit ist die BMW Group als einziges Unternehmen der Branche zum siebten Mal in Folge in dieser wichtigen Indexfamilie für nachhaltiges Investment gelistet. Seit vier Jahren ist die BMW Group auch Mitglied verschiedener FTSE4Good Indizes, unter anderem als einziger Automobilhersteller im FTSE4Good Europe 50 Index. Hinzu kommt die Auszeichnung „best in class“ im

Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots in Tsd. Euro

Anlage von 10.000 Euro am 1.1.1996 einschließlich Dividende und Bezugsrechtserlösen, Werte zum Jahresende



Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Carbon Disclosure Project, einer Initiative institutioneller Anleger, die Unternehmen danach bewerten, wie sie mit den Chancen und Risiken des Klimawandels umgehen. Diese kleine Auswahl an Auszeichnungen zeigt, dass Aspekte nachhaltigen Wirtschaftens ein zunehmend wichtiger Bestandteil der Kapitalmarktbetreuung der BMW Group werden.

Wie die BMW Group das Prinzip der Nachhaltigkeit in seinen verschiedenen Facetten umsetzt

und wie umfassend die sozialen und ökologischen Aktivitäten des Unternehmens sind, zeigt der im September 2005 erschienene Sustainable Value Report. Der Bericht ist in deutscher, englischer, italienischer, 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.

Die BMW Aktie	2001	2002	2003	2004	2005
Stammaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	622.228	622.228	622.228	622.228	622.228
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	–	–	–	–	13.488
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	39,15	28,92	36,75	33,20	37,05
Höchstkurs	41,49	47,60	38,40	37,44	39,97
Tiefstkurs	24,15	27,97	21,12	31,78	32,04
Vorzugsaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	50.638	51.468	52.196	52.196	52.196
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	26,70	18,60	24,65	24,80	33,00
Höchstkurs	27,60	31,99	26,25	26,20	33,98
Tiefstkurs	16,55	18,17	14,86	22,86	24,48
Kennzahlen je Aktie in Euro					
Dividende					
Stammaktie	0,52	0,52	0,58	0,62	0,64 ²⁾
Vorzugsaktie	0,54	0,54	0,60	0,64	0,66 ²⁾
Ergebnis je Stammaktie³⁾					
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴⁾	2,78	3,00	2,89	3,33	3,33
Cashflow	2,80	3,02	2,91	3,35	3,35
Eigenkapital	6,24	6,49	6,66	7,69	8,31
	16,01	20,59	23,95	24,52	25,17

1) Xetra Schlusskurse

2) Vorschlag der Verwaltung

3) Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

4) Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

5) angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Konzerninternes Steuerungssystem

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

Aus den geschäftsfeldspezifischen Strategien sowie den daraus abgeleiteten Projektentscheidungen ergeben sich die strategischen Schwerpunkte der Funktionalbereiche. Durch die enge Koppelung der geschäftsfeldspezifischen Strategien mit den einzelnen Projektzielen wird ein zielgerichteter Projektentwicklungsprozess gewährleistet. Nach der Entscheidung für ein Projekt gilt es, die einzelnen Projekte im Zeitablauf zu steuern. Dabei werden die Projekte beobachtet und Ressourcen bei Bedarf neu priorisiert.

Wichtige Bestandteile der wertorientierten Planung bei der BMW Group sind folglich die Projektentscheidung und – damit verbunden – die Projektauswahl. Bei der Entscheidung kommt eine Kapitalwert- und Renditerechnung zum Einsatz: Aus den Zahlungsströmen, die durch eine Projektentscheidung ausgelöst werden, werden der Kapitalwert und die interne Projektrendite („Modellrendite“ bei Fahrzeugprojekten) des betreffenden Projekts ermittelt. Als Diskontierungssatz dient der aus dem Kapitalmarkt abgeleitete, unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch (gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten). So lässt sich zum Zeitpunkt der Projektentscheidung der Wertbeitrag eines Projekts zum Gesamtwert des Segments darstellen. Die Zielvorgabe und Steuerung erfolgt anhand von projektbezogenen Zielkapitalwerten sowie diese beeinflussenden, zahlungsstrombasierten Einzelsteuerungsgrößen.

Aggregiert über alle Projekte und diskontiert auf einen bestimmten Zeitpunkt ergibt sich der Kapitalwert des Projektprogramms als oberste Zielgröße in den Geschäftsfeldern Automobile und Motorrad. Abzüglich des Marktwerts des Fremdkapitals ergibt sich daraus der Unternehmenswert des jeweiligen Segments. Ziel für die beiden auf diese Art gesteuerten Segmente Automobile und Motorräder ist es, ein kontinuierliches Wachstum des so ermittelten Unternehmenswertes zu generieren.

Die aufgezeigte Steuerung der Produktprojekte und des gesamten Produktprogramms unterliegt Rahmenbedingungen, die sich aus der Periodenplanung ergeben. Dabei geht es darum, die periodenbezogenen Ziele langfristig zu überwachen und zu steuern. Diese periodische Steuerung erfolgt vor dem Hintergrund der durch die Rechnungslegung definierten Bilanzierungs- und Bewertungsregeln. Als Kennzahlen für eine derartige operative Performancekontrolle nutzt die BMW Group im Wesentlichen das Ergebnis vor Steuern sowie segmentspezifische Renditegrößen. So wird für die Segmente Automobile und Motorräder beispielsweise der Return on Capital Employed als oberste Steuerungsgröße verwendet. Zudem dient die Umsatzrendite als zusätzliche Orientierungsgröße. Für das Segment Finanzdienstleistungen und den Konzern kommt der Return on Assets zum Einsatz. Zielvorgabe für die Ergebnisgröße ist ein kontinuierliches Wachstum, für die jeweiligen Renditegrößen ist der geschäftsfeldspezifische Mindestverzinsungsanspruch maßgebend. Diese Periodenziele ergänzen die Projekt- bzw. Programmziele.

Um unter Berücksichtigung dieser periodischen, rechnungswesenorientierten Größen ein geschlossenes Zielvorgabe- und Steuerungsmodell zu implementieren, werden bei jeder Projektentscheidung neben den Zahlungsstromauswirkungen im Kapitalwert und der Modellrendite auch die Ergebniseffekte der Entscheidung im Langfristzeitraum dargestellt. Durch diesen Steuerungsansatz lassen sich die Auswirkungen einer jeden projektorientierten Ent-

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Steuerungsgrößen in %	2005	2004*	2003	2002	2001
Return on Capital Employed					
Automobile	23,2	25,4	23,8	30,1	32,7
Motorräder	17,8	10,4	16,7	22,3	22,1
Return on Assets					
Finanzdienstleistungen	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3
BMW Group	5,6	6,5	6,6	7,6	9,0

* angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

scheidung sowohl auf den Unternehmenswert – manifestiert im Kapitalwert des Projektprogramms – als auch auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung analysieren. Die daraus resultierende „Multiprojektplanung“ erlaubt einen permanenten Abgleich zwischen den dynamischen mehrperiodigen und den periodenbezogenen Zielgrößen. So werden Projekt- und Periodenplanung miteinander verzahnt, die Durchgängigkeit einzelner Projektziele ist bis in die operative Periodensteuerung gewährleistet.

Ertragslage

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2005 einen Jahresüberschuss von 2.239 Mio. Euro. Bereinigt um die Effekte aus der geänderten Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen im Vorjahr liegt der Jahresüberschuss auf dem Niveau von 2004 (2.242 Mio. Euro). Die Umsatzrendite nach Steuern beträgt 4,8 % (i. Vj. 5,1 %). Der Konzern erwirtschaftete damit ein unverändertes Ergebnis je Stammaktie von 3,33 Euro und je Vorzugsaktie von 3,35 Euro.

Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 %. Im Gegensatz zum Vorjahr wirkten sich die Wechselkurse nur unwesentlich auf die Umsatzentwicklung des Konzerns aus. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce stiegen um 2,3 %. Verschiebungen im Produktmix wirkten sich hierbei auf die Umsatzentwicklung des Segments Automobile aus. Die Umsatzerlöse im Motorradgeschäft erhöhten sich volumenbedingt um 19,1 %. Zur Umsatzsteigerung trugen insbesondere die im Rahmen der Produktoffensive neu eingeführten Modelle bei. Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen wuchsen die Umsatzerlöse aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 18,2 %. Die

Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns betragen 119 Mio. Euro und betreffen im Wesentlichen die softlab Gruppe. Die vergleichbare Vorjahreszahl der Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns beträgt 85 Mio. Euro.

Die regionale Umsatzentwicklung war nicht einheitlich. Während in Deutschland die Konzernumsätze um 8,0 % zurückgingen, stiegen sie im übrigen Europa um 9,1 %. In der Region Amerika erhöhten sich die Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 8,6 %. In den Märkten Afrika, Asien und Ozeanien sind die Umsatzerlöse insgesamt um 15,7 % gestiegen. Dies ist vor allem auf die Absatzsteigerungen in einzelnen asiatischen Märkten zurückzuführen.

Die Umsatzkosten des Konzerns sind gegenüber Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte stärker gestiegen als die Umsatzerlöse. Hier spiegeln sich die bereits zu Beginn des Jahres 2005 vorhergesagten Belastungen wider, die sich durch die Währungseffekte aus im Vorjahresvergleich ungünstigeren Transferkursen sowie die Effekte aus gestiegenen Rohstoffpreisen ergaben. Trotz dieser Belastungen nimmt das Bruttoergebnis vom Umsatz um 3,6 % zu. Es hat, bezogen auf das Umsatzvolumen, einen Anteil von 22,9 % (i. Vj. 23,2 %). Im Teilkonzern Industriegeschäft ist der Anteil des Bruttoergebnisses, bezogen auf das Umsatzvolumen, im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Prozentpunkte niedriger; im Teilkonzern Finanzgeschäft um 0,5 Prozentpunkte niedriger. Zum Konsolidierungskreis der Teilkonzerne siehe auch Anhangsangabe [1].

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens um 2,5 % gestiegen, der Anstieg fiel jedoch vergleichsweise geringer aus als

- Alle Marken mit neuen Absatzhöchstwerten
- Externe Belastungseffekte dämpfen Ergebnisentwicklung
- Weiterhin Konzern- und Segmentergebnis auf hohem Niveau
- Operativer Cashflow deutlich über Vorjahreswert

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2005	1.1. bis 31.12.2004*
Umsatzerlöse	46.656	44.335
Umsatzkosten	– 35.992	– 34.040
Bruttoergebnis vom Umsatz	10.664	10.295
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	– 4.762	– 4.648
Forschungs- und Entwicklungskosten	– 2.464	– 2.334
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	355	461
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.793	3.774
Finanzergebnis	– 506	– 191
Ergebnis vor Steuern	3.287	3.583
Ertragsteuern	– 1.048	– 1.341
Jahresüberschuss	2.239	2.242

*Werte angepasst

das Umsatzwachstum. Die Relation zu den Umsatzerlösen beträgt 10,2 % und liegt damit um 0,3 Prozentpunkte unter der des Vorjahres.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten wurden gegenüber dem Vorjahr um 5,6 % gesteigert. Dies entspricht unverändert 5,3 % des Umsatzvolumens. In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten von 745 Mio. Euro (i. Vj. 637 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 3.115 Mio. Euro (i. Vj. 2.818 Mio. Euro). Bezogen auf den Umsatz im Berichtsjahr ergibt sich damit eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 6,7 % (i. Vj. 6,4 %).

Die in den Umsatzkosten, Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 3.025 Mio. Euro (i. Vj. 2.672 Mio. Euro).

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen ist gegenüber dem Vorjahr um 23,0 % gesunken. Dabei sind die Sonstigen betrieblichen Erträge vor allem durch geringere Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen durch im Jahresvergleich niedrigere Aufzinsungen sowie den Rückgang der Übrigen betrieblichen Erträge gesunken. Dagegen haben die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zugenommen. Hier wurde eine Rückstellung aufgelöst, die in Zusammenhang mit der Rover-Entflechtung stand. Der Ertrag aus dieser Auflösung wird im Segment Überleitungen gezeigt. Der Rückgang der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt gegenüber dem Vorjahr 5,8 %. Er ist vor allem auf niedrigere Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen zurückzuführen.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 315 Mio. Euro vermindert. Dies beruht vor allem auf der Entwicklung des Sonstigen Finanzergebnisses, das sich um 299 Mio. Euro reduzierte. Von dem Rückgang entfielen 308 Mio. Euro auf die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London. Die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung ergibt sich aus der Steigerung des Börsenkurses der Aktien der Rolls-Royce plc, London. Der Marktwert der von der BMW Group gehaltenen Anteile an Rolls-Royce plc, London, hat sich im Geschäftsjahr 2005 um 438 Mio. Euro erhöht. Diese Steigerung wird ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst und kann zum Ausgleich der negativen Marktwertentwicklung der

Optionsverpflichtung nicht herangezogen werden. Innerhalb des Finanzergebnisses ist das Beteiligungsergebnis um 52 Mio. Euro geringer ausgefallen; das Zinsergebnis verbesserte sich um 36 Mio. Euro. Der negative Saldo aus den Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen und den erwarteten Vermögenserträgen aus Pensionsfonds ist gegenüber dem Vorjahr um 11,2 % gestiegen.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung des Finanzergebnisses ist das Ergebnis vor Steuern gegenüber dem Vorjahr um 8,3 % gesunken. Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 7,0 % (i. Vj. 8,1 %).

Der Jahresüberschuss des Konzerns liegt um 3 Mio. Euro (0,1 %) unter dem Vorjahreswert. Dies ist auf die gegenüber Vorjahr gesunkene Steuerlast-

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2005	1.1. bis 31.12.2004
Automobile	45.861	42.544
Motorräder	1.223	1.029
Finanzdienstleistungen	9.408	8.226
Überleitungen	-9.836	-7.464
Konzern	46.656	44.335

Ergebnis vor Steuern nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2005	1.1. bis 31.12.2004*
Automobile	2.976	3.164
Motorräder	60	31
Finanzdienstleistungen	605	515
Überleitungen	-354	-127
Konzern	3.287	3.583

* Werte angepasst

quote zurückzuführen, die im Wesentlichen auf Steuererstattungen für frühere Jahre sowie auf reduzierten Steuersätzen in einigen Ländern beruht. Ferner wurden aufgrund einer verbesserten Werthaltigkeit Wertberichtigungen auf aktive Latente Steuern aus der Nutzung von „capital allowances“ in Großbritannien zurückgenommen.

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 9,9 % mehr Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sind um 7,8 % gestiegen. Dabei wirkten sich Verschiebungen im Produktmix auf die Umsatzentwicklung aus. Das Segmentergebnis hat aufgrund der bereits genannten externen Belastungen um 5,9 % abgenommen.

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind im Vergleich zum Vorjahr volumenbedingt um 18,9 % gestiegen. Das Segmentergebnis ist um 93,5 % höher ausgefallen. Zur Ertragssteigerung trugen insbesondere die im Rahmen der Modelloffensive neu eingeführten Modelle R 1200 RT und K 1200 S sowie die R 1200 GS bei.

Das Segment Finanzdienstleistungen konnte sein Geschäft im Jahr 2005 wiederum erfolgreich ausbauen. Dadurch hat sich auch das Segmentergebnis mit einer Steigerung von 17,5 % gegenüber dem Vorjahr sehr erfreulich entwickelt.

In den Überleitungen auf das Konzernergebnis ergibt sich wie im Jahr 2004 ein negativer Saldo, der im Vergleich zum Vorjahr um 227 Mio. Euro gestiegen ist. Dies ist im Wesentlichen auf die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, zurückzuführen.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Teilkonzerne zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2005 und 2004. 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 10.691 Mio. Euro, der gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1.380 Mio. Euro bzw. 14,8 % gestiegen ist. Die Veränderungen im Netto-Umlaufvermögen führten im Geschäftsjahr 2005 zu einem Mittelzufluss von 923 Mio. Euro nach einem Mittelzufluss von 222 Mio. Euro im Vorjahr. Im Gegensatz zum Vorjahr ist bei den Vorräten ein Mittelzufluss zu verzeichnen.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns liegt mit 11.963 Mio. Euro auf Vorjahresniveau. Bei den Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft ist wiederum ein deutlich angestiegener Mittelabfluss zu verzeichnen. Er lag im Berichtsjahr um 1.174 Mio. Euro über dem des Vorjahres. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahr zu einem um 368 Mio. Euro niedrigeren Mittelabfluss geführt. Zudem hat die Zahlung der letzten Kaufpreisrate für Land Rover zu einem Mittelzufluss von 1.000 Mio. Euro geführt.

Im Bereich der Finanzierungstätigkeit kam es im Jahr 2005 zu einem Mittelzufluss von 699 Mio. Euro (i. Vj. 3.137 Mio. Euro). Die Dividendenzahlung stieg im Geschäftsjahr 2005 um 6,9 % auf 419 Mio. Euro. Das Aktienrückkaufprogramm führte im Berichtsjahr zu einem Mittelabfluss von 506 Mio. Euro.

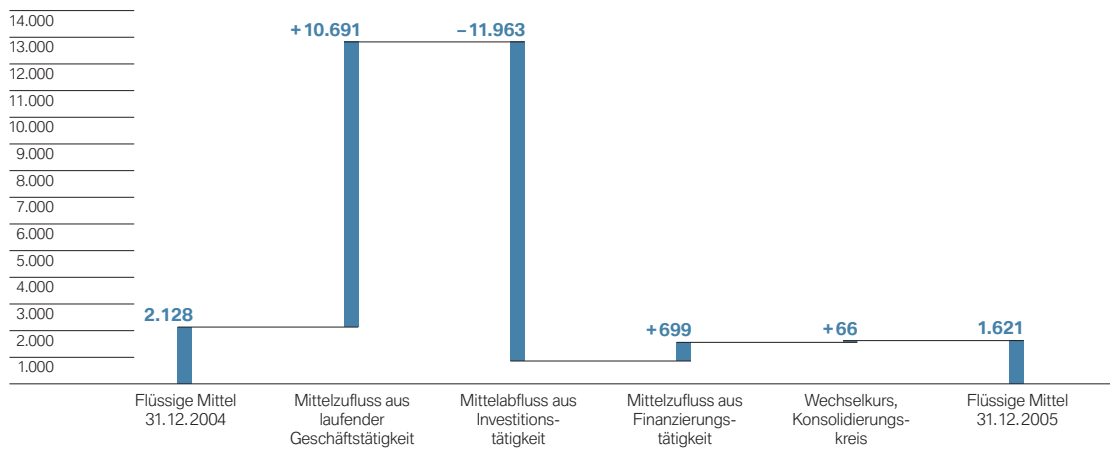
Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 89,4 % (i. Vj. 77,9 %) durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gedeckt.

Die Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Industrie-geschäft weist eine Überdeckung des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit über den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit von 150,7 % (i. Vj. 49,6 %) aus. Dagegen weist die Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Finanz-geschäft eine Unterdeckung des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber dem Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit von 52,5 % (i. Vj. 59,8 %) aus.

Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung der flüssigen Mittel um Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte in Höhe von +66 Mio. Euro (i. Vj. –22 Mio. Euro) eine Reduzierung der flüssigen Mittel im Konzern

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Veränderung der Flüssigen Mittel in Mio. Euro



um 507 Mio. Euro (i.Vj. Erhöhung von 469 Mio. Euro). Ein in den Flüssigen Mitteln enthaltener Betrag von 43 Mio. Euro wurde zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit an die Deutsche Treuinvest Stiftung übereignet.

Das Nettofinanzvermögen im Teilkonzern Industriegeschäft beträgt zum 31.12. 2005 inklusive der konzerninternen Forderungen gegenüber dem Finanzgeschäft 4.877 Mio. Euro. Es hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um 2.245 Mio. Euro erhöht. Das Nettofinanzvermögen des Industriegeschäfts errechnet sich aus den Flüssigen Mitteln in Höhe von 1.372 Mio. Euro und den Wertpapieren des Industriegeschäfts in Höhe von 1.809 Mio. Euro sowie den Forderungen gegenüber dem Finanzgeschäft in Höhe von 3.236 Mio. Euro abzüglich der Finanzverbindlichkeiten des Industriegeschäfts. Diese betragen 1.540 Mio. Euro, ohne Berücksichtigung der Zins- und Währungsderivate.

Vermögenslage

Geänderte Darstellung in der Konzernbilanz

Die BMW Group hat zum 1.1. 2005 den im Rahmen des „Improvement Project“ überarbeiteten IAS 1 („Presentation of Financial Statements“) angewendet. Dieser Standard sieht eine Bilanzgliederung

nach Fristigkeiten vor und führt, wie schon in den Quartalsberichten 2005 gezeigt, zu einer entsprechend geänderten Darstellung in der Konzernbilanz (siehe auch Anhangsangabe [8] (a)).

Die Bilanzsumme wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 6.932 Mio. Euro bzw. 10,2% auf 74.566 Mio. Euro. Ausschlaggebend für die Erhöhung waren auf der Aktivseite vor allem die Vermieteten Gegenstände (+ 51,6%), die Immateriellen Vermögenswerte (+ 22,2%) sowie die Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+ 16,0%). Auf der Passivseite erhöhten sich vor allem die Sonstigen Verbindlichkeiten (+ 26,4%), die Rückstellungen für Pensionen (+ 24,4%) sowie die Finanzverbindlichkeiten (+ 12,1%). Währungseinflüsse, die im Wesentlichen durch den höheren Wechselkurs des US-Dollar zum Euro verursacht wurden, erhöhten das Bilanzvolumen um 3.526 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre die Bilanzsumme nur um 4,8% gestiegen.

Die Immateriellen Vermögenswerte nahmen um 22,2% auf 4.593 Mio. Euro zu. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 18,6% auf 4.146 Mio. Euro erhöht. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 1.396 Mio. Euro (+ 24,5%). Die Aktivierungsquote liegt damit bei 44,8% (i. Vj.

39,8%). Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ergibt sich aus dem im Jahr 2005 höheren Umfang von Serienentwicklungsprojekten. Die entsprechenden Abschreibungen belaufen sich auf 745 Mio. Euro (+17,0%).

Die Sachanlagen erhöhten sich um 3,4 % auf 11.087 Mio. Euro. Der Großteil der Investitionen floss in den weiteren Ausbau des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks. In Sachanlagen wurden 2.408 Mio. Euro bzw. 21,8% weniger als im Vorjahr investiert. Die Verminderung der Investitionen ergibt sich vor allem aus Sondereffekten im Jahr 2004, wie dem Aufbau des neuen BMW Werks Leipzig oder den Investitionen für den Modellwechsel beim BMW 3er. An Abschreibungen und Abgängen inklusive Währungseinflüssen sind 2.133 Mio. Euro angefallen (+3,4%). Die Vorräte erstmals konsolidierter Tochterunternehmen betragen 88 Mio. Euro. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen liegen insgesamt bei 3.993 Mio. Euro (-8,1%). Sie wurden wie in den Vorjahren voll innenfinanziert. Der Anteil dieser Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 8,6% (i.Vj. 9,8%).

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung hat das Bilanzvolumen der Vermieteten Gegenstände gegenüber dem Vorjahr deutlich zugenommen und stieg um 51,6% auf 11.375 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre der Bestand an Vermieteten Gegenständen um 38,8% gewachsen.

Die Sonstigen Finanzanlagen sind um 67,3% auf 1.178 Mio. Euro gestiegen. Dieser Zuwachs 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 438 Mio. Euro zugenommen. Dieser Wertzuwachs wurde ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 16,0% auf 29.053 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierungen 22.301 Mio. Euro (+18,7%) und auf Finance Leases 6.752 Mio. Euro (+7,7%).

Der Bestand an aktiven Latenten Ertragsteuern betrug zum Bilanzstichtag 772 Mio. Euro und hat

gegenüber dem Vorjahr vor allem durch geringere Abwertungen sowie durch die neue Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen um 257 Mio. Euro zugenommen (siehe Anhangsangabe [8] (b)).

Die Vorräte liegen mit 6.527 Mio. Euro in etwa auf Vorjahresniveau. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum niedrigen Forderungsbestand vom 31.12. 2004 um 14,3% angestiegen.

Die Finanzforderungen sind vor allem aufgrund des geringeren Volumens und der gesunkenen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente um 42,7% auf 3.296 Mio. Euro zurückgegangen.

Der Bestand an Liquiden Mitteln hat sich um 6,7% auf 3.695 Mio. Euro reduziert. Die Zusammensetzung der Liquiden Mittel hat sich zugunsten der Wertpapiere verschoben, die um 13,2% gegenüber Vorjahr gestiegen sind. Die Flüssigen Mittel haben sich vor allem durch den Aktienrückkauf vermindert.

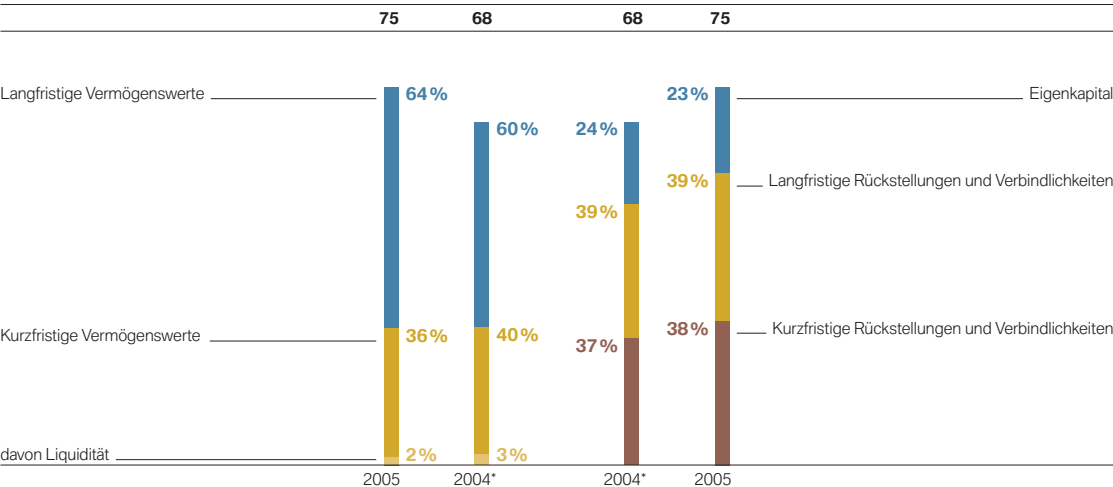
Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital um 2,7% auf 16.973 Mio. Euro zu. Der Jahresüberschuss des Konzerns erhöhte das Eigenkapital um 2.239 Mio. Euro. Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen verringerten das Eigenkapital um 875 Mio. Euro. Sie ergeben sich aus den Wechselkursveränderungen, der Bilanzierung der Marktwertveränderungen der Finanzinstrumente und der zur Veräußerung gehaltenen Wertpapiere sowie den versicherungsmathematischen Gewinnen bzw. Verlusten. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2004 und der Aktienrückkauf reduzierten das Eigenkapital um weitere 925 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote des Konzerns sank damit um 1,6 Prozentpunkte auf 22,8%.

Für den Teilkonzern Industriegebiet errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 39,1% nach 41,6% im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote des Teilkonzerns Finanzgeschäft erhöhte sich um 0,7 Prozentpunkte auf 10,4%.

Der Bilanzausweis der Rückstellungen für Pensionen erhöhte sich um 24,4% auf 5.255 Mio. Euro. Durch die geänderte Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen wird nun der gesamte Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligation) unter den Rückstellungen für Pensionen

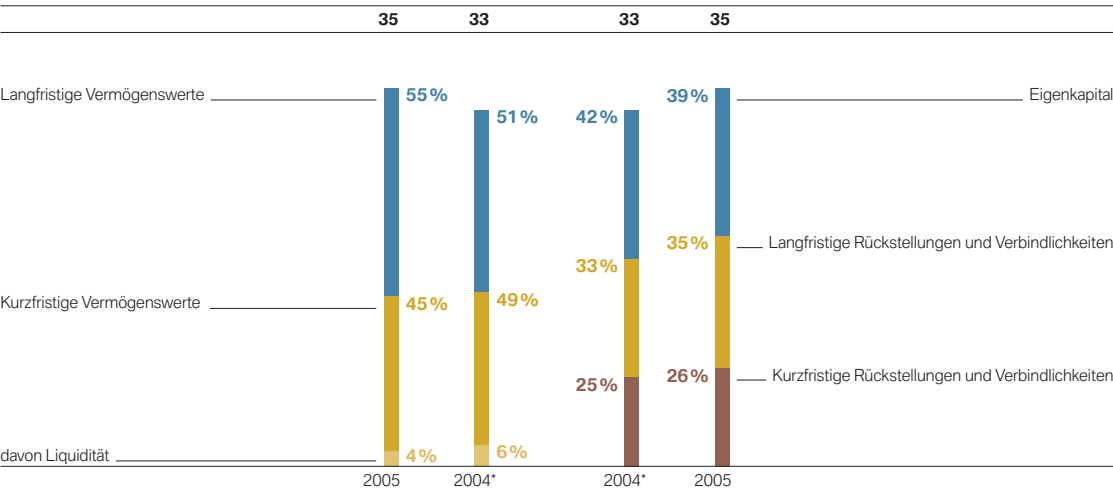
Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Bilanzstruktur Konzern
in Mrd. Euro



* Werte angepasst

Bilanzstruktur Industriegeschäft
in Mrd. Euro



* Werte angepasst

gezeigt. Sofern die Pensionsverpflichtungen durch Pensionsfonds gedeckt sind, wird das Fondsvermögen zu Marktwerten von der Verpflichtung abgesetzt. Die Steigerung der Verpflichtungen ergibt sich vor allem durch niedrigere Diskontierungszinssätze in Deutschland und Großbritannien sowie neue Sterbetafeln in Deutschland.

Die höhere Dotierung der Sonstigen Rückstellungen ergibt sich im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens und weiter gestiegener Verpflichtungen im Personalbereich. Die Rückstellungen für Andere Verpflichtungen reduzierten sich hingegen um 17,4 %. Hintergrund hierfür ist die bereits oben genannte Auflösung einer Rückstellung, die mit der Rover Entflechtung in Zusammenhang steht und im Segment Überleitungen gezeigt wird.

Die Latenten Ertragsteuern erhöhten sich um 10,8 % auf 2.522 Mio. Euro. Maßgeblich hierfür ist der Anstieg der Vermieteten Erzeugnisse in den USA, die steuerlich höher abgeschrieben werden als nach IFRS. Der Anstieg ist zudem währungsbedingt.

Die Finanzverbindlichkeiten sind um 12,1 % auf 34.668 Mio. Euro gestiegen. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich die Anleihen um 21,8 % auf 15.162 Mio. Euro. Die Zunahme der Anleihen ergibt sich aus der Aufstockung des Medium Term Note Programs sowie anderer Anleihen. Ferner sind die Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft um 25,3 % auf 6.392 Mio. Euro deutlich gestiegen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 3.544 Mio. Euro und liegen damit um 5,0 % über dem Vorjahr.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten von 5.236 Mio. Euro sind gegenüber dem Vorjahr um 26,4 % gestiegen. Innerhalb der Sonstigen Verbindlichkeiten sind die passiven Rechnungsabgrenzungen aus den Service- und Reparaturverträgen stark angewachsen.

Nachtragsbericht

Die BMW Group hat zum 1. Januar 2006 Mehrheitsanteile an der Sauber Holding AG, Vaduz, erworben.

Die BMW Group hat bis zum 21. Februar 2006 im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms Stammaktien in Höhe von 3 % des Grundkapitals erworben.

Im Rahmen der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, sind bis zum 21. 02. 2006 von Investoren angekündigte und erklärte Wandlungsanfragen in Höhe von ca. 42 % der Umtauschanleihe bei der BMW Group eingegangen. Eine Bedienung der Anfragen durch die Lieferung von Stücken würde die Ertragslage der BMW Group im Jahr 2006 positiv beeinflussen.

Ansonsten sind keine weiteren 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 ist im Jahr 2005 um 2,2 % auf 12.486 Mio. Euro gestiegen. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist auf gestiegene Umsatzerlöse zurückzuführen. Die Brutto-Wertschöpfung hat mit einer Steigerung von 5,6 % noch stärker zugenommen, 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 2,5 % mehr als im Vorjahr. Der Anteil der Kreditgeber ist um 27,6 % auf 10,9 % ebenfalls gestiegen. Der Öffentlichen Hand stehen einschließlich latenter Steuerschulden des Konzerns 12,7 % zu. Die Aktionäre liegen mit einem Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 3,4 % auf dem Vorjahreswert. Der verbleibende Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 14,5 % wird im Konzern zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeit zurückbehalten. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 0,4 % geringer ausgefallen.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

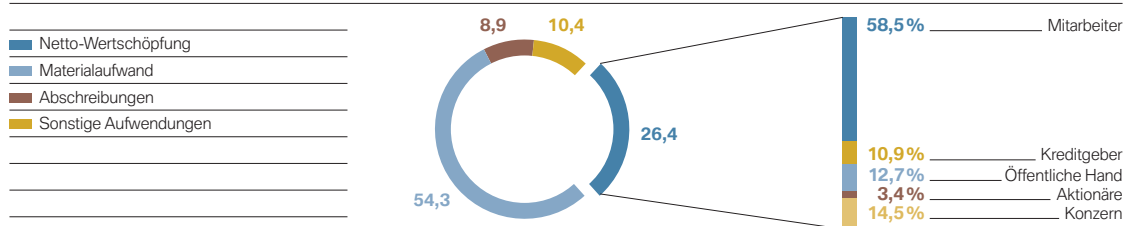
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

in Mio. Euro	2005	2005 in %	2004*	2004 in %	Veränderung in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	46.656	98,6	44.335	97,7	
Finanzerträge	- 188	- 0,4	54	0,1	
Sonstige Erträge	844	1,8	980	2,2	
Unternehmensleistung	47.312	100,0	45.369	100,0	4,3
Materialaufwand	25.694	54,3	24.467	53,9	
Sonstige Aufwendungen	4.925	10,4	5.093	11,3	
Vorleistungen	30.619	64,7	29.560	65,2	3,6
Brutto-Wertschöpfung	16.693	35,3	15.809	34,8	5,6
Abschreibungen	4.207	8,9	3.589	7,9	
Netto-Wertschöpfung	12.486	26,4	12.220	26,9	2,2
Verteilungsrechnung					
Mitarbeiter	7.306	58,5	7.125	58,3	2,5
Kreditgeber	1.351	10,9	1.059	8,7	27,6
Öffentliche Hand	1.590	12,7	1.794	14,7	- 11,4
Aktionäre	424	3,4	419	3,4	1,2
Konzern	1.815	14,5	1.823	14,9	- 0,4
Netto-Wertschöpfung	12.486	100,0	12.220	100,0	2,2

* Werte angepasst

BMW Group Wertschöpfung 2005

in %



Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

		2005	2004*
Bruttomarge („Gross Margin“)	%	22,9	23,2
EBITDA-Marge	%	14,6	14,5
EBIT-Marge	%	8,1	8,5
Umsatzrendite vor Steuern	%	7,0	8,1
Umsatzrendite nach Steuern	%	4,8	5,1
Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	19,9	23,3
Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	13,5	14,6
Eigenkapitalausstattung Konzern	%	22,8	24,4
Industriegeschäft	%	39,1	41,6
Finanzgeschäft	%	10,4	9,7
Deckung der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen durch Eigenkapital	%	108,2	114,2
Return on Assets			
BMW Group	%	5,6	6,5
Finanzdienstleistungen	%	1,3	1,4
Return on Capital Employed			
Automobile	%	23,2	25,4
Motorräder	%	17,8	10,4
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	10.691	9.311
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	11.963	11.957
Deckung des Mittelabflusses durch den Mittelzufluss	%	89,4	77,9
Nettofinanzvermögen des Industriegeschäfts	Mio. Euro	4.877	2.632

* Werte angepasst

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Erläuterungen zur BMW AG

Anders als der Konzernabschluss, dem die IFRSs des IASB zugrunde liegen, wird der Jahresabschluss der BMW AG nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) aufgestellt. Soweit danach zulässig und sinnvoll, werden Regelungen der IFRSs auch im Einzelabschluss angewendet. So wird z. B. die Pensionsrückstellung auch im Einzelabschluss nach IAS 19 bewertet und die Verpflichtung (defined benefit obligation) in voller Höhe angesetzt. In zahlreichen anderen Bereichen weichen die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze im Jahresabschluss der BMW AG von denen des Konzernabschlusses ab. Die wesentlichen Unterschiede betreffen den Ansatz der Immateriellen Vermögensgegenstände, die Abschreibungsmethoden, die Vorräte- und Rückstellungsbewertung sowie die Behandlung von Finanzinstrumenten.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene und von ausländischen Tochterunternehmen im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder. Der Vertrieb erfolgt dabei über eigene Niederlassungen, selbstständige Händler, Tochterunternehmen sowie Importeure. Die Produktion von Automobilen an den in- und ausländischen Standorten erhöhte sich um 5,8 % auf 1.323.119 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2005 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter reduzierte sich um 716 auf 76.536. Der Anteil der Lohnempfänger beträgt ca. 54 %.

