

Geschäftsbericht 2003

Kräfte entfalten.



BMW Group

Rolls-Royce
Motor Cars Limited



Zahlen und Fakten

BMW Group in Zahlen

	1999	2000	2001	2002	2003	Veränderung in %	
Fahrzeug-Produktion							
BMW	755.547	834.519	904.335	930.221	944.072	1,5	
MINI	–	–	42.395	160.037	174.366	9,0	
Rolls-Royce	–	–	–	–	502	–	
Motorräder ¹⁾	69.157	74.397	90.478	93.010	89.745	–3,5	
Fahrzeug-Auslieferungen							
BMW	751.272	822.181	880.677	913.225	928.151	1,6	
MINI	–	–	24.980	144.119	176.465	22,4	
Rolls-Royce	–	–	–	–	300	–	
Motorräder ²⁾	65.168	74.614	84.713	92.599	92.962	0,4	
Mitarbeiter am Jahresende ³⁾	114.952	93.624	97.275	101.395 ⁴⁾	104.342	2,9	
in Mio. Euro							
	1999 HGB	2000 HGB	2000 IAS	2001 IAS	2002 IAS	2003 IAS	Veränderung in %
Umsatz	34.402	35.356	37.226	38.463	42.411 ⁵⁾	41.525	–2,1
Investitionen	2.155	2.138	2.781	3.516	4.042	4.245	5,0
Abschreibungen	2.042	2.322	2.435	2.159	2.143	2.370	10,6
Cashflow	2.807	3.198	3.779	4.202	4.374	4.490	2,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.111	1.663	2.032	3.242	3.297	3.205	–2,8
Jahresüberschuss, -fehlbetrag	– 2.487 ⁶⁾	1.026	1.209	1.866	2.020	1.947	–3,6

1) bis 1999 einschließlich BMW F650 Montage bei Aprilia S.p.A./ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten

2) ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten

3) Werte seit 1998 ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener

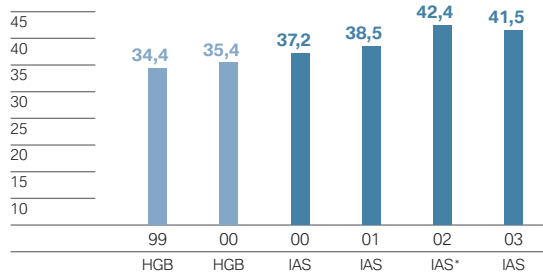
4) Bereinigt um Ausgliederungen betrug der Personalstand am 31.12.2002 101.211 Mitarbeiter.

5) angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

6) Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro

BMW Group Umsatz

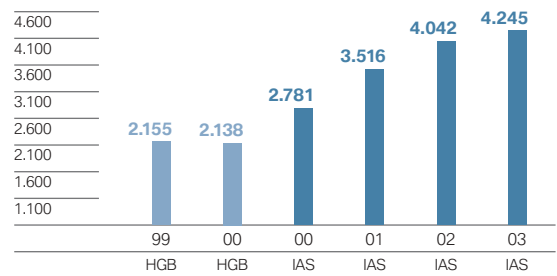
in Mrd. Euro



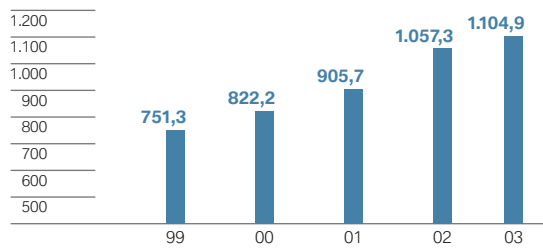
* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

BMW Group Investitionen

in Mio. Euro

**BMW Group Auslieferungen Automobile***

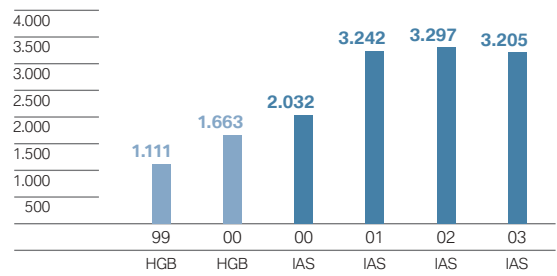
in Tsd.



* bereinigt um Rover/Land Rover

BMW Group Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

in Mio. Euro



Inhalt

BMW Group in Zahlen	01
Bericht des Aufsichtsrats	04
Mitglieder des Aufsichtsrats	08
Mitglieder des Vorstands	11
Konzernlagebericht	12
Geschäftsjahr im Überblick	12
Ausblick	29
Finanzwirtschaftliche Situation	30
Ertragslage	30
Finanzlage	33
Vermögenslage	34
Wertschöpfung	37
Kennzahlen	39
Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
BMW Aktie	47
Corporate Governance	50
Konzernabschluss	54
Bestätigungsvermerk	117
BMW AG Anteilsbesitz	118
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	120
BMW Group Standorte	122
Glossar	124
Index	128



Volker Doppelfeld
 Vorsitzender des Aufsichtsrats

Während des Geschäftsjahres 2003, das für die BMW Group wiederum sehr erfolgreich verlaufen ist, hat der Aufsichtsrat die Leitung der Geschäfte durch den Vorstand überwacht und dem Vorstand beratend zur Seite gestanden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert. Alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen hat der Aufsichtsrat eingehend mit dem Vorstand behandelt. In vier gemeinsamen Sitzungen und anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands hat sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, dem Geschäftsverlauf, der Geschäftspolitik sowie der Risikolage und dem Risikomanagement befasst und darüber mit dem Vorstand beraten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende hat auch außerhalb der Sitzungen wichtige geschäftspolitische und strategische Fragen des Unternehmens in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstandsvorsitzenden erörtert.

Mit besonderer Aufmerksamkeit hat der Aufsichtsrat auch im Geschäftsjahr 2003 die Premiummarken-Strategie der BMW Group verfolgt; er hat den Vorstand in der Konzentration auf das Premium-Segment als Grundlage für ein weiterhin profitables Wachstum bestärkt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beratungen mit dem Vorstand war die konsequente Umsetzung der Produkt- und Marktoffensive der BMW Group. Ausdrücklich unterstützt der Aufsichtsrat die Maßnahmen zur Expansion der BMW Group sowie zum Ausbau der Produktpalette, die z. B. im Geschäftsjahr 2003 zur Vorstellung des BMW X3 und des 6er Coupés geführt haben. Der erneute Absatzrekord bestätigt diese Politik; er ist ein weiterer Beweis für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens.