Im Jahr 2005 übertrafen die Umsatzerlöse den Wert des Vorjahres um 3,0 %. Auf den Umsatz von 41,8 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil mit ausländischen Vertriebsgesellschaften von 29,5 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von ca. 70 %. Die Herstellungskosten entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr mit + 4,4 % leicht überproportional zum Umsatz. Danach lag das Bruttoergebnis vom Umsatz mit 5,4 Mrd. Euro um 5,8 % unter dem Vorjahreswert.

Aufgrund der negativen Währungseffekte aus dem US-Dollar erforderliche Anpassungen, die anhaltend starke Wettbewerbsintensität im Automobilmarkt sowie die deutlich gestiegenen Rohstoffpreise haben sich insbesondere auf das Ergebnis der BMW AG belastend ausgewirkt. Dem stehen im Vergleich zum Vorjahr höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und aus Steuererstattungen gegenüber.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 1.472 Mio. Euro (i. Vj. 2.321 Mio. Euro) investiert. Dies entspricht einer Verminderung von 36,6 %. Im Vorjahr wurden noch erhebliche Investitionen in das Werk Leipzig und in Sonderbetriebsmittel verschiedener Bau-reihen getätigt. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.770 Mio. Euro.

Durch den Rückkauf von 13.488.480 Stück eigener Stammaktien zu einem Anschaffungspreis von 506 Mio. Euro fiel die Eigenkapitalquote von 28,3 % auf 25,8 %. Das langfristige Fremdkapital (Namens-Gewinn-Scheine, Rückstellungen für Pensionen, Guthaben des BMW Unterstützungsvereins e.V. sowie Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit über einem Jahr) erhöhte sich um 22,7 % auf 4,7 Mrd. Euro. Verursacht wurde dies unter anderem durch die Zinssatzänderung von 4,75 % auf 4,25 % bei der Berechnung der Pensionsrückstellung sowie durch die Anwendung der neuen Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck.

BMW AG	2005	2004
Bilanz zum 31. Dezember in Mio. Euro		
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	86	67
Sachanlagen	5.717	6.052
Finanzanlagen	4.774	4.774
Anlagevermögen	10.577	10.893
Vorräte	2.764	2.925
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.054	896
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.751	1.019
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	558	1.616
Wertpapiere	1.488	1.395
Flüssige Mittel	518	982
Umlaufvermögen	9.133	8.833
Rechnungsabgrenzungsposten	92	77
	19.802	19.803
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	674	
Nennbeträge zur Einziehung erworbener Aktien	-13	
Ausgegebenes Kapital	661	674
Kapitalrücklage	1.971	1.971
Gewinnrücklagen	2.052	2.545
Bilanzgewinn	424	419
Eigenkapital	5.108	5.609
Namens-Gewinn-Scheine	35	35
Rückstellungen für Pensionen	4.174	3.289
Übrige Rückstellungen	6.447	7.002
Rückstellungen	10.621	10.291
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	500	500
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.858	1.355
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	941	1.403
Übrige Verbindlichkeiten	710	571
Verbindlichkeiten	4.009	3.829
Rechnungsabgrenzungsposten	29	39
	19.802	19.803

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

BMW AG	2005	2004
Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. Euro		
Umsatzerlöse	41.801	40.597
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 36.379	- 34.842
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.422	5.755
Vertriebskosten	- 2.731	- 2.685
Allgemeine Verwaltungskosten	- 904	- 876
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 2.917	- 2.666
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	893	993
Beteiligungsergebnis	647	636
Zinsergebnis	- 23	- 83
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	387	1.074
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	50	- 326
Sonstige Steuern	- 13	- 1
Jahresüberschuss	424	747
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	- 328
Bilanzgewinn	424	419

Umsätze mit Autovermietern, bei denen eine Rücknahmeverpflichtung vorliegt, werden zurückgenommen. Auf der Grundlage des angewendeten Entwurfs der Stellungnahme des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) zur Rechnungslegung vom 1. 7. 2004 „Einzelfragen zum Übergang des wirt-

schaftlichen Eigentums und zur Gewinnrealisierung nach HGB“ (IDW ERS HFA 13) werden die betreffenden Fahrzeuge im Umlaufvermögen zu fortgeführten Herstellungskosten ausgewiesen, da das wirtschaftliche Eigentum nicht an die Autovermieter übergegangen ist.

Der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der BMW AG, aus dem hier insbesondere die Bilanz und die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wiedergegeben sind, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts München hinterlegt. Dieser Abschluss kann bei der BMW AG, 80788 München, angefordert werden.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Risikomanagement

Risikomanagement in der BMW Group

Als weltweit agierender Konzern ist die BMW Group mit einer Vielzahl möglicher Risiken konfrontiert. Gleichzeitig ergeben sich Chancen durch geänderte Rahmenbedingungen, die das Unternehmen zur Verbesserung seiner Wettbewerbsposition zu antizipieren versucht. 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, die 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 weit reichenden 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 wird 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.

Zur Messung der Wechselkursrisiken werden ein Cashflow-at-Risk-Modell und Szenarioanalysen eingesetzt. Diese Instrumente dienen im Währungsmanagement auch zur Entscheidungsfindung.

- Die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten beeinflusst ebenfalls die Geschäftsentwicklung der BMW Group. Um die Versorgung mit Produktionsmaterial sicherzustellen und das Kostenrisiko zu minimieren, unterliegen die für die BMW Group relevanten Rohstoffmärkte einer ständigen Beobachtung. Von Bedeutung ist dabei auch die Marktpreisentwicklung von Edelmetallen wie Platin, Palladium und Rhodium, für die in einem Rohstoffausschuss die entsprechenden Absicherungsstrategien entschieden werden.
- Die Preisentwicklung von Rohöl, das als Grundstoff für Komponenten eine wichtige Rolle spielt, wirkt sich indirekt auf die Produktionskosten der BMW Group aus. Langfristige Lieferverträge mit Zulieferern verringern dabei das Risiko für das Unternehmen. 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, terroristische Aktivitäten oder mögliche Pandemien könnten negative Effekte auf die konjunkturelle Lage haben und damit auch die Geschäftsentwicklung der BMW Group negativ beeinflussen.

Branchenrisiken

- Die markt- und steuerpolitisch beeinflusste Entwicklung der Treibstoffpreise sowie die steigenden Anforderungen an die Reduktion des Flottenverbrauchs sowie der CO₂- und NO_x-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 technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit überprüft. Ein umfangreiches Supplier Relationship Management, das auch soziale und ökologische Aspekte erfasst, trägt zur Risikominderung bei.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

- Mit dem zunehmenden Leasinggeschäft wächst für die BMW Group volumenbedingt 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

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

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 Rückstellungen abgedeckt sowie über Abwertungen von Leasingfahrzeugansätzen in der Bilanz berücksichtigt. Risikomindernd wirken zudem Maßnahmen wie ein aktives Lebenszyklusmanagement sowie ein internationales Gebrauchtwagenmanagement, die sich stabilisierend auf die Restwertentwicklung von Fahrzeugen der BMW Group auswirken.

- 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 fristenkongruente Finanzierung sowie den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten. Vorgehaltene Kreditlinien bei verschiedenen Banken stellen die Liquidität sicher. Im Rahmen einer wertorientierten Zinsbuchsteuerung erfolgt die Messung und Limitierung der Zinsrisiken auf Basis des Value-at-Risk-Ansatzes. Daneben werden regelmäßig 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 gute Bonität der BMW Group, die sich

auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfristratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden. Im September 2005 veröffentlichten Standard & Poor's und Moody's ein Langfrustrating für die BMW Group. Aufgrund des starken Finanz- und Geschäftsprofils der BMW Group hält das Unternehmen eines der besten Ratings im Automobilsektor. Moody's veröffentlichte ein A1, Standard & Poor's ein A+, beide mit stabilem Ausblick.

- Für die Kreditrisikosteuerung kommen – auch vor dem Hintergrund der Basel-II-Anforderungen – verschiedene Methoden und Systeme, z. B. Rating und Scoring, zum Einsatz. Finanzierungen für internationale Händler und Flottenkunden werden abhängig von der beantragten Kreditsumme und dem vergebenen Kreditrisikoring den lokalen, regionalen oder dem zentralen Kreditausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Ein zweistufiger Kreditantragsprozess trägt zur Verminderung des Adressausfallrisikos im Geschäft mit weltweiten Finanzdienstleistungen bei. Zur weiteren Risikominderung arbeitet die BMW Group laufend an der weltweiten Standardisierung der Kreditentscheidungsprozesse und -qualität sowie einer einheitlichen Ratingsystematik. In der Kundenfinanzierung verwendet die BMW Group validierte Scorecards zur schnelleren Kreditentscheidung und Risikoüberwachung. Monatlich werden Kriterien wie Überfälligkeitsraten und Kreditausfallquoten erfasst und zur aktiven Kreditportfoliosteuerung und Verbesserung der Portfolioqualität eingesetzt.

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
 - Qualifizierung
 - Stärkung des Bewusstseins der Mitarbeiter für die Eigenverantwortung bei der individuellen Zukunftsvorsorge
 - Individuelle Lebensarbeitszeitmodelle für Mitarbeiter
- Eine allgemein gestiegene Lebenserwartung der Bevölkerung wirkt sich auch auf die Pensionsverpflichtungen der BMW Group aus. Von nicht unerheblichem Einfluss ist dabei auch der Zinssatz zur Diskontierung der Pensionsverpflichtun-

gen, der gemäß IAS nach der Rendite fristadäquater Unternehmensanleihen bemessen wird. 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.

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.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Rahmenbedingungen	11
Geschäftsverlauf	15
Die BMW Aktie im Jahr 2005	38
Finanzwirtschaftliche Situation	41
--Konzerninternes Steuerungssystem	41
--Ertragslage	42
--Finanzlage	45
--Vermögenslage	46
--Nachtragsbericht	49
--Wertschöpfung	49
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	51
--Erläuterungen zur BMW AG	52
Risikomanagement	56
Prognosebericht/Ausblick	60

Prognosebericht/Ausblick

Konjunktur im Jahr 2006

Die BMW Group geht davon aus, dass der globale Aufschwung auch im Jahr 2006 eine ähnliche Dynamik zeigen wird wie im Vorjahr. Aufgrund der anhaltenden Engpässe bei der Ölförderung und -verarbeitung ist in naher Zukunft weiterhin mit einem hohen Preisniveau zu rechnen, ein dauerhafter Anstieg ist jedoch nicht wahrscheinlich. Noch präsentiert sich die Weltwirtschaft relativ robust gegenüber dem hohen Ölpreisniveau. Ein erneuter kräftiger Anstieg könnte die globale Wirtschaftsdynamik allerdings deutlich beeinträchtigen, zumal die geld- und fiskalpolitischen Impulse in den meisten Ländern schwächer werden.

In den Vereinigten Staaten wird sich die Dynamik trotz der geringeren Impulse von Seiten der US-Wirtschaftspolitik im Jahr 2006 allenfalls leicht abschwächen. Insgesamt bleibt der Aufschwung intakt, so dass auch weiterhin mit einem robusten Wachstum in den USA gerechnet werden kann. Dies gilt ebenfalls für die Schwellenländer in Asien, Lateinamerika und Osteuropa. In den genannten Ländern wird für das Jahr 2006 ein Wachstum auf dem hohen Niveau des Vorjahres erwartet. Auch in Japan wird sich die konjunkturelle Erholung mit einem weiterhin recht kräftigen Wachstum fortsetzen.

Im Euroraum wird sich das Wachstumstempo im Jahr 2006 zwar leicht erhöhen, es wird jedoch weiterhin hinter der globalen Entwicklung zurückbleiben. Eine mögliche Belebung hängt maßgeblich davon ab, inwieweit sich die Binnennachfrage von ihrer jahrelangen Schwäche erholen kann.

Automobilkonjunktur im Jahr 2006

Die größte Dynamik für die weltweite Automobilkonjunktur wird auch im Jahr 2006 von den Märkten in den asiatischen Schwellenländern ausgehen. China und Indien werden ihre hohen Wachstumsraten weiter aufrechterhalten können. Auch für die Automobilmärkte in Lateinamerika rechnet die BMW Group erneut mit hohen Steigerungsraten. Die Automobilkonjunktur in den Triademärkten USA, Japan und Westeuropa wird dagegen im Jahr 2006 weiterhin eher eine Seitwärtsbewegung aufweisen.

In Deutschland ist im Zuge der geplanten Mehrwertsteuererhöhung mit Vorzieheffekten der Konsumenten zu rechnen, so dass hier beim Automobilabsatz im Vorjahresvergleich ein leichtes Wachstum zu erwarten ist.

Weiter uneinheitliche Entwicklung der Motorradmärkte

Auf den internationalen Motorradmärkten rechnet die BMW Group mit einer Fortsetzung der sehr heterogenen Entwicklung. Für Deutschland, den größten Markt für BMW Motorräder, geht das Unternehmen davon aus, dass der seit Jahren rückläufige Trend im Jahr 2006 zum Stillstand kommt.

Steigendes Zinsniveau abzusehen

Die erwartete Straffung der Geldpolitik durch wichtige Zentralbanken wird im Jahr 2006 zu weiter steigenden Zinsen und damit zu erhöhten Refinanzierungskosten für das Finanzdienstleistungsgeschäft führen. Gleichzeitig geht die BMW Group davon aus, dass Finanzdienstleistungen allgemein und insbesondere das Leasingangebot weiterhin eine hohe Bedeutung für den Fahrzeugabsatz haben werden.

Erwartungen der BMW Group für das Jahr 2006

Auf Basis der genannten Rahmenbedingungen geht die BMW Group davon aus, im Geschäftsjahr 2006 ihre erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortzusetzen. Mit dem weiteren Ausbau der Produktpalette und der systematischen Erschließung neuer Märkte und Segmente eröffnet sich das Unternehmen Chancen und schafft so das Potenzial für weiteres profitables Wachstum.

Im Segment Automobile erwartet das Unternehmen ein weiteres Absatzwachstum, wobei aufgrund der hohen Basis des Vorjahres sowie durch modellzyklusbedingte Effekte von einer moderateren Entwicklung als im Jahr 2005 auszugehen ist. Zudem ist mit einer stärkeren Saisonalisierung im Absatz zu rechnen. Basiseffekte im ersten Halbjahr und modellzyklusbedingte Effekte führen dazu, dass der Absatz der BMW Group im Vorjahresver-

gleich in den ersten Monaten des Jahres deutlich stärker wachsen wird als in der zweiten Jahreshälfte.

Die weiter bestehenden exogenen Belastungsfaktoren werden auch im Jahr 2006 die Ergebnisentwicklung des Segments Automobile beeinflussen. Dennoch strebt die BMW Group an, im Vorjahresvergleich eine Verbesserung im Ergebnis vor Steuern im Segment Automobile zu erreichen, da die weiterhin positive Absatzentwicklung und die kontinuierlichen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung unterstützend wirken.

Im Motorradgeschäft geht die BMW Group für das Jahr 2006 insgesamt von einer robusten Geschäftsentwicklung aus. Die zahlreichen im Rahmen der Produktoffensive neu vorgestellten Modelle, der damit verbundene Eintritt in neue Segmente und eine intensiverte Marktbearbeitung werden sich positiv auf die Absatzentwicklung auswirken. Kontinuierlich laufende Programme zur Effizienzsteigerung werden die Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern, so dass für BMW Motorrad 2006 ein weiteres profitables Wachstum zu erwarten ist.

Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen der BMW Group wird sich das Wachstum der vergangenen Jahre auch 2006 fortsetzen. Dem durch die Steigerung der Refinanzierungszinsen ausgelösten Margendruck begegnet das Segment Finanzdienstleistungen durch weitere Prozessoptimierungen und Effizienzsteigerungen sowie durch die Einführung neuer, genau auf Kundenwünsche abgestimmter Produkte. Die regionale Expansion sowie die Ausweitung der Produktpalette werden diese Entwicklung zusätzlich unterstützen und zu einer weiteren Steigerung des Geschäftsvolumens führen. Auf Basis dieser erfreulichen Geschäftsentwicklung wird sich auch das Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen weiter erhöhen.

Die Überleitungen des Konzerns sind auch im Jahr 2006 weiter stark von externen Effekten geprägt, wie beispielsweise von der Entwicklung des Marktpreises der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile der Rolls-Royce plc, London.

In den Jahren 2005 bis 2009 investiert die BMW Group rund 19 Mrd. Euro in neue Produkte und in produktinduzierte Produktionserweiterungen.

Nachdem die BMW Group im Rahmen der Produkt- und Marktoffensive in den vergangenen fünf Jahren weltweit mehr als 12.000 Arbeitsplätze geschaffen hat, ist davon auszugehen, dass der Personalstand der BMW Group in den kommenden Jahren nahezu konstant bleiben wird.

Auch im Jahr 2006 belasten Währungseffekte, hohe Rohstoffpreise und der anhaltend intensive Wettbewerb die Ergebnisentwicklung der BMW Group. Auch wenn diese dämpfenden Effekte im Vorjahresvergleich nicht mehr so stark wirken, ergibt sich für das Jahr 2006 dennoch eine erneute Belastung für die BMW Group. Dies ist unter anderem auf im Vorjahresvergleich ungünstigere Sicherungskurse zurückzuführen, die sich vor allem in der ersten Jahreshälfte auswirken. Weiter positiv auf das Konzernergebnis wirken dagegen die kontinuierlichen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Produktivitätsverbesserung.

Auf der Grundlage einer weiterhin robusten Geschäftsentwicklung in allen Segmenten geht die BMW Group daher davon aus, auf Konzernebene im Geschäftsjahr 2006 ein Ergebnis vor Steuern zu erreichen, das über dem Wert des Jahres 2005 liegt. Die Steuerquote des Konzerns wird im Jahr 2006 wieder ansteigen, nachdem sie im Jahr 2005 zum Teil von Sondereffekten beeinflusst war.

Für die folgenden Jahre strebt die BMW Group eine Fortführung des profitablen Wachstumskurses an. Das Unternehmen wird weiter eine im Branchenvergleich überdurchschnittliche Rendite erzielen.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Inhalt

Konzernabschluss	
Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	63
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember	64
Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	
Grundsätze	70
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	81
Erläuterungen zur Bilanz	90
Sonstige Angaben	114
Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	125

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

in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Umsatzerlöse	[9]	46.656	44.335	47.206	43.662	9.801	8.479
Umsatzkosten	[10]	-35.992	-34.040	-37.343	-34.083	-8.623	-7.423
Bruttoergebnis vom Umsatz		10.664	10.295	9.863	9.579	1.178	1.056
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	[11]	-4.762	-4.648	-4.312	-4.250	-479	-424
Forschungs- und Entwicklungskosten	[12]	-2.464	-2.334	-2.464	-2.334	-	-
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	[13]	355	461	275	426	24	14
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.793	3.774	3.362	3.421	723	646
Finanzergebnis	[14]	-506	-191	-474	-207	46	57
Ergebnis vor Steuern		3.287	3.583	2.888	3.214	769	703
Ertragsteuern	[15]	-1.048	-1.341	-934	-1.213	-242	-254
Jahresüberschuss	[16]	2.239	2.242	1.954	2.001	527	449
Ergebnis je Stammaktie in Euro	[17]	3,33	3,33				
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	[17]	3,35	3,35				

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

2] Werte angepasst

Konzernabschluss	62
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group

Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Immaterielle Vermögenswerte	[20]	4.593	3.758	4.569	3.739	24	19
Sachanlagen	[21]	11.087	10.724	11.060	10.703	27	21
Vermietete Gegenstände	[22]	11.375	7.502	230	221	14.110	9.450
At-Equity bewertete Beteiligungen	[23]	94	65	94	65	–	–
Sonstige Finanzanlagen	[23]	1.178	704	1.147	685	31	19
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	17.202	15.737	–	–	17.202	15.737
Finanzforderungen	[25]	642	1.236	126	193	516	1.043
Latente Ertragsteuern	[26]	772	515	1.144	390	–1.674	–992
Sonstige Vermögenswerte	[27]	613	581	908	849	273	366
Langfristige Vermögenswerte		47.556	40.822	19.278	16.845	30.509	25.663
Vorräte	[28]	6.527	6.467	6.521	6.458	6	9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[29]	2.135	1.868	2.086	1.820	49	48
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	11.851	9.317	–	–	11.851	9.317
Finanzforderungen	[25]	2.654	4.517	2.022	3.254	632	1.263
Laufende Ertragsteuern	[26]	267	291	238	261	29	30
Sonstige Vermögenswerte	[27]	1.955	2.224	3.411	2.217	753	800
Flüssige Mittel	[30]	1.621	2.128	1.372	1.997	249	131
Kurzfristige Vermögenswerte		27.010	26.812	15.650	16.007	13.569	11.598
Bilanzsumme		74.566	67.634	34.928	32.852	44.078	37.261
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		70.667	63.365	–	–	40.179	32.992

¹⁾ vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen; vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

²⁾ Werte angepasst

Passiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾
Gezeichnetes Kapital		674	674				
Kapitalrücklage		1.971	1.971				
Gewinnrücklagen		16.351	14.531				
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-1.517	-642				
Eigene Anteile		-506	-				
Eigenkapital	[31]	16.973	16.534	13.672	13.669	4.581	3.608
Rückstellungen für Pensionen	[32]	5.255	4.224	5.220	4.193	35	31
Sonstige Rückstellungen	[33]	3.243	2.991	2.921	2.938	322	53
Latente Ertragsteuern	[34]	2.522	2.277	1.611	1.464	658	618
Finanzverbindlichkeiten	[35]	16.830	15.667	1.070	1.117	15.760	14.550
Sonstige Verbindlichkeiten	[36]	1.659	1.358	1.224	1.046	1.457	1.195
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		29.509	26.517	12.046	10.758	18.232	16.447
Sonstige Rückstellungen	[33]	2.663	2.662	2.367	2.423	328	287
Laufende Ertragsteuern	[34]	462	497	322	406	140	91
Finanzverbindlichkeiten	[35]	17.838	15.264	655	463	17.183	14.801
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[37]	3.544	3.376	3.118	3.070	426	306
Sonstige Verbindlichkeiten	[36]	3.577	2.784	2.748	2.063	3.188	1.721
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		28.084	24.583	9.210	8.425	21.265	17.206
Bilanzsumme		74.566	67.634	34.928	32.852	44.078	37.261
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		70.667	63.365	-	-	40.179	32.992

¹⁾ vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen; vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

²⁾ Werte angepasst

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des	
Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge	
und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group

Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro	Anhang	Konzern 2005	Konzern 2004 ^{2]}
Jahresüberschuss		2.239	2.242
Abwertungen von Vermieteten Gegenständen		3.441	2.869
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen		3.025	2.675
Zunahme der Rückstellungen		764	746
Veränderung der Latenten Steuern		236	467
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen		176	75
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren		-99	19
Nicht ausgeschüttete Ergebnisse von Joint Ventures		-14	-4
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten			
Veränderung der Vorräte		187	-865
Veränderung der Forderungen		-239	218
Zunahme der Verbindlichkeiten		975	869
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	[40]	10.691	9.311
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		-3.875	-4.243
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		42	42
Investitionen in Finanzanlagen		-74	-43
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen		13	34
Erlöse aus dem Verkauf von Land Rover		1.000	-
Investitionen in Vermietete Gegenstände		-9.461	-7.327
Abgänge von Vermieteten Gegenständen		3.197	3.197
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen		-45.365	-38.432
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen		42.634	34.741
Investitionen in Wertpapiere		-455	-241
Einnahmen aus Wertpapieren		381	315
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	[40]	-11.963	-11.957
Rückkauf eigener Aktien		-506	-
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr		-419	-392
Aufnahme von Anleihen		5.819	4.339
Rückzahlung von Anleihen		-3.432	-3.126
Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts		-	-
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten		-214	1.451
Veränderung der Commercial Paper		-549	865
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	[40]	699	3.137
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	[40]	66	-22
Veränderung der Flüssigen Mittel		-507	469
Flüssige Mittel am 1. Januar		2.128	1.659
Flüssige Mittel am 31. Dezember	[40]	1.621	2.128

1] vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

2] Werte angepasst

Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾		
2005	2004 ²⁾	2005	2004 ²⁾	
1.954	2.001	527	449	Jahresüberschuss
5	5	2.899	2.390	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
2.997	2.660	28	15	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
441	653	304	98	Zunahme der Rückstellungen
-54	482	418	111	Veränderung der Latenten Steuern
342	43	-166	32	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
-99	19	-	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
-14	-4	-	-	Nicht ausgeschüttete Ergebnisse von Joint Ventures
				Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten
184	-864	3	-1	Veränderung der Vorräte
-73	472	218	-344	Veränderung der Forderungen
501	690	276	404	Zunahme der Verbindlichkeiten
6.184	6.157	4.507	3.154	Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
-3.834	-4.225	-41	-18	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
39	40	3	2	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
138	-34	-212	-9	Investitionen in Finanzanlagen
6	31	7	3	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
1.000	-	-	-	Erlöse aus dem Verkauf von Land Rover
-369	-337	-9.092	-6.990	Investitionen in Vermietete Gegenstände
355	336	2.842	2.861	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
-	-	-45.365	-38.432	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	42.634	34.741	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-183	-241	-272	-	Investitionen in Wertpapiere
381	315	-	-	Einnahmen aus Wertpapieren
-2.467	-4.115	-9.496	-7.842	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
-506	-	-	-	Rückkauf eigener Aktien
-419	-392	-	-	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
-	-	5.819	4.339	Aufnahme von Anleihen
-	-	-3.432	-3.126	Rückzahlung von Anleihen
-3.456	-1.074	3.456	1.074	Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts
-108	175	-106	1.276	Veränderung der Finanzverbindlichkeiten
129	-	-678	865	Veränderung der Commercial Paper
-4.360	-1.291	5.059	4.428	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
18	-1	48	-21	Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel
-625	750	118	-281	Veränderung der Flüssigen Mittel
1.997	1.247	131	412	Flüssige Mittel am 1. Januar
1.372	1.997	249	131	Flüssige Mittel am 31. Dezember

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. Euro	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Marktbe- wertung Wert- papiere	Derivative Finanz- instru- mente	Pensions- zusagen		
31. Dezember 2003*	674	1.971	12.681	-720	-146	1.700	-761	-	15.399
Dividendenzahlungen	-	-	-392	-	-	-	-	-	-392
Währungsveränderungen	-	-	-	-43	-	-106	-	-	-149
Finanzinstrumente	-	-	-	-	218	-930	-	-	-712
Versicherungsmathe- matische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	-446	-	-446
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	-10	408	194	-	592
Jahresüberschuss 2004	-	-	2.242	-	-	-	-	-	2.242
31. Dezember 2004*	674	1.971	14.531	-763	62	1.072	-1.013	-	16.534
Erwerb von eigenen Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-506	-506
Dividendenzahlungen	-	-	-419	-	-	-	-	-	-419
Währungsveränderungen	-	-	-	117	-	110	-	-	227
Finanzinstrumente	-	-	-	-	515	-1.780	-	-	-1.265
Versicherungsmathe- matische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	-736	-	-736
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	-15	627	287	-	899
Jahresüberschuss 2005	-	-	2.239	-	-	-	-	-	2.239
31. Dezember 2005	674	1.971	16.351	-646	562	29	-1.462	-506	16.973

siehe auch Textziffer [31]

*Werte angepasst

BMW Group

Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

in Mio. Euro	2005	2004*
Im Eigenkapital erfasste Veränderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	515	218
Im Eigenkapital erfasste Veränderung des beizulegenden Zeitwertes von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten	-1.670	-1.036
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	117	-43
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen	-736	-446
Latente Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen	899	592
Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen	-875	-715
Jahresüberschuss	2.239	2.242
Summe aus Periodenergebnis und erfolgsneutral erfasster Wertänderungen der Periode	1.364	1.527

*Werte angepasst

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge	
und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group Konzernanhang Grundsätze

[1] Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft („BMW Group Konzernabschluss“ oder „der Konzernabschluss“) zum 31. Dezember 2005 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Die Bezeichnung IFRSs umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs). Alle für das Geschäftsjahr 2005 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) wurden ebenfalls angewendet.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung der Vorschrift des § 315a des Handelsgesetzbuchs (HGB). Sie bildet die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Standards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards und gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnungen des Konzerns und der Teilkonzerne sind nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen entsprechen den Gliederungsvorschriften des IAS 1 („Presentation of Financial Statements“). Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind verschiedene Posten der Gewinn-und-Verlust-Rechnung und der Bilanz zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Zur Unterstützung des Vertriebs der Produkte der BMW Group werden den Kunden und Händlern verschiedene Finanzdienstleistungen – hauptsächlich Kredit- und Leasingfinanzierungen – angeboten. Der Konzernabschluss ist damit auch durch die Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, wurde der BMW Group Konzernabschluss um eine Darstellung des Industriegeschäfts einerseits und des Finanzgeschäfts andererseits ergänzt. Das

Finanzgeschäft beinhaltet neben dem Finanzdienstleistungsgeschäft auch die Aktivitäten der Konzernfinanzierungsgesellschaften. Die operativen Zinserträge und Zinsaufwendungen des Finanzgeschäfts sind in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten enthalten. Die Holdinggesellschaften BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell, BMW Holding B.V., Den Haag, BMW Österreich Holding GmbH, Steyr, BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del. und BMW España Finance S.L., Madrid, werden dem Industriegeschäft zugeordnet. Die zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzgeschäft bestehenden Beziehungen, die in den Werten des Konzerns konsolidiert sind, betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Durch diese Angaben sollen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Industrie- und des Finanzgeschäfts unter Berücksichtigung der Ansatz- und Bewertungsmethoden der IFRSs so dargestellt werden, als ob es sich um zwei unabhängige Teilkonzerne handeln würde. Sie erfolgen auf freiwilliger Basis und sind vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft.

Im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden wesentliche Umsfänge von Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie auch Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen veräußert. Der Verkauf von Forderungen ist fester Bestandteil des Finanzierungsinstrumentariums von Industrie- und Finanzunternehmen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Asset-Backed-Finanzierungen, in deren Rahmen ein Portfolio von Forderungen an eine Zweckgesellschaft veräußert wird, die wiederum Wertpapiere zur Refinanzierung des Kaufpreises begibt. Die BMW Group betreibt weiterhin die Verwaltung der Verträge („Servicing“) und erhält hierfür eine angemessene Gebühr. Die rechtswirksam verkauften Vermögenswerte sind gemäß IAS 27 („Consolidated and Separate Financial Statements“) und der Interpretation von SIC-12 („Consolidation – Special Purpose Entities“) weiterhin im Konzernabschluss auszuweisen. Gewinne und Verluste aus dem Ver-

kauf der Vermögenswerte werden erst realisiert, wenn die Vermögenswerte aus der Konzernbilanz durch die Übertragung der wesentlichen Chancen und Risiken ausscheiden. Das Bilanzvolumen der verkauften Vermögenswerte betrug am 31. Dezember 2005 insgesamt 3,9 Mrd. Euro (i. Vj. 4,3 Mrd. Euro). Unter der Konzernbilanz wird im Sinne einer ergänzenden Darstellung der Vermögens- und Finanzlage der BMW Group die um verkaufte Vermögenswerte bereinigte Bilanzsumme vermerkt.

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

Der zum 31. Dezember 2005 gemäß § 315a HGB aufgestellte Konzernabschluss und der Konzernlagebericht sind beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 42243) hinterlegt und werden auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt. Ferner können der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir abgerufen werden.

[2] Konsolidierungskreis

In den BMW Group Konzernabschluss werden neben der BMW AG grundsätzlich alle Tochterunternehmen einschließlich 17 Wertpapierspezialfonds und 20 Zweckgesellschaften, fast ausschließlich für Asset-Backed-Finanzierungen, im In- und Ausland einbezogen.

Die Anzahl der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, einschließlich der Spezialfonds und Zweckgesellschaften, hat sich im Geschäftsjahr 2005 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31.12.2004	40	134	174
Erstmals einbezogen 2005	4	5	9
Ausgeschieden 2005	–	3	3
Einbezogen zum 31.12.2005	44	136	180

Nicht einbezogen werden 72 (i. Vj. 76) Tochterunternehmen ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen. Deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist von untergeordneter Bedeutung.

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

Drei Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert. Wegen untergeordneter Bedeutung für den Einfluss auf die Vermögens-, Finanz-

und Ertragslage des Konzerns wird, unverändert gegenüber dem Vorjahr, bei vier Beteiligungen auf die Einbeziehung in den Konzernabschluss verzichtet. Sie werden unter den Sonstigen Finanzanlagen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich Abschreibungen, ausgewiesen.

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

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[3] Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin, die Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München, die Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Kraftfahrzeugen mbH, München, die entory AG, Ettlingen, die Silverstroke AG, Ettlingen, die entory S.A. Luxembourg, Luxembourg, sowie die Bavaria Reinsurance Malta Ltd., Valletta, werden erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen. Im Berichtszeitraum ist kein Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Gegenüber dem Vorjahr veränderte sich der Konsolidierungskreis ferner durch die erstmalige Einbeziehung von zwei Zweckgesellschaften sowie durch das Ausscheiden von drei Zweckgesellschaften.

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

[4] Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 („Business Combinations“). Nach IFRS 3 sind sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode („purchase method“) zu bilanzieren, d.h. die erworbenen Vermögenswerte und Schulden sind zum beizulegenden Zeitwert („fair value“) anzusetzen. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil am Nettozeitwert wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig einer Prüfung auf dessen Werthaltigkeit unterzogen. Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 91 Mio. Euro, die vor dem 1. Januar 1995 entstanden sind, bleiben mit den Rücklagen verrechnet. Sie werden bei Wertminderung und Endkonsolidierung gemäß den Bestimmungen des IFRS 3.80 erfolgsneutral behandelt.

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

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

[5] Währungs-umrechnung

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt auf der Grundlage des Konzepts der funktionalen Währung (IAS 21 „The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates“) nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht damit der jeweiligen Landeswährung. Im Konzernabschluss werden die Aufwendungen und Erträge aus Abschlüssen von Tochterunternehmen, die in fremder Währung aufgestellt sind, zum Jahresdurchschnittskurs, Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs umgerechnet. Der sich aus

der Umrechnung des Eigenkapitals ergebende Währungsunterschied wird im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet. Die Umrechnungsdifferenzen, die aus abweichenden Umrechnungskursen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung resultieren, werden ebenfalls erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen.

In den Einzelabschlüssen der BMW AG und der Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang zum Anschaffungskurs bewertet. Zum Bilanzstichtag eingetretene Kursgewinne und -verluste werden erfolgswirksam berücksichtigt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss stellen sich wie folgt dar:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2005	31.12.2004	2005	2004
US-Dollar	1,18	1,36	1,24	1,24
Britisches Pfund	0,69	0,71	0,68	0,68
Südafrikanischer Rand	7,47	7,72	7,91	8,01
Japanischer Yen	139,11	140,83	136,83	134,41
Australischer Dollar	1,61	1,75	1,63	1,69

[6] Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Abschlüsse der BMW AG sowie der in- und ausländischen Tochterunternehmen werden entsprechend IAS 27 nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

Umsatzerlöse aus Verkäufen von Produkten werden mit dem Eigentums- bzw. Gefahrenübergang an den Kunden erfasst, sofern ein Preis vereinbart oder bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Im Falle der langfristigen Auftragsfertigung werden die Umsatzerlöse gemäß IAS 18 („Revenue“) bzw. IAS 11 („Construction Contracts“) nicht entsprechend dem Leistungsfortschritt vereinnahmt („stage of completion“-Methode), da derzeit die Auswirkungen auf die Ertragsrealisierung von untergeordneter Bedeutung sind. Die Umsatzerlöse enthalten außerdem die Leasingerlöse und die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Im Teilkonzern Finanzgeschäft werden unter den Umsatzerlösen auch die Zinserträge der Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen.

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

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

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

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

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

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

Das Ergebnis je Aktie („Basic Earnings per Share“) wird nach IAS 33 („Earnings per Share“) ermittelt. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Minderheitenanteilen durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiengattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiengattungen in dem Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie („diluted earnings per share“) ist gesondert anzugeben.

Erworbene und selbst geschaffene Immaterielle Vermögenswerte werden gemäß IAS 38 („Intangible Assets“) aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswertes ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können. Sie werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und

bei begrenzter Nutzungsdauer entsprechend der Dauer ihrer Nutzung planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung Immaterieller Vermögenswerte, mit Ausnahme von aktivierten Entwicklungskosten, erfolgt grundsätzlich über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden regelmäßig auf ihre Werthaltigkeit überprüft und bei ggf. eingetretener Wertminderung auf ihren erzielbaren Betrag angepasst.

Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte werden zu Herstellungskosten aktiviert, soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich und sowohl die technische Realisierbarkeit als auch die erfolgreiche Vermarktung sichergestellt ist. Die Entwicklungstätigkeit muss ferner mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen künftigen wirtschaftlichen Nutzen erzeugen. Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich entwicklungsbezogener Gemeinkosten. Aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart planmäßig über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sieben Jahren abgeschrieben.

Das gesamte Sachanlagevermögen unterliegt einer betrieblichen Nutzung und wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige nutzungsbedingte Abschreibungen, bewertet. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden entsprechend dem Nutzungsverlauf in der Regel nach der linearen Methode vorgenommen. Sofern abnutzbare Vermögenswerte des Sachanlagevermögens unterschiedliche Nutzungsdauern aufweisen, werden sie gesondert planmäßig abgeschrieben.

Geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen konzerneinheitlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

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

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

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

Im Anlagevermögen werden auch Vermögenswerte aus Leasing ausgewiesen. Die BMW Group nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber vor allem selbst erstellte Automobile. IAS 17 („Leases“) enthält Vorschriften, nach denen auf Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand dem Leasingnehmer („Finance Lease“) oder dem Leasinggeber („Operating Lease“) zuzurechnen ist.

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

singraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden unter den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

Eigenerzeugnisse, die als Vermietete Gegenstände („Operating Leases“) bei Leasinggesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden mit den Herstellungskosten, alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten bewertet. Alle Vermieteten Gegenstände werden linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulatorischen Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Bei Immateriellen Vermögenswerten (einschließlich der aktivierten Entwicklungskosten und der Geschäfts- oder Firmenwerte) sowie bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens wird die Werthaltigkeit des aktivierten Buchwerts gemäß IAS 36 („Impairment of Assets“) regelmäßig auf Basis von „cash-generating units“ überprüft. Soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswertes, der den höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert repräsentiert, den Buchwert unterschreitet, wird eine Wertminderung vorgenommen. Wenn der Grund für eine früher durchgeführte Wertminderung entfallen ist, erfolgt eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

At-Equity bewertete Beteiligungen werden mit ihrem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital bilanziert.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

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

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

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

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

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte („available for sale“) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte („held for trading“) mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern kein Marktpreis vorhanden ist, wird der Marktwert der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte anhand geeigneter Bewertungsverfahren, z. B. Discounted-Cashflow-Methoden, unter Berücksichtigung der am Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten ermittelt.

Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden („loans and receivables“), bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen („held to maturity“) sowie alle finanziellen Vermögenswerte, die über keinen notierten Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügen und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden, soweit sie über eine feste Laufzeit

verfügen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten („amortised cost“) unter Verwendung der Effektivzinismethode bewertet. Verfügen diese finanziellen Vermögenswerte über keine feste Laufzeit, sind sie mit den Anschaffungskosten zu bewerten.

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

Bei den **Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten**, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, handelt es sich um Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Unverzinsliche oder niedrig verzinsliche Forderungen mit Laufzeiten von über einem Jahr werden abgezinst. Allen erkennbaren Risiken wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

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

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

Derivative Finanzinstrumente werden in der BMW Group nur zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins- und Marktwerttrisiken aus dem operativen Geschäft bzw. den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen zu reduzieren. Nach IAS 39 sind alle derivativen Finanzinstrumente wie z. B. Zins-, Währungs- und kombinierte Zins- und

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

Latente Ertragsteuern werden entsprechend IAS 12 („Income Taxes“) für sämtliche temporären Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Die aktiven latenten Steuern umfassen auch Steuererminderungsansprüche, die sich aus der erwarteten Nutzung bestehender Verlustvorträge in Folgejahren ergeben und deren Realisierung wahrscheinlich („probable“) ist. Die latenten Steuern werden auf Basis der

Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gelten bzw. erwartet werden.

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

Unfertige und Fertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte angesetzt. Sie enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie anteilige Kosten des sozialen Bereichs.

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

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

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

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

Die Sonstigen Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht,

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Die Bewertung erfolgt zu Vollkosten. Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die finanziellen Verbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt, die dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung entsprechen. Hierbei werden auch die Transaktionskosten berücksichtigt. In der Folge werden die Verbindlichkeiten mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. In der BMW Group bestehen keine Verbindlichkeiten, die Handelszwecken dienen. Verbindlichkeiten aus Finance Leases werden in Höhe des Barwerts der

künftigen Leasingraten in den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRSs erfordert, dass Annahmen getroffen und Schätzungen verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

[7] Neue Rechnungslegungsvorschriften

(a) Im Geschäftsjahr 2005 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Folgende Standards, die im Rahmen des „Improvement Project“ des IASB überarbeitet wurden, werden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 erstmals angewendet:

- IAS 1 („Presentation of Financial Statements“)*
- IAS 2 („Inventories“)
- IAS 8 („Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors“)
- IAS 10 („Events after the Balance Sheet Date“)
- IAS 16 („Property, Plant and Equipment“)
- IAS 17 („Leases“)
- IAS 21 („The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates“)
- IAS 24 („Related Party Disclosures“)
- IAS 27 („Consolidated and Separate Financial Statements“)
- IAS 28 („Investments in Associates“)
- IAS 31 („Interests in Joint Ventures“)
- IAS 33 („Earnings per Share“)
- IAS 32 („Financial Instruments – Disclosure and Presentation“)
- IAS 39 („Financial Instruments – Recognition and Measurement“)
- IAS 40 („Investment Property“).

Darüber hinaus werden folgende neue bzw. überarbeitete Standards des IASB erstmals angewendet:

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

* Siehe auch Textziffer [8] (a)

** Siehe auch Textziffer [8] (b)

IFRS 3 ist in Verbindung mit den entsprechenden Vorschriften des IAS 36 und IAS 38 auf alle Unternehmenszusammenschlüsse anzuwenden, bei denen das Datum des Vertrages („agreement date“) auf oder nach den 31. März 2004 fällt. Die übrigen Bestimmungen des IFRS 3 sowie IAS 36 und IAS 38 werden ab dem 1. Januar 2005 angewendet.

Ferner werden folgende Interpretationen bzw. Ergänzungen zu bestehenden Interpretationen des IFRIC erstmals angewendet:

- IFRIC 1 („Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities“)
- IFRIC 2 („Members' Shares in Co-operative Entities and Similar Instruments“)
- IFRIC („Amendment to SIC-12: Scope of SIC-12 Consolidation – Special Purpose Entities“).

(b) Im Geschäftsjahr 2005 neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften

Das IASB hat im Jahre 2005 folgende neue bzw. überarbeitete und ergänzte Standards herausgegeben:

- IFRS 7 („Financial Instruments: Disclosures“) und ein Amendment to IAS 1 („Presentation of Financial Statements: Capital Disclosures“)
- Amendments to IFRS 1 & IFRS 6 („First-time Adoption of International Financial Reporting Standards and Exploration for and Evaluation of Mineral Resources“)
- Amendment to IAS 21 („Effects of Changes in Foreign Exchange Rates“)
- Amendment to IAS 39 („Cash Flow Hedge Accounting of Forecast Intragroup Transactions“)
- Amendment to IAS 39 („The Fair Value Option“)
- Amendments to IAS 39 und IFRS 4 („Financial Guarantee Contracts“)

- IFRIC 6 („Liabilities arising from Participating in a Specific Market – Waste Electrical and Electronic Equipment“)

- IFRIC 7 („Applying the Restatement Approach under IAS 29 Financial Reporting in Hyperinflationary Economics“)

Der IFRS 7 und die entsprechenden Änderungen des IAS 1 sind ab dem 1. Januar 2007 verbindlich. Diese neuen Bestimmungen werden zu einer Ausweitung der Anhangsangaben im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten führen.

Die Amendments to IFRS 1 & IFRS 6 gelten ausschließlich für Erstanwender. Sie sind daher für den Abschluss der BMW Group ohne Bedeutung. Die Überarbeitung von IAS 21 ist ab dem 1. Januar 2006 verbindlich, allerdings ebenfalls ohne wesentliche Bedeutung für die BMW Group.

Die Überarbeitung des IAS 39 hinsichtlich der Bilanzierung von konzerninternen Transaktionen wird zum Konzernabschluss 2005 bereits vorzeitig angewendet (Anwendungspflicht ab 1. Januar 2006). Die Bestimmungen zur Fair Value Option werden ab dem 1. Januar 2006 verbindlich. Es werden keine wesentlichen Anwendungsfälle erwartet. Die Änderungen zu IAS 39 im Hinblick auf „Financial Guarantee Contracts“ und IFRS 4 gelten mit Wirkung zum 1. Januar 2006. Es werden ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen erwartet.

IFRIC 6 ist ab dem 1. Januar 2006 verbindlich, IFRIC 7 ab dem 1. Januar 2007. Diese neuen Interpretationen haben keine wesentliche Bedeutung für den Abschluss der BMW Group.

Im Juli 2005 hat das IASB den IFRIC 3 („Emission Rights“) zurückgezogen. Daher werden für die Bilanzierung von Emissionsrechten die grundlegenden Regelungen von IAS 20, 36, 37 und 38 herangezogen.

[8] Anpassungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004

(a) IASB Improvement Project

Die wichtigsten Änderungen aus dem „Improvement Project“ ergeben sich für die BMW Group aus der Anwendung des überarbeiteten IAS 1 („Presentation of Financial Statements“). Dieser Standard sieht ei-

ne Bilanzgliederung nach Fristigkeiten vor und führt somit zu einer entsprechend geänderten Darstellung in der Konzernbilanz. Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen werden grundsätzlich entsprechend ihrer Restlaufzeit oder ihrer Zugehö-

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

rigkeit zum normalen Geschäftszyklus in kurz- und langfristige Posten unterteilt. Im Zuge der Neugliederung der Bilanz nach Fristigkeiten wurden einzelne Bilanzpositionen inhaltlich deutlicher abgegrenzt und entsprechend angepasst. Die mit der neuen Bilanzgliederung verbundenen Ausweisänderungen haben keine Ergebniswirkung.

Im Wesentlichen haben sich folgende Änderungen ergeben:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Finanzforderungen und Sonstige Vermögenswerte sind in lang- und kurzfristige Vermögenswerte gegliedert.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden in die Sonstigen Vermögenswerte umgegliedert.

Sonstige Rückstellungen, Finanzverbindlichkeiten sowie Sonstige Verbindlichkeiten unterteilen sich in Abhängigkeit von ihrer Restlaufzeit in lang- und kurzfristige Verpflichtungen. Im Übrigen wurden einzelne Rückstellungspositionen entsprechend internationalen Gepflogenheiten in die Verbindlichkeiten umgegliedert.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten werden in die Sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Ansprüche und Verpflichtungen aus latenten Ertragsteuern sind bestimmungsgemäß nicht als kurzfristig zu klassifizieren.

(b) Amendment to IAS 19 („Employee Benefits: Actuarial Gains and Losses, Group Plans and Disclosure“)

Im Dezember 2004 hat das IASB eine Überarbeitung des IAS 19 veröffentlicht. Durch die Überarbeitung wird das Wahlrecht eröffnet, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen außerhalb des Periodenergebnisses zu erfassen und unmittelbar im Eigenkapital auszuweisen. Die Höhe der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste ist aus der Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital auf der Seite 69 ersichtlich.

Nach der bislang von der BMW Group angewendeten Korridor-Methode werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste berücksichtigt, wenn der höhere Betrag aus Barwert des Verpflichtungsumfangs und Zeitwert des Planvermögens zum Ende der Vorperiode um mehr als

10 % überschritten wird (10-Prozent-Korridor). Beträge, die den Korridor übersteigen, sind über die künftige durchschnittliche Restdienstzeit der vom Versorgungsplan erfassten Belegschaft erfolgswirksam zu verteilen. Schwankungen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste innerhalb des Korridors bleiben als unwesentliche Abweichungen unberücksichtigt. Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste stellen eine Unterdeckung der bilanzierten Verpflichtung dar.

Durch das zusätzliche Wahlrecht in der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen sind auch die noch nicht realisierten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in voller Höhe im Eigenkapital auszuweisen. Eine zeitlich gestreckte erfolgswirksame Erfassung der den 10-Prozent-Korridor übersteigenden versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste ist nach den geänderten Regelungen nicht vorgesehen.

Die BMW Group hat zur Erhöhung der Transparenz in der Berichterstattung beschlossen, dem neuen Wahlrecht des IASB zur Änderung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen zu folgen und die Umsetzung bereits zum 31. Dezember 2005 zu verwirklichen.

Die durch die rückwirkende Anwendung notwendigen Anpassungen für das Geschäftsjahr 2004 betreffen neben dem Periodenergebnis auch das Eigenkapital, die Rückstellungen für Pensionen sowie aktive und passive Latente Steuern.

Folgende Abschlussbestandteile sind damit von der Änderung der Bilanzierung von leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen betroffen:

- Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne
- Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen
- Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne
- Entwicklung des Konzerneigenkapitals
- Segmentinformationen

Die Anpassung der Vergleichswerte für das Geschäftsjahr 2004 verbessert in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung das Ergebnis vor Steuern um 29 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung erfolgswirksamer latenter Steuern in Höhe von 9 Mio. Euro erhöht sich der Jahresüberschuss um 20 Mio. Euro auf 2.242 Mio. Euro.

Der Anpassungsbetrag im Eigenkapital für Perioden, die vor dem Geschäftsjahr 2004 liegen, beläuft sich auf 751 Mio. Euro. In der Bilanz zum 31. Dezember 2004 verringert sich das Eigenkapital um 983 Mio. Euro auf 16.534 Mio. Die Rückstellungen für Pensionen erhöhen sich um 1.521 Mio. Euro auf 4.224 Mio. Euro. Bei den aktiven Latenten Steuern steht einer Erhöhung um 219 Mio. Euro auf 515 Mio. Euro eine Verminderung der passiven Latenten Steuern um 319 Mio. Euro auf 2.277 Mio. Euro gegenüber.

Wäre der Konzernabschluss 2005 nach der bisherigen Methode aufgestellt worden, würden sich die Auswirkungen wie folgt darstellen:

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung würde sich das Ergebnis vor Steuern um 44 Mio. Euro vermindern. Unter Berücksichtigung erfolgswirksamer latenter Steuern in Höhe von 16 Mio. Euro würde sich der Jahresüberschuss um 28 Mio. Euro verringern.

In der Bilanz zum 31. Dezember 2005 wäre das Eigenkapital um 1.404 Mio. Euro höher, die Rückstellungen für Pensionen um 2.214 Mio. Euro niedriger ausgewiesen. Aktive Latente Steuern würden sich um 254 Mio. Euro vermindern, passive Latente Steuern um 556 Mio. Euro erhöhen.

Das Ergebnis je Stammaktie erhöht sich für das Geschäftsjahr 2004 durch die vorgenommenen Anpassungen um 0,03 Euro auf 3,33 Euro; entsprechend steigt das Ergebnis je Vorzugsaktie auf 3,35 Euro. Für das Geschäftsjahr 2005 beträgt der Anpassungsbetrag im Ergebnis je Aktie 0,04 Euro. Dadurch läge unter Anwendung der bisherigen Methode das Ergebnis je Stammaktie bei 3,29 Euro und das Ergebnis je Vorzugsaktie bei 3,31 Euro.

Auf die Anpassungen der Vorjahreszahlen wird an gegebener Stelle jeweils durch Fußnote hingewiesen.

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

in Mio. Euro	2005	2004
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	38.042	37.138
Erlöse aus Leasingraten	3.322	2.623
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	2.759	2.473
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	1.632	1.429
Sonstige Erlöse	901	672
Umsatzerlöse	46.656	44.335

Von den Umsatzerlösen des Konzerns entfallen auf das Finanzdienstleistungsgeschäft 8.073 Mio. Euro (i. Vj. 6.829 Mio. Euro).

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 121 bis 124 ersichtlich.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

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

in Mio. Euro	2005	2004 *
Herstellungskosten	25.598	24.670
Gewährleistungsaufwendungen	1.553	1.283
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	5.586	4.723
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.033	813
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	541	492
Sonstige Umsatzkosten	1.681	2.059
Umsatzkosten	35.992	34.040

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 7.160 Mio. Euro (i.Vj. 6.028 Mio. Euro).

In den Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts sind Wertminderungen auf Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Höhe von 248 Mio. Euro (i.Vj. 258 Mio. Euro) enthalten.

In den Herstellungskosten werden Wertminderungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 25 Mio. Euro (i.Vj. 16 Mio. Euro) ausgewiesen. Öffentliche Beihilfen mindern über geringere Substanz- und Verbrauchsteuern die Herstellungskosten in Höhe von 15 Mio. Euro (i.Vj. 13 Mio. Euro).

[11] Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 3.889 Mio. Euro (i.Vj. 3.806 Mio. Euro*). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 873 Mio. Euro (i.Vj. 842 Mio. Euro). Sie enthalten Aufwendungen der Verwaltung, die weder der Entwicklung noch der Produktion oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.

[12] Forschungs- und Entwicklungskosten

In den Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 2.464 Mio. Euro (i.Vj. 2.334 Mio. Euro) sind neben den Forschungs- und nicht aktivierungs-

fähigen Entwicklungskosten auch die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 745 Mio. Euro (i.Vj. 637 Mio. Euro) enthalten.

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

Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	2005	2004
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.464	2.334
Abschreibungen	- 745	- 637
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.396	1.121
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.115	2.818

[13] Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2005	2004
Erträge aus Währungsgeschäften	135	116
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	265	184
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	66	133
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	116	15
Übrige betriebliche Erträge	262	532
Sonstige betriebliche Erträge	844	980
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	161	98
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	165	264
Aufwendungen aus Wertminderungen auf Forderungen	29	24
Übrige betriebliche Aufwendungen	134	133
Sonstige betriebliche Aufwendungen	489	519
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	355	461

In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 36 Mio. Euro (i. Vj. 39 Mio. Euro) enthalten.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[14] Finanzergebnis

in Mio. Euro	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	28	86
– davon aus verbundenen Unternehmen 3 Mio. Euro (i.Vj. 66 Mio. Euro)		
Erträge aus Joint Ventures	14	11
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	–	–3
Beteiligungsergebnis	42	94
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	283	271
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	363	244
– davon aus verbundenen Unternehmen 21 Mio. Euro (i.Vj. 18 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Erträge	646	515
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	–482	–450
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	–78	–86
Abschreibungen auf Wertpapiere	–10	–11
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–318	–246
– davon an verbundene Unternehmen 1 Mio. Euro (i.Vj. 15 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–888	–793
Zinsergebnis	–242	–278
Verluste aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten	–306	–7
Sonstiges Finanzergebnis	–306	–7
Finanzergebnis	–506	–191

Die Erträge aus Beteiligungen ergeben sich im Wesentlichen aus Ausschüttungen der Rolls-Royce plc, London. Die Erträge aus Joint Ventures enthalten die Equity-Ergebnisse der Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesell-

schaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München.

Im Sonstigen Finanzergebnis sind die gegenläufigen Erträge und Aufwendungen der Marktbewertung von Grund- und Sicherungsgeschäften saldiert ausgewiesen.

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

in Mio. Euro	2005	2004*
Laufende Steueraufwendungen	437	841
Latente Steueraufwendungen	611	500
	1.048	1.341

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Der Rückgang der laufenden Steuern ist im Wesentlichen auf Steuererstattungen für frühere Jahre zurückzuführen.

Die latenten Steueraufwendungen erhöhen sich aufgrund eines im Jahresvergleich höheren Verbrauchs aktiver Latenter Steuern durch die Nutzung von Verlustvorträgen vor allem im Ausland.

Die Latenten Steuern werden auf der Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gelten bzw. erwartet werden. In Deutschland gilt ein Körperschaftsteuersatz von 25,0%. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 412% sowie des Solidaritätszuschlags von 5,5% ermittelt sich für inländische Unternehmen ein Ertragsteuersatz in Höhe von unverändert 38,9%.

Die Steuersätze im Ausland liegen zwischen 10,0% und 40,7% (i.Vj. 10,0% und 41,7%). Aufgrund veränderter Steuersätze im Ausland gab es im laufenden Berichtsjahr keinen wesentlichen Einfluss auf die latenten Steueraufwendungen bzw. -erträge (i.Vj. Verminderung des latenten Steueraufwands um 4 Mio. Euro).

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 12.413 Mio. Euro (i.Vj. 10.541 Mio. Euro) wurden nicht berechnet, da vorgesehen ist, diese Gewinne zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen einzusetzen. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

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

in Mio. Euro	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	2005	2004 *	2005	2004 *
Immaterielle Vermögenswerte	1	6	1.594	1.322
Sachanlagen	127	401	474	534
Vermietete Gegenstände	780	830	3.255	2.695
Finanzanlagen	16	7	–	–
Umlaufvermögen	807	569	3.810	4.002
Steuerliche Verlustvorräte	947	1.147	–	–
Rückstellungen	1.639	1.247	98	191
Verbindlichkeiten	3.386	3.088	789	584
Konsolidierungen	1.489	1.361	281	209
	9.192	8.656	10.301	9.537
Abwertung	– 641	– 881	–	–
Saldierung	– 7.779	– 7.260	– 7.779	– 7.260
	772	515	2.522	2.277

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Eine Abwertung auf aktivierte Latente Steuern wird vorgenommen, wenn hinsichtlich der Realisierbarkeit Unsicherheiten bestehen. Zur Bestimmung dieser Abwertung werden alle positiven und negativen Einflussfaktoren auf die steuerlichen Ergebnisse der Zukunft berücksichtigt. Die dabei vorzunehmende Einschätzung kann in Abhängigkeit von künftigen Entwicklungen Änderungen unterliegen. Latente Steuern auf Veräußerungsverluste in Großbritannien

(„capital losses“) in Höhe von 1,5 Mrd. Euro (i. Vj. 1,5 Mrd. Euro), die nur mit Gewinnen aus Veräußerungen, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, genutzt werden können, wurden vollständig in Höhe von 453 Mio. Euro (i. Vj. 439 Mio. Euro) abgewertet. Auf Latente Steuern aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorräten in Höhe von 2,1 Mrd. Euro (i. Vj. 2,5 Mrd. Euro), die im Wesentlichen unbegrenzt nutzbar sind,

wurden im Berichtsjahr Abwertungen in Höhe von 188 Mio. Euro (i. Vj. 146 Mio. Euro) vorgenommen. Auf steuerlich bisher noch nicht genutzte Abschreibungen („capital allowances“) in Großbritannien, die in der Position Sachanlagen enthalten sind, wurden im Berichtsjahr keine Abwertungen (i. Vj. 296 Mio. Euro) vorgenommen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2005 Abwertungen in Höhe von 240 Mio. Euro (i. Vj. 220 Mio. Euro) aufgelöst. Aufgrund neuer Erkenntnisse wurden aktivierte Latente Steuern auf die Nutzung von „capital allowances“, die in der Vergangenheit bereits vollständig wertberichtigt waren, in Höhe von 202 Mio. Euro erfolgsneutral ausgebucht. Aus der Nutzung von „capital allowances“ ergab sich in Großbritannien ein latenter Steueraufwand von 66 Mio. Euro (i. Vj. 127 Mio. Euro); gegenläufig stiegen die Abwertungen währungsbedingt erfolgsneutral um 36 Mio. Euro an.

Die erfolgsneutral im Eigenkapital verrechneten Zins- und Währungsderivate vermindern sich aufgrund des im Jahresvergleich geringeren Volumens sowie der negativen Marktwertentwicklung im Jahr 2005 um brutto 1.670 Mio. Euro. Entsprechend gingen die erfolgsneutral verrechneten passiven Latenten Steuern um 627 Mio. Euro zurück.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2005 in Höhe von 1.048 Mio. Euro (i. Vj. 1.341 Mio. Euro*) ist um 231 Mio. Euro (i. Vj. 53 Mio. Euro*) niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 1.279 Mio. Euro (i. Vj. 1.394 Mio. Euro*), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 38,9% (unverändert zum Vorjahr) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2005	2004*
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.279	1.394
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 123	- 117
Steuererminderungen (-)/Steuermehrungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	158	- 77
Steuernachzahlungen (+)/Steuererstattungen (-) für Vorjahre	- 232	198
Sonstige Abweichungen	- 34	- 57
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	1.048	1.341

Der Rückgang der Ertragsteueraufwendungen im laufenden Geschäftsjahr beruht auf Steuererstattungen aus früheren Jahren sowie auf der Rück-

nahme von Wertberichtigungen auf aktive Latente Steuern aus der Nutzung von „capital allowances“ in Großbritannien aufgrund verbesserter Werthaltigkeit.

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[16] Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Die im Jahresüberschuss enthaltenen Ergebnisanteile anderer Gesellschafter in Höhe von insgesamt 0,098 Mio. Euro (i. Vj. 0,238 Mio. Euro) entfallen mit 0,096 Mio. Euro (i. Vj. 0,246 Mio. Euro) auf einen Gewinnanteil für die Euro Lloyd Reisebüro GmbH &

Co. KG, Köln, sowie in Höhe von 0,002 Mio. Euro (i. Vj. Verlustanteil 0,008 Mio. Euro) auf einen Gewinnanteil für die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braunschweig.

[17] Ergebnis je Aktie

		2005	2004 *
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro	2.239,3	2.241,8
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro	2.066,6	2.070,1
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro	172,7	171,7
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück	619.815.630	622.227.918
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück	51.488.137	51.301.117
Ergebnis je Stammaktie	Euro	3,33	3,33
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro	3,35	3,35
Dividende je Stammaktie	Euro	0,64	0,62
Dividende je Vorzugsaktie	Euro	0,66	0,64

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

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

tes Ergebnis je Aktie ergibt sich weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr.

[18] Sonstige Angaben zur Gewinn-und- Verlust-Rechnung

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. Euro	2005	2004 *
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	6.104	5.954
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung – davon für Altersversorgung: 713 Mio. Euro (i. Vj. 672 Mio. Euro)	1.202	1.171
	7.306	7.125

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

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

	2005	2004
Gewerbliche Arbeitnehmer	53.708	54.490
Übrige Arbeitnehmer	43.397	42.792
	97.105	97.282
Auszubildende und Praktikanten	6.441	6.344
	103.546	103.626

Der im Geschäftsjahr 2005 für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses, KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, Wirt-

schaftsprüfungsgesellschaft, erfasste Honoraraufwand nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB beträgt 4 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2005	2004
Honoraraufwand		
Abschlussprüfungen	2	2
Steuerberatungsleistungen	2	2
	4	4

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

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

Konzernabschluss	62
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzern Eigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen zur Bilanz

[19] Entwicklung des Konzern- anlagevermögens 2005

in Mio. Euro	1.1.2005 ¹⁾	Kurs- differenzen	Anschaffungs- und Herstellungskosten Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	31.12.2005
Entwicklungskosten	5.596	–	1.396	–	399	6.593
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	583	9	189	–	44	737
Immaterielle Vermögenswerte	6.179	9	1.585	–	443	7.330
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.584	89	314	183	31	6.139
Technische Anlagen und Maschinen	18.464	222	1.107	441	1.260	18.974
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.957	51	257	21	225	2.061
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	820	10	730	– 645	17	898
Sachanlagen	26.825	372	2.408	–	1.533	28.072
Vermietete Gegenstände	9.275	1.291	7.202	–	3.785	13.983
At-Equity bewertete Beteiligungen	65	–	29	–	–	94
Anteile an verbundenen Unternehmen	150	2	41	–	19	174
Beteiligungen	564	–	438 ³⁾	–	–	1.002
Wertpapiere des Anlagevermögens	20	3	17	–	8	32
Sonstige Finanzanlagen	734	5	496	–	27	1.208

1) einschließlich Brutto-Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften

2) darin Wertminderungen von 25 Mio. Euro

3) ergebnisneutral mit dem Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnete Marktwertveränderungen

1.1.2005 ¹⁾	Kurs- differenzen	Abschreibungen lfd. Jahr ²⁾	Abgänge	Zuschreibungen	31.12.2005	Buchwerte	
						31.12.2005	31.12.2004
2.101	–	745	399	–	2.447	4.146	3.495
320	–1	68	44	53	290	447	263
2.421	–1	813	443	53	2.737	4.593	3.758
2.174	32	193	17	–	2.382	3.757	3.387
12.404	171	1.783	1.255	–	13.103	5.871	6.059
1.434	37	236	208	–	1.499	562	522
1	–	–	–	–	1	897	756
16.013	240	2.212	1.480	–	16.985	11.087	10.724
1.773	241	1.182	588	–	2.608	11.375	7.502
–	–	–	–	–	–	94	65
25	–	–	–	–	25	149	125
5	–	–	–	–	5	997	559
–	–	–	–	–	–	32	20
30	–	–	–	–	30	1.178	704

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Entwicklung des Konzern- anlagevermögens 2004

in Mio. Euro	1.1.2004 ¹⁾	Kurs- differenzen	Anschaffungs- und Herstellungskosten Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	31.12.2004
Entwicklungskosten	4.898	–	1.121	–	423	5.596
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	467	2	147	0	34	582
Immaterielle Vermögenswerte	5.365	2	1.268	0	457	6.178
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.826	–40	303	497	26	5.560
Technische Anlagen und Maschinen	16.327	–102	2.013	939	714	18.463
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.907	–20	250	11	192	1.956
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.693	2	513	–1.447	4	757
Sachanlagen	24.753	–160	3.079	–	936	26.736
Vermietete Gegenstände	8.246	–615	5.372	–	3.728	9.275
At-Equity bewertete Beteiligungen	61	–	4	–	–	65
Anteile an verbundenen Unternehmen	148	–1	33	–	30	150
Beteiligungen	522	–	42 ³⁾	–	–	564
Wertpapiere des Anlagevermögens	15	–1	9	–	3	20
Sonstige Ausleihungen	2	–	–	–	2	0
Sonstige Finanzanlagen	687	–2	84	–	35	734

1) einschließlich Brutto-Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften

2) darin Wertminderungen von 16 Mio. Euro

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

1.1.2004 ¹⁾	Kurs- differenzen	Abschreibungen lfd. Jahr ²⁾	Abgänge	Zuschreibungen	31.12.2004	Buchwerte	
						31.12.2004	31.12.2003
1.887	–	637	423	–	2.101	3.495	3.011
278	2	71	32	–	319	263	189
2.165	2	708	455	–	2.420	3.758	3.200
2.047	–14	153	13	–	2.173	3.387	2.779
11.588	–80	1.589	693	–	12.404	6.059	4.739
1.409	–15	222	182	–	1.434	522	498
1	–	–	–	–	1	756	1.692
15.045	–109	1.964	888	–	16.012	10.724	9.708
1.519	–129	914	531	–	1.773	7.502	6.697
–	–	–	–	–	–	65	61
22	–	3	–	–	25	125	126
117	–	–	–	112 ³⁾	5	559	405
–	–	–	–	–	–	20	14
1	–	–	1	–	–	0	1
140	–	3	1	112	30	704	546

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[20] Immaterielle Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte sowie Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen und Software ausgewiesen. Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte sind unter den Umsatzkosten, den allgemeinen Verwaltungskosten sowie Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen.