Auch die Aktivitäten zum Start des neuen Rolls-Royce Phantom hat der Aufsichtsrat unterstützend begleitet. Mit der Marke Rolls-Royce hat die BMW Group eine dritte starke Premium-Marke in ihrem Portfolio. Damit erstreckt sich das Produktangebot auf alle relevanten Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte.

Eingehend befasst hat sich der Aufsichtsrat mit der Vertriebsstrategie der BMW Group und den strukturellen und wettbewerblichen Herausforderungen vor dem Hintergrund der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen für den Automobilvertrieb in Europa; diese gelten nach Ablauf einer Übergangsfrist seit dem 1. Oktober 2003.

Regelmäßig informiert hat der Vorstand den Aufsichtsrat auch über den Stand und die weitere Entwicklung der laufenden Kooperationsprojekte. Die besondere Aufmerksamkeit im Aufsichtsrat galt hierbei den Aktivitäten der BMW Group im asiatischen Raum und vor allem dem Aufbau des Joint Ventures im chinesischen Shenyang.

Der Aufsichtsrat hat sich weiterhin vom planmäßigen Baufortschritt des neuen BMW Werks Leipzig überzeugt.

Der sich fortsetzende positive Verlauf des Motorradgeschäfts war regelmäßig Gegenstand der Berichterstattung des Vorstands an den Aufsichtsrat.

Nicht zuletzt wurde die weiterhin erfreuliche Entwicklung des Geschäftsfeldes Finanzdienstleistungen mit dem Aufsichtsrat eingehend erörtert.

Ein wichtiger Schwerpunkt der gemeinsamen Beratungen von Vorstand und Aufsichtsrat war die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder.

Diese war insbesondere auch Gegenstand der Sitzungen des Präsidiums des Aufsichtsrats, das in dieser Funktion insgesamt zu sechs Sitzungen zusammentrat.

Daneben fanden drei Sitzungen des Präsidiums in seiner Funktion als Bilanzausschuss und zwei Sitzungen in seiner Funktion als Personalausschuss statt. Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) brauchte im Geschäftsjahr 2003 nicht zusammenzutreten.

In den Sitzungen im Juli und Dezember 2003 haben Aufsichtsrat und Vorstand die anstehenden Corporate Governance Themen behandelt. In der Sitzung am 2. Dezember 2003 haben beide Gremien die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zu der seit 4. Juli 2003 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Die Soll-Bestimmungen des Deutschen Corporate Governance Kodex werden bis auf ganz wenige Ausnahmen erfüllt (s. Seite 53). Im entsprechend geänderten Kodex der BMW Group ist die bei der BMW Group praktizierte Corporate Governance zusammengefasst.

Der Jahresabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft und der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2003 sowie der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht wurden durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Bilanzausschuss hat sich am 27. Februar 2004 eingehend mit dem Jahresabschluss der BMW AG und dem Konzernabschluss befasst. Auch der Aufsichtsrat hat diese Vorlagen des Vorstands geprüft und mit dem Vorstand beraten. Die Prüfungsberichte der KPMG lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor. Der Abschlussprüfer nahm sowohl an der Sitzung des Bilanzausschusses als auch an der Bilanzaufsichtsratssitzung am 11. März 2004 teil und berichtete über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung.

Der Aufsichtsrat stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu.

Der Aufsichtsrat billigt den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2003 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

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

Für das wiederum außerordentlich erfolgreiche Jahr 2003 hat der Aufsichtsrat dem Vorstand und den Mitarbeitern der BMW Group seinen besonderen Dank ausgesprochen.

Durch Beschluss des Amtsgerichts München hat Herr Franz Oberländer als neues Mitglied des Aufsichtsrats die Nachfolge von Herrn Gerhard Gutsmedl mit Wirkung zum 1. April 2003 angetreten.

München, 11. März 2004

Der Aufsichtsrat



Volker Doppelfeld
Vorsitzender

001	BMW Group in Zahlen
004	Bericht des Aufsichtsrats
008	Mitglieder des Aufsichtsrats
011	Mitglieder des Vorstands
012	Konzernlagebericht
	12 Geschäftsjahr im Überblick
	29 Ausblick
	30 Finanzwirtschaftliche Situation
	44 Risikomanagement
047	BMW Aktie
050	Corporate Governance
054	Konzernabschluss
118	BMW AG Anteilsbesitz
120	BMW Group 10-Jahres-Vergleich
122	BMW Group Standorte
124	Glossar, Index

Mitglieder des Aufsichtsrats

Volker Doppelfeld

Vorsitzender
 ehem. Mitglied des Vorstands der BMW AG

Mandate**

Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
 D. A. S. Deutsche Automobilschutz Allgem.
 Rechtsschutz-Versicherungs AG
 IWKA AG

Bizerba GmbH & Co. KG

Manfred Schoch*

stellv. Vorsitzender
 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

stellv. Vorsitzender
 ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der
 Henkel KGaA

Mandate**

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

Henkel KGaA

Ernst Rehmeier*

stellv. Vorsitzender
 Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

Stefan Quandt

stellv. Vorsitzender
 Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mandate**

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

* Arbeitnehmervertreter

** Mandate

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

Dr. phil. Karin Benz-Overhage*

ehem. geschäftsführendes Vorstandsmitglied der
IG Metall

Mandate**

Thyssen Krupp Steel AG (stellv. Vorsitzende)

Ulrich Eckelmann*

Bereichsleiter Wirtschaft-Technologie-Umwelt der
IG Metall

Mandate**

Thyssen Krupp Automotive AG

Prof. Dr. Bernd Fahrholz

ehem. stellv. Vorsitzender des Vorstands der
Allianz AG und
ehem. Vorsitzender des Vorstands der Dresdner
Bank AG

Mandate**

Fresenius Medical Care AG
HeidelbergCement AG

Hans Glas*

Leiter Werk Dingolfing

Konrad Gottinger*

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Gerhard Gutmiedl*

(bis 31.01.2003)
stellv. Vorsitzender des Betriebsrats Standort
München

Arthur L. Kelly

geschäftsführender Gesellschafter der KEL
Enterprises L.P.