Im Rahmen der Erstkonsolidierung der entory AG, Ettlingen, sowie ihrer Tochtergesellschaften, der Silverstroke AG, Ettlingen, und der entory S.A. Luxembourg, Luxemburg, wurde ein Firmenwert in

Höhe von 33 Mio. Euro aktiviert. Ein gesonderter Ausweis in der Bilanz der BMW Group wurde nicht vorgenommen, da der Betrag sowohl in Relation zur Bilanzsumme als auch zur Summe der Immateriellen Vermögenswerte nicht wesentlich ist. Ferner ist eine Wertaufholung bei den Immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 53 Mio. Euro vorgenommen worden, die in den Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern in den Überleitungen enthalten ist.

Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 90 bis 93 dargestellt ist, verwiesen.

[21] Sachanlagen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 90 bis 93 enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind neben Betriebsgebäuden auch gemietete Technische Anlagen und Maschinen sowie Andere Anlagen im Wesentlichen für die Produktionsstätten in Oxford und Hams Hall in Höhe von 205 Mio. Euro (i. Vj. 223 Mio. Euro) enthalten, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zuzurechnen sind. Die Leasingverträge bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert in Höhe von 77 Mio.

Euro (i. Vj. 111 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Oxford haben Laufzeiten bis maximal 2013. Für jeden einzelnen Vertrag bestehen wiederkehrende Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart. Der Leasingvertrag bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert in Höhe von 38 Mio. Euro (i. Vj. 88 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Hams Hall hat eine Laufzeit bis 2018 und kann jeweils um ein Jahr verlängert werden. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart.

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

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	95	79
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	494	340
Fällig nach mehr als fünf Jahren	298	410
	887	829
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	19	20
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	78	72
Fällig nach mehr als fünf Jahren	113	122
	210	214
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	76	59
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	416	268
Fällig nach mehr als fünf Jahren	185	288
	677	615

[22] Vermietete
Gegenstände

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

gen aus nicht kündbaren Operating Leases in Höhe von 5.919 Mio. Euro (i.Vj. 4.084 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Innerhalb eines Jahres	2.908	2.075
Zwischen einem und fünf Jahren	3.010	2.009
Nach mehr als fünf Jahren	1	–
	5.919	4.084

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

Hinsichtlich der Entwicklung der Vermieteten Gegenstände verweisen wir auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 90 bis 93 dargestellt ist.

[23] At-Equity bewertete
Beteiligungen und
Sonstige Finanzanlagen

Die At-Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile an den Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesellschaft für ange-

wandte Softwaretechnologie mbH, München. Zusammengefasst hat der Konzern an diesen Joint Ventures, an denen jeweils 50 % der Kapitalanteile gehalten werden, folgende Anteile:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Erträge	463	317
Aufwendungen	461	307
Angaben zur Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	134	124
Kurzfristige Vermögenswerte	215	312
Eigenkapital	99	82
Langfristige Schulden	85	79
Kurzfristige Schulden	165	275

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

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen Kapitalerhöhungen bei der BMW Polska Sp. z o.o., Warschau, der BMW Finan-

ceira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo, sowie die Gründung der BMW (China) Automotive Trading Ltd., Peking.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der BMW Automotive

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

(Ireland) Ltd., Dublin, sowie der Parkhaus Oberwiesfeld GmbH, München.

Bei den Beteiligungen betreffen die Zugänge im laufenden Geschäftsjahr die Zuschreibung von Aktien der Rolls-Royce plc, London, auf den Börsenkurs zum 31. Dezember 2005. Der Gewinn aus der Kurssteigerung in Höhe von 438 Mio. Euro wird im

Geschäftsjahr 2005 ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet.

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen der Sonstigen Finanzanlagen sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist im Anlage-spiegel auf den Seiten 90 bis 93 enthalten.

[24] Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 29.053 Mio. Euro (i. Vj. 25.054 Mio. Euro) resultieren zum einen in Höhe von 22.301 Mio. Euro (i. Vj. 18.782 Mio. Euro) aus Kreditfinanzierung für

Kunden und Händler sowie zum anderen in Höhe von 6.752 Mio. Euro (i. Vj. 6.272 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.771	2.592
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	4.773	4.409
Fällig nach mehr als fünf Jahren	3	6
	7.547	7.007
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.511	2.359
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	4.238	3.908
Fällig nach mehr als fünf Jahren	3	5
	6.752	6.272
Noch nicht realisierter Finanzertrag	795	735

Die Höhe der vor allem von der Fahrleistung abhängigen bedingten Leasingzahlungen beträgt 4 Mio. Euro (i. Vj. 1 Mio. Euro). Für die Finance Leases wurden Wertminderungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 46 Mio. Euro (i. Vj. 83 Mio. Euro) berücksichtigt.

Vom Gesamtbestand der Forderungen aus Finanzdienstleistungen entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 17.202 Mio. Euro (i. Vj. 15.737 Mio. Euro) auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

[25] Finanzforderungen Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Zins- und Währungsderivate	806	2.674
Wertpapiere und Investmentanteile	2.074	1.832
Ausleihungen an Dritte	90	1.045
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	221	168
Sonstige	105	34
	3.296	5.753
davon langfristig	642	1.236
davon kurzfristig	2.654	4.517

Die Veränderung der Zins- und Währungsderivate beruht im Wesentlichen auf geänderten Wechselkursrelationen zum US-Dollar sowie dem Auslaufen von Währungssicherungsgeschäften.

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

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Aktien	500	531
Investmentanteile	467	14
Festverzinsliche Wertpapiere	1.085	1.196
Übrige Wertpapiere	22	91
	2.074	1.832

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

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

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Festverzinsliche Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	16	28
Fällig nach mehr als 3 Monaten	1.069	1.168
Übrige Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	4	74
Fällig nach mehr als 3 Monaten	18	17
	1.107	1.287

Der Rückgang der Ausleihungen an Dritte resultiert aus der Vereinnahmung der letzten Kaufpreisrate aus dem Verkauf von Land Rover.

[26] Ertragsteuer- ansprüche

Den Ertragsteueransprüchen liegen folgende Sachverhalte zugrunde:

31. Dezember 2005 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	–	772	772
Laufende Ertragsteuern	267	–	267
	267	772	1.039

31. Dezember 2004* in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	–	515	515
Laufende Ertragsteuern	291	–	291
	291	515	806

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

[27] Sonstige Vermögenswerte

Die Sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Sonstige Steuern	418	376
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	766	842
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	87	275
Aktive Rechnungsabgrenzungen	635	543
Sicherheitsleistungen	153	313
Übrige	509	456
	2.568	2.805
davon langfristig	613	581
davon kurzfristig	1.955	2.224

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 160 Mio. Euro (i.Vj. 229 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von 606 Mio. Euro (i.Vj. 613 Mio. Euro) Finanzforderungen. Sie weisen mit einem Teilbetrag in Höhe von 114 Mio. Euro (i.Vj. 168 Mio. Euro) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind 4 Mio. Euro (i.Vj. 10 Mio. Euro) langfristig.

Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von 635 Mio. Euro (i.Vj. 543 Mio. Euro) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen, nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen, Versicherungsprämien und Mieten. Vom ausgewiesenen Betrag sind 438 Mio. Euro (i.Vj. 355 Mio. Euro) innerhalb eines Jahres fällig.

[28] Vorräte Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	674	617
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	931	978
Fertige Erzeugnisse	4.042	3.991
Waren	880	881
	6.527	6.467

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Von dem Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2005 bilanzierten Vorräte in Höhe von 6.527 Mio. Euro (i. Vj. 6.467 Mio. Euro) sind 268 Mio. Euro (i. Vj. 437 Mio. Euro) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2005 erfassten

Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 10 Mio. Euro (i. Vj. 49 Mio. Euro). Erfolgswirksame Wertaufholungen wurden im Rahmen von Veräußerungen in unwesentlicher Höhe realisiert.

[29] Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.135 Mio. Euro (i. Vj. 1.868 Mio. Euro) sind in gesamter Höhe innerhalb eines Jahres fällig

(i. Vj. 1 Mio. Euro mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr).

[30] Flüssige Mittel Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 1.621 Mio. Euro (i. Vj. 2.128 Mio. Euro) handelt es sich um Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

Ein in den Flüssigen Mitteln enthaltener Betrag in Höhe von 43 Mio. Euro wurde der Deutsche Treuinvest Stiftung, Frankfurt am Main, sicherungsüber-eignet. Die Übereignung dient der Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitverhältnissen.

[31] Eigenkapital Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group ist im Eigenkapitalspiegel auf Seite 68 dargestellt.

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2005 von der BMW AG ausgegebenen Stammaktien im Nennwert von einem Euro beträgt wie im Vorjahr 622.227.918 Stück, die Zahl der Vorzugsaktien im Nennwert von einem Euro, die im Gegensatz zu den Stammaktien ohne Stimmrecht ausgestattet sind, beträgt unverändert zum Vorjahr 52.196.162 Stück. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 Euro je Aktie ausgestattet. Von den Vorzugsaktien sind 708.025 Stück erst für das Geschäftsjahr 2006 dividendenberechtigt.

Im Geschäftsjahr 2005 erwarb die BMW Group 708.025 eigene Vorzugsaktien zum Durchschnittskurs von 28,68 Euro je Aktie, die im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms an die Mitarbeiter zu einem Vorzugskurs von 18,99 Euro je Aktie veräußert wurden. Durch den Rückkauf eigener Vorzugsaktien und ihre anschließende Ausgabe beträgt das Grundkapital, soweit es auf die Vorzugsaktien entfällt, im Berichtsjahr unverändert 52 Mio. Euro.

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 12. Mai 2005 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10% des

zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 11. November 2006.

In Ausübung der Ermächtigung hat der Vorstand der BMW AG am 20. September 2005 ein Aktienrückkaufprogramm über die Börse beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden Stammaktien bis zu 3% des Grundkapitals erworben. Inwieweit die BMW AG über diesen Umfang hinaus weitere Rückkäufe innerhalb des aktuellen Ermächtigungsrahmens tätigen wird, ist noch nicht entschieden.

Der Erwerb erfolgt zum Zweck der späteren Einziehung der Aktien und der Herabsetzung des Grundkapitals.

Bis zum 31. Dezember 2005 wurden 13.488.480 Stück eigene Stammaktien zu einem Anschaffungspreis von insgesamt 506 Mio. Euro bei einem Durchschnittskurs von 37,49 Euro je Aktie über die Börse zurückgekauft. Dies entspricht einem Anteil am Grundkapital von 2%. Die Aktien befinden sich am Bilanzstichtag im Bestand der BMW AG. Das Eigenkapital ist in Höhe des Rückkaufwerts gemindert.

Die erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten Transaktionskosten belaufen sich unter Berücksichtigung ertragsteuerlicher Effekte auf rund 560 Tsd. Euro.

Kapitalrücklage

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

Gewinnrücklagen

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

Die Gewinnrücklagen sind gegenüber Vorjahr um 12,5% auf 16.351 Mio. Euro gestiegen. Sie erhöhten sich im Geschäftsjahr 2005 um den Jahresüberschuss in Höhe von 2.239 Mio. Euro und verminderten sich durch die Auszahlung der Dividende für 2004 in Höhe von 419 Mio. Euro.

Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2005 der BMW AG beträgt 424 Mio. Euro. Aus der vorgeschlagenen Dividendenzahlung ergibt sich auch in diesem Jahr keine Gutschrift von Steuerguthaben aus dem vor dem Jahr 2001 geltenden Körperschaftsteuersystem, da mit dem Steuervergünstigungsabbaugesetz vom 16. Mai 2003 die Steuervergünstigung auf ausgeschüttete Gewinne bis Ende 2005 außer Kraft gesetzt wurde. Aufgrund neuer Erkenntnisse angepasste Steuerminderungsansprüche in Höhe von 168 Mio. Euro (i.Vj. 133 Mio. Euro), die auf dem alten Körperschaftsteuersystem beruhen, können in bestimmten jährlichen Teilbeträgen

über den Zeitraum 2006 bis 2019 realisiert werden. Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Dividendenzahlung ergibt sich für 2006 ein Steuererstattungsanspruch in Höhe von 12 Mio. Euro. Aufgrund der in jedem Ausschüttungsjahr zu beachtenden Höchstbetragsregelungen ist eine vollständige Nutzung vor 2019 nicht möglich.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Im Kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen, die Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen ausgewiesen. Das Kumulierte übrige Eigenkapital wird durch erfolgsneutral erfasste latente Steuern in Höhe von 727 Mio. Euro erhöht (i. Vj. Verminderung um latente Steuern in Höhe von 172 Mio. Euro*).

Anteile anderer Gesellschafter am Kapital

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

Die Anteile anderer Gesellschafter am Kapital betragen 0,188 Mio. Euro (i.Vj. 0,312 Mio. Euro) und entfallen auf die Euro Lloyd Reisebüro GmbH & Co. KG, Köln, mit 0,187 Mio. Euro (i.Vj. 0,311 Mio. Euro) und auf die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braunschweig, unverändert zum Vorjahr mit 0,001 Mio. Euro.

[32] Rückstellungen für Pensionen

Die BMW Group hat beschlossen, das neue Wahlrecht zur erfolgsneutralen Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste im Eigenkapital bereits zum 31. Dezember 2005 anzuwenden. Eine zeitlich gestreckte erfolgswirksame Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist nach den geänderten Regelungen nicht mehr vorgesehen.

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnigte aktive und ehemalige Mitar-

beiter der BMW Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Je nach rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes bestehen dabei unterschiedliche Systeme der Alterssicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer und Vergütung der Mitarbeiter basieren. Aufgrund ihres Versorgungsscharakters werden die Verpflichtungen der US-Konzerngesellschaften und der BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria, für die medizinische Versorgung der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Pensionsrückstellungen ausgewiesen. Die Rückstellung für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen in Höhe von 43 Mio. Euro (i. Vj. 29 Mio. Euro) wird ebenso wie die für Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 ermittelt. Für die medizinische Versorgung wird dabei eine langfristige Kostensteigerung von 6 % p. a. (i. Vj. 7 % p. a.) berücksichtigt. Der Aufwand des laufenden Geschäftsjahres für die Verpflichtungen aus Gesundheitsfürsorge beläuft sich auf 8 Mio. Euro (i. Vj. 5 Mio. Euro).

Bei der betrieblichen Altersversorgung ist zwischen beitrags- und leistungsorientierten Versorgungssystemen zu differenzieren. Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen („Defined Contribution Plans“) geht das Unternehmen über die Entrichtung von Beitragszahlungen an zweckgebundene Fonds hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Summe aller beitragsorientierten Pensionsaufwendungen betrug 400 Mio. Euro (i. Vj. 383 Mio. Euro). Darin enthalten sind Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung in Höhe von 381 Mio. Euro (i. Vj. 369 Mio. Euro).

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige

Mitarbeiter zu erfüllen („Defined Benefit Plans“), wobei zwischen rückstellungs- und fondsfinanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland betrifft der überwiegende Teil der Versorgungszusagen die BMW AG, die wie bei allen anderen deutschen Tochterunternehmen durch Dotierung von Rückstellungen finanziert sind. Darüber hinaus besteht ein Persönliches Vorsorgekapital (PVK), das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird. Fondsfinanzierte Versorgungspläne bestehen im Ausland im Wesentlichen in Großbritannien, den USA, der Schweiz, den Niederlanden, in Belgien und in Japan.

Die Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen bzw. „Defined Benefit Obligation“) wurde nach versicherungsmathematischen Methoden berechnet, für die Schätzungen unumgänglich sind. Dabei spielen neben den Annahmen zur Lebenserwartung die folgenden Prämissen eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen, wobei in Großbritannien (GB) und in den übrigen Ländern gewichtete Durchschnitte angegeben sind:

in % 31. Dezember	Deutschland		GB		Übrige	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Abzinsungsfaktor	4,25	4,75	4,72	5,25	5,28	5,31
Gehaltstrend	3,25	3,25	3,86	3,86	2,62	3,16
Rententrend	1,75	1,75	2,83	2,74	1,89	1,67

Der Gehaltstrend umfasst erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen jährlich geschätzt werden.

Die sich nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ergebende Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsfinanzierten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage und hat

das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so wird nach IAS 19 ein Aktivposten unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Ein Passivposten wird bei fondsfinanzierten Versorgungssystemen unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Pensionsaufwendungen die Beitragszahlungen an den Fonds übersteigen.

Aus Erhöhungen oder Verminderungen entweder des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

tung oder des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens können versicherungsmathematische Gewinne und Verluste entstehen, deren Ursachen unter anderem Änderungen der Berechnungsparameter, Schätzungsänderungen bezüglich des Risikoverlaufs der Pensionsverpflichtungen und Abweichungen zwischen dem tatsächlichen und dem erwarteten Ertrag aus dem Fondsvermögen sein

können. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert.

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

in Mio. Euro 31. Dezember	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
Barwerte der rückstellungsfinanzierten Versorgungsansprüche	4.234	3.336	–	–	112	104	4.346	3.440
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	–	–	6.576	5.764	315	249	6.891	6.013
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	4.234	3.336	6.576	5.764	427	353	11.237	9.453
Fondsvermögen zu Marktwerten	–	–	5.784	5.086	233	180	6.017	5.266
Nettoverpflichtungen	4.234	3.336	792	678	194	173	5.220	4.187
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	–	–	–	–	–2	–2	–2	–2
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	–	–	–	–	10	9	10	9
Bilanzwerte zum 31. 12.	4.234	3.336	792	678	202	180	5.228	4.194
davon Pensionsrückstellungen	4.234	3.336	819	707	202	181	5.255	4.224
davon Vermögenswerte (–)	–	–	–27	–29	–	–1	–27	–30

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 202 Mio. Euro (i. Vj. 181 Mio. Euro) entfallen 82 Mio. Euro (i. Vj. 69 Mio. Euro) auf fondsfinanzierte Versorgungspläne.

Die Erhöhung der Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen ergibt sich aus den der versicherungsmathematischen Berechnung zugrunde liegenden Änderungen der Abzinsungssätze sowie der Änderung der Annahmen zu Mortalitäten.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Die bilanzielle Entwicklung der Pensionsrückstellungen und die als aktive Vermögenswerte ausgewiesenen Ansprüche auf Rückerstattung oder

Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds lassen sich wie folgt herleiten:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
Bilanzwerte zum 1. 1.	3.336	2.513	678	820	180	165	4.194	3.498
Aufwendungen aus Pensions- verpflichtungen	271	272	90	96	36	36	397	404
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-67	-59	-87	-112	-27	-25	-181	-196
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Versorgungszusagen	619	563	516	141	-4	17	1.131	721
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Fondsvermögen	-	-	-425	-267	1	2	-424	-265
Veränderung Persönliches Vorsorgekapital	75	47	-	-	-	-	75	47
Übertrag von Verpflichtungen auf nicht konsolidierte Gesellschaften	-	-	-	-	-	-	-	-
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-	-	20	-	16	-15	36	-15
Bilanzwerte zum 31. 12.	4.234	3.336	792	678	202	180	5.228	4.194
davon Pensionsrückstellungen	4.234	3.336	819	707	202	181	5.255	4.224
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-27	-29	-	-1	-27	-30

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

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

397 Mio. Euro (i.Vj. 404 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	120	91	53	54	25	31	198	176
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	151	132	308	303	23	15	482	450
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	-	49	-	-	-	-	-	49
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-	-	-271	-261	-12	-10	-283	-271
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	271	272	90	96	36	36	397	404

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Vermögenserträge aus den Pensionsfonds werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Komponenten der Pensionsaufwendungen werden unter den Funktionskosten bilanziert.

Der tatsächliche Vermögensertrag der externen Pensionsfonds beträgt 707 Mio. Euro (i.Vj. 536 Mio. Euro). Die Abweichung zu den erwarteten Vermögenserträgen sowie zu den tatsächlichen Vermögenserträgen des Vorjahres resultiert daraus, dass vor allem in Großbritannien aufgrund der Kurserho-

lung auf den internationalen Kapitalmärkten eine höhere Rendite als geplant realisiert wurde.

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

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Die Nettoverpflichtung aus den Versorgungszusagen in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern hat sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Deutschland Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
1. Januar	3.336	2.513	–	–	3.336	2.513
Aufwendungen aus Pensions- verpflichtungen	271	272	–	–	271	272
Geleistete Fondsdotierungen	–	–	–	–	–	–
Geleistete Rentenzahlungen	–67	–59	–	–	–67	–59
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+)	619	563	–	–	619	563
Veränderung Persönliches Vorsorgekapital	75	47	–	–	75	47
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	–	–	–	–	–	–
31. Dezember	4.234	3.336	–	–	4.234	3.336

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Großbritannien Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
1. Januar	5.764	5.564	–5.086	–4.744	678	820
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	361	357	–271	–261	90	96
Geleistete Fondsdotierungen	–	–	–87	–112	–87	–112
Geleistete Rentenzahlungen	–262	–281	262	281	–	–
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+)	516	141	–425	–267	91	–126
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	197	–17	–177	17	20	–
31. Dezember	6.576	5.764	–5.784	–5.086	792	678

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Übrige Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2005	2004*	2005	2004*	2005	2004*
1. Januar	353	313	-180	-156	173	157
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	48	46	-12	-10	36	36
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-27	-25	-27	-25
Geleistete Rentenzahlungen	-9	-7	5	6	-4	-1
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-4	17	1	2	-3	19
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	39	-16	-20	3	19	-13
31. Dezember	427	353	-233	-180	194	173

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

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

in Mio. Euro	Bestandteile des Fondsvermögens					
	Großbritannien		Übrige		Summe	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Eigenkapitalinstrumente	1.471	1.103	141	106	1.612	1.209
Schuldverschreibungen	3.461	3.259	85	68	3.546	3.327
Immobilien	621	562	4	4	625	566
Übrige	231	162	3	2	234	164
31. Dezember	5.784	5.086	233	180	6.017	5.266

In Deutschland werden die Versorgungsansprüche durch Rückstellungen für Pensionen finanziert. In Großbritannien ist zur Minimierung von Wert-

schwankungen ein wesentlicher Teil des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen investiert.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[33] Sonstige Rückstellungen

Die Sonstigen Rückstellungen entfallen hauptsächlich auf folgende Positionen:

in Mio. Euro	31.12.2005		31.12.2004*	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.355	812	1.264	840
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.414	1.428	3.012	1.199
Andere Verpflichtungen	1.137	423	1.377	623
	5.906	2.663	5.653	2.662

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

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

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten überwiegend Vorsorgen für Garantieverpflichtungen. Die Zunahme beruht auf höheren Vorsorgen, die aus der Ausweitung des Geschäftsvolumens resultieren.

Die Rückstellungen für Andere Verpflichtungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen. Sie umfassen im Wesentlichen Rückstellungen für Verpflichtungen und Risiken aus der Entflechtung der ehemaligen Rover Group, Rücknahme- und Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge sowie Prozessrisiken.

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

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	Stand 1.1.2005*	Kurs- differenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2005
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.264	7	815	3	721	13	1.355
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.012	26	1.556	66	1.210	36	3.414
Andere Verpflichtungen	1.377	19	371	15	321	324	1.137
	5.653	52	2.742	84	2.252	373	5.906

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

Von der Auflösung werden 108 Mio. Euro in den Funktionskosten ausgewiesen.

[34] Ertragsteuer-
verpflichtungen

31. Dezember 2005 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	–	2.522	2.522
Laufende Ertragsteuern	459	3	462
	459	2.525	2.984

31. Dezember 2004* in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	–	2.277	2.277
Laufende Ertragsteuern	493	4	497
	493	2.281	2.774

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Von den laufenden Ertragsteuern in Höhe von 462 Mio. Euro (i. Vj. 497 Mio. Euro) entfallen 219 Mio. Euro (i. Vj. 70 Mio. Euro) auf Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern und 243 Mio. Euro (i. Vj. 427 Mio. Euro)

auf Rückstellungen für Ertragsteuern. Rückstellungen für Ertragsteuern wurden im Berichtszeitraum in Höhe von 90 Mio. Euro (i. Vj. 38 Mio. Euro) aufgelöst.

[35] Finanz-
verbindlichkeiten

Unter den Finanzverbindlichkeiten werden sämtliche Verpflichtungen der BMW Group aus dem Finanzverkehr ausgewiesen, die zum jeweiligen Bilanz-

stichtag bestanden. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

31. Dezember 2005 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	5.057	6.481	3.624	15.162
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.846	1.798	9	3.653
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	5.768	624	–	6.392
Commercial Paper	3.814	–	–	3.814
Asset-Backed-Finanzierungen	1.018	2.881	–	3.899
Zins- und Währungsderivate	156	673	21	850
Wechselverbindlichkeiten	2	–	–	2
Sonstige	177	473	246	896
	17.838	12.930	3.900	34.668

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

31. Dezember 2004*
in Mio. Euro

	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	2.877	6.225	3.346	12.448
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.989	1.598	203	3.790
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	4.878	223	–	5.101
Commercial Paper	4.059	–	–	4.059
Asset-Backed-Finanzierungen	1.116	3.153	–	4.269
Zins- und Währungsderivate	237	120	25	382
Wechselverbindlichkeiten	1	–	–	1
Sonstige	107	393	381	881
	15.264	11.712	3.955	30.931

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

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

aktionskosten betrug am Bilanzstichtag 519 Mio. Euro (i. Vj. 506 Mio. Euro). Die mit der Umtauschanleihe verbundene Optionsverpflichtung ist zum Stichtag mit ihrem Marktwert von 452 Mio. Euro (i. Vj. 96 Mio. Euro) unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Die negative Marktwertveränderung der Optionsverpflichtung in Höhe von 356 Mio. Euro wird ergebniswirksam im Sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 896 Mio. Euro (i. Vj. 881 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen die aus Finance Leases passivierten Verpflichtungen.

Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Effek- tivzinssatz (in %)
<hr/>				
BMW Finance N.V., Den Haag	Variabel	525 Mio. EUR	3,4	2,4
	Festverzinslich	92.000 Mio. JPY	6,6	1,5
	Festverzinslich	3.364 Mio. EUR	8,7	4,2
	Festverzinslich	200 Mio. CHF	5,0	2,0
<hr/>				
BMW Coordination Center V. o. F., Bornem	Variabel	1.100 Mio. EUR	1,3	2,4
	Variabel	93 Mio. USD	1,0	4,4
	Variabel	58 Mio. GBP	1,0	4,6
	Variabel	80 Mio. CHF	1,5	0,9
	Festverzinslich	3.000 Mio. JPY	2,0	0,2
	Festverzinslich	250 Mio. USD	0,3	4,4
	Festverzinslich	20 Mio. EUR	1,0	2,2
<hr/>				
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	Variabel	375 Mio. EUR	2,3	2,3
	Variabel	60 Mio. GBP	1,0	4,6
	Variabel	8.800 Mio. JPY	2,0	0,1
	Festverzinslich	150 Mio. GBP	7,0	6,0
<hr/>				
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	Variabel	500 Mio. USD	4,2	4,1
	Variabel	343 Mio. EUR	2,4	2,2
	Variabel	48 Mio. JPY	2,0	0,1
	Festverzinslich	42 Mio. JPY	2,0	2,5
	Festverzinslich	1.275 Mio. USD	9,6	4,2
	Festverzinslich	2.954 Mio. EUR	6,6	3,9
	Festverzinslich	607 Mio. GBP	3,0	3,5
<hr/>				
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Bracknell	Variabel	45,8 Mio. GBP	1,0	4,6
Sonstige	Variabel	970 Mio. EUR	2,3	2,4
	Variabel	120 Mio. USD	6,0	4,9
	Variabel	25.500 Mio. JPY	2,0	0,1
	Festverzinslich	77.000 Mio. JPY	14,2	2,3
	Festverzinslich	150 Mio. GBP	3,5	5,8
	Festverzinslich	250 Mio. AUD	2,6	5,5
	Festverzinslich	300 Mio. EUR	4,0	3,0
	Festverzinslich	250 Mio. CHF	4,0	1,6

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Rest- laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzins (in %)
BMW AG, München	130 Mio. EUR	68,0	2,5
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	1.542 Mio. EUR	23,7	2,4
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	5 Mio. GBP	13,0	4,6
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	2.522 Mio. USD	14,5	4,2

[36] Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

31. Dezember 2005 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	328	1	–	329
Soziale Sicherheit	121	1	–	122
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	359	7	–	366
Erhaltene Kautionen	60	104	–	164
Verbundene Unternehmen	39	–	–	39
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	–	–	2
Passive Rechnungsabgrenzungen	1.026	1.179	216	2.421
Übrige	1.642	110	41	1.793
	3.577	1.402	257	5.236

31. Dezember 2004* in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	320	1	–	321
Soziale Sicherheit	122	1	–	123
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	286	4	–	290
Erhaltene Kautionen	53	103	–	156
Verbundene Unternehmen	45	1	–	46
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	–	–	2
Passive Rechnungsabgrenzungen	553	864	159	1.576
Übrige	1.403	183	42	1.628
	2.784	1.157	201	4.142

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2005		31.12.2004	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	678	408	527	347
Abgrenzungen aus Serviceverträgen	1.083	375	621	130
Zuschüsse	443	43	363	26
Sonstige Abgrenzungen	217	200	65	50
	2.421	1.026	1.576	553

In den Abgrenzungen aus Serviceverträgen werden Service- und Reparaturleistungen, die bei dem Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert („Mehrkomponentenverträge“). Die Zuschüsse umfassen zum Großteil öffentliche Mittel

zur Strukturförderung, die in den Aufbau der Produktionsstätte in Leipzig investiert sind. Sie werden in Anwendung von IAS 20 über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

[37] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

31. Dezember 2005 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.389	103	52	3.544
31. Dezember 2004 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.322	54	–	3.376

Der Gesamtbetrag aus Finanzverbindlichkeiten, Sonstigen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit einer Restlauf-

zeit von über fünf Jahren beträgt 4.209 Mio. Euro (i.Vj. 4.156 Mio. Euro*).

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge	
und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

BMW Group Konzernanhang Sonstige Angaben

[38] Eventual- verbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Für die nachfolgenden, zu Nominalwerten angesetzten Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rück-

stellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Bürgschaften	62	54
Gewährleistungen	15	88
Wechselobliga	16	4
	93	146

Sämtliche Haftungsverhältnisse entfallen auf Dritte (i.Vj. verbundene Unternehmen in Höhe von 1 Mio. Euro).

Aus Beteiligungen an offenen Handelsgesellschaften besteht gesamtschuldnerische Haftung.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

singverträgen für Gebäude, Grundstücke, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen. Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu 97 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Rahmen der Miet- und Leasingverträge wurden 2005 Zahlungen in Höhe von 79 Mio. Euro (i.Vj. 164 Mio. Euro) aufwandswirksam erfasst.

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

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	174	167
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	521	508
Fällig nach mehr als fünf Jahren	591	613
	1.286	1.288

Auf verbundene Unternehmen entfallen hiervon 2 Mio. Euro (i.Vj. 28 Mio. Euro), auf durchgereichte Leasingverträge 63 Mio. Euro (i.Vj. 54 Mio. Euro).

Im Rahmen von durchgereichten Finance Leases ergeben sich durch das Auslaufen von Leasingver-

trägen für den Berichtszeitraum keine Verpflichtungen aus künftigen Mindestleasingzahlungen:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	-	3
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	-	3
Fällig nach mehr als fünf Jahren	-	-
	-	6
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	-	-
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	-	-
Fällig nach mehr als fünf Jahren	-	-
	-	-
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	-	3
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	-	3
Fällig nach mehr als fünf Jahren	-	-
	-	6

Des Weiteren ist die BMW Group Leasingnehmer bei Operating Leases für Fahrzeuge, die laufzeitkongruent an Dritte weiterverleast werden. Für

diese Verträge sind künftig Zahlungen in folgender Höhe zu leisten:

in Mio. Euro	31.12.2005	31.12.2004
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	802	828
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	667	900
Fällig nach mehr als fünf Jahren	-	-
	1.469	1.728

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

Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen bestehen in Höhe von 1.057 Mio. Euro (i.Vj. 732 Mio. Euro).

Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 217 Mio. Euro (i.Vj. 207 Mio. Euro). Darin enthalten sind Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Hauptverwaltungsareals der BMW AG in Höhe von 19 Mio. Euro.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[39] Finanzinstrumente

Einsatz und Steuerung von Finanzinstrumenten

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Wechselkursrisiken ergeben. Die Finanzierung des Konzerns erfolgt in verschiedenen Währungen, im Wesentlichen durch Ausgabe von Anleihen und Medium Term Notes sowie durch Bankkredite. Im Rahmen des Finanzmanagements werden gängige originäre Finanzinstrumente, wie z. B. kurzfristige Geldanlagen, Anlagen in variablen und festverzinslichen Wertpapieren sowie Wertpapierfonds, genutzt. Damit ist die BMW Group Risiken aus der Änderung von Zinssätzen sowie Börsen- und Wechselkursen ausgesetzt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen („Netting“). Die nach

dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Der Handlungsrahmen, die Verantwortlichkeiten, die finanzwirtschaftliche Berichterstattung und die Kontrollmechanismen für Finanzinstrumente sind in konzerninternen Richtlinien detailliert festgelegt. Insbesondere gehört hierzu eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Währungs-, Zinsänderungs- und Liquiditätsrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestanden zum 31. Dezember 2005 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, britisches Pfund und japanischer Yen.

Für weitere Angaben zum Risikomanagement wird auf die Ausführungen im Lagebericht verwiesen.

Wertangaben für Finanzinstrumente

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

in Mio. Euro	31.12.2005		31.12.2004*	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	29.053	29.426	25.054	25.448
Finanzverbindlichkeiten	34.668	34.534	30.931	30.869

* angepasst gem. Textziffer [8] (a)

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

Discounted-Cashflow-Methoden, ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2005 lag folgende Zinsstruktur zugrunde:

ISO-Code in %	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	2,6	4,7	4,6	0,1
Zins für ein Jahr	2,8	4,8	4,6	0,1
Zins für fünf Jahre	3,2	4,9	4,6	1,0
Zins für zehn Jahre	3,8	5,0	4,5	1,7

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

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

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

in Mio. Euro	Nominal- betrag	Marktwerte			
		Gesamt	Bis ein Jahr	Über ein bis fünf Jahre	Über fünf Jahre
31. Dezember 2005					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	6.378	270	163	107	–
Zinssicherungskontrakte	11.975	488	41	315	132
Sonstige Derivate	209	48	21	27	–
Gesamt	18.562	806	225	449	132
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	14.509	361	154	207	–
Zinssicherungskontrakte	5.792	36	2	13	21
Sonstige Derivate	561	453	–	453	–
Gesamt	20.862	850	156	673	21
31. Dezember 2004					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	13.833	1.844	1.390	453	1
Zinssicherungskontrakte	9.608	813	124	495	194
Sonstige Derivate	114	17	8	9	–
Gesamt	23.555	2.674	1.522	957	195
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	3.189	237	124	91	22
Zinssicherungskontrakte	7.043	38	8	27	3
Sonstige Derivate	646	107	105	2	–
Gesamt	10.878	382	237	120	25

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

Die Währungssicherungskontrakte bestehen im Wesentlichen aus Devisentermingeschäften, die in ein Cash Flow Hedge Accounting einbezogen sind. Die Zinssicherungskontrakte enthalten Swapgeschäfte, die in Abhängigkeit vom Sicherungszweck

als Fair Value Hedge oder Cash Flow Hedge bilanziert sind.

Die Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten aus der Absicherung von geplanten Transaktionen („forecast transactions“) werden direkt im Kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. Zum 31. Dezember 2005 sind nach Abzug latenter Steuern ergebnisneutral verrechnete positive Effekte aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten in Höhe von 591 Mio. Euro (i.Vj. 1.134 Mio. Euro) im Eigenkapital enthalten. Davon entfallen auf Cash Flow Hedges positive Effekte in Höhe von 29 Mio.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Euro (i. Vj. 1.072 Mio. Euro) sowie auf zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere positive Effekte in Höhe von 562 Mio. Euro (i. Vj. 62 Mio. Euro).

Während des Berichtsjahres wurden negative Marktwertveränderungen in Höhe von 543 Mio. Euro (i. Vj. 420 Mio. Euro) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Dieser Betrag verteilt sich auf negative Effekte aus Cash Flow Hedges in Höhe von 1.043 Mio. Euro (i. Vj. 628 Mio. Euro) sowie auf positive Effekte aus zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren in Höhe von 500 Mio. Euro (i. Vj. 208 Mio. Euro).

In der Berichtsperiode wurden dem Kumulierten übrigen Eigenkapital positive Marktwertveränderungen in Höhe von 661 Mio. Euro (i. Vj. 942 Mio. Euro) entnommen und unterjährig realisiert. Aus erfolgsneutral abgegrenzten, zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergaben sich im Geschäftsjahr ergebniswirksame Abschreibungen auf Wertpapiere in Höhe von 10 Mio. Euro (i. Vj. 11 Mio. Euro) sowie ergebnisneutrale Wertaufholungen auf Wertpapiere in Höhe von 3 Mio. Euro (i. Vj. ergebniswirksame Wertaufholungen in Höhe von 6 Mio. Euro). Der Ertrag durch Abgang von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital betrug im Berichtsjahr 33 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro).

[40] Erläuterungen zu den Kapital- flussrechnungen

Die Kapitalflussrechnungen zeigen, wie sich die Flüssigen Mittel der BMW Group, des Industrie- und des Finanzgeschäfts durch Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse im Laufe des Berichtsjahres verändert haben. Entsprechend IAS 7 („Cash Flow Statements“) wird zwischen Zahlungsströmen aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Kapitalflussrechnungen der BMW Group sind auf den Seiten 66 und 67 dargestellt.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel, d. h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten, soweit sie innerhalb von drei Monaten ohne nennenswerte Wertschwankungen verfügbar sind. Die Einflüsse aus Wechselkursbedingten Änderungen der Flüssigen

Ausfallrisiko

Die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte berücksichtigt ungeachtet bestehender Sicherheiten das maximale Ausfallrisiko für den Fall, dass Kontrahenten ihren vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Für alle den originären Finanzinstrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. Das im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird dadurch minimiert, dass Geschäfte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten nicht für wesentlich gehalten. Eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen zu einzelnen Schuldern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

gen Mittel betragen im Konzern 60 Mio. Euro (i. Vj. – 23 Mio. Euro).

Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit wird demgegenüber ausgehend vom Konzernjahresüberschuss indirekt abgeleitet. Im Rahmen der indirekten Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der laufenden Geschäftstätigkeit um Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffentlichten Konzern- und Teilkonzernbilanzen abgestimmt werden.

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

in Mio. Euro	2005	2004
Erhaltene Zinsen	283	243
Gezahlte Zinsen	240	267
Erhaltene Ausschüttungen	28	86
Gezahlte Ertragsteuern	604	736

[41] Beziehungen
zu nahe stehenden
Personen

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

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen. Ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group kann hierbei auf einem Anteilsbesitz an der BMW AG von 20 % oder mehr oder einem Sitz im Vorstand oder Aufsichtsrat der BMW AG beruhen.

Die BMW Group wird im Geschäftsjahr 2005 von den Angabepflichten des IAS 24 ausschließlich in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu Joint Ventures und Beteiligungen sowie zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG betroffen.

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit Joint Ventures und Beteiligungen – im Wesentlichen BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (50 %), TRITEC Motors Ltda., Campo Largo (50 %), F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München (50 %), und ZNF Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin (49 %) – sind aus-

nahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Herr Stefan Quandt ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON AG, Bad Homburg v.d.H., die im Geschäftsjahr 2005 über ihre Tochtergesellschaften der Thiel-Gruppe gegenüber der BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht hat. Außerdem haben die Unternehmen der DELTON-Gruppe von der BMW Group Fahrzeuge erworben. Die vorbenannten Dienstleistungs- und Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Frau Susanne Klatten ist Aktionärin und Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG sowie Aktionärin und stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats der Altana AG, Bad Homburg v.d.H. Die Altana AG, Bad Homburg v.d.H., hat im Geschäftsjahr 2005 von der BMW Group Fahrzeuge bezogen. Die entsprechenden Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Darüber hinaus haben Unternehmen der BMW Group mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats der BMW AG bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keine wesentlichen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

[42] Erklärung zum
Corporate Governance
Kodex

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

schäftsbericht 2005 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.bmwgroup.com/ir.

[43] Aktienbesitz von
Mitgliedern des
Vorstands und des
Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70 % der ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,12 % und auf Frau Susanne

Klatten, München, 11,58 %. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands der BMW AG beläuft sich insgesamt auf weniger als 1 % der ausgegebenen Aktien.

[44] Vergütung für
Mitglieder des
Vorstands und des
Aufsichtsrats

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, beträgt die Vergütung für die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichts-

rats insgesamt 15,2 Mio. Euro (i.Vj. 14,8 Mio. Euro). Die Vergütung gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2005	2004
Kurzfristig fällige Leistungen	14,7	14,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,5	0,5
	15,2	14,8

Die Bezüge für die Mitglieder des Vorstands betragen unter der Voraussetzung eines entsprechenden Dividendenbeschlusses durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2005 12,2 Mio. Euro (i.Vj. 11,9 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 2,0 Mio. Euro (i.Vj. 1,9 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 10,2 Mio. Euro (i.Vj. 10,0 Mio. Euro).

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,5 Mio. Euro (i.Vj. 0,5 Mio. Euro) vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen.

Die Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats beträgt unter der Voraussetzung eines entsprechenden Dividendenbeschlusses durch die

Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2005 2,5 Mio. Euro (i.Vj. 2,4 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 0,1 Mio. Euro (i.Vj. 0,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 2,4 Mio. Euro (i.Vj. 2,3 Mio. Euro).

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

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 37,0 Mio. Euro (i.Vj. 36,8 Mio. Euro*) zurückgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 126 bis 129 genannt.

*angepasst gem. Textziffer [8] (b)

[45] Inanspruchnahme
des § 264 Abs. 3 bzw.
des § 264b HGB

Einige Kapitalgesellschaften und Personenhandels-gesellschaften gemäß § 264a HGB, die verbundene, konsolidierte Unternehmen der BMW AG sind und für die der Konzernabschluss der BMW AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB hin-

sichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München
- BMW Leasing GmbH, München
- BMW Vertriebs GmbH, München
- BMW Vertriebs GmbH & Co. OHG, Dingolfing
- BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing

[46] Erläuterungen
zur Segment-
berichterstattung

Informationen zu den Geschäftsfeldern

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß den Regeln von IAS 14 („Segment Reporting“) nach Geschäftsfeldern als primärem Berichtsformat und nach Regionen als sekundärem Berichtsformat abgegrenzt. Diese Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstrukturen der Geschäftsfelder.

Die Aktivitäten der BMW Group werden in die Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen aufgeteilt.

Im Segment Automobile entwickelt, fertigt, montiert und vertreibt die BMW Group unter den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Personenwagen einschließlich geländegängiger Fahrzeuge sowie Ersatzteile und Zubehör.

Der Vertrieb von Produkten der Marken BMW und MINI erfolgt in Deutschland durch die Niederlassungen der BMW AG und rechtlich selbstständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen und in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren besorgt. Der Vertrieb der Marke Rolls-Royce erfolgt in den USA über ein Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbstständige Vertragshändler.

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

Das Segment Finanzdienstleistungen befasst sich im Wesentlichen mit dem Leasing von Automobilen, mit der Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, dem Einlagengeschäft sowie mit dem Versicherungsgeschäft. Im Ergebnis vor Finanzergebnis sind sowohl das Zinsergebnis aus der Kunden- und Händlerfinanzierung als auch das Ergebnis aus dem Leasinggeschäft enthalten. Die Bestände an Vermieteten Gegenständen sind zu Anschaffungskosten abzüglich linearer Abschreibung auf den kalkulatorischen Restwert bewertet. Falls der beizulegende Wert niedriger ist, wird dieser angesetzt. Die Ergebnisse aus der Zwischengewinneliminierung bei Eigenerzeugnissen sind in den Überleitungen auf das Ergebnis vor Steuern des Konzerns ausgewiesen.

In den Überleitungen auf das Ergebnis vor Steuern des Konzerns werden die Landesholding-

und Konzernfinanzierungsgesellschaften sowie einzelne den Segmenten nicht zuordenbare Erträge und Aufwendungen ausgewiesen. Ferner sind in den Überleitungen die operativen, nicht den Segmenten zugeordneten Gesellschaften BMW Services Ltd., Bracknell, BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell, sowie die softlab Gruppe enthalten. Das Presswerk Swindon Pressings Ltd., Bracknell, wird seit dem 1. Januar 2004 im Geschäftsfeld Automobile ausgewiesen, da es ab diesem Zeitpunkt im Wesentlichen nur für das Segment Automobile fertigt.

Sonstige Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich dieselben Ausweis- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Überleitungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen.

Unter den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen werden im Wesentlichen Veränderungen der Rückstellungen, Wertberichtigungen und Wertaufholungen sowie die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände gezeigt.

Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und Immateriellen Vermögenswerten.

Das Segmentvermögen und die Segment-schulden der Geschäftsfelder beinhalten Aktiva und Passiva, die zur Erzielung des Ergebnisses vor Finanzergebnis beigetragen haben.

Der Umsatzrendite der Segmente und des Konzerns wird das Ergebnis vor Steuern zugrunde gelegt.

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis vor Steuern, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen sowie abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

Bei den Segmentinformationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Entsprechend der internen Steuerung sowie Berichterstattung werden die Regionen Deutschland, übriges Europa, Amerika sowie Afrika, Asien und Ozeanien abgegrenzt.

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

in Mio. Euro

Automobile

2005

2004*

Umsätze mit Fremden

37.247

36.399

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

2,3

8,9

Umsätze mit anderen Segmenten

8.614

6.145

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

40,2

25,6

Umsätze gesamt

45.861

42.544

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

7,8

11,0

Bruttoergebnis vom Umsatz

9.512

9.298

Ergebnis vor Finanzergebnis

3.080

3.338

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

-7,7

10,0

Ergebnis aus Equity-Bewertung

14

11

Übriges Finanzergebnis

-118

-185

Ergebnis vor Steuern

2.976

3.164

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

-5,9

14,6

Umsatzrendite

%

6,5

7,4

Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen

802

739

Innenfinanzierung

6.017

5.876

Investitionen

3.832

4.200

Abschreibungen

2.903

2.595

Zugänge Vermietete Gegenstände

369

337

At-Equity bewertete Beteiligungen

94

65

Vermögen

25.679

24.483

Schulden

19.692

16.729

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

96.436

96.863

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

Motorräder		Finanzdienstleistungen		Überleitungen		Konzern	
2005	2004*	2005	2004	2005	2004*	2005	2004*
1.217	1.022	8.073	6.829	119	85	46.656	44.335
19,1	-2,9	18,2	1,8	40,0	-74,9	5,2	6,8
6	7	1.335	1.397	-9.955	-7.549	-	-
-14,3	-	-4,4	60,0	31,9	-30,9	-	-
1.223	1.029	9.408	8.226	-9.836	-7.464	46.656	44.335
18,9	-2,5	14,4	8,5	31,8	-37,5	5,2	6,8
315	245	1.067	931	-230	-179	10.664	10.295
67	38	622	515	24	-117	3.793	3.774
76,3	-33,3	20,8	14,2	-120,5	23,8	0,5	11,7
-	-	-	-	-	-	14	11
-7	-7	-17	-	-378	-10	-520	-202
60	31	605	515	-354	-127	3.287	3.583
93,5	-38,0	17,5	13,9	-	-	-8,3	11,8
4,9	3,0	6,4	6,3	-	-	7,0	8,1
3	13	2.803	2.107	478	810	4.086	3.669
141	94	3.346	2.545	145	673	9.649	9.188
76	102	40	18	45	27	3.993	4.347
91	56	28	14	3	7	3.025	2.672
-	-	9.092	6.990	-2.259	-1.955	7.202	5.372
-	-	-	-	-	-	94	65
602	663	47.270	37.222	1.015	5.266	74.566	67.634
377	479	41.318	32.853	-3.794	1.039	57.593	51.100
2.859	2.953	2.958	2.706	1.293	1.104	103.546	103.626

Konzernabschluss	62
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	63
Bilanzen	64
Kapitalflussrechnungen	66
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	68
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	69
Konzernanhang	70
--Grundsätze	70
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	81
--Erläuterungen zur Bilanz	90
--Sonstige Angaben	114
--Segmentinformationen	121
Bestätigungsvermerk	125

Segmentinformationen nach Regionen in Mio. Euro	Außenumsätze		Investitionen		Vermögen	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004*
Deutschland	11.001	11.961	3.248	3.637	27.278	25.015
Übriges Europa	17.266	15.823	430	515	17.759	15.727
Amerika	11.560	10.648	239	92	19.977	15.949
Afrika, Asien, Ozeanien	6.829	5.903	76	103	7.970	6.877
Überleitungen	–	–	–	–	1.582	4.066
Konzern	46.656	44.335	3.993	4.347	74.566	67.634

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

München, den 21. Februar 2006

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – und ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit

und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 24. Februar 2006

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Hoyos
Wirtschaftsprüfer

Höfer
Wirtschaftsprüfer

Corporate Governance	126
Mitglieder des Aufsichtsrats	126
Mitglieder des Vorstands	129
Corporate Governance bei der BMW Group	130
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	131
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	133

Mitglieder des Aufsichtsrats

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

Vorsitzender
ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Vorsitzender des Präsidiums sowie der Ausschüsse für Personal und Bilanz
Mitglied des Vermittlungsausschusses

Mandate**

Allianz Versicherungs-AG
Bertelsmann AG
FESTO AG
MAN AG (stellv. Vorsitzender)
Deere & Company
Leipziger Messe GmbH

Manfred Schoch*

stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

Mitglied des Präsidiums, der Ausschüsse für Personal und Bilanz sowie des Vermittlungsausschusses

Stefan Quandt

stellv. Vorsitzender
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums, der Ausschüsse für Personal und Bilanz sowie des Vermittlungsausschusses

Mandate**

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

Konrad Gottinger*

stellv. Vorsitzender
Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Mitglied des Präsidiums, der Ausschüsse für Personal und Bilanz sowie des Vermittlungsausschusses

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

stellv. Vorsitzender
ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Henkel KGaA

Mitglied des Präsidiums sowie der Ausschüsse für Personal und Bilanz

Mandate**

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

Volker Doppelfeld

ehem. Mitglied des Vorstands der BMW AG

Mandate**

D. A. S. Deutsche Automobilschutz Allgem.
Rechtsschutz-Versicherungs AG
Bizerba GmbH & Co. KG

* Arbeitnehmervertreter

** Mandate

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien zum Stichtag 31.12.2005

Bertin Eichler*

geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

Mandate**

ThyssenKrupp AG (stellv. Vorsitzender)

BHW Holding AG

BGAG Beteiligungsgesellschaft der

Gewerkschaften AG (Vorsitzender)

Ulrich Eckelmann*

Bereichsleiter Wirtschaft-Technologie-Umwelt der
IG Metall

Mandate**

ThyssenKrupp Automotive AG

Werner Eisgruber*

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Franz Haniel

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

Senatorin e. h. der Technischen Universität München

Mandate**

ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)

ALTANA Pharma AG

UnternehmerTUM GmbH

Willibald Löw*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Corporate Governance	126
Mitglieder des Aufsichtsrats	126
Mitglieder des Vorstands	129
Corporate Governance bei der BMW Group	130
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	131
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	133

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
 Georg von Holtzbrinck GmbH
 Sanofi-Aventis S.A.

Wolfgang Mayrhuber
 Vorsitzender des Vorstands der
 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 (stellv. Vorsitzender)
 HEICO Corp.
 SWISS International Air Lines AG

Werner Neugebauer*
 Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Franz Oberländer*
 Mitglied des Betriebsrats Standort München

Anton Ruf*
 Leiter Technische Integration

Prof. Dr. Jürgen Strube
 Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF AG

Mandate**
 Allianz Lebensversicherungs-AG
 BASF AG (Vorsitzender)
 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 zum Stichtag 31.12.2005

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. Dr.-Ing. E. h. 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)

Chefsyndikus:

Dr. Dieter Löchelt

** Mandate

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien zum Stichtag 31.12. 2005

Corporate Governance	126
Mitglieder des Aufsichtsrats	126
Mitglieder des Vorstands	129
Corporate Governance bei der BMW Group	130
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	131
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	133

Corporate Governance

Corporate Governance bei der BMW Group

Für die BMW Group ist Corporate Governance ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens umfasst. Transparente Berichterstattung und eine an den Interessen der Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung haben für die BMW Group Tradition; die verantwortungsbewusste und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist seit je die Basis für das unternehmerische Handeln. Die Unternehmenskultur der BMW Group ist bestimmt vom Vertrauen in die Arbeit des anderen, von Eigenverantwortlichkeit und Transparenz.

Entsprechenserklärung und BMW Group Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat einer in Deutschland börsennotierten Gesellschaft sind gesetzlich verpflichtet (§ 161 AktG), einmal jährlich zu erklären, ob den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird. Die Unternehmen sind außerdem verpflichtet, zu erklären, welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sehen in den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) einen Beitrag, um den Finanzplatz Deutschland insbesondere auch für ausländische Investoren attraktiver zu gestalten. Beide Gremien haben seit dem 3. Dezember 2002 jährlich die Entsprechenserklärung (§ 161 AktG) abgegeben und veröffentlicht. Jede Entsprechenserklärung wird für fünf Jahre im Internet zugänglich gehalten. In ihrer gemeinsamen Sitzung vom 6. Dezember 2005 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit dem 12. Juli 2005 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Darüber hinaus haben Vorstand und Aufsichtsrat auf der Basis des DCGK bereits in den vergangenen Jahren einen eigenen Corporate Governance Kodex

für die BMW Group entwickelt, der den unternehmensspezifischen Gegebenheiten der BMW Group Rechnung trägt. Ziel ist es, den Aktionären und sonstigen Stakeholdern ein umfassendes und abgeschlossenes Dokument zu der bei der BMW Group praktizierten Corporate Governance zur Verfügung zu stellen. Im Zusammenhang mit der Neufassung des DCGK wurde auch der Corporate Governance Kodex für die BMW Group überarbeitet. Neben Änderungen, die sich aus dem Anlegerschutzverbesserungsgesetz und dem Gesetz zur Unternehmensintegrität und Modernisierung des Anfechtungsrechts ergaben, wurden auch die durch die Neufassung des DCGK hinzugekommenen Empfehlungen berücksichtigt. 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.

Zum Schutz der Anleger und um unternehmensintern einen gesetzeskonformen Umgang mit möglichen Insiderinformationen zu gewährleisten, wurde durch den Vorstand ein Ad-hoc-Gremium eingesetzt, in dem Vertreter verschiedener Fachbereiche Sachverhalte auf ihre Ad-hoc-Relevanz überprüfen. Die Arbeitsweise und Entscheidungsfindung des bereits 1994 eingerichteten Gremiums wurde den durch das Anlegerschutzverbesserungsgesetz geänderten Erfordernissen angepasst. Sämtliche Personen, die für das Unternehmen tätig sind und bestimmungsgemäß Zugang zu Insiderinformationen haben, wurden in ein Insiderverzeichnis aufgenommen und über die sich aus dem Insiderrecht ergebenden Pflichten belehrt.

Ein Koordinator für alle mit dem Thema Corporate Governance zusammenhängenden Fragen berichtet direkt und regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Jährliches Dokument gemäß § 10 Wertpapierprospektgesetz

Die börsen- und wertpapierhandelsrechtlichen Mitteilungen, die die BMW AG im Geschäftsjahr 2005 veröffentlicht oder dem Publikum zur Verfügung gestellt hat, sind unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir abrufbar. Damit setzt die BMW AG zugleich eine neue Bestimmung des Wertpapierprospektgesetzes (WpPG) vom 22. Juni 2005 um.

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 feste und variable Bezüge. 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 wettbewerbsfähiges Einkommen des Vorstands mit einem sehr hohen Tantiemeanteil (2005: 83,6 %, i.Vj.: 84,0 %). 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 2005

Die Bezüge für die Mitglieder des Vorstands der BMW AG betragen für das Geschäftsjahr 2005 auf Basis der vorgeschlagenen Dividende 12,2 Mio. Euro (i.Vj. 11,9 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 2,0 Mio. Euro und auf variable Bestandteile 10,2 Mio. Euro (i.Vj. 10,0 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2005		2004	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Feste Bezüge	2,0	16,4 %	1,9	16,0 %
Variable Bezüge	10,2	83,6 %	10,0	84,0 %
Bezüge	12,2	100 %	11,9	100 %

Corporate Governance	126
Mitglieder des Aufsichtsrats	126
Mitglieder des Vorstands	129
Corporate Governance bei der BMW Group	130
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	131
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	133

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,5 Mio. Euro (i. Vj. 0,5 Mio. Euro) vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen. Insgesamt ergibt sich so aus den im Jahr 2005 geleisteten und für 2005 zugesagten Bestandteilen eine Gesamtvergütung des aktiven Vorstands in Höhe von 12,7 Mio. Euro.

Die laufenden Zahlungen an frühere Mitglieder des Vorstands und Hinterbliebene belaufen sich auf 2,6 Mio. Euro (i. Vj. 2,5 Mio. Euro). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 37,0 Mio. Euro (i. Vj. 36,8 Mio. Euro*) zurückgestellt.

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. Auch die Satzung der BMW AG ist im Internet einsehbar.

Vergütungselemente

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

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2005

Auf Grundlage der vorgeschlagenen Dividende erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005 insgesamt 2,5 Mio. Euro (i. Vj. 2,4 Mio. Euro). Davon sind 0,1 Mio. Euro feste Vergütung (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und 2,4 Mio. Euro variable Vergütung (i. Vj. 2,3 Mio. Euro).

* angepasst gem. Textziffer [8] (b)

in Mio. Euro	2005		2004	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Feste Vergütung	0,1	4,0 %	0,1	4,3 %
Variable Vergütung	2,4	96,0 %	2,3	95,7 %
Vergütung	2,5	100 %	2,4	100 %

Beratungs- und Vermittlungsleistungen sowie andere persönliche Leistungen wurden durch Mitglieder des Aufsichtsrats auch im Jahr 2005 nicht erbracht. Entsprechend wurden keine zusätzlichen Vergütungen gewährt. Es entspricht vielmehr der Unternehmenspolitik und der Praxis, dass mit Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Vertragsbeziehungen eingegangen werden, mit denen diese zur Erbringung von vergütungspflichtigen, persönlichen Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, verpflichtet werden (vgl. BMW Group Corporate Governance Kodex Ziffer 4.4).

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 entsprochen mit den bereits in der Erklärung vom 7. 12. 2004 näher beschriebenen Abweichungen von den Ziffern 4.2.2 Abs. 1, 4.2.4 Satz 2, 5.4.5 Abs. 3 und 6.6 Abs. 2 Satz 1.

Den am 12. 7. 2005 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 2. 6. 2005) 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 Corporate Governance Bericht erfolgt aufgeteilt nach Bestandteilen, aber nicht individualisiert (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 DCGK).
- Erwerb oder Veräußerung von BMW Aktien oder von sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere Derivaten, durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft oder sonstige Personen mit Führungsaufgaben oder mit diesen in enger Beziehung stehenden Personen werden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht, aber nicht zusätzlich im Corporate Governance Bericht angegeben (Ziffer 6.6 Abs. 3 DCGK).

München, 6. Dezember 2005

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Begründung für die Abweichungen

zu Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK:

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

zu Ziffer 4.2.4 Satz 2 bzw. 5.4.7 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 unter Angabe von 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 3 DCGK:

Bei der BMW Group eingegangene Mitteilungen über so genannte Directors' Dealings werden unverzüglich und aktuell unter www.bmwgroup/ir 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 an zeitnahe Information gewahrt. Darüber hinaus werden die unterjährig bereits veröffentlichten Meldungen nochmals nachträglich im Rahmen des Jährlichen Dokuments nach § 10 Wertpapierprospektgesetz veröffentlicht. Eine weitere Auflistung im Corporate Governance Bericht – möglicherweise über ein Jahr nach der Transaktion – erscheint angesichts der bestehenden, durch das Wertpapierprospektgesetz im Jahr 2005 nochmals erweiterten gesetzlichen Veröffentlichungspflichten nicht erforderlich.

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

BMW AG Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2005	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	4)	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ²⁾	113	–	100
softlab GmbH für Systementwicklung und EDV-Anwendung, München	56	3	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing	47	8	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	39	1	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 2005**

	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland ⁵⁾			
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.144	110	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	765	206	100
BMW Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	46	4	100
BMW Holding B.V., Den Haag	5.529	14	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	449	22	100
BMW Finance N.V., Den Haag	423	-19	100
BMW Overseas Enterprises N.V., Willemstad	59	1	100
BMW Japan Corp., Tokio	324	47	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	250	21	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	319	53	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	309	26	100
BMW Italia S.p.A., Mailand	259	114	100
BMW France S.A., Montigny le Bretonneux	196	64	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	81	45	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	71	20	100
BMW Canada Inc., Whitby	66	50	100
BMW Sverige AB, Stockholm	32	8	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	30	19	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	27	15	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	25	7	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	4	2	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	1.810	-65	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	658	179	100
BMW (GB) Ltd., Bracknell	533	235	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	305	33	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	145	6	100
BMW Malta Ltd., Valletta	707	71	100
BMW Malta Finance Ltd., Valletta	586	48	100
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	590	-1	100
BMW España Finance S.L., Madrid	247	35	100
BMW Ibérica S.A., Madrid	204	76	100
BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City	23	13	100
BMW (US) Holding Corporation, Wilmington, Del.	927	180	100
BMW Manufacturing, LLC, Wilmington, Del.	693	73	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	626	216	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	489	106	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	316	42	100

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

BMW Group im 10-Jahres-Vergleich

		2005 IASs/IFRSs	2004 IASs/IFRSs angepasst ^{1]}
Auslieferungen			
Automobile ^{3]}	Einheiten	1.327.992	1.208.732
Motorräder ^{4]}	Einheiten	97.474	92.266
Produktion			
Automobile ^{3]}	Einheiten	1.323.119	1.250.345
Motorräder ^{5]}	Einheiten	92.012	93.836
Finanzdienstleistungen			
Vertragsbestand	Verträge	2.087.368	1.843.399
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. Euro	40.428	32.556
Gewinn-und-Verlust-Rechnung			
Umsatz	Mio. Euro	46.656	44.335
Bruttomarge Konzern ^{6]}	in %	22,9	23,2
Bruttomarge Industriegeschäft ^{9]}	in %	20,9	21,9
Bruttomarge Finanzgeschäft ^{9]}	in %	12,0	12,5
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. Euro	3.793	3.774
Ergebnis vor Steuern	Mio. Euro	3.287	3.583
Umsatzrendite (EBT/Umsatz)	in %	7,0	8,1
Ertragsteuern	Mio. Euro	1.048	1.341
Steuerquote	in %	31,9	37,4
Jahresüberschuss	Mio. Euro	2.239	2.242
Bilanz			
Langfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	47.556	40.822
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	27.010	26.812
Eigenkapital	Mio. Euro	16.973	16.534
Eigenkapitalquote Konzern	in %	22,8	24,4
Industriegeschäft ^{9]}	in %	39,1	41,6
Finanzgeschäft ^{9]}	in %	10,4	9,7
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	29.509	26.517
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	28.084	24.583
Bilanzsumme	Mio. Euro	74.566	67.634
Kapitalflussrechnung			
Flüssige Mittel zum Stichtag	Mio. Euro	1.621	2.128
Cashflow ^{9]}	Mio. Euro	5.602	5.187
Operativer Cashflow ^{10]}	Mio. Euro	6.184	6.157
Investitionen	Mio. Euro	3.993	4.347
Investitionsquote (Investitionen/Umsatz)	in %	8,6	9,8
Personal			
Mitarbeiter am Jahresende ^{7]}		105.798	105.972
Personalaufwand je Mitarbeiter	Euro	75.238	73.241
Dividende			
Dividendensumme	Mio. Euro	424	419
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	Euro	0,64/0,66	0,62/0,64

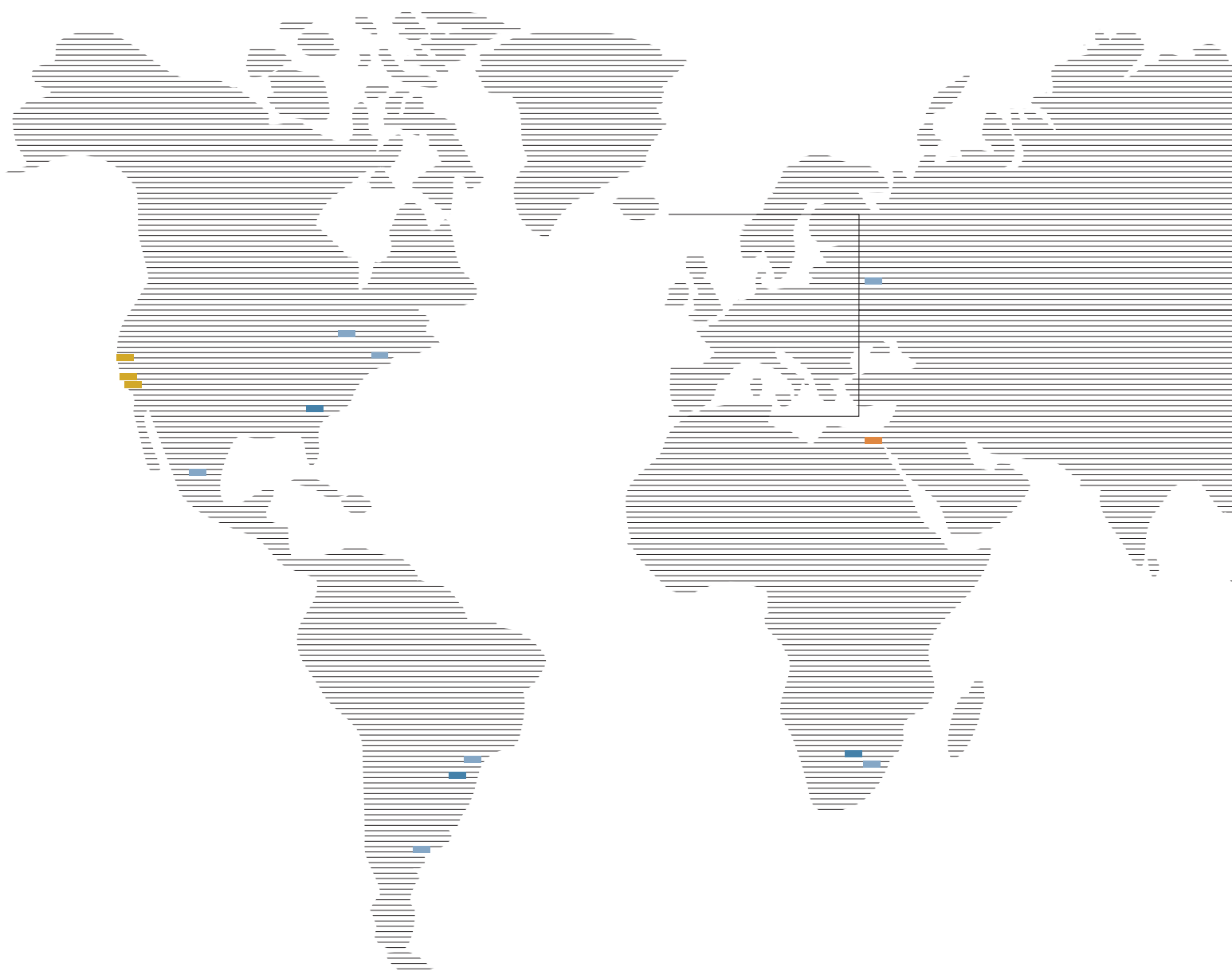
1] angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen 2] angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung 3] bis zum C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten 6] Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro 7] Werte seit 1998 ohne Berechnung des Cashflows an die im Finanzmarkt üblichen Standards angepasst. Künftig weist das Unternehmen neben dem bisher verwendeten, vereinfachten Cashflow-Begriff auch Cashflow-Begriffe findet sich im Glossar auf der Seite 140. 10] Werte verfügbar seit 2000