Mandate**

BASF AG

DataCard Corp.
Deere & Company
HSBC Trinkaus & Burkhardt KGaA
Northern Trust Corp.
Snap-on Inc.

Susanne Klatten

Betriebswirtin, MBA

Mandate**

ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)
ALTANA Pharma AG
UnternehmerTUM GmbH

Willibald Löw*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Prof. Dr. rer. nat. Dr. h.c. mult. Hubert Markl

Professor für Biologie i.R.

Mandate**

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

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

Joachim Milberg

ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Mandate**

Allianz Versicherungs-AG
FESTO AG
Deere & Company
MAN AG

Werner Neugebauer*

IG Metall Bezirksleiter Bayern

Mandate**

FAG Kugelfischer Georg Schäfer AG (stellv.
Vorsitzender)

Franz Oberländer*

Mitglied des Betriebsrats Standort München
(seit 1.04.2003)

Dr.-Ing. Dieter Soltmann

ehem. persönlich haftender Gesellschafter der
Spaten-Franziskaner-Bräu KGaA

Mandate**

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

Prof. Dr. Jürgen Strube

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF AG

Mandate**

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

Werner Zierer*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

* Arbeitnehmervertreter

** Mandate

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

Mitglieder des Vorstands

Dr. Helmut Panke

Vorsitzender

Mandate**

Microsoft Corp.

Ernst Baumann

Mandate**

Krones AG

Dr. Michael Ganai

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd.

Prof. Dr.-Ing. Burkhard Göschel

Stefan Krause

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)

Dr.-Ing. Norbert Reithofer

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd.

BMW Motoren GmbH (Vorsitzender)

BMW Österreich Holding GmbH (Vorsitzender)

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

Generalbevollmächtigter:

Dr. Hagen Lüderitz

Chefsyndikus:

Dr. Dieter Löchelt

Konzernlagebericht. Die BMW Group hat im Jahr 2003 ihren Erfolgskurs fortgesetzt und die Produkt- und Marktoffensive weiter vorangetrieben. Nie zuvor wurden so viele neue Modelle in einem Jahr vorgestellt wie im Jahr 2003. Gleichzeitig erschloss sich das Unternehmen im Rahmen seiner Expansionsstrategie wichtige neue Absatzmärkte und Zielgruppen.

Das Geschäftsjahr im Überblick: BMW Group weiter auf Erfolgskurs

Die BMW Group konnte im Jahr 2003 an die erfolgreiche Geschäftsentwicklung aus den Vorjahren anknüpfen. In einem teilweise schwierigen weltwirtschaftlichen Umfeld erreichte das Unternehmen erneut Höchstwerte beim Absatz von Automobilen und Motorrädern. Im Finanzdienstleistungsgeschäft befindet sich die BMW Group ebenfalls weiter auf Wachstumskurs, die Zahl der Neuverträge erreichte einen neuen Höchstwert.

Vor dem Hintergrund anhaltend hoher Aufwendungen für die Produkt- und Marktoffensive konnte die BMW Group das hohe Ergebnisniveau des Vorjahres halten. Mit 3.205 Mio. Euro lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns nur knapp (-2,8%) unter dem Vorjahreswert.

Die Geschäftsentwicklung im Segment Automobile ist weiterhin von umfangreichen Aufwendungen für die Produkt- und Marktoffensive gekennzeichnet. Trotz dieser Vorleistungen erreichte das Segment Automobile ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 2.761 Mio. Euro und unterschritt damit den Vorjahreswert um 4,2%.

Umfangreiche Vorleistungen für neue Modelle prägten auch im Segment Motorräder die Ergebnisentwicklung. Mit 50 Mio. Euro unterschritt das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit den Vorjahreswert um 10 Mio. Euro bzw. 16,7%.

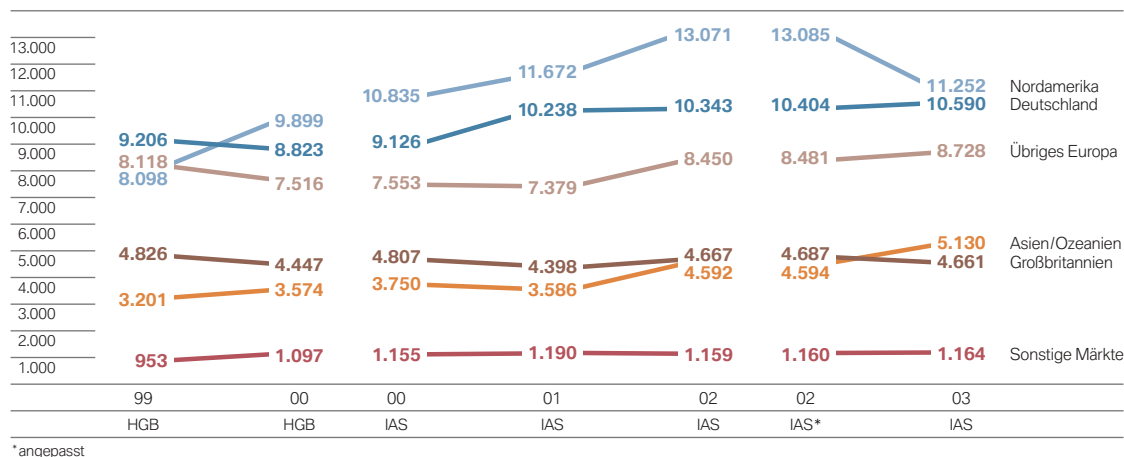
Das Segment Finanzdienstleistungen konnte im Geschäftsjahr 2003 erneut ein Rekordergebnis erreichen. Mit 452 Mio. Euro übertraf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit den Vorjahreswert um 7,1%.

Der Jahresüberschuss der BMW Group lag im Jahr 2003 mit 1.947 Mio. Euro um 3,6% unter dem Vorjahreswert.

Dividendenerhöhung vorgeschlagen

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 392 Mio. Euro zur Ausschüttung einer Dividende von 0,58 Euro je Stammaktie (2002: 0,52 Euro) und 0,60 Euro je Vorzugsaktie (2002: 0,54 Euro) im Nennwert von jeweils 1 Euro zu verwenden. Das dividendenberechtigte Grundkapital beträgt 673,5 Mio. Euro (622,2 Mio. Stammaktien und 51,3 Mio. Vorzugsaktien zu je 1 Euro Nennwert).

BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen
in Mio. Euro



Nach der Umstellung des Konzernabschlusses von den deutschen Rechnungslegungsvorschriften auf die International Accounting Standards (IASs) zum 31. Dezember 2001 hat die BMW Group ihr internes und externes Rechnungswesen im Geschäftsjahr 2003 vereinheitlicht. Damit ergeben sich in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2002 eine Reihe von

Anpassungen. Diese haben keine Auswirkungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und den Jahresüberschuss. Eine detaillierte Darstellung der vorgenommenen Anpassungen ist im Konzernanhang auf den Seiten 69 bis 71 erläutert, weitere Informationen sind auch im Internet unter www.bmwgroup.com/ir verfügbar.

Umsatz währungsbedingt gesunken

Die Schwäche des US-Dollar gegenüber dem Euro wirkte sich im Geschäftsjahr umrechnungsbedingt auf die Umsatzentwicklung der BMW Group aus. Durch den Währungseinfluss sank der Konzernumsatz im Vorjahresvergleich um 2,1 % auf 41.525 Mio. Euro. Währungsbereinigt konnte dagegen im Konzern ein Umsatzwachstum von 4,2 % erzielt werden.

Der Umsatz im Segment Automobile übertraf aufgrund der Absatzsteigerungen den Vorjahreswert und lag mit 38.317 Mio. Euro um 0,4 % über dem Vorjahreswert.

Der Umsatz im Segment Motorräder gab dagegen vor allem währungsbedingt um 6,6 % auf 1.055 Mio. Euro nach.

Im Segment Finanzdienstleistungen ging der Umsatz im Jahr 2003 um 9,1 % auf 7.582 Mio. Euro zurück. Neben der Wechselkursentwicklung ist dieser Rückgang auch auf ein geringeres Beendigungsgeschäft sowie das im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Zinsniveau zurückzuführen.

Wichtige Meilensteine erreicht

Die Fahrzeugpalette der BMW Group wurde im Jahr 2003 deutlich erweitert. Nie zuvor in der Geschichte des Unternehmens stellte die BMW Group so viele neue Modelle vor wie im Jahr 2003. Nach dem Start des Rolls-Royce Phantom Anfang Januar wurde im selben Monat mit dem BMW 760i/Li das Spitzenmodell der BMW 7er Baureihe im Markt eingeführt. Im Februar folgten die Modellüberarbeitungen des BMW 3er Cabrio, des BMW 3er Coupés sowie des BMW 3er Compacts, die seit März im Markt verfügbar sind. Ebenfalls im März begann weltweit die Auslieferung des BMW 730i/Li sowie des BMW Z4 in Europa. Das Hochleistungsmodell BMW M3 CSL wurde ab Mai ausgeliefert. Im Juni folgte die Markteinführung des MINI One D, der die Marke MINI um eine Variante mit Dieselantrieb erweitert.

Mit der Markteinführung des BMW 530d, des BMW 520i sowie des BMW 530i wurde im Juli

der Modellwechsel bei der BMW 5er Limousine vollzogen. Im Herbst folgten der BMW 525i und das aktuell leistungsstärkste Fahrzeug dieser Baureihe, der BMW 545i.

Nach der Modellüberarbeitung steht seit Oktober der aktualisierte BMW X5 zur Verfügung. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im September feierten der BMW X3 und das BMW 6er Coupé Premiere. Nach der Pressevorstellung der beiden Fahrzeuge im Oktober und November 2003 wurden diese Modelle im Januar 2004 mit positiver Resonanz im Markt eingeführt.

Die Automobilmärkte im Jahr 2003

Das Jahr 2003 war auf den internationalen Automobilmärkten durch ein teilweise schwieriges konjunkturelles Umfeld gekennzeichnet. Nachdem die weltwirtschaftliche Entwicklung zu Beginn des Jahres 2003 nur eine geringe Dynamik aufwies, hatte sich zwar im weiteren Verlauf des Jahres die Konjunktur allgemein belebt. Für das Gesamtjahr ergab sich jedoch lediglich eine verhaltene Wachstumsbeschleunigung gegenüber dem Vorjahr.

Im internationalen Vergleich entwickelte sich die Wirtschaft der USA im Jahr 2003 mit überdurchschnittlicher Dynamik. Japan überraschte mit einem über den Erwartungen liegenden Wirtschaftswachstum. Auch in Großbritannien zog das Wachstum ab dem zweiten Quartal deutlich an. Im Euro-Währungsgebiet war die Wirtschaftsentwicklung dagegen insgesamt erneut schwach. In der zweiten Jahreshälfte war zwar eine verhaltene Belebung zu beobachten, sie fiel jedoch schwächer aus als erwartet. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt verzeichnete im Jahr 2003 einen leichten Rückgang.

Die weltweite Nachfrage nach Automobilen aller Hersteller stieg im Jahr 2003 leicht an und lag um 2 % über dem Vorjahreswert. Allerdings entwickelten sich die einzelnen Märkte erneut sehr unterschiedlich.

Der Automobilmarkt in den USA war im Jahr 2003 abermals leicht rückläufig, die Zahl der Neuzulassungen lag um 1 % unter dem Vorjahreswert.

Insbesondere die US-Automobilhersteller verzeichneten erneut kräftige Rückgänge, während der Absatz von Importfahrzeugen insgesamt deutlich zunahm.

In Westeuropa war die Anzahl neu zugelassener PKW um rund 1 % niedriger als im Vorjahr. Unter den großen europäischen Märkten war in Frankreich mit einem Minus von 6 % ein deutlicher Rückgang der Neuzulassungen zu beobachten, während die Märkte in Deutschland, Großbritannien und Italien in etwa auf dem Niveau des Vorjahres lagen. Die osteuropäischen Märkte haben sich dagegen insgesamt sehr dynamisch entwickelt.

Auch fast alle asiatischen Länder wiesen eine hohe Wachstumsdynamik auf. Insbesondere der Anstieg der PKW-Zulassungen in China war mit rund 74 % weit überdurchschnittlich. In Japan lag die Zahl der Neuzulassungen im Jahr 2003 knapp über dem Vorjahresniveau.

Ein sehr heterogenes Bild zeigt sich auf den Märkten Südamerikas. Während in Brasilien der PKW-Absatz nach dem Rückgang im Vorjahr erneut zurückgegangen ist, hat sich in Argentinien im Jahr 2003 die Zulassungszahl von einem niedrigen Niveau aus wieder deutlich erholt.

Premium-Segmente erneut besser als Gesamtmarkt

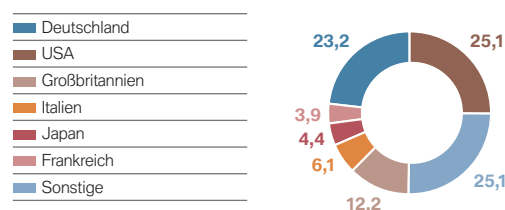
Auch im Jahr 2003 übertrafen die Premium-Segmente der weltweiten Automobilmärkte die Wachstumsraten des Gesamtmarkts. Die BMW Group, die mit allen ihren Automobilmarken ausschließlich in den Premium-Segmenten vertreten ist, konnte von diesem Trend erneut profitieren.

Neuer Höchstwert beim Automobilabsatz

Insgesamt wurden 1.104.916 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce im Jahr 2003 an Kunden ausgeliefert, das entspricht im Vorjahresvergleich einem Plus von 4,5 %.

Erstmals übernahmen im Jahr 2003 die USA den Spitzenplatz in der Rangliste der absatzstärksten Märkte der BMW Group. Mit 277.037 verkauften Automobilen übertraf der US-Absatz den Vorjahres-

BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2003
in % vom Absatz



wert um 8,0 %. Es folgen Deutschland mit 255.821 ausgelieferten Automobilen (–0,9 %) und Großbritannien, wo mit 134.502 verkauften Automobilen ein Absatzplus von 11,3 % erreicht wurde.

Insgesamt wurden in Westeuropa 637.949 Fahrzeuge der BMW Group verkauft, 1,9 % mehr als im Jahr 2002. In den meisten Märkten Europas verzeichnete die BMW Group Absatzsteigerungen. Neben Großbritannien legten vor allem Finnland (+ 15,9 %), Spanien (+ 6,5 %) und Italien (+ 6,4 %) deutlich zu. Trotz des schwachen Marktumfelds konnte sich die BMW Group in Frankreich mit 42.753 verkauften Fahrzeugen gegen den Markttrend behaupten und verzeichnete einen Rückgang von nur 2,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Märkte Asiens und im pazifischen Raum zeigten im Jahr 2003 eine anhaltende Wachstumsdynamik, von der auch die BMW Group profitieren konnte. Insgesamt belief sich das Verkaufsvolumen in Asien auf 93.030 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce, das entspricht einem Plus von 18,5 %.

Insbesondere in den chinesischen Märkten (China, Hongkong und Taiwan) erzielte die BMW Group deutliche Absatzsteigerungen. Hier wurden insgesamt 27.084 Automobile abgesetzt, das entspricht einer Steigerung von 75,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

In Japan wuchs die BMW Group deutlich stärker als der Gesamtmarkt. Hier wurden im vergan-

USA jetzt absatzstärkster Markt.
Deutliche Absatzsteigerungen in China.
BMW 5er Limousine bringt erwartete Impulse.

genen Jahr 48.683 Automobile an Kunden ausgeliefert, das sind 7,5 % mehr als im Jahr 2002.

Marke BMW trotz Modellwechsel über Vorjahr

Im Jahresverlauf entwickelte sich der Absatz von Automobilen der Marke BMW atypisch. Bedingt durch Produktzyklen wurden erst im zweiten Halbjahr 2003 Steigerungen erzielt. Ausschlaggebend hierfür war vor allem die Markteinführung der neuen BMW 5er Limousine, die Mitte des Jahres an den Start ging und die erwarteten Absatzimpulse brachte.

Mit insgesamt 928.151 ausgelieferten BMW Automobilen im Jahr 2003 übertraf der Absatz den Vorjahreswert um 1,6 %.

Die BMW 3er Baureihe liegt im sechsten Produktionsjahr mit 528.358 verkauften Einheiten im Jahr 2003 nur um 5,9 % unter dem Rekordjahr 2002. Die BMW 3er Limousine verzeichnet mit 272.876 ausgelieferten Automobilen im Jahr 2003 produktzyklusbedingt einen Rückgang von 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Ebenfalls rückläufig war der Absatz des BMW 3er Cabrios (-12,3 %), des BMW 3er Compact (-10,0 %) sowie des BMW 3er Coupé (-7,3 %). Der Absatz des BMW 3er Touring lag im Jahr 2003 bei 82.006 Einheiten, das entspricht einer Verbesserung zum Vorjahr von 0,7 %.

Seit Vorstellung der neuen BMW 5er Limousine im Juli 2003 konnten bis Jahresende bereits 70.522 Fahrzeuge dieses Modells verkauft werden. Vom

Vorgängermodell wurden im Jahr 2003 insgesamt 85.607 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Im letzten vollen Verkaufsjahr lag der Absatz des BMW 5er Touring mit 29.352 Einheiten (-23,5 %) auf einem für diese Phase des Produktzyklus erwarteten Niveau. Insgesamt übertraf damit im Jahr 2003 der Absatz der BMW 5er Baureihe mit 185.481 verkauften Automobilen den Vorjahreswert um 7,6 %.

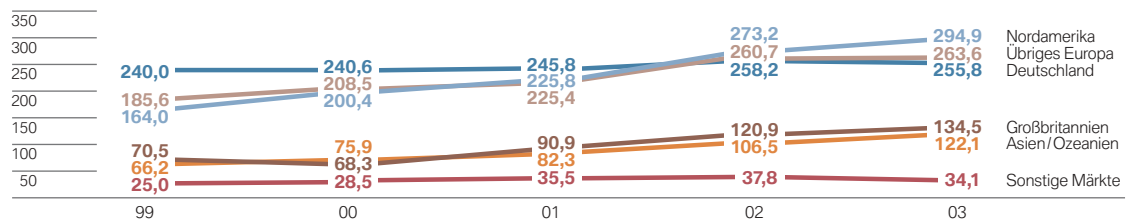
Die BMW 7er Baureihe erreichte im Jahr 2003 mit 57.899 Einheiten einen neuen Absatzhöchstwert, im Vergleich zum Vorjahr beträgt das Absatzplus 8,2 %. Noch nie entschieden sich in einem Jahr so viele Kunden für einen BMW 7er wie im Jahr 2003.