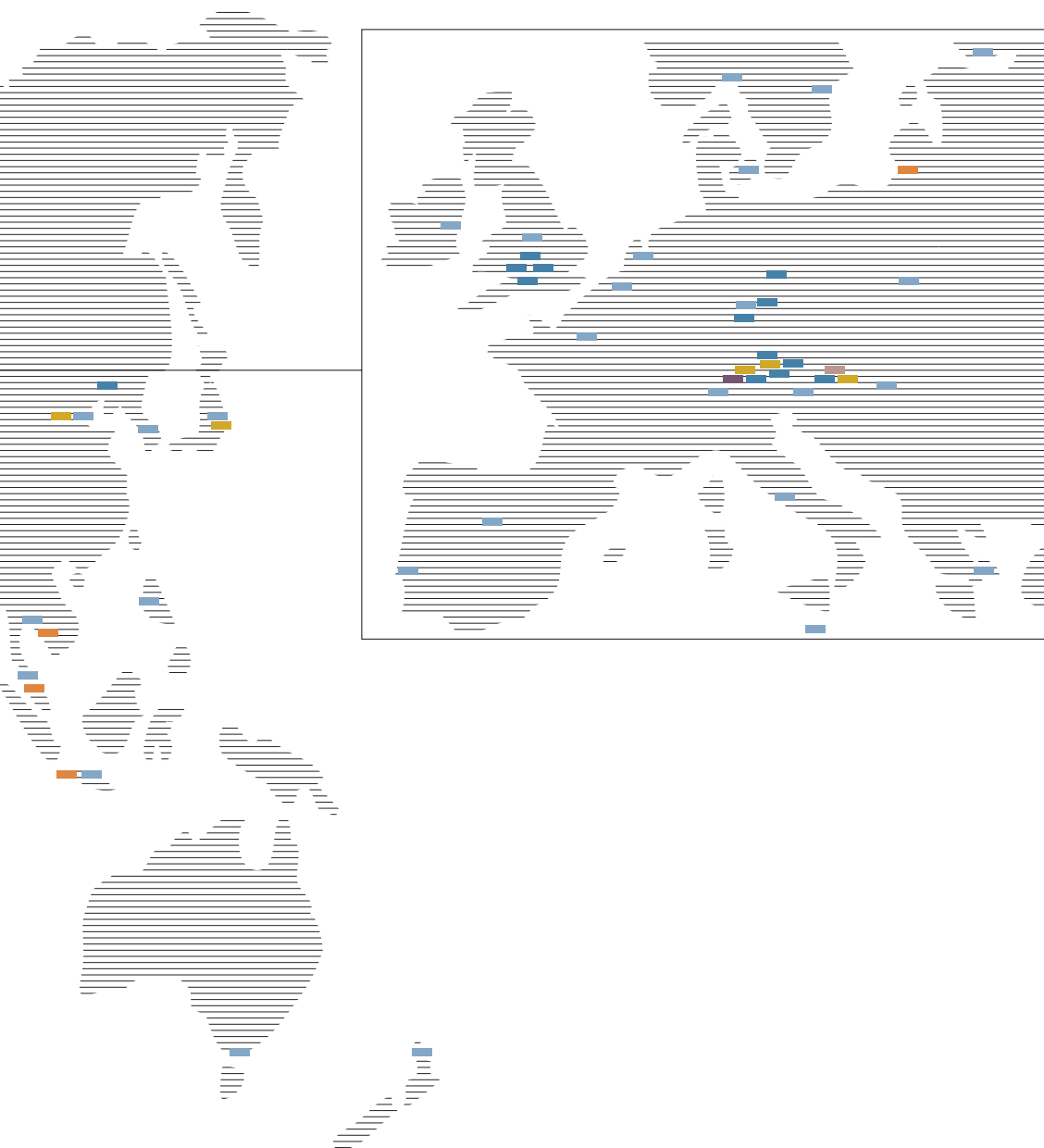
2003 IASs/IFRSs	2002 IASs/IFRSs angepasst ²⁾	2001 IASs/IFRSs	2000 IASs/IFRSs	2000 HGB	1999 HGB	1998 HGB	1997 HGB	1996 HGB
1.104.916	1.057.344	905.657	1.011.874	1.011.874	1.180.429	1.187.115	1.196.096	1.151.364
92.962	92.599	84.713	74.614	74.614	65.168	60.308	54.014	50.465
1.118.940	1.090.258	946.730	1.026.775	1.026.775	1.147.420	1.204.000	1.194.704	1.143.558
89.745	93.010	90.478	74.397	74.397	69.157	60.152	54.933	48.950
1.623.425	1.443.236	1.297.702	1.317.150	970.747	1.010.839	855.250	719.861	665.234
28.647	26.505	25.306	24.958	17.578	16.859	12.564	10.862	8.589
41.525	42.411	38.463	37.226	35.356	34.402	32.280	30.748	26.723
22,7	22,8	25,3	22,8	18,1	16,4	16,0	17,1	–
22,1	22,7	24,0	23,5	–	–	–	–	–
12,3	10,5	16,0	12,0	–	–	–	–	–
3.353	3.505	3.356	2.065	1.578	931	1.232	1.451	965
3.205	3.297	3.242	2.032	1.663	1.111	1.061	1.293	849
7,7	7,8	8,4	5,5	4,7	3,2	3,3	4,2	3,2
1.258	1.277	1.376	823	637	448	537	590	365
39,3	38,7	42,4	40,5	38,3	40,3	50,6	45,6	43,0
1.947	2.020	1.866	1.209	1.026	–2.487 ⁶⁾	462	638	420
36.921	34.667	31.282	30.079	20.056	19.857	18.586	16.735	13.413
24.554	20.844	19.977	19.261	15.819	17.650	12.053	10.506	9.770
16.150	13.871	10.770	9.432	4.896	3.932	6.445	5.240	4.636
26,3	25,0	21,0	19,1	13,6	10,5	21,0	19,2	20,0
45,4	43,1	37,0	35,9	19,1	11,9	28,7	25,3	25,0
9,8	9,4	8,4	8,1	8,0	8,7	10,0	10,0	11,5
22.090	20.028	19.223	17.386	13.457	14.785	9.331	10.288	8.597
23.235	21.612	21.266	22.522	17.522	18.790	14.863	11.713	9.950
61.475	55.511	51.259	49.340	35.875	37.507	30.639	27.241	23.183
1.659	2.333	2.437	2.927	2.879	2.055	1.935	1.257	1.379
4.490	4.374	4.202	3.779	3.198	2.807	2.479	2.518	2.092
4.970	4.553	4.304	3.966	–	–	–	–	–
4.245	4.042	3.516	2.781	2.138	2.155	2.179	2.311	1.958
10,2	9,5	9,1	7,5	6,0	6,3	6,8	7,5	7,3
104.342	101.395	97.275	93.624	93.624	114.952	118.489	117.624	116.112
73.499	69.560	66.711	63.548	62.307	55.710	51.703	50.493	46.122
392	351	350	310	310	269	234	203	152
0,58/0,60	0,52/0,54	0,52/0,54	0,46/0,48	0,46/0,48	0,40/0,42	10,23/10,74	10,23/10,74	7,67/8,18

9. Mai 2000 inkl. Rover Cars und bis zum 30. Juni 2000 inkl. Land Rover 4] ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten 5] bis 1999 einschließlich BMW F650 Montage bei Aprilia S.p.A./ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener 8] bis 1996 Gesamtkostenverfahren 9] Mit dem Jahresabschluss 2005 hat die BMW Group die den operativen Cashflow aus, der dem in der Kapitalflussrechnung aufgeführten Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegegeschäfts entspricht. Eine genaue Definition der unterschiedlichen

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

BMW Group Standorte. Mit 22 Produktionsstätten und 35 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 Innovations- und Technologiezentrum für Leichtbau, Landshut
 BMW Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
 BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
 BMW Group Technology Office, Palo Alto, USA
 BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA
 BMW Group Technology Office, Tokio, Japan
 BMW Group Entwicklungsbüro, Peking, China

Produktion

Werk Berlin
 Werk Dingolfing
 Werk Eisenach
 Werk Goodwood, GB (Unternehmenssitz Rolls-Royce Motor Cars Limited)
 Werk Hams Hall, GB
 Werk Landshut
 Werk Leipzig
 Werk München
 Werk Oxford, GB
 Werk Regensburg (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
China	Österreich
Dänemark	Philippinen
Deutschland	Polen
Finnland	Portugal
Frankreich	Russland
Griechenland	Schweden
Großbritannien	Schweiz
Indonesien	Spanien
Irland	Südafrika
Italien	Südkorea
Japan	Thailand
Kanada	Ungarn
Malaysia	USA
Malta	

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

Glossar

[ACEA]

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

[BMW CleanEnergy]

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

[BMW Nightvision]

Das Nachtsichtgerät BMW Night Vision arbeitet mit Fern-Infrarot-Technik. Es wird ein Bereich, der weit über den Scheinwerferbereich hinausgeht, abgedeckt (bis zu 300 Meter). Erkennt werden dabei vor allem Lebewesen und Gegenstände, die sich durch ihre stärkere Wärmeabstrahlung vom Umfeld unterscheiden und dadurch hell und deutlich auf dem Bildschirm dargestellt werden. BMW Night Vision zeigt insofern keine unnötigen, ablenkenden Details, sondern reduziert sich auf das Wesentliche.

[Cashflow]

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

$$\begin{aligned}
 & \text{Jahresüberschuss/-fehlbetrag} \\
 + & \text{Abschreibungen von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen} \\
 +/ - & \text{Erhöhung/Verminderung der Pensionsrückstellungen} \\
 = & \text{Cashflow}
 \end{aligned}$$

[Cashflow, operativer]

Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts.

[DAX]

Abkürzung für „Deutscher Aktien Index“ – Berechnungsgrundlage sind die gewichteten Kurse der 30 größten (nach Börsenkapitalisierung) deutschen Aktiengesellschaften.

[Derivate]

Finanzprodukte, deren Bewertung sich überwiegend vom Preis, von den Preisschwankungen und Preisexpectationen des zugrunde liegenden Basisinstruments (z. B. Indizes, Aktien oder Anleihen) ableitet.

[DJSI]

Abkürzung für „Dow Jones Sustainability Indexes“. Gemeinsam von Dow Jones und der Schweizer Anlage-Agentur SAM Sustainability Group geschaffene Indexfamilie für Unternehmen, die ihre Strategie am Konzept der Nachhaltigkeit ausgerichtet haben. Die BMW Group ist seit 1999 in den DJSI an führender Stelle vertreten.

[DSC]

Das DSC (Dynamische Stabilitäts Control) kann instabile Fahrzustände wie Unter- bzw. Übersteuern bereits im Ansatz korrigieren. Wird das DSC aktiv und greift in das Bremssystem bzw. Motormanagement ein, kann das Fahrzeug so durch radselektives Bremsen stabilisiert werden. Gefährliche Schleudervorgänge werden bereits im Ansatz unterbunden – innerhalb der physikalischen Grenzen. Darüber hinaus bietet die neueste Generation des DSC eine Reihe zusätzlicher Sicherheits- und Komfortfunktionen, wie zum Beispiel die Anhänger-Stabilisierungskontrolle oder eine Fading-Kompensation bei nachlassender Bremswirkung.

[EBIT]

Abkürzung für „Earnings Before Interest and Taxes“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschafter und Finanzergebnis.

[EBITDA]

Abkürzung für „Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschafter, Finanzergebnis und Abschreibungen.

[Effektivität]

Die Effektivität oder Wirksamkeit eines Sicherungsgeschäfts bezeichnet den Grad, mit dem die einem gesicherten Risiko zurechenbaren Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflows durch das Sicherungsinstrument kompensiert werden.

[Eigenmittelquote]

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

[EMAS]

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

[Fernlichtassistent]

Der Fernlichtassistent entlastet den Fahrer, indem das Fernlicht automatisch ein- und ausgeschaltet wird. Ein Kamerasensor an der Vorderseite des Innenspiegels erkennt Verkehrsteilnehmer im Bereich bis ca. 1.000 Meter. Das System erkennt das Scheinwerferlicht entgegenkommender und das Hecklicht vorausfahrender Verkehrsteilnehmer. Insgesamt wird das Fernlicht öfter und richtig benutzt. Andere Verkehrsteilnehmer werden nicht mehr aus Versehen geblendet.

[Gezeichnetes Kapital]

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

[Gross Margin]

Bruttoergebnis vom Umsatz

[Hochdrehzahlkonzept]

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

[IASs]

Abkürzung für „International Accounting Standards“.

[IFRSs]

Abkürzung für „International Financial Reporting Standards“. Rechnungslegungsnormen, die eine international vergleichbare Bilanzierung und Publizität gewährleisten sollen. Sie werden von einem internationalen Gremium, dem „International Accounting Standards Board“, erstellt. Die IFRSs umfassen auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs).

[Innenfinanzierung]

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Posten, abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

[Latente Steuern]

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

[Materialaufwand]

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

[Nachhaltigkeit]

Vgl. Sustainability

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

[Operativer Cashflow]

Vgl. Cashflow

[Produktionsnetzwerk]

Das BMW Group Produktionsnetzwerk besteht weltweit aus 16 Werken, fünf Montagewerken sowie einer Auftragsfertigung. Die gegenseitige Belieferung mit Systemen und Komponenten sowie die hohe Produktivität, Agilität und Flexibilität zeichnen das Netzwerk aus.

[Rating]

Das Rating ist eine auf den internationalen Kapitalmärkten anerkannte Einstufung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Es wird von unabhängigen Ratingagenturen wie z. B. Standard & Poor's oder Moody's auf Basis einer genauen Unternehmensanalyse publiziert.

[Return on Assets BMW Group]

Ergebnis vor Zinsaufwendungen (Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen, Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen und Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen) und Steuern im Verhältnis zur Bilanzsumme.

[Return on Assets Finanzdienstleistungen]

Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum operativen Vermögen.

[Return on Capital Employed]

Ergebnis vor Finanzergebnis im Verhältnis zum eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital berechnet sich aus dem operativen Vermögen, reduziert um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst die nicht verzinslichen Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

[Risikomanagement]

Integraler Bestandteil sämtlicher Geschäftsprozesse. Durch das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) wird ein Risikomanagementsystem für börsennotierte Aktiengesellschaften in Deutschland vorgeschrieben. Damit sollen frühzeitig Gefahren erkannt werden, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich auswirken und den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Dies betrifft insbesondere risikobehaftete Geschäfte, fehlerhafte Rechnungslegung und Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften. Der Vorstand ist zur Einrichtung eines derartigen Systems verpflichtet, er hat dies zu dokumentieren und einer ständigen Kontrolle durch die interne Revision zu unterziehen.

[Sports Activity Vehicle]

Der BMW X5 ist der erste Vertreter dieser Fahrzeugkategorie. Er definiert ein eigenes Marktsegment durch die Kombination von sportlich-komfortablen Eigenschaften einer typischen BMW Limousine mit weitreichenden Fähigkeiten auch auf unbefestigten Wegen. Mit dem BMW X3 ergänzte die BMW Group im Jahr 2004 das Angebot um ein weiteres Modell.

[Stammaktie]

Aktie mit Stimmrecht (vgl. Vorzugsaktie).

[Supplier Relationship Management]

Das SRM („Supplier Relationship Management“) organisiert die vernetzten Zulieferbeziehungen durch fokussierte Beschaffungsstrategien, optimale Lieferantenqualifizierungs- und -auswahlprozesse, unternehmensweite Standards sowie den effizienten Sourcing- und Beschaffungsprozess entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

[Sustainability]

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

[Umsatzrendite]

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

[VALVETRONIC]

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

[Vorzugsaktie]

Im Vergleich zur Stammaktie mit höherer Dividende, aber nicht mit Stimmrecht ausgestattet.

[Wesentliche verbundene Unternehmen]

Verbundene Unternehmen sind solche, die direkt oder indirekt unter einheitlicher Leitung der BMW AG stehen oder bei denen der BMW AG direkt oder indirekt

- die Mehrheit der Stimmrechte zusteht,
- das Recht zusteht, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen oder abzuberufen, und sie gleichzeitig (direkt oder indirekt) Anteilseigner ist,
- das Recht zusteht, (direkt oder indirekt) einen beherrschenden Einfluss aufgrund eines mit diesem Unternehmen abgeschlossenen Beherrschungsvertrags oder aufgrund einer Satzungsbestimmung auf dieses Unternehmen auszuüben.

[xDrive]

Das Allradsystem xDrive verteilt die Antriebskraft stufenlos und variabel zwischen allen vier Rädern. Das System erkennt schon frühzeitig, wann eine Veränderung der Kraftverteilung notwendig wird, und reagiert in Sekundenbruchteilen. Das steigert die Fahrdynamik, sichert die maximale Traktion und kann das Fahrzeug auch in kritischen Situationen stabil halten.

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

Index

[A]

Absatz 8, 15ff., 21f., 35, 60f.
 Aktie 5, 8f., 38f., 40, 44ff., 53, 59, 66f., 74, 96f., 100f., 110, 120, 131, 133, 140ff.
 Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats 120
 Anlagevermögen 10, 53, 66f., 75f., 82, 90, 92
 Anteilsbesitz 71, 119, 134
 At-Equity bewertete Beteiligungen 75, 95, 122
 Aufsichtsrat 4ff., 56, 119f., 126, 130ff.
 Ausblick 58, 60
 Auszubildende 26f., 89

[B]

Bericht des Aufsichtsrats 4ff.
 Beziehungen zu nahe stehenden Personen 119
 Bilanz 8f., 45ff., 53ff., 58, 64f., 70f., 79ff., 86, 90, 94ff., 101, 103f., 118, 125, 136, 141f.
 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 41, 52, 73, 125
 Bilanzstruktur 48
 BMW CleanEnergy 31, 140

[C]

Cashflow 3, 10, 40f., 43, 45, 57, 76f., 116, 118, 136, 140ff.
 Corporate Governance 5f., 39, 130ff.

[D]

DAX 6, 38, 140
 Dividende 7f., 39f., 45, 47, 66ff., 74, 88, 101, 120, 131f., 136, 143
 Dow Jones Sustainability Indexes 39, 140

[E]

Eigenkapital 40, 44, 47f., 51ff., 65, 68f., 72, 75ff., 80f., 87, 90, 92, 95f., 100f., 107, 117f., 125, 134ff., 141
 Einkauf 32ff., 56
 Ergebnis je Aktie 74, 81, 88
 Ergebnis vor Steuern 2f., 8, 41, 43f., 61, 63, 80f., 121f., 136, 140ff.
 Ergebnisanteil anderer Gesellschafter 88
 Erklärung zum Corporate Governance Kodex 120, 133
 Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen 118
 Ertragsteuern 43, 47, 49, 63ff., 77, 80, 85, 98, 109, 119, 136
 Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen 114

[F]

Finanzanlagen 47, 53, 64, 66f., 71, 76, 86, 90, 92, 95f.
 Finanzdienstleistungen 2, 8f., 14, 23ff., 41ff., 51, 57f., 60f., 64, 66f., 70, 76, 80, 82, 96, 116, 121f., 136, 142
 Finanzergebnis 43f., 63, 77, 84, 105, 110, 121f., 136, 140ff.
 Finanzforderungen 97
 Finanzinstrumente 68f., 76ff., 84, 101, 116ff., 133
 Finanzverbindlichkeiten 46, 49, 65ff., 75, 78, 80, 109f., 113, 116

Flottenverbrauch 30, 57

Flüssige Mittel 46, 53, 64, 66f., 100, 136
 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 100
 Forderungen und sonstige Vermögenswerte 53, 76, 80
 Forschung und Entwicklung 28f., 31, 43, 83, 138f., 143
 Forschungs- und Entwicklungskosten 43, 54, 63, 73, 82f., 94

[G]

Gewinn- und Verlust-Rechnung 9, 43, 54f., 63, 70, 72, 77, 80f., 95, 136

[H]

Händler 24, 33, 35, 47, 52, 58, 70, 73, 76, 96, 121
 Hauptversammlung 5ff., 38, 100f., 120, 132f., 147

[I]

Immaterielle Vermögenswerte 9, 43, 45, 47, 64, 66f., 74, 86, 90, 92, 94
 Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB 120
 Innenfinanzierung 49, 121f., 141
 Investitionen 2f., 9f., 20, 35ff., 43, 45ff., 52, 66ff., 74, 80f., 88, 101, 118, 131, 136

[J]

Jahresüberschuss 3, 8, 42ff., 47, 54, 63, 66f., 76, 83, 96, 121f., 124, 136, 140

[K]

Kapitalflussrechnung 3, 10, 45, 66, 80, 118, 125, 136
 Kennzahlen je Aktie 40
 Konsolidierungsgrundsätze 72, 125
 Konsolidierungskreis 42, 45f., 66f., 71f., 118, 125
 Konzernanlagevermögen 90, 92
 Konzernlagebericht 8ff.
 Kursentwicklung 5, 38, 56

[L]

Latente Steuern 45, 68f., 80f., 85ff., 101, 141
 Leasinggeschäft 23f., 57f., 121
 Lieferanten 33f., 57, 142

[M]

Mandate des Aufsichtsrats 126ff.
 Mandate des Vorstands 129
 Materialaufwand 49f., 141
 Mitarbeiter 3, 7, 19, 21, 26f., 29, 37, 39, 49f., 52, 59, 89, 100ff., 122, 131, 136
 Motorräder 3, 5, 8f., 14, 21f., 26, 31, 41f., 44f., 51f., 60, 121f., 136

[N]

Nachhaltigkeit 39f., 140f., 143
 Rechnungslegungsvorschriften 78f.

[P]

Personalaufwand 26, 88, 136
 Produktion 3, 5, 12, 18ff., 28, 31ff., 47, 52, 57, 61, 73f.,
 77, 82, 94, 113, 129, 136, 138f.
 Produktionsnetzwerk 10, 18, 57, 142
 Produkt- und Marktoffensive 2, 35, 61

[R]

Rating 58, 142
 Rechnungsabgrenzungsposten 53, 80
 Risikomanagement 4, 6, 56, 116, 142
 Rückstellungen 43, 48f., 52f., 58f., 65ff., 72, 77ff.,
 83f., 86, 102, 108f., 114, 121, 136, 142
 Rückstellungen für Pensionen 46f., 52f., 65, 77, 80f.,
 101, 107

[S]

Sachanlagevermögen 74f., 94
 Segmentberichterstattung 81, 121
 Sonstige Angaben zur Gewinn-und-Verlust-
 Rechnung 88
 Sonstige betriebliche Erträge und
 Aufwendungen 43, 54, 63, 83
 Sonstige Verbindlichkeiten 65, 80, 112
 Standorte 138

[U]

Überleitungen 43ff., 49, 61, 94, 121f., 124
 Übrige Rückstellungen 53
 Umsatzerlöse 9, 42ff., 47, 49f., 52, 54, 63, 70, 73, 81
 Umsatzkosten 42f., 63, 70, 73, 82, 94
 Umsatzrendite 41f., 44, 51, 121f., 136, 143
 Umweltschutz 20, 29, 34, 143

[V]

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und
 Leistungen 43, 49, 53, 113
 Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des
 Aufsichtsrats 120
 Vermietete Gegenstände 64, 66f., 75, 86, 90, 92, 95,
 121f.
 Vertrieb 5, 10, 15, 19f., 24, 34ff., 47, 52, 70, 82, 121,
 138
 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten
 42f., 54, 63, 82
 Vorräte 12, 45, 47, 52f., 64, 66f., 73, 77, 99, 100
 Vorstand 4ff., 38f., 56, 100, 119f., 124f., 129ff., 142

[W]

Währungsumrechnung 69, 72f., 101, 118
 Wechselkurse 12, 38, 42, 73, 116
 Wertpapiere 46f., 53, 59, 66f., 69f., 76, 84, 90, 92,
 97f., 116, 118
 Wesentliche verbundene Unternehmen 134f., 143

[Z]

Zulieferer 33f., 57

[Finanzen]

BMW Group Ergebnis vor Steuern 2
 BMW Group Investitionen 2
 BMW Group Umsatz 2
 BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen 9
 BMW Group Investitionen und Cashflow 10
 Ölpreis 12
 Wechselkurse im Vergleich zum Euro 12
 Preisentwicklung der Edelmetalle im Jahr 2005 13
 Stahlpreisentwicklung 13
 Vertragsbestand der BMW Financial Services 23
 Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens
 der BMW Group im Jahr 2005 33
 Veränderung der Flüssigen Mittel 46
 Bilanzstruktur Industriegeschäft 48
 Bilanzstruktur Konzern 48
 BMW Group Wertschöpfung 2005 50

[Produktion und Absatz]

BMW Group Auslieferungen Automobile 2
 BMW Group Auslieferungen Automobile nach
 Regionen und Märkten 15
 BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2005 16
 Auslieferung von BMW Dieselfahrzeugen 17
 BMW Automobile – Anteil der Modellreihen 2005 17
 Automobilproduktion der BMW Group nach
 Werken im Jahr 2005 18
 MINI Automobile – Anteil der Motor- und Modell-
 varianten 2005 18
 BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2005 21
 Auslieferungen von BMW Motorrädern 22
 BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2005 22

[Mitarbeiter]

Fluktuationsquote BMW AG 26
 Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember 27

[Umwelt]

Emissionen VOC (flüchtige organische
 Lösungsmittel) je produzierte Einheit 28
 Prozessabwasser je produzierte Einheit 28
 Emissionen CO₂ je produzierte Einheit 29
 Energieverbrauch je produzierte Einheit 29
 Kraftstoffverbrauch Automobile BMW Group 30

[Aktie]

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich
 zu Börsenindizes 38
 Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots 39

Weitere Informationen	134
BMW AG Anteilsbesitz	134
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	136
BMW Group Standorte	138
Glossar	140
Index	144
Kontakte	146
Finanzkalender	147

Kontakte

Wirtschaftspresse

Telefon +49 89 382-2 33 62
+49 89 382-2 41 18
Telefax +49 89 382-2 44 18
E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 89 382-2 42 72
+49 89 382-2 53 87
Telefax +49 89 382-2 44 18
E-Mail ir@bmwgroup.com

Die BMW Group im Internet

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse www.bmwgroup.com.

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir direkt erreichen.

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com.

Finanzkalender

Zwischenbericht zum 31. März 2006
Hauptversammlung
Zwischenbericht zum 30. Juni 2006
Zwischenbericht zum 30. September 2006

3. Mai 2006
16. Mai 2006
2. August 2006
2. November 2006

Stärken kennen,
Kraft entfalten –
Leistung bringen.



4	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
8	Stärken kennen, Kraft entfalten – Leistung bringen.
10	Welcher Weg führt zum Erfolg?
12	Marken begreifen – und erlebbar machen.
14	Märkte erschließen, die sich erst entwickeln.
16	Antriebskonzepte für die Zukunft entwickeln.
18	Das Bessere suchen, von der Natur lernen.
20	Komplexität beherrschen und flexibel bleiben.
22	Den demografischen Wandel als Chance verstehen – und nutzen.
24	Erfolg und Verantwortung zusammenbringen.
26	Formel 1
28	Start.
32	Technik und Innovation
	Neuheiten
36	Marke BMW
46	Marke MINI
48	Marke Rolls-Royce

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2005 war ein anspruchsvolles Jahr für die BMW Group – und gleichzeitig eines der erfolgreichsten in der Unternehmensgeschichte.

Im Automobilabsatz haben wir im vergangenen Jahr um fast zehn Prozent zugelegt, alle drei Marken haben einen neuen Absatzhöchstwert erreicht. Gleichzeitig waren wir – wie die gesamte Automobilindustrie – im vergangenen Jahr mit massiven Belastungen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen konfrontiert. Durch das Zusammentreffen von Währungseffekten, überdurchschnittlich hohen Rohstoffpreisen und einer hohen Wettbewerbsintensität ergaben sich besondere Herausforderungen für die BMW Group. Diesen Belastungen konnten wir durch unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und durch die deutlichen Absatzsteigerungen



Helmut Panke, Vorsitzender des Vorstands

zum größten Teil entgegenwirken. So haben wir letztlich auch das angestrebte Ziel erreicht, im Geschäftsjahr 2005 ein Ergebnis in etwa auf Höhe des Vorjahres – dem bisher besten Jahr in der Unternehmensgeschichte – zu erwirtschaften. Mit einem Ergebnis vor Steuern von 3.287 Mio. Euro und einem Jahresüberschuss von 2.239 Mio. Euro haben wir zwei der besten Werte in der Geschichte des Unternehmens erreicht und damit auch in einem schwierigen Umfeld die operative Kraft der BMW Group bewiesen.

Im Segment Automobile haben wir im vergangenen Jahr erneut einen Absatzrekord erzielt – zum vierten Mal in Folge. Mit der erfolgreichen Umsetzung der Produktoffensive stieg im Jahr 2005 der Motorradabsatz deutlich an, auch hier sind wir wieder auf Wachstumskurs. Das Finanzdienstleistungsgeschäft wächst weiter kräftig, die Zahl der betreuten Verträge und das Geschäftsvolumen wuchsen auch im Jahr 2005 im zweistelligen Prozentbereich. Beispiele, die den Erfolg der BMW Group belegen. Einen Erfolg, der vor allem ein Verdienst der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieses Unternehmens ist, denen ich im Namen des gesamten Vorstands nochmals ausdrücklich für ihr Engagement danke. Wie in wohl kaum einem anderen Jahr zuvor haben sie sich dafür eingesetzt, dass das anspruchsvolle Jahresziel erreicht wurde. Anerkennung gebührt auch der Handelsorganisation sowie den Geschäftspartnern unseres Unternehmens. Durch ihre Investitionen und ihr unternehmerisches Engagement haben sie entscheidend zum Erfolg der BMW Group beigetragen.

Nicht nur unter den deutschen Automobilherstellern nimmt die BMW Group heute eine Position außerordentlicher wirtschaftlicher Stärke ein. Grundlage dafür ist die unvermindert hohe Nachfrage nach den Fahrzeugen der BMW Group. Dies ist nicht selbstverständlich, und so möchte ich auch unseren Kunden danken, die im Jahr 2005 durch ihr Vertrauen in unsere Produkte den Erfolg der BMW Group ermöglichten. Mit den Kernmodellreihen der Marke BMW, dem BMW 3er, 5er und 7er, wurden wir im Jahr 2005 weltweit

Segmentführer. Neben dem BMW X3 waren im Jahr 2005 auch die BMW 1er und die 6er Reihe erstmals über den gesamten Jahresverlauf auf den Märkten verfügbar. Auch sie haben 2005 positiv zur Entwicklung der Marke BMW beigetragen und damit bestätigt, dass wir beim Ausbau unserer Produktpalette auf die richtigen Segmente gesetzt haben.

Die Marke MINI verzeichnet seit ihrem Start vor nunmehr fünf Jahren ein kontinuierliches Absatzwachstum – eine in der Branche wohl einzigartige Erfolgsstory, ebenso einzigartig wie der MINI selbst.

Auch Rolls-Royce Motor Cars entwickelte sich im vergangenen Geschäftsjahr erfolgreich. Mit 796 verkauften Rolls-Royce Phantom sind wir im absoluten Luxussegment weiter unangefochtener Marktführer. Die bereits angekündigte Erweiterung der Modellpalette wird uns helfen, diese Führung weiter auszubauen.

Wie Sie wissen, haben wir unsere Produktpalette in den vergangenen Jahren konsequent erweitert und decken damit alle für uns derzeit relevanten Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte ab. Die hohe Nachfrage, insbesondere auch nach den neuen Modellreihen, zeigt, dass dieser Weg richtig ist. Denn wir wollen auch in Zukunft weiter wachsen, und wir erschließen uns durch diese Ausweitung des Angebots neue Marktchancen.

Die BMW Group setzt mit allen ihren Marken ausschließlich auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte – in einer Konsequenz, die in der Branche wohl einzigartig ist. Von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Vermarktung: Wir konzentrieren uns stets auf unsere Stärken und damit auf die Umsetzung des Premiumanspruchs, den wir mit jedem unserer Fahrzeuge vermitteln. Wir machen keine Kompromisse. Und wir begeben uns nicht auf Gebiete, auf denen wir nicht etwas besser können als andere. Diese Konsequenz hat den Erfolg der BMW Group in den vergangenen Jahren ermöglicht. Und sie wird das Unternehmen

auch in den kommenden Jahren zum Erfolg führen. Dafür haben wir im zurückliegenden Jahr entscheidende Weichen gestellt.

Ob es um die Expansion in neue, viel versprechende Märkte geht oder um das Wachstum in bestehenden Märkten. Mit den bereits verfügbaren Produkten oder mit neuen Modellen, die neue Kunden ansprechen. Jeder Schritt der BMW Group – sei es auf der Markt- oder auf der Produktseite – wird in dem Bewusstsein der eigenen Stärken gemacht. Dabei verfolgen wir stets einen langfristig angelegten Kurs.

Denn gerade diese langfristige Orientierung ist es, die unser Unternehmen stark und widerstandsfähig macht. Natürlich beeinflussen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch unser Geschäft und treffen nicht nur unsere Wettbewerber. Aber wir können durch ein hohes Maß an Flexibilität im Unternehmen – denken Sie beispielsweise an unsere zahlreichen Arbeitszeitmodelle – relativ schnell auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren. So vermeiden wir abrupte und damit teure Korrekturmanöver und bieten unseren Mitarbeitern zudem ein hohes Maß an Beschäftigungssicherheit.

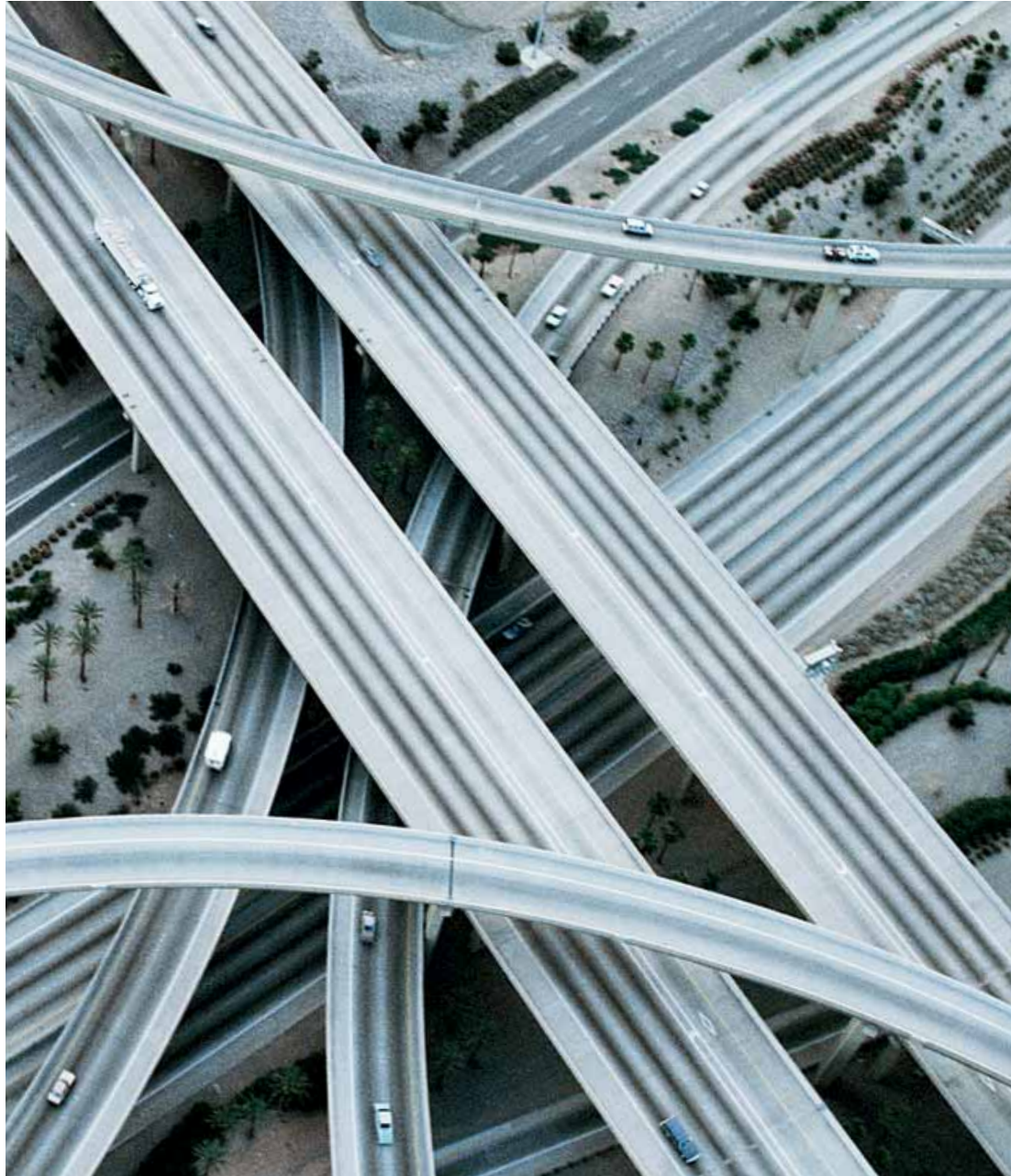
Gerade weil wir die besonderen Herausforderungen des Jahres 2005 erfolgreich bewältigen konnten, bin ich umso zuversichtlicher, dass die BMW Group auch für die folgenden Jahre gut vorbereitet ist. Wir kennen unsere Stärken. Wir tun, was wir am besten können. Und wir wollen weiteren Erfolg. Gibt es bessere Voraussetzungen für ein Unternehmen? Ich gehe daher fest davon aus, dass wir auch im Jahr 2006 die Erfolgsgeschichte der BMW Group fortschreiben werden.



Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands

Ein eigener Weg, wie ihn die BMW Group geht, verlangt viel Kraft, Konsequenz und Kontinuität. Doch wer ihn kompromisslos verfolgt, bewahrt sich die Freiheit, Richtung und Geschwindigkeit des eigenen Wachstums auch in Zukunft noch selbst zu bestimmen. Das gilt gerade in der Automobilindustrie mit ihren langfristig angelegten Produktzyklen, ausgeklügelten Prozess- und Produktionsstrukturen und einzigartigen Marken, die das Ergebnis konsequenter Markenführung sind. Kurzfristig zu agieren hieße hier, langfristig alles zu verspielen. Wer hingegen seinem Weg konsequent treu bleibt, kann Ziele erreichen, die anderen verschlossen bleiben.

**Welcher
Weg führt
zum Erfolg?**



Welcher Weg führt zum Erfolg?

Ökonomisch gesehen war 2005 ein anspruchsvolles Jahr für die Automobilindustrie. Einem ungebremst dynamischen Wachstum auf den asiatischen Märkten standen steigende Rohstoffkosten, der verschärfte Wettbewerb auf etablierten Märkten sowie ein im Vergleich zum Euro immer noch schwacher US-Dollar gegenüber.

Wenn man sich in einer solchen Zeit fragt, welcher Weg zum Erfolg führt, dann gibt es für die BMW Group nur eine Antwort: der eigene. Ihn zu beschreiten setzt allerdings voraus, dass man weiß, was man am besten kann – und was nicht. Herausfindet, was in einem steckt. Sich auf die eigenen Stärken konzentriert und aus ihnen heraus Vision, Strategie und operative Umsetzung ableitet. Im Falle der BMW Group folgt dieser eigene Weg einer ganz einfachen Formel: Premium. Dieser Anspruch findet sich heute in nahezu allen Strukturen, Prozessen und Produkten des Unternehmens wieder. Als einziger Mehrmarken-Automobilhersteller ist die BMW Group nicht in den Volumensegmenten des Automobilmarkts vertreten. Denn Premiumanspruch und Massengeschäft passen nicht zusammen. So bietet die BMW Group ihren Kunden ausschließlich authentische Premiumprodukte, die sich durch Emotionalität, kompromissloses Engineering, innovative Technik und höchste Qualität auszeichnen.

Auf diese Weise definiert ein eigener Weg nicht nur, was man tut und wie man es tut, sondern mitunter auch, was man nicht tut. Denn wer nie „Nein“ sagen kann, wird auf Dauer immer „Ja“ sagen müssen. Wer sich hingegen auf seine eigenen Stärken konzentriert und die Herausforderungen des Marktes antizipiert, kann für sich maßgeschneiderte Lösungen finden. Das ist ein entscheidender Unterschied. Es ist der Unterschied zwischen „getrieben werden“ und „selbst gestalten“, zwischen Nachahmen und Vorreiterschaft, zwischen schnellen Resultaten durch kurzatmiges Agieren und jenem dauerhaften Erfolg, der sich aus eigener Kraft ergibt.

Der BMW Group ist es auf diese Weise gelungen, ihr Geschäft in den etablierten Märkten auszubauen und gleichzeitig systematisch neue Wachstumsfelder zu erschließen. Im Boommarkt China beispielsweise, wo heute bereits mehr Langversionen der BMW 7er Baureihe verkauft werden als irgendwo sonst auf der Welt, hat das Unternehmen im Jahr 2004 eine eigene Fertigung eröffnet. Im indischen Chennai wird es 2006/2007 so weit sein: Mit einer eigenen Vertriebsgesellschaft und einem Montagewerk ist die BMW Group dann auf dem Subkontinent präsent.

Auch ein eigener Weg gewährt indes keine Immunität gegen Konjunkturunbrüche und Währungsrisiken, Marktverschiebungen und Misserfolge. Gerade das vergangene Jahr war gekennzeichnet durch schwierige Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie. Häufig jedoch zeigt sich in solch schwierigen Zeiten, ob ein Unternehmen auf dem richtigen Weg ist. So hat die BMW Group im Jahr 2005 rund zehn Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr und ihr Rekordergebnis von 2004 annähernd wieder erreicht.

Damit sich der Wachstumskurs des Unternehmens weiterhin fortsetzt, arbeiten Entwickler und Designer mit Hochdruck an der Weiterentwicklung der Produktpalette. Parallel wird die internationale Expansion vorangetrieben – ein Prozess, der kurzfristig viel Kraft erfordert, langfristig aber neue Absatzdimensionen eröffnet. Gleichzeitig gilt es, sich auf globale Herausforderungen wie den demografischen Wandel und den Übergang zum Wasserstoffzeitalter einzustellen.

Die BMW Group tut all das auf ihre eigene, konsequente Art und Weise. Dass sie dabei manches ganz anders macht als andere, provoziert zwangsläufig Fragen. Einige von ihnen greifen wir auf den folgenden Seiten auf.

Marken begreifen – und erlebbar machen.

Wer über Marken spricht, landet schnell in der Theorie. Als „profilierter Wahrnehmung im Bewusstsein von Kunden“ sind Marken per Definition unsichtbar, unfassbar und daher für viele unbegreiflich. Gleichzeitig aber sind profilierte Marken heute als Leuchttürme im unüberschaubaren Meer der Produkte wertvoller denn je. Marken stiften Orientierung. Sie transportieren den emotionalen Mehrwert, der neben der Produktsubstanz ganz entscheidend für eine Kaufentscheidung ist. Starke Marken haben deshalb die loyalen Kunden, erzielen höhere Preise und sind dynamische Treiber eines profitablen Wachstums. So auch die Marken der BMW Group: BMW, MINI und Rolls-Royce gehören heute zu den wertvollsten Premiummarken weltweit.

Das Schwierige ist nur: Starke Marken lassen sich nicht einfach auf dem Reißbrett entwerfen. Sie entstehen vielmehr in der Praxis, indem sie über lange Zeit konsequent entwickelt und vor allem von den Mitarbeitern verstanden und wirklich gelebt werden. Die BMW Group hat deshalb vor drei Jahren im Zentrum Münchens eine „Brand Academy“ für ihre Mitarbeiter und ihre Geschäftspartner eröffnet, in der die Welt ihrer drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce auf sehr konkrete Weise Gestalt annimmt. In der Markenakademie – einer in der Automobilindustrie wohl einzigartigen Institution – lassen sich beispielsweise die Dynamik der Marke BMW hautnah fühlen und der emotionale, kosmopolitische Chic der Marke MINI spüren. Jene beeindruckende Präsenz, für die die Marke Rolls-Royce steht, erleben Teilnehmer der Brand Academy tatsächlich mit allen fünf Sinnen. Auf diese Weise werden aus abstrakten Markenwerten einprägsame Markenpersönlichkeiten und aus Mitarbeitern überzeugende Markenmultiplikatoren. 7.500 von ihnen – zumeist Führungskräfte, aber auch externe Dienstleister und Partner der BMW Group – haben die Brand Academy bis heute durchlaufen und die erlebten Markenwerte mit zurück in ihre jeweilige Arbeitswelt genommen.

Ein solcher Multiplikatoreffekt ist für die Durchsetzungskraft einer Premiummarke nicht zu überschätzen. Denn das Markenverständnis der Mitarbeiter ist mitentscheidend für die Wahrnehmung einer Marke in der Öffentlichkeit. Wie überzeugend ist sie? Hält sie auch wirklich, was sie behauptet? Wird sie ihrem Premiumanspruch tatsächlich gerecht? Ein Bereich, der dabei von Kunden besonders sensibel beobachtet wird, ist die Servicequalität. Ebenfalls in München hat die BMW Group daher im Jahr 2004 ein 20.000 Quadratmeter großes Trainingszentrum aufgebaut, das sich als „Muster-Servicebetrieb“ der Servicequalität der weltweiten Handelsorganisationen der BMW Group widmet. An 70 Trainingsplätzen werden hier Technik und Technologien von Fahrzeugen der BMW Group vermittelt. Bis zu 450 Teilnehmer können sich in der „Vertriebs- und After-Sales-Trainingsakademie der BMW Group“ Tag für Tag weiterbilden; insgesamt haben das im ersten vollen Betriebsjahr bereits 25.000 Teilnehmer aus 80 Ländern getan. Die Akademie im Münchner Norden fungiert dabei als Flaggschiff für insgesamt 53 Trainingszentren der BMW Group weltweit.

Das Ziel: Wo auch immer Kunden der BMW Group Betreuung benötigen, soll ihnen der gleiche hochqualifizierte Premiumservice angeboten werden. Wenn man sich also fragt, welchen Klang eine Premiummarke hat, dann liegt ein Teil der Antwort nicht nur im BMW typischen Motorengeräusch, sondern auch in der geräuschlosen Effizienz eines reibungslosen, perfekt funktionierenden Service.



--- oben: Schulungssituation in der Vertriebs- und After-Sales-Trainingsakademie der BMW Group.
--- unten: Markenerlebnis in der Brand Academy.



Stärken kennen,
Kraft entfalten –
Leistung bringen.

14

--- Mit dem Eintritt in den indischen Markt erschließt sich die BMW Group weiteres Wachstumspotenzial.



Märkte erschließen, die sich erst entwickeln.

Die Anfänge sind auf den ersten Blick bescheiden. 227 Automobile der Marke BMW wurden in Indien im Jahr 2005 insgesamt ausgeliefert. Weniger als 0,2 Prozent der Inder verfügen über ein Jahreseinkommen von 19.000 Euro oder mehr; entsprechend gering ist der Anteil, der sich überhaupt ein Premiumautomobil leisten könnte. Dennoch baut die BMW Group derzeit in Chennai, dem ehemaligen Madras, ein Montagewerk, in dem ab 2007 BMW Automobile der 3er und 5er Reihe für den lokalen Markt montiert werden. Im Großraum Delhi hat das Unternehmen zudem eine eigene Vertriebsgesellschaft gegründet, die zu Jahresbeginn 2007 ihre operative Geschäftstätigkeit aufnehmen wird. Das Händlernetz soll auf alle wichtigen Ballungszentren des Landes ausgedehnt werden. Die Anfangsinvestitionen in Vertriebsgesellschaft und Montagewerk belaufen sich auf rund 20 Millionen Euro.

Sinn macht das Engagement der BMW Group auf dem Subkontinent, wenn man es als Teil einer globalen Wachstumsstrategie begreift. Die BMW Group verfolgt das Ziel, in jedem relevanten Markt der erfolgreichste Anbieter von Premiumautomobilen zu sein. Dabei werden aufstrebende Märkte zunächst durch Importeure bedient; sobald eine gewisse Größenordnung erreicht ist, wird die Präsenz durch eine Vertriebsgesellschaft oder ein Montagewerk intensiviert. In Indien ist dieser Punkt jetzt erreicht. Der Staat hat die Investitionsbedingungen verbessert und das Straßennetz ausgebaut, zudem ist in den vergangenen Jahren eine neue, rasch wachsende Mittelschicht entstanden. Entsprechend überproportional entwickelt sich auch die Nachfrage im Segment der Premiumautomobile; Experten gehen davon aus, dass sie sich in den nächsten Jahren vervielfachen wird.

Und so ist es auch nur konsequent, mit dem Werk Chennai in diesem erwachenden Markt eine entsprechende Infrastruktur zu etablieren. Ausgelegt ist es zunächst für eine Jahresproduktion von 1.700 Fahrzeugen – eine Größenordnung, die sich je nach Absatzentwicklung flexibel erweitern lässt. Häufig nämlich wird das Potenzial eines Marktes durch eine Produktion vor Ort stimuliert. Auf dem nordamerikanischen Markt beispielsweise hat sich der Absatz seit der Entscheidung der BMW Group, in Spartanburg, South Carolina, ein eigenes Werk zu bauen, mehr als verfünffacht; von 53.343 Automobilen im Jahr 1991 ist er auf mittlerweile mehr als 300.000 Fahrzeuge im Jahr 2005 gestiegen.

Insgesamt erwartet die BMW Group in Asien ein dynamisches Absatzwachstum. So betreibt sie unter anderem bereits ein Vertriebs- und Produktions-Joint-Venture in China, Montagewerke in Thailand, Malaysia und Indonesien, ein Rechen- und Teilevertriebszentrum in Malaysia sowie ein neu eröffnetes Designzentrum in Singapur. Mit ihrem Engagement in Indien ist sie jetzt an allen strategischen Knotenpunkten auf dem Kontinent präsent. Von etwas mehr als 111.000 Fahrzeugen im Jahr 2005 soll der Absatz in Asien binnen drei Jahren auf 150.000 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce steigen. Das sind, wie immer, ehrgeizige Ziele. Aber die Anfänge sind äußerst viel versprechend.

Antriebskonzepte für die Zukunft entwickeln.

Wann immer heute vom Klimawandel, vom Emissionsschutz und von endlichen Ressourcen gesprochen wird, ist auch die Rede von Verzicht, von Kompromissen und dem Zwang zum Weniger. Die Entwickler der BMW Group arbeiten an Antriebstechnologien, die sparsam im Verbrauch, arm an Emissionen und auf diese Weise absolut zukunftsweisend sind. Das Erstaunliche: Gleichzeitig bietet jede neue Fahrzeuggeneration höhere Fahrleistung und mehr Dynamik. Denn das Konzept, das die Entwickler der BMW Group bewegt, heißt „EfficientDynamics“ und vereint Freude am Fahren mit effizienterer Energienutzung.

Bereits heute kommt in allen neuen BMW Benzinmotoren, mit Ausnahme der M-Motoren und Spezialmotoren, VALVETRONIC zum Einsatz. VALVETRONIC regelt die Öffnungsdauer, die Steuerzeit und die Öffnungshöhe der Ventile und damit den Durchsatz abhängig von der Gaspedalstellung. Die Ventile arbeiten so immer bedarfsgerecht. Dadurch steigt die Effizienz der Ottomotoren deutlich. Intelligente Leichtbaukonzepte, wie sie beispielsweise im aktuellen BMW 5er und 6er verwirklicht wurden, machen Fahrzeuge deutlich leichter und senken damit ihren Energieverbrauch.

All das sind vermeintlich kleine Optimierungen, die zusammengekommen in der gesamten Fahrzeugflotte aber für eine beachtliche Effizienzsteigerung stehen: Seit 1990 hat die BMW Group ihren Flottenverbrauch um nahezu 30 Prozent gesenkt. In Zukunft dürften neuartige Antriebskonzepte für weitere Reduzierungen sorgen. Die neu entwickelte „High Precision Injection“, die BMW Version einer Benzin-Direkteinspritzung mit strahlgeführter magerer Verbrennung, ist geeignet, den Kraftstoffverbrauch in Zukunft um weitere fünf bis fünfzehn Prozent zu senken. Das Konzeptfahrzeug BMW Concept X3 EfficientDynamics beispielsweise vereint die zurzeit fortschrittlichste Kombination eines hocheffizienten Verbrennungsmotors mit der Kraft eines leistungsstarken Elektromotors. Clou des Concept X3 EfficientDynamics Hybridkonzepts sind seine in den Seitenschwellern verborgenen „Super Caps“, in denen sich elektrische Energie sehr schnell speichern und abrufen lässt, wann immer es die Fahrdynamik erfordert.

Langfristig verfolgt die BMW Group indes das Ziel, fossile Kraftstoffe durch regenerativ erzeugten Wasserstoff zu ersetzen. Wie leistungsfähig dieser umweltfreundliche Treibstoff ist, hat das Unternehmen eindrucksvoll mit seinem Forschungsfahrzeug BMW H2R bereits im Jahr 2004 unter Beweis gestellt: Der Prototyp mit einem Zwölfzylinder-Verbrennungsmotor auf Wasserstoffbasis erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 300 km/h und hält neun internationale Rekorde für wasserstoffgetriebene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die ersten BMW 7er mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor durchlaufen derzeit den Serienentwicklungsprozess und werden ihre Alltagstauglichkeit bei Kunden unter Beweis stellen. Dann werden auf den Straßen die ersten BMW Automobile unterwegs sein, deren Kraftstoff bei seiner Verbrennung praktisch nur noch Wasserdampf hinterlässt. Auf diese Weise lässt sich Freude am Fahren auch in Zukunft ebenso kompromisslos erleben wie heute.

--- Rekordfahrzeug im Windkanal: Erprobung des wasserstoffgetriebenen Prototypen BMW H2R.



Das Bessere suchen, von der Natur lernen.

Manchmal bedeutet Vorreiterschaft, ganz weit zurückzugehen. Ideen aufzunehmen, die mit dem eigenen Geschäft scheinbar nichts zu tun haben. Prinzipien umzusetzen, die revolutionär wirken, aber evolutionär über Hunderttausende von Jahren optimiert wurden.

Die Ingenieure der BMW Group tun dies, indem sie sich unter anderem von Vogelfedern, den Strömungsprinzipien von Flüssen, Elefantenschädeln oder dem Körperbau eines Pferdes inspirieren lassen. Denn Automobilentwickler stehen bei ihrer Arbeit häufig vor genau denselben Problemen, die auch die Natur bewältigen muss. Genauer gesagt: die diese auf geniale Weise bereits bewältigt hat. Eine zentrale Herausforderung besteht beispielsweise darin, mobile Organismen mit einer Vielzahl von Fähigkeiten und Eigenschaften auszustatten, ohne sie deshalb übermäßig zu belasten. Denn mehr Masse bedeutet immer höheren Energieverbrauch und geringere Mobilität – auf der Straße genauso wie in der Natur. Und weil das so ist, hat die Evolution die Kunst des „intelligenten Leichtbaus“ im Laufe der Jahrmillionen immer weiter perfektioniert. Vogelfedern beispielsweise sind wahre Muster an Robustheit, Flexibilität und Leichtigkeit – und damit ideale Vorbilder für die Funktionsprofile von Hinterachsen, die ebenfalls eine hohe Belastung aushalten müssen, ohne deshalb zu viel Gewicht auf die Straße zu bringen. Auch die Schädel von Elefanten, die Lasten von mehreren hundert Kilogramm spielend verschieben können, sind erstaunlich filigran konstruiert und gleichzeitig nur ein paar Kilogramm schwer. Pferde wiederum verfügen dank einer ausgeklügelten Knochenstruktur über ein äußerst günstiges Verhältnis ihrer „tragenden Teile“ zum Gesamtgewicht (ein Umstand, der die Ingenieure unter anderem bei der Konstruktion des Armaturenbretts für den neuen BMW 3er inspiriert hat).

Vorbilder wie diese lassen sich in der Natur unzählbar viele finden. Dabei erreichen Pflanzen und Tiere mit weitaus geringerem Materialeinsatz häufig höhere Wirkungsgrade als selbst die ausgefeiltesten technischen Innovationen. Das mag überraschend klingen, wird aber verständlich angesichts der Tatsache, dass natürliche Konstruktionsprinzipien mitunter Millionen von Jahren der Erprobung und kontinuierlichen Verbesserung hinter sich haben. Sich von dem „Forschungslabor“ draußen vor der Tür inspirieren zu lassen, heißt daher nichts anderes, als einen beachtlichen technologischen Vorsprung zu gewinnen. Der Fachbegriff dafür lautet Bionik, ist ein Kunstwort aus Biologie und Technik und für die Entwickler der BMW Group ein etablierter Teil ihres Alltags. Die extrem belastbare Aluminiumfelgenstruktur des Motorrads BMW K 1200 S beispielsweise ist dem Aufbau von Säugertierknochen nachempfunden. Die „Air Intake Pipe“, über die der Dieselmotor Verbrennungsluft ansaugt, wurde analog der Strömungslinien von Flüssen optimiert. Und bei den BMW Limousinen der aktuellen BMW 3er und 5er Reihe ist es den Ingenieuren auch dank bionischer Prinzipien gelungen, das Gesamtgewicht trotz deutlich erhöhter Komfort- und Sicherheitsausstattung konstant zu halten beziehungsweise sogar zu senken. Weniger Gewicht bedeutet aber auch geringeren Treibstoffverbrauch und damit einen verminderten Ausstoß an Schadstoffen. Auf diese Weise haben die Konstrukteure der Natur nicht nur ein Erfolgsprinzip entlehnt, sondern ihr gleich auch etwas zurückgeben können.

--- Astgabeln und Säugetierknochen als Vorbild – bei der Motorradfelge, die seit Januar 2005 bei der K 1200 S im Serieneinsatz ist, wurden gezielt die Bereiche verstärkt, die besonderen Belastungen ausgesetzt sind.



Stärken kennen,
Kraft entfalten –
Leistung bringen.

20

--- Ein Modell, ein Anlauf, vier Standorte (von oben links im Uhrzeigersinn Leipzig, Regensburg, München und Rosslyn):
Mit dem Produktionsstart der neuen BMW 3er Limousine setzte die BMW Group Maßstäbe.



Komplexität beherrschen und flexibel bleiben.

Für Automobilhersteller ist der Produktionsanlauf eines neuen Modells jedes Mal eine enorme Herausforderung. Diese Herausforderung ist besonders groß, wenn das neue Modell nicht nur in einem, sondern gleich in vier Werken vom Band laufen soll – überall in derselben kompromisslosen Qualität. Und doch ist genau dieses Kunststück beim Start der neuen BMW 3er Limousine geglückt.

Der Produktionsanlauf des neuen BMW 3er startete im Dezember 2004 im BMW Werk München, dicht gefolgt von den BMW Werken Regensburg, Leipzig und Rosslyn (Südafrika). Als fünftes kam später noch das Werk im chinesischen Shenyang hinzu. Für die „atmenden Strukturen“ des weltweiten Produktionsnetzwerkes der BMW Group war dies ein außerordentlich tiefer, vorbereitungsintensiver Atemzug. Bereits drei Jahre vor Produktionsbeginn waren Mitarbeiter des Werks Rosslyn nach München gekommen, um sich gemeinsam auf den Anlauf des BMW 3er vorzubereiten. Entwickler und Produktionsspezialisten der BMW Group hatten unter der Leitung des BMW Werks München Lösungen erarbeitet, um das neue Modell trotz seiner Komplexität möglichst effizient in höchster Qualität an verschiedenen Standorten zu produzieren. So verfügen heute sämtliche Modellvarianten über einen gleichartigen Vorderbau, während es beim Vorgänger noch drei, in der vorletzten Generation sogar noch 30 verschiedene gewesen waren. Große Karosserieteile wie Türen, Klappen oder Dach werden von zentralen Presswerken zu den einzelnen Werken transportiert. Die Produktion der einzelnen Fahrzeuge erfolgt dann auf einem möglichst „variantenneutralen Hauptband“, an dem sämtliche Modelle individuell nach Auftragsstand flexibel gebaut werden. Integrationsmodule wie zum Beispiel Cockpit oder Frontend werden vorher separat montiert und Just-in-sequence angeliefert, was die Anzahl der Arbeitsfolgen und die Variantenzahl am Hauptband weiter reduziert. Um sicherzustellen, dass die entsprechenden Bauteile jederzeit an Ort und Stelle bereitstehen, mussten Konstrukteure, Einkäufer und Versorgungsplaner ein Logistikkonzept mit deutlich erhöhtem Just-in-sequence- und Just-in-time-Anteil konzipieren – keine leichte Aufgabe angesichts einer Produktionskette, die den halben Globus umspannt.

Im Produktionsnetzwerk der BMW Group unterstützen sich die Werke des Konzerns je nach Marktlage und Modelllaufzeit, was dem Unternehmen erlaubt, außergewöhnlich schnell auf Konjunktur, Kundenwünsche und Nachfrage zu reagieren. In den Werken selbst sorgen varianten- und stückzahlflexible Produktionsanlagen, höchst anpassungsfähige Strukturen und Arbeitszeiten für größtmögliche Gestaltungsfreiheit. Flexibilität hat aber auch in den Prozessen und Strukturen eine sehr hohe Priorität. Mit der neuen, von BMW entwickelten „Mobilen Standard Fertigungszelle“ (Mobi-Cell) lassen sich ganze Roboterzellen flexibel und nahezu überall im Produktionsnetzwerk einsetzen – und nicht nur statisch an einem Standort. Die Mobi-Cell fungiert dabei als eine Art universelles Erweiterungsmodul für Produktionsanlagen und versetzt den Karosseriebau in die Lage, innerhalb kürzester Zeit die Produktionsstrukturen entsprechend den Markterfordernissen anzupassen. Mit anderen Worten: Sie gibt dem Unternehmen ein zusätzliches Quäntchen Luft, wann und wo immer es Atem holen will.

Den demografischen Wandel als Chance verstehen – und nutzen.

In den Industrienationen vollzieht sich derzeit ein gewaltiger Umbruch. Seit Jahren unterschreitet die Zahl der Neugeborenen jene der Sterbefälle, während die statistische Lebenserwartung der Menschen immer weiter ansteigt. Die klassische Bevölkerungspyramide steht in den meisten Industrieländern längst Kopf.

Klar ist: Auch die Belegschaft der BMW Group des Jahres 2020 wird im Durchschnitt deutlich älter sein als die heutige. Aufgrund verkürzter Studiendauer und eines voraussichtlich steigenden gesetzlichen Renteneintrittsalters werden die Mitarbeiter bis zu zehn Jahre länger arbeiten als heute. Klar ist auch: Ältere Arbeitnehmer sind tendenziell krankheitsanfälliger und oftmals körperlich weniger leistungsfähig als jüngere. Gleichzeitig sind sie jedoch erfahrener, verantwortungsbewusster, urteilskräftiger und als Träger organisatorischen Wissens unverzichtbar.

In einer alternden Gesellschaft werden vor allem jene Unternehmen einen Vorsprung erzielen, die einerseits die Leistungsfähigkeit ihrer Belegschaft stärken und andererseits deren Erfahrungswissen konsequent nutzbar machen. Die BMW Group setzt dies mit einem ganzheitlichen Projektansatz um, der unter dem Titel „Heute für morgen“ die Entwicklungen des demografischen Wandels antizipiert. So werden Mitarbeiter mit Beratungs- und Informationsangeboten für die Themen Alters- und Gesundheitsvorsorge sensibilisiert; bei der privaten Finanzplanung werden ihnen attraktive Altersvorsorgeprodukte angeboten. Gesundheitstrainings, Fitnessangebote sowie umfangreiche Präventionsprogramme helfen allen Mitarbeitern, ihre Gesundheit und persönliche Leistungskraft zu erhalten. Arbeitsplätze werden so gestaltet, dass sie sich dem Körper und seinen Bewegungsabläufen anpassen, anstatt ihn übermäßig zu fordern. Allein im Werk München wurden beim Anlauf des neuen BMW 3er mehr als 25 Millionen Euro in die Gestaltung ergonomisch optimierter Arbeitsplätze investiert.

Bei Bedarf werden auch gezielt ältere Mitarbeiter rekrutiert. Im BMW Werk Leipzig beispielsweise – dem jüngsten im weltweiten BMW Group Produktionsnetzwerk – zählte der älteste Neueinsteiger zum Zeitpunkt seiner Einstellung bereits 59 Jahre. Angestrebt wird ein gesunder Mix aus Jungen und Erfahrenen, Männern und Frauen, die ihre ganz spezifischen Fähigkeiten für sich und für das Unternehmen optimal einsetzen können. Um diese Fähigkeiten zu fördern, investiert das Unternehmen Jahr für Jahr rund 200 Millionen Euro in Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen – ein Bildungsetat, der dem Budget einer mittleren Universität entspricht. Und tatsächlich geht es genau wie an einer Universität darum, Menschen für neue Aufgaben in neuen Wissensgebieten fit zu machen. Welche Kompetenzen dabei in Zukunft besonders gefragt sein werden und wo welche Mitarbeiter benötigt werden, prognostiziert die „Qualitative Personalplanung“ der BMW Group. Sie sorgt dafür, dass die Mitarbeiter vorausschauend entwickelt und gefördert werden.

All das nützt schon heute den Mitarbeitern wie dem Unternehmen; im Wettbewerb der Zukunft wird es mit erfolgsentscheidend sein. Dann auf den demografischen Wandel reagieren zu wollen, wäre viel zu spät. Ihn hingegen heute zu antizipieren, heißt nichts anderes, als eine vermeintliche Schwäche in eine Stärke zu verwandeln.

--- Höhenvariable Türenmontage im BMW Werk München: Allein beim Anlauf des neuen BMW 3er wurden mehr als 25 Mio. Euro in die Gestaltung ergonomischer Arbeitsplätze investiert.



Stärken kennen,
Kraft entfalten –
Leistung bringen.

24

--- Energieeffizienz im BMW Werk Leipzig: Die Abluft der Lackieranlagen wird durch 20 Wärmeräder geleitet. Mit der so rückgewonnenen Wärme werden die Hallen beheizt, der Energiebedarf der Lackiererei sinkt dadurch um rund 19.000 Megawatt pro Jahr.



Erfolg und Verantwortung zusammenbringen.

Erfolgreich sein. Der Anspruch, stets etwas mehr zu leisten. Die Tradition, mit eigenen Lösungen Maßstäbe zu setzen: Für die BMW Group gilt all das auch in puncto Nachhaltigkeit.

Seit Einrichtung der Konzernfunktion Umweltschutz im Jahr 1973 (der weltweit ersten in der Automobilindustrie) verfolgt die BMW Group dabei einen ebenso konsequenten wie ganzheitlichen Ansatz. Nachhaltigkeitsmanagement heißt für das Unternehmen, Ressourcen effizient zu nutzen und einzusetzen, Risiken zu erkennen und Chancen wahrzunehmen sowie gesellschaftlich verantwortlich zu handeln und damit Reputation aufzubauen. In Südafrika beispielsweise, wo das HIV-Virus besonders verbreitet ist, unterstützt die BMW Group infizierte Mitarbeiter und deren Familien unter anderem mit allen erforderlichen Arzneimitteln. Das umfassende Gesundheitsprogramm erleichtert nicht nur die Situation der Betroffenen, sondern ermöglicht ihnen auch, ihre Aufgabe bei der BMW Group weiterhin wahrzunehmen. Anderer Kontinent, anderes Beispiel: Im Werk Leipzig, dem jüngsten Produktionsstandort der BMW Group, wird heute selbst die Abluft in den Werkshallen nutzbar gemacht. 20 so genannte Wärmeräder mit einem Wirkungsgrad von 60 bis 70 Prozent filtern dort die Wärme aus der Abluft und nutzen sie zur Heizung der Frischluft, was Heizenergie und CO₂-Emissionen in erheblichem Maße einsparen hilft. Zur Energieerzeugung im US-amerikanischen Werk Spartanburg wird Methangas einer nahe gelegenen Mülldeponie verwendet. Bis zu 25 Prozent des Energiebedarfs des Werks werden durch das Gas gedeckt, das beim Zerfall biologischer Abfallstoffe entsteht und über eine 15 Kilometer lange Pipeline zum Werk geführt wird. Dadurch werden jährlich 72.000 Tonnen CO₂ eingespart – eine Menge, die ungefähr 5.600 Autofahrten um den Äquator entspricht. In der gesamten BMW Group konnte der durchschnittliche Wasserverbrauch je produziertem Automobil – unter anderem dank der besonders umweltfreundlichen Pulverlacktechnologie – von 1980 bis heute um über 80 Prozent gesenkt werden. Insgesamt bescheinigen die Analysten der Fachagentur Oekotrend der BMW Group die im Branchenvergleich umweltfreundlichste Produktion von Automobilen.

All das verringert Kosten, eliminiert Risiken, verbessert das Markenimage und schafft bleibende Werte – ökologisch wie ökonomisch. Werte, die auch die unabhängigen Nachhaltigkeitsindizes verlangen. So ist die BMW Group im Dow Jones Sustainability Index als einziges Unternehmen der Branche bereits zum siebten Mal in Folge vertreten. Als Branchenführer wird sie auch im Corporate Responsibility Ranking der Münchener Ratingagentur Oekom und im FTSE4Good Europe 50 gelistet, was nichts anderes heißt, als dass unabhängige Experten die außergewöhnliche Stärke der BMW Group in Sachen nachhaltigen Wirtschaftens auszeichnen.

22. Juni 2005: Die Entscheidung ist gefallen. Erstmals in der Unternehmensgeschichte tritt die BMW Group in Eigenregie in der Formel 1 an, der Königsdisziplin des Rennsports. Zugleich nutzt das Unternehmen so die Chance auf Synergieeffekte zwischen Rennsport und Serie. Denn die Formel 1 wirkt als Hightechlabor und Technologiebeschleuniger. Und passt wie maßgeschneidert zu den Markwerten von BMW.

Start.



Start.

In der Formel-1-Weltmeisterschaft geht mit dem Beginn der Rennsaison 2006 erstmals ein von BMW geführtes Rennteam an den Start. Sechs Jahre lang hat sich die BMW Group als Motorenpartner eines Rennstalls an der Formel 1 beteiligt. Diese Jahre brachten wertvolle Erfahrungen, zeigten aber auch, dass sich mit einem guten Motor allein in der Formel 1 keine Rennen gewinnen lassen. Mit dem Start des BMW Sauber F1 Teams kann die BMW Group jetzt alle Erfolgsfaktoren selbst optimieren. Zunächst jedoch ist die Saison 2006 für das BMW Sauber F1 Team eine Phase des Aufbaus, des Zusammenwachsens und des Sammelns von Erfahrungen.