Der Erfolg des BMW X5 ist auch im vierten Jahr nach Produktionsanlauf ungebrochen. Weltweit lag der Absatz dieser Baureihe im Jahr 2003 bei insgesamt 105.554 Automobilen und damit um 4,6 % über dem Vorjahr. Damit erzielt der BMW X5 einen neuen Jahresspitzenwert.

Im Roadster-Segment konnte die BMW Group den Absatz im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppeln. Der neue BMW Z4 wurde im vergangenen Jahr 47.049 mal an Kunden ausgeliefert und ist mit einem Anteil von rund 40 % in seinem Segment weltweit führend. Vom BMW Z3, dessen Produktion bereits 2002 planmäßig ausgelaufen war, wurden im Jahr 2003 noch 2.957 Fahrzeuge verkauft.

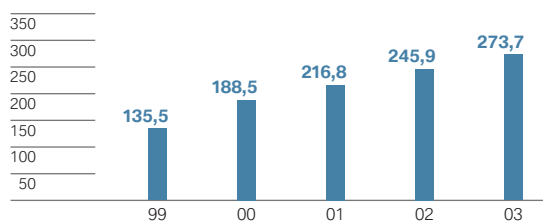
Die Produktion des im BMW Werk München von Hand gefertigten BMW Z8 lief im Jahr 2003

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



*bereinigt um Rover/Land Rover

Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen
in Tsd.



planmäßig aus. Insgesamt fertigte die BMW Group in den vergangenen vier Jahren mehr als 5.700 Fahrzeuge dieses exklusiven Roadsters.

Schon heute liefert die Dieseltechnologie einen wichtigen Beitrag zur Ressourcenschonung und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Weltweit sind bereits 29% aller ausgelieferten BMW Automobile mit einem Dieselantrieb ausgestattet. Besonders beliebt ist der Dieselantrieb in Westeuropa. Dort sind bereits mehr als die Hälfte aller neu ausgelieferten BMW Automobile Dieselfahrzeuge.

Zur Erfüllung der EU4-Gesetzgebung setzt die BMW Group auf innermotorische Maßnahmen sowie die Einführung von Dieselpartikelfiltern im Frühjahr 2004.

MINI übertrifft Erwartungen

Der Erfolg der Marke MINI setzte sich auch im vergangenen Jahr weiter fort und trug substantiell zum Wachstum des Automobilabsatzes der BMW Group bei. Mit insgesamt 176.465 verkauften MINI Automobilen wurde der Vorjahreswert um fast ein Viertel (+22,4%) übertroffen. Die Entwicklung der Marke MINI belegt, dass Kunden auch bei kleinen Automobilen hochwertige Fahrzeuge nachfragen. Premium ist also vor allem eine Frage der Produksubstanz und nicht der Größe eines Automobils.

Führend im Modellmix ist der MINI Cooper mit einem Anteil von rund 50% am gesamten Absatz der Marke MINI, gefolgt vom MINI Cooper S mit mehr

als 25%, dem MINI One mit 20% sowie dem 2003 eingeführten MINI One D mit einem Anteil von 5%.

Der Absatz des MINI Cooper stieg im Vergleich zum Vorjahr mit einem Plus von 9,0% auf 87.378 Fahrzeuge. Das leistungsstärkste Modell, der MINI Cooper S, wurde im vergangenen Jahr 44.461 mal an Kunden ausgeliefert. Dies entspricht im ersten vollen Verkaufsjahr einem Anstieg zum Vorjahr von 67,3%. Das Verkaufsvolumen des MINI One belief sich im Jahr 2003 auf insgesamt 35.307 Fahrzeuge. Seit der Markteinführung des ersten MINI mit Dieselantrieb im Juni 2003 wurden bis zum Jahresende bereits über 9.300 MINI One D an Kunden ausgeliefert.

Unterstützt durch die Einführung des neuen MINI Cabrios im Sommer 2004 wird sich der Erfolg der Marke MINI weiter fortsetzen.

Größter Markt für Fahrzeuge der Marke MINI ist unverändert Großbritannien. Im Jahr 2003 wurden dort 41.404 Fahrzeuge verkauft, das entspricht einem Plus von 19,3% gegenüber dem Vorjahr. Dicht darauf folgen die USA mit 36.010 ausgelieferten MINI Automobilen im Jahr 2003. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von 46,4%. Deutschland bleibt drittstärkster Markt für Fahrzeuge der Marke MINI mit insgesamt 25.720 Fahrzeugen (+11,7%). Auch in anderen Ländern sind deutliche Absatzzuwächse zu verzeichnen. So stieg die Zahl der verkauften MINI Automobile in Japan auf 12.517 (+29,4%), in Frankreich auf 10.100 (+12,1%) und in Spanien auf 6.201 (+23,4%).

Erfolgreicher Start des Rolls-Royce Phantom

Mit der Marke Rolls-Royce hat die BMW Group ihre Fahrzeugpalette in das absolute Luxussegment erweitert. Bis zum Jahresende 2003 wurden 300 Rolls-Royce Automobile an ihre Käufer übergeben. Nach der Anlaufphase hat die Produktion im Werk Goodwood Ende 2003 planmäßig die Sollkapazität erreicht.

Mit dem Rolls-Royce Phantom setzt die BMW Group eine inzwischen hundertjährige Tradition an

MINI übertrifft Erwartungen.
Rolls-Royce nach Anlaufphase auf Sollkapazität.
Motorradabsatz übertrifft erneut Vorjahreswert.

der absoluten Spitze des Automobilbaus fort. Bereits in ihren Anfängen stand die Marke Rolls-Royce für kompromisslose technische Lösungen und einen einzigartigen Anspruch an Qualität, Verarbeitung sowie Wertigkeit und Abstimmung von Materialien. Der neue Rolls-Royce Phantom wird diesem Anspruch in jeder Hinsicht wieder gerecht.

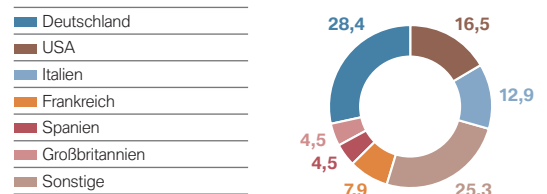
Segment Motorräder behauptet sich in schwierigem Umfeld

Das Motorradgeschäft war im vergangenen Jahr besonders stark von konjunkturellen Einflüssen auf den internationalen Motorradmärkten geprägt. In diesem schwierigen Umfeld haben sich BMW Motorräder erfolgreich behauptet. Mit 92.962 verkauften Einheiten übertraf der Absatz zum elften Mal in Folge den Vorjahreswert.

Deutliche Absatzsteigerungen erzielte das Segment Motorräder in der Schweiz (+26,3%), in den USA (+13,3%) und in Großbritannien (+6,5%). In Deutschland stieg der Absatz von BMW Motorrädern gegen einen stark rückläufigen Markt um 3,2% an. Mit einem Anteil von 19,5% konnte hier die Marktführerschaft im Gesamtmarkt erreicht werden.

Weltweiter Absatzspitzenreiter war auch im Jahr 2003 die BMW R 1150 GS, von der inklusive der Modellvariante Adventure 17.136 Einheiten

BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2003
in % vom Absatz

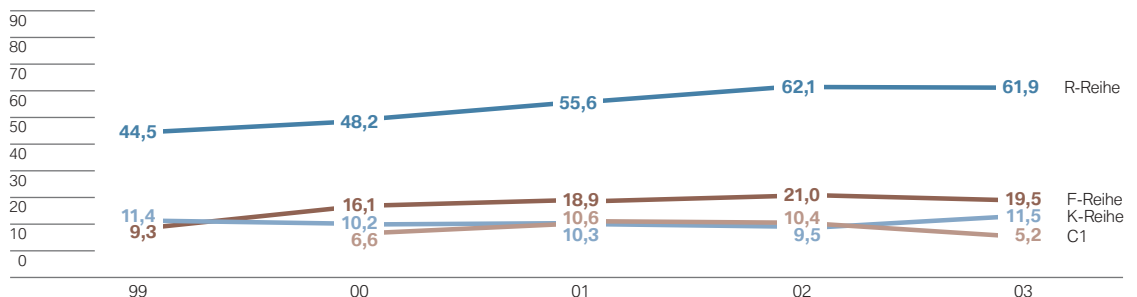


ausgeliefert wurden. Es folgen die R 1150 RT mit 14.455 verkauften Einheiten und die F 650 GS (inklusive Modellvariante Dakar), für die sich 13.284 Kunden entschieden.

Im Geschäftsjahr 2003 erbrachte das Segment Motorrad Vorleistungen für neue Modelle, die 2004 auf den Markt kommen. So wurde Anfang Januar 2004 die völlig neu entwickelte Reiseenduro R 1200 GS der Öffentlichkeit vorgestellt, die ab 13. März 2004 im Markt verfügbar sein wird. Die technisch überarbeiteten Modelle der Einzylinder-Baureihe und der Luxustourer K 1200 LT wurden bereits im Dezember 2003 präsentiert.

Die Motorradproduktion im BMW Werk Berlin wurde mit hochflexiblen Systemen zur Motoren-

Segment Motorräder: Auslieferungen nach Modellreihen
in Tsd.



und Motorradmontage sowie zur mechanischen Bearbeitung von Motor- und Fahrwerkskomponenten weiter modernisiert. Eine besonders umweltfreundliche Lackieranlage komplettierte diesen Erweiterungs- und Modernisierungsprozess im November 2003. Das BMW Werk Berlin ist damit eines der modernsten Motorradwerke der Welt. Durch die Vorbereitung für die neuen Produkte lag die Motorradproduktion im Werk Berlin mit 89.745 Einheiten um 3,5 % unter dem Vorjahresniveau.

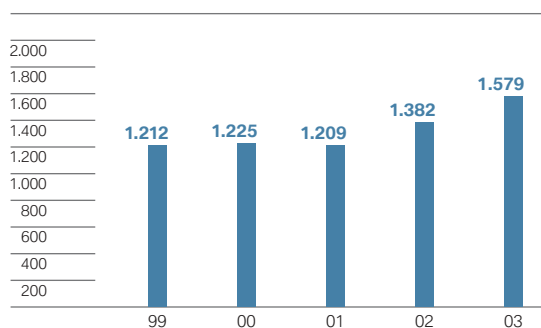
Starkes Wachstum im Segment Finanzdienstleistungen

Das Segment Finanzdienstleistungen der BMW Group setzte auch im Jahr 2003 seinen Wachstumskurs fort. Das bilanzielle Geschäftsvolumen des Segments stieg im Jahr 2003 um 8,1 % auf 28.647 Mio. Euro.

Der bereits im Vorjahr zu beobachtende stetige Anstieg des Neugeschäfts setzte sich auch im Jahr 2003 weiter fort. Mit 1.578.829 Vertragszugängen lag die Gesamtzahl der Neuverträge um 14,2 % über dem Vorjahreswert.

Der Anteil der weltweit über das Segment Finanzdienstleistungen geleasten oder finanzierten Neufahrzeuge der Marken BMW und MINI stieg im Jahr 2003 um 2,2 Prozentpunkte auf 38,3 % weiter an.

Vertragszugänge der BMW Financial Services
in Tsd. Einheiten



Der höchste Anteil an den Finanzierungen im Neuwagenabsatz war mit 48,1 % auch im Jahr 2003 im amerikanischen Markt zu verzeichnen, gefolgt von Südostasien (40,0 %) und Europa (33,7 %).

Die Zahl der neuen Kredit- und Leasingverträge in der Kundenfinanzierung erreichte im Jahr 2003 einen neuen Höchstwert und stieg um 10,7 % auf 710.333 Verträge. Damit entfielen 45,0 % der gesamten Neuverträge im Jahr 2003 auf das Kundengeschäft (i. Vj. 46,4 %).

Insbesondere die Kreditfinanzierungen mit Kunden sind im Jahr 2003 überproportional stark angestiegen, der Zuwachs bei den Vertragszugängen lag bei 13,6 %. Dies ist vor allem auf die positive Entwicklung im Gebrauchtwagengeschäft sowie auf das Neugeschäft mit Fahrzeugen der Marke MINI zurückzuführen.

Der Anteil der Kreditfinanzierungen am gesamten Kundengeschäft stieg im Jahr 2003 auf 68,6 %, im Vorjahr betrug der Anteil noch 66,8 %. Entsprechend verringerte sich der Leasinganteil in der Kundenfinanzierung auf 31,4 %, wobei das Wachstum des Kreditgeschäfts in Europa das weiterhin starke Wachstum des Leasinggeschäfts in den USA übertraf.

Der Zuwachs im Kundengeschäft wird weiterhin von allen Märkten getragen. Am stärksten entwickelte sich, wie bereits im Vorjahr, die Region Amerika, wo mit 219.163 Neuverträgen ein Anstieg von 12,6 % erreicht wurde. In der Region Europa stieg die Zahl der Neuverträge mit Kunden um 8,5 % auf 412.734 Verträge. Entsprechend der dynamischen Entwicklung des Automobilabsatzes konnten in der Region Asien ebenfalls deutliche Zuwächse verzeichnet werden; die Zahl der Neuverträge stieg um 17,6 % auf 78.436.

Zum 31. Dezember 2003 umfasste der verwaltete Vertragsbestand in der Kundenfinanzierung 1.474.254 Verträge, das entspricht einem Zuwachs von 13,0 % gegenüber dem Vorjahr.

In der Händlerfinanzierung stieg das durchschnittliche verwaltete Vertragsvolumen im Jahr 2003 auf 4.427 Mio. Euro und lag damit um 21,3 % über dem Vergleichswert aus dem Vorjahr.

Finanzdienstleistungen mit weltweiten Zuwächsen. Bereits mehr als 1.400 Mitarbeiter für das neue BMW Werk Leipzig eingestellt.

Unterstützt durch hohe Zuflüsse aus den On-line-Konten für Tagesgeld wuchs das Einlagengeschäft im Jahr 2003 stark an. Das durchschnittliche Einlagevolumen stieg im Vorjahresvergleich um 43,8% auf 3.788 Mio. Euro.

254.205 Kundenkonten waren zum 31. Dezember 2003 registriert, das sind 17,7% mehr als zum entsprechenden Stichtag des Vorjahres.

Der Nettomittelzufluss in die von der BMW Bank angebotenen Fonds belief sich im Jahr 2003 auf 31,5 Mio. Euro, das entspricht einem Anstieg von 149,0%. Die Zahl der Kundendepots lag zum 31. Dezember 2003 bei 13.829 und damit um 85,1% höher als zum Vorjahresstichtag.

Die geografische Expansion des Segments Finanzdienstleistungen wurde im Jahr 2003 verstärkt fortgesetzt. In Europa, Asien, Südamerika sowie in mehreren arabischen Ländern starteten neue Kooperationen ihre Geschäftsaktivitäten. Insgesamt ist das Segment Finanzdienstleistungen damit in 41 Ländern über eigene Finanzierungsgesellschaften oder Kooperationen vertreten.

Im Flottenmanagement (Alphabet) konnte das Segment Finanzdienstleistungen am anhaltenden

Wachstum des Flottenleasingmarktes erfolgreich partizipieren. 33.969 Finanzierungsverträge mit Großkunden wurden im Jahr 2003 neu abgeschlossen, das entspricht einem Wachstum von 52,9% gegenüber dem Vorjahr.

Mehr als 3.000 neue Arbeitsplätze geschaffen

Zum Jahresende 2003 beschäftigte die BMW Group weltweit 104.342 Mitarbeiter, das sind 2,9% mehr als zum Ende des Jahres 2002. Bereinigt um Ausgliederungen hat das Unternehmen damit 3.131 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Drei Viertel der Mitarbeiter der BMW Group sind in Deutschland beschäftigt. Hier wuchs die Belegschaft auf 78.569 Mitarbeiter, das entspricht einem Anstieg von 3,2%. Für das neue BMW Werk Leipzig wurden seit 2002 insgesamt bereits mehr als 1.400 Mitarbeiter eingestellt, die sich zurzeit überwiegend in anderen Werken der BMW Group auf ihre neuen Aufgaben vorbereiten.

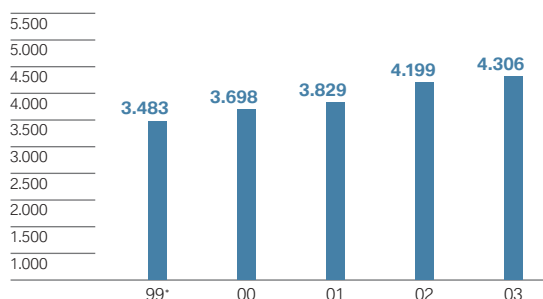
Der fokussierte Bedarf der BMW Group an qualifizierten Mitarbeitern wird auch im Jahr 2004 anhalten.

Mitarbeiter der BMW Group	31.12.2003	31.12.2002	Veränderung in %
Automobile ¹⁾	95.913	93.216	2,9
Motorräder	2.954	2.847	3,8
Finanzdienstleistungen ²⁾	2.476	2.196	12,8
Sonstige	2.999	3.136	- 4,4
davon			
Software	(1.045)	(1.093)	- 4,4
Corporate	(64)	(73)	- 12,3
Sonstige UK-Gesellschaften	(1.890)	(1.970)	- 4,1
BMW Group	104.342	101.395	2,9
bereinigt um Ausgliederungen	104.342	101.211	3,1

1) Bereinigt um Ausgliederungen und konzerninterne Umgliederungen lag der Personalstand im Segment Automobile am 31.12.2002 bei 92.909 Mitarbeitern.

2) Bereinigt um Ausgliederungen und konzerninterne Umgliederungen lag der Personalstand im Segment Finanzdienstleistungen am 31.12.2002 bei 2.319 Mitarbeitern.

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



*ohne Auszubildende Rover Group

Die Zahl der Auszubildenden in der BMW Group stieg erneut an. 4.306 junge Menschen erlernen derzeit in der BMW Group einen Beruf. Damit beschäftigt das Unternehmen 2,5 % mehr Auszubildende als zum Vorjahresstichtag. Die Ausbildungsquote der BMW Group – also der Anteil der Auszubildenden