Die Vorbereitungen auf die neue Saison laufen auf Hochtouren: Mehr als 100 neue Mitarbeiter werden am Schweizer Standort Hinwil eingestellt, der Windkanal wird von Ein- auf Dreischichtbetrieb umgestellt, die Entwicklungs- und Produktionsanlagen werden erweitert und ein autonomes Testteam aufgestellt. Die Arbeitsverteilung ist festgelegt: Während im Züricher Oberland die Fahrzeuge gebaut und die Renneinsätze geplant werden, werden in München der komplette Antriebsstrang und die Elektronik entwickelt, erprobt und gefertigt. Das Formel-1-Engagement wirkt dabei als Hightechlabor und Technologiebeschleuniger für das ganze Unternehmen, denn z.B. arbeiten die Formel-1-Ingenieure in München nur wenige hundert Meter vom Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) der BMW Group entfernt, und tatsächlich herrscht zwischen Formel-1- und Serienmotorenentwicklern ein reger Austausch.

Mit Nick Heidfeld (Bilanz bisher: zwei zweite Plätze, eine Poleposition) und Jacques Villeneuve (elf Grand-Prix-Siege, 13 Polepositions) hat das neue Team zwei ebenso ambitionierte wie erprobte Fahrer im Cockpit. Die beiden Wahlschweizer vereinigen die Erfahrung aus 250 Grand Prix auf sich. Test- und Ersatzfahrer ist Robert Kubica, ein vielversprechender Nachwuchspilot aus Polen.

Die Formel-1-Geschichte der BMW Group reicht zurück bis ins Jahr 1952 und verzeichnet bislang 200 Starts, 19 Grand-Prix-Siege und 32 Polepositions. Nelson Piquets Gewinn der Fahrerweltmeisterschaft 1983 markiert dabei deren Höhepunkt – vorläufig jedenfalls.



--- Vorbereitungen auf den Saisonstart – mit dem neuen Rennfahrzeug finden die ersten Testfahrten statt. Für jeden Fahrer wird die Sitzposition exakt angepasst.

Die Formel 1 ist eine Rennsportveranstaltung der Superlative. Keine andere Sportart generiert regelmäßig und weltweit so viel Aufmerksamkeit. Das heute technisch Machbare wird ausgereizt – Rennen für Rennen.

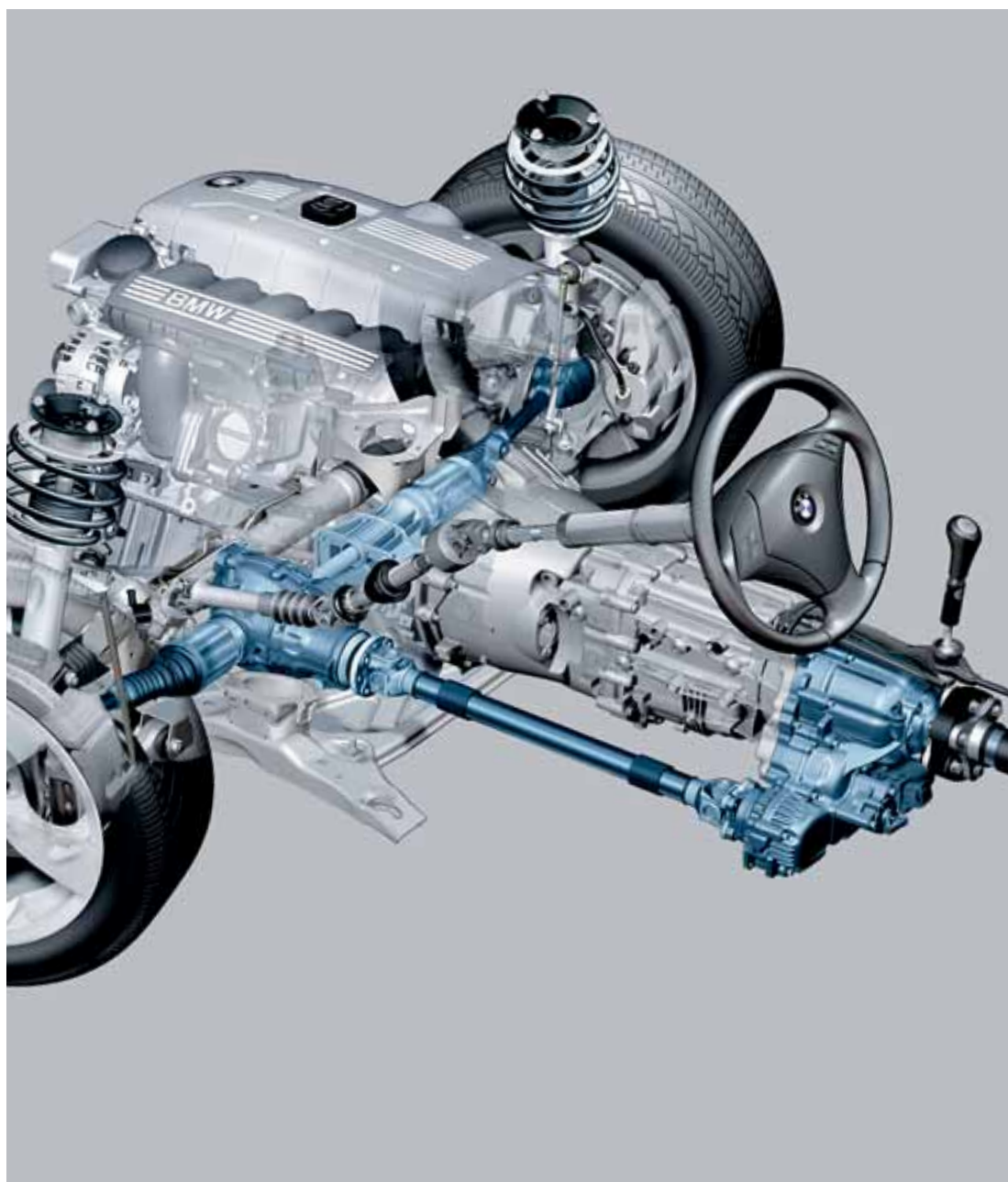
18	Grand Prix finden im Jahr 2006 statt
1.138	Rennrunden kommen in der Saison 2006 auf jeden Fahrer zu
30	Tonnen wiegt die Luftfracht für das BMW Sauber F1 Team pro Überseerennen
50	Grad Celsius ist die durchschnittliche Cockpittertemperatur während eines Rennens
24	Stunden braucht die Fertigung einer maßangefertigten Carbon-sitzschale
4,2	Sekunden braucht ein Formel-1-Rennwagen beim Bremsen bis zum Stillstand aus einer Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern, d. h. er steht nach 170 Metern
5	<i>g</i> (Erdbeschleunigung) ist die maximale Kraft, mit der ein Fahrer bei extremen Bremsmanövern in die Gurte gepresst wird
1.000	Grad Celsius erreichen die Kohlefaser-Bremsscheiben während eines Rennens
950	Grad Celsius werden als Spitzenwert am Auspuff eines Formel-1-Fahrzeugs gemessen
8.000.000	Anzahl der Zündungen in einem Formel-1-Motor während einer Renndistanz von 300 km
1.105	Anzahl der unterschiedlichen Einzelteile, aus denen der Acht-zylinder-Formel-1-Motor BMW P86 besteht
10.000	<i>g</i> (Erdbeschleunigung) Belastung erreichen die Kolben im Formel-1-Motor BMW P86
3	Tonnen beträgt die maximale Belastung jedes Pleuels



--- Im Heck sitzt das Herzstück jedes Formel-1-Fahrzeugs – der Motor. Wichtigste Regeländerung für die Saison 2006 ist die Reduktion der Zylinderzahl von zehn auf acht. Zudem wurde der zulässige Hubraum verringert: Statt bisher drei Liter sind künftig nur noch 2,4 Liter Hubraum erlaubt.

Mit neuen Modellen, neuen Ausstattungen und Fahrerassistenzsystemen belegt die BMW Group auch im Jahr 2005 ihre Technologie- und Innovationsführerschaft.

Technik und Innovation







--2



--3

xDrive -- 1

Das Allradsystem xDrive verteilt die Kraft in Sekundenbruchteilen auf die vier angetriebenen Räder. Bei Bedarf geschieht dies nicht nur zwischen Vorder- und Hinterachse, sondern auch zwischen den einzelnen Rädern, je nachdem, wo die Kraft gerade benötigt wird. Das steigert die Fahrdynamik, sichert die maximale Traktion und kann das Fahrzeug auch in kritischen Situationen stabil halten.

BMW Night Vision --2

Das Nachtsichtgerät BMW Night Vision arbeitet mit Fern-Infrarot-Technik. Es wird ein Bereich, der weit über den Scheinwerferbereich hinausgeht, abgedeckt (bis zu 300 Meter). Erkennt werden dabei vor allem Lebewesen und Gegenstände, die sich durch ihre stärkere Wärmeabstrahlung vom Umfeld unterscheiden und dadurch hell und deutlich auf dem Bildschirm dargestellt werden. So erkennt der Fahrer sehr schnell Gefahren aus den Augenwinkeln heraus – ähnlich wie beim Rückspiegel – ohne den Blick von der Straße abzuwenden.

Fernlichtassistent -- 3

Der Fernlichtassistent sorgt dafür, dass das Fernlicht automatisch eingeschaltet wird. Ein Sensor an der Vorderseite des Innenspiegels erkennt Verkehrsteilnehmer im Bereich bis ca. 1.000 Meter vor dem Fahrzeug. Das System analysiert Helligkeit und Lichtfarbe der Lichtquelle, um ein annähernd menschliches Fernlichtschaltverhalten nachzuahmen – das Fernlicht wird öfter und richtig benutzt. Zugleich entlastet es den Fahrer und erhöht so den Komfort und die Sicherheit.

DSC mit neuen Sicherheits- und Komfortfunktionen

Die neueste Generation des Fahrwerksregelsystems DSC (Dynamische Stabilitäts Control) bietet eine Reihe zusätzlicher Sicherheits- und Komfortfunktionen. Der Anfahrassistent verhindert das Zurückrollen beim Anfahren an Steigungen. Die Funktion Bremsbereitschaft legt bei plötzlicher Gaswegnahme die Bremsbeläge an die Bremscheiben an, so dass sich bei einer anschließenden Notbremsung der Bremsweg reduziert. Bei Regen betätigt die Funktion Trockenbremsen – unmerklich für den Fahrer und ohne Verzögerung des Fahrzeugs – in definierten Abständen die Bremse, um auch bei nasser Fahrbahn eine spontane Bremswirkung zu garantieren. Die Fadingkompensation erreicht unvermindert gute Bremswirkung bei extrem heißen Bremsen. Die Soft-Stop-Funktion reduziert durch automatische Verringerung des Bremsdrucks das Nicken des Fahrzeugs kurz vor dem Stillstand. Die Anhänger-Stabilisierungskontrolle schließlich bringt Gespanne, die drohen instabil zu werden, wieder sicher auf den richtigen Kurs.



-- 1 und 2



-- 3



-- 4

BMW 1er

- Alle BMW 1er Modelle auf Wunsch mit Sportpaket, Kurvenlicht und Telematikdiensten

BMW 130i -- 1 und 2

- Topmodell BMW 130i mit der leistungsstärksten Version des 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Benzinmotors

BMW 3er -- 3 und 4

- Neuer BMW 3er Touring seit September 2005 verfügbar
- Zwei neue Dieselmotoren (im 318d und 330d) und ein neuer Benzinmotor (im 318i)
- Sondermodell BMW 320si mit hochdrehendem Vierzylindermotor – Basis der Motorsportversion für die FIA World Touring Car Championship (WTCC) und weitere Rennserien. Stückzahl auf 2.600 Fahrzeuge limitiert.
- xDrive Allradsystem als Sonderausstattung für alle Sechszylindermodelle (Limousine und Touring)
- Neueste Generation des Fahrwerksregelsystems DSC stabilisiert das Fahrzeug auch bei Schlingeneigung im Hängerbetrieb

BMW Z4 Roadster -- 5

- Neue Motoren, neu gestaltete Details im Front- und Heckbereich sowie neue Metalliclackierungen
- Serienmäßig Sechsgang-Getriebe für alle Modelle
- Sportautomatik mit sechs Gängen als Sonderausstattung für die Z4 Roadster 3.0si und 2.5si

BMW 7er -- 6

- BMW 745d – weltweit leistungs- und drehmomentstärkstes Serienfahrzeug mit Dieselantrieb
- Langversion erstmals mit Dieselmotor erhältlich (730Ld)
- Fahrerassistenzsysteme BMW Night Vision und Fernlichtassistent als Sonderausstattung erhältlich

BMW Z4 M Roadster -- 7 und 8

- Hochdrehzahlkonzept mit überragenden Fahrleistungen
- Enorme Schubkraft in allen Drehzahlbereichen durch optimierte Getriebeübersetzung
- M Differenzialsperre für Traktion und Fahrstabilität
- Compound-Hochleistungsbremsen aus dem Rennsport



-- 5



-- 6



-- 7 und 8



--9



--10



--11

BMW 5er

- Zwei neue Achtzylinder-Benzinmotoren mit 4,8 Liter Hubraum (BMW 550i) und 4,0 Liter Hubraum (BMW 540i)
- Neue Sechszylinder-Benzinmotoren für 523i, 525i und 530i
- Neue Dieselmotorvariante: 520d mit Vierzylinder-Diesel und neuer Sechszylinder-Diesel im 530d
- Sonderausstattung BMW Night Vision und Fernlicht-assistent
- Fahrwerksregelsystem DSC mit Sicherheits- und Komfortfunktionen
- BMW 525xi, 530xi und 530xd mit xDrive Allradantrieb

BMW M5 -- 9 und 10

- Stärkster Serien BMW 5er, den es je gab
- Siebengang-SMG-Getriebe, bestes Leistungsgewicht, überragendes Handling und volle Alltagstauglichkeit
- Einziges V10-Hochdrehzahl-Triebwerk in einer Serienlimousine
- Aktive Sicherheit durch Rennsport-Bremsanlage, elektronische Regelsysteme und angepasstes Fahrwerk

BMW 6er

- Gesteigerte Fahrleistungen bei geringerem Verbrauch durch den neuen Achtzylinder-Benzinmotor mit 4,8 Liter Hubraum im BMW 650i (Coupé und Cabrio)
- Fahrwerksregelsystem DSC mit Sicherheits- und Komfortfunktionen
- Auf Wunsch mit BMW Night Vision und Fernlicht-assistent

BMW M6 -- 11

- Carbondach – weniger Gewicht und niedrigerer Schwerpunkt für mehr Dynamik bei gleich hoher Sicherheit
- Sportwagen mit voller Alltagstauglichkeit – hohe aktive und passive Sicherheit, enorme Leistung und hervorragender Komfort

BMW X3

- X3 2.0i – neue Benzin-Einstiegsmotorisierung
- Leistungsgesteigertes 3,0-Liter-Dieselaggregat



--1



-- 2 und 3



--4

BMW HP2 Enduro -- 1

- Erstes Modell einer neuen, eigenständigen BMW Motorrad Kategorie: Hochleistungsfahrzeuge mit konsequenter Auslegung auf den Einsatzzweck und Perfektion bis ins kleinste Detail
- Kompromisslos sportliche und puristische Großenduro
- Derzeit leistungsstärkste Serienenduro auf dem Markt
- Maßgeschneidert für die Bedürfnisse ambitionierter Endurofahrer
- Entwicklung des Leichtbaufahrwerks basiert auf der Marathon-Rallye-Erfahrung
- Konsequenter Leichtbau – Trockengewicht bei 175 Kilogramm
- Weltneuheit: Luft-Feder-Dämpfersystem für das Hinterrad

BMW F 800 S -- 2

- Völlig neu entwickelter Sportler in der Mittelklasse
- Hohe Agilität und spielerisches Handling für den perfekten Fahrspaß
- 800 cm³ Hubraum in einem Zweizylinder-Reihenmotor mit einzigartigem Massenausgleich
- Wartungsfreundlicher und leiser Zahnriemenantrieb zum Hinterrad
- Dreiwegekatalysator, digitale Motorelektronik und auf Wunsch ABS

BMW F 800 ST -- 3

- Schwestermodell zur F 800 S
- Dynamischer Mittelklasse-Sporttourer auf gleicher technischer Basis
- Vollverkleidung, hohes Windschild und besonders komfortable Sitzposition für entspanntes Reisen

BMW R 1200 GS Adventure -- 4

- Fernreiseenduro für Globetrotter und Abenteurer auf Basis der R 1200 GS
- Extreme Reichweite durch vergrößerten Tank
- Neues Windschild für verbesserten Wind- und Wetterschutz
- Robuster Tank- und Motorschutzbügel sowie breite Fahrerfußrasten
- Weltreisetaugliche Ausstattung ab Werk

BMW R 1200 ST -- 5

- Nachfolger der R 1150 RS – für Tourenfahrer mit sportlichen Ambitionen
- Gewicht knapp unter 230 kg – noch agiler und sportlicher

BMW R 1200 S -- 6

- Konsequent konzipiertes Sportmotorrad mit dem stärksten Serien-Boxermotor aller Zeiten
- Leichte und stabile Rahmenkonstruktion aus Stahl- und Aluminiumrohren
- Aerodynamisch optimierte, schlanke Karosserie
- Sportfahrwerk mit bester Lenkpräzision und Spurstabilität
- Leistungsstarke Bremsanlage mit feiner Dosierbarkeit und neuem, sehr kompaktem ABS auf Wunsch

BMW R 1200 RT -- 7

- Ergonomisch perfekte, fahraktive Auslegung – Maßstab für dynamisches, komfortables und sicheres Reisen auf zwei Rädern
- 16 Prozent mehr Leistung und rund 20 kg weniger Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell

BMW K 1200 GT -- 8

- Basiert technisch auf der K 1200 S: quer eingebauter Vierzylindermotor, Vorderradführung Duolever, Hinterradführung Paralever und auf Wunsch elektronische Anpassung der Feder über einstellbares Federbein (ESA)
- Hoch dynamisches und derzeit leistungsstärkstes Motorrad im Tourersegment
- Souveräne Leistungsentfaltung des Motors mit hohen Drehmomentwerten
- Gekonnte Synthese aus Sportlichkeit und Touren-tauglichkeit
- Perfekter Wind- und Wetterschutz für Touren- und Langstreckenfahrer
- Individuelle ergonomische Anpassung der Sitzposition für entspanntes Reisen
- Umfangreiche Komfortausstattung für die Langstrecke

BMW K 1200 R -- 9

- Puristischer, gänzlich unverkleideter Hochleistungs-Roadster auf der technischen Basis der K 1200 S
- An die Roadster-Charakteristik angepasste Vorderradführung BMW Duolever für noch größere Agilität



-- 5 und 6



-- 7



-- 8 und 9



-- 1 und 2



-- 3 und 4



-- 5 und 6

MINI

- Mehr Diesel-Power für den MINI – leistungsstärkeres Vierzylinder-Triebwerk
- MINI Cooper S mit John Cooper Works GP Kit – limitierte Auflage von 2.000 Stück, Leistungssteigerung und reduziertes Gewicht

Park Lane -- 1 und 2

- MINI Park Lane – luxuriös und nobel: Metallicfarbe Royal Grey, Leichtmetallräder Bridge Spoke, Ledersitze im Pfeifendesign und viele weitere exklusive Ausstattungsdetails

Seven -- 3 und 4

- MINI Seven – lifestyleorientiert: Metallicfarbe Solar Red, Leichtmetallräder Delta Spoke und umfangreiche Serienausstattung

Checkmate -- 5 und 6

- MINI Checkmate – sportlich: 17-Zoll-Räder, Speziallack Space Blue, Sportsitze, Sportfahrwerk sowie deutlich erweiterte Grundausstattung

Rolls-Royce Phantom -- 1, 2 und 3

- Rolls-Royce Phantom auf Wunsch mit verlängertem Radstand – 25 cm mehr Beinfreiheit für die Fondpassagiere
- Trennwand zwischen Chauffeur und Fond als Sonderausstattung für Rolls-Royce Phantom mit verlängertem Radstand
- Auf 25 Fahrzeuge limitierte Sonderauflage des Rolls-Royce Phantom anlässlich des 80-jährigen Geburtstags der Modellbezeichnung Phantom



--1



--2



--3

Die konsequente Umsetzung der Produkt- und Marktoffensive hat die BMW Group in eine neue Größenordnung geführt. Mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verfügt das Unternehmen über drei der wohl stärksten Premiummarken im Automobilgeschäft. Mit diesen drei Marken und ihren inzwischen zehn Modellreihen deckt die BMW Group alle heute relevanten Premiumsegmente auf den internationalen Automobilmärkten ab.





Modell	Hubraum (ccm)	Leistung (kW)	Getriebe ¹⁾ Kraftstoff ²⁾	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW							
116i	1596	85	M5 S	10,5	5,9	7,5	181
116i (ab 03.06)	1596	85	M6 S	10,5	5,9	7,5	180
118i	1995	95	M5 S	10,1	5,7	7,3	176
118i	1995	95	A6 S	10,7	6,1	7,8	188
118i (ab 03.06)	1995	95	M6 S	10,3	5,6	7,3	176
120i	1995	110	M6 S	10,7	5,6	7,4	178
120i	1995	110	A6 S	11,0	6,2	7,9	190
130i	2996	195	M6 S	13,7	6,6	9,2	221
130i	2996	195	A6 S	13,9	6,8	9,4	226
118d	1995	90	M6 D	7,7	4,5	5,6	150
120d	1995	120	M6 D	7,7	4,6	5,7	152
120d	1995	120	A6 D	8,7	5,5	6,6	176
318i Limousine	1995	95	M6 S	10,0	5,7	7,3	175
318i Limousine	1995	95	A6 S	11,2	6,0	7,9	190
320i Limousine	1995	110	M6 S	10,7	5,6	7,4	178
320i Limousine	1995	110	A6 S	11,0	6,2	7,9	190
320si Limousine	1997	127	M6 S	12,8	6,6	8,9	214
325i Limousine	2497	160	M6 S	12,1	6,2	8,4	203
325i Limousine	2497	160	A6 S	12,9	6,7	9,0	218
330i Limousine	2996	190	M6 S	12,7	6,4	8,7	210
330i Limousine	2996	190	A6 S	12,9	6,8	9,0	216
318d Limousine	1995	90	M6 D	7,6	4,4	5,6	150
320d Limousine	1995	120	M6 D	7,8	4,5	5,7	153
320d Limousine	1995	120	A6 D	9,1	5,3	6,7	179
330d Limousine	2993	170	M6 D	8,9	5,1	6,5	174
330d Limousine	2993	170	A6 D	10,0	5,9	7,4	197
325xi Limousine	2497	160	M6 S	13,0	7,0	9,2	221
325xi Limousine	2497	160	A6 S	14,4	7,3	9,9	238
330xi Limousine	2996	190	M6 S	13,9	7,1	9,6	230
330xi Limousine	2996	190	A6 S	14,6	7,5	10,1	243
330xd Limousine	2993	170	M6 D	9,6	5,8	7,2	192
330xd Limousine	2993	170	A6 D	10,8	6,4	8,0	213
318i Touring	1995	95	M6 S	10,5	5,9	7,6	182
318i Touring	1995	95	A6 S	11,6	6,1	8,1	195
320i Touring	1995	95	M6 S	10,8	5,7	7,6	182
320i Touring	1995	110	A6 S	11,3	6,3	8,1	196
325i Touring	2497	160	M6 S	12,4	6,4	8,6	208
325i Touring	2497	160	A6 S	13,2	6,9	9,2	222
330i Touring	2996	190	M6 S	12,8	6,6	8,9	214
330i Touring	2996	190	A6 S	13,3	7,0	9,3	224
318d Touring	1995	90	M6 D	7,9	4,6	5,8	155
320d Touring	1995	120	M6 D	8,1	4,6	5,9	158
320d Touring	1995	120	A6 D	9,4	5,5	6,9	184
330d Touring	2993	170	M6 D	9,1	5,3	6,7	179
330d Touring	2993	170	A6 D	10,3	6,1	7,6	203
325xi Touring	2497	160	M6 S	13,3	7,1	9,4	226
325xi Touring	2497	160	A6 S	14,4	7,6	10,1	243
330xi Touring	2996	190	M6 S	14,0	7,3	9,8	235
330xi Touring	2996	190	A6 S	14,6	7,6	10,2	245
330xd Touring	2993	170	M6 D	9,8	6,0	7,4	197
330xd Touring	2993	170	A6 D	11,1	6,5	8,2	218
318Ci Coupé	1995	110	M5 S	10,4	5,7	7,4	180
318Ci Coupé	1995	110	A5 S	11,2	6,3	8,1	196
320Ci Coupé	2171	125	M5 S	12,2	6,9	8,9	213
320Ci Coupé	2171	125	A5 S	13,1	7,3	9,4	226
325Ci Coupé	2494	141	M5 S	12,8	6,9	9,0	217
325Ci Coupé	2494	141	A5 S	13,5	7,2	9,5	229

Modell	Hubraum (ccm)	Leistung (kW)	Getriebe ¹⁾ Kraftstoff ²⁾	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW							
330Ci Coupé	2979	170	M6 S	12,8	6,9	9,1	218
330Ci Coupé	2979	170	A5 S	14,0	7,0	9,6	230
320Cd Coupé	1995	110	M6 D	7,9	4,5	5,7	153
320Cd Coupé	1995	110	A5 D	9,7	5,4	6,9	185
330Cd Coupé	2993	150	M6 D	9,1	5,2	6,6	177
330Cd Coupé	2993	150	A5 D	10,6	6,1	7,7	206
318Ci Cabrio	1995	110	M5 S	10,8	6,1	7,8	190
318Ci Cabrio	1995	110	A5 S	11,6	6,6	8,4	203
320Ci Cabrio	2171	125	M5 S	12,8	7,4	9,4	225
320Ci Cabrio	2171	125	A5 S	13,5	7,7	9,8	236
325Ci Cabrio	2494	141	M5 S	13,2	7,5	9,6	230
325Ci Cabrio	2494	141	A5 S	13,9	7,6	9,9	239
330Ci Cabrio	2979	170	M6 S	13,4	7,3	9,6	229
330Ci Cabrio	2979	170	A5 S	14,9	7,5	10,2	244
320Cd Cabrio	1995	110	M6 D	8,5	5,0	6,3	167
330Cd Cabrio	2993	150	M6 D	9,5	5,6	7,0	187
M3 Coupé	3246	252	M6 SP	20,4	9,3	13,4	323
M3 Cabrio	3246	252	M6 SP	20,6	9,5	13,6	328
523i Limousine	2497	130	M6 S	12,1	6,4	8,5	205
523i Limousine	2497	130	A6 S	13,4	6,9	9,3	224
525i Limousine	2497	160	M6 S	12,4	6,5	8,7	210
525i Limousine	2497	160	A6 S	13,5	7,0	9,4	227
530i Limousine	2996	190	M6 S	12,6	6,6	8,8	212
530i Limousine	2996	190	A6 S	13,6	6,8	9,3	224
540i Limousine	4000	225	M6 S	16,2	8,0	11,0	264
540i Limousine	4000	225	A6 S	15,5	7,5	10,4	250
550i Limousine	4799	270	M6 S	16,4	8,0	11,1	267
550i Limousine	4799	270	A6 S	15,9	7,8	10,8	260
520d Limousine	1995	120	M6 D	8,0	4,7	5,9	158
520d Limousine	1995	120	A6 D	9,3	5,5	6,9	185
525d Limousine	2497	130	M6 D	9,3	5,3	6,7	179
525d Limousine	2497	130	A6 D	10,6	6,2	7,8	208
530d Limousine	2993	170	M6 D	9,4	5,2	6,7	179
530d Limousine	2993	170	A6 D	10,3	5,9	7,5	200
525xi Limousine	2497	160	M6 S	13,7	7,2	9,6	232
525xi Limousine	2497	160	A6 S	14,8	7,7	10,3	249
530xi Limousine	2996	190	M6 S	13,6	7,4	9,7	234
530xi Limousine	2996	190	A6 S	14,4	7,9	10,3	249
530xd Limousine	2993	170	M6 D	10,2	6,1	7,6	203
530xd Limousine	2993	170	A6 D	11,1	6,5	8,2	219
535d Limousine	2993	200	A6 D	10,9	6,3	8,0	211
523i Touring	2497	130	M6 S	12,1	6,7	8,7	210
523i Touring	2497	130	A6 S	13,7	7,1	9,5	230
525i Touring	2497	160	M6 S	12,5	6,8	8,9	215
525i Touring	2497	160	A6 S	13,5	7,2	9,5	229
525xi Touring	2497	160	M6 S	13,7	7,7	9,9	239
525xi Touring	2497	160	A6 S	14,7	7,9	10,4	251
530i Touring	2996	190	M6 S	13,1	6,9	9,2	222
530i Touring	2996	190	A6 S	13,3	7,3	9,5	230
530xi Touring	2996	190	M6 S	14,1	7,8	10,1	244
530xi Touring	2996	190	A6 S	14,6	8,1	10,5	253
550i Touring	4799	270	M6 S	17,0	8,3	11,5	276
550i Touring	4799	270	A6 S	16,6	8,2	11,3	272
520d Touring	1995	120	M6 D	8,3	4,8	6,1	162
520d Touring	1995	120	A6 D	9,3	5,5	6,3	185
525d Touring	2497	130	M6 D	9,7	5,6	7,0	187
525d Touring	2497	130	A6 D	10,9	6,5	8,0	213

Modell	Hubraum (ccm)	Leistung (kW)	Getriebe ^{1]}	Kraftstoff ^{2]}	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW								
530d Touring	2993	170	M6	D	9,8	5,4	7,0	187
530d Touring	2993	170	A6	D	10,6	6,0	7,7	205
530xd Touring	2993	170	M6	D	10,6	6,3	7,9	211
530xd Touring	2993	170	A6	D	11,5	6,8	8,5	227
535d Touring	2993	200	A6	D	11,1	6,5	8,2	216
M5	4999	373	M7	SP	22,7	10,2	14,8	357
630i Coupé	2996	190	M6	S	13,1	6,7	9,0	216
630i Coupé	2996	190	A6	S	13,9	7,0	9,5	226
650i Coupé	4799	270	M6	S	17,6	8,6	11,9	286
650i Coupé	4799	270	A6	S	16,3	8,1	11,1	267
630i Cabrio	2996	190	M6	S	13,6	7,3	9,6	229
630i Cabrio	2996	190	A6	S	14,2	7,5	9,9	238
650i Cabrio	4799	270	M6	S	19,1	9,3	12,9	310
650i Cabrio	4799	270	A6	S	17,2	8,5	11,7	281
M6	4999	373	M7	SP	22,7	10,2	14,8	357
730i	2996	190	A6	SP	14,6	7,5	10,1	241
730Li	2996	190	A6	SP	14,6	7,5	10,1	242
740i	4000	225	A6	SP	16,3	8,2	11,2	267
740Li	4000	225	A6	SP	16,3	8,2	11,2	268
750i	4799	270	A6	SP	16,9	8,3	11,4	271
750Li	4799	270	A6	SP	16,9	8,3	11,4	272
760i	5972	327	A6	SP	20,2	9,5	13,4	325
760Li	5972	327	A6	SP	20,5	9,7	13,6	330
730d	2993	170	A6	D	11,3	6,4	8,2	216
730Ld	2993	170	A6	D	11,3	6,4	8,2	216
745d	4423	242	A6	D	13,5	7,2	9,5	251
X3 2.0i	1995	110	M6	S	13,1	7,1	9,3	223
X3 2.5i	2494	141	M6	S	15,6	8,7	11,2	272
X3 2.5i	2494	141	A5	S	17,1	9,0	11,9	289
X3 3.0i	2979	170	M6	S	16,0	8,7	11,4	276
X3 3.0i	2979	170	A5	S	17,4	9,1	12,1	293
X3 2.0d	1995	110	M6	D	9,6	5,9	7,2	191
X3 3.0d	2993	160	M6	D	10,3	6,5	7,9	210
X3 3.0d	2993	160	A6	D	11,2	7,1	8,6	229
X5 3.0i	2979	170	M6	S	17,8	9,7	12,7	307
X5 3.0i	2979	170	A5	S	18,1	9,9	12,9	312
X5 4.4i	4398	235	A6	SP	18,2	10,2	13,1	317
X5 4.8is	4799	265	A6	SP	18,7	10,5	13,5	324
X5 3.0d	2993	160	M6	D	11,4	7,0	8,6	229
X5 3.0d	2993	160	A6	D	12,0	8,0	9,4	250
Z4 2.0i	1995	110	M6	S	10,8	5,6	7,5	181
Z4 2.5i	2497	130	M6	S	11,8	6,1	8,2	197
Z4 2.5i	2497	130	A6	S	12,0	6,3	8,4	202
Z4 2.5si	2497	160	M6	S	12,0	6,3	8,4	202
Z4 2.5si	2497	160	A6	S	12,8	6,8	9,0	216
Z4 3.0si	2996	195	M6	S	12,6	6,3	8,6	207
Z4 3.0si	2996	195	A6	S	12,8	6,8	9,0	217
Z4 3.0si Coupé	2996	195	M6	S	13,0	6,5	8,9	213
Z4 3.0si Coupé	2996	195	A6	S	12,8	6,8	9,0	216
Z4 M Roadster	3246	252	M6	SP	18,2	8,6	12,1	292

Modell	Hubraum (ccm)	Leistung (kW)	Getriebe ^{1]}	Kraftstoff ^{2]}	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
MINI								
One	1598	66	M5	S	9,6	5,2	6,8	164
One	1598	66	CVT	S	10,9	5,9	7,7	187
One D	1364	65	M6	D	5,8	4,3	4,8	129
Cooper	1598	85	M5	S	9,7	5,3	6,9	166
Cooper	1598	85	CVT	S	10,9	5,9	7,7	187
Cooper S	1598	125	M6	S	11,8	6,8	8,6	207
Cooper S JCW ^{3]}	1598	154	M6	S	11,8	6,8	8,6	207
Cooper S JCW GP ^{4]}	1598	160	M6	S	11,8	6,8	8,6	207
Cooper S	1598	125	A6	S	12,8	6,8	9,0	216
One Cabrio	1598	66	M5	S	10,0	5,7	7,2	173
Cooper Cabrio	1598	85	M5	S	10,1	5,7	7,3	175
Cooper Cabrio	1598	85	CVT	S	11,2	6,0	7,9	189
Cooper S Cabrio	1598	125	M6	S	11,8	7,1	8,8	211
Cooper S Cabrio JCW ^{3]}	1598	154	M6	S	11,8	7,1	8,8	211
Cooper S Cabrio	1598	125	A6	S	13,1	6,9	9,2	221

Rolls-Royce								
Rolls-Royce Phantom	6.749	338	A6	S	24,6	11,0	15,9	338
Rolls-Royce Phantom	6.749	338	A6	S	24,6	11,0	16,8	387
verlängerter Radstand								

1] Getriebearten:
M5 = manuelles Fünfganggetriebe, M6 = manuelles Sechsganggetriebe, A5 = automatisches Fünfganggetriebe, A6 = automatisches Sechsganggetriebe, CVT = Automatikgetriebe

2] Kraftstoff:
S = Super, SP Super Plus, D = Diesel

3] John Cooper Works

4] John Cooper Works Grand Prix

Herausgeber

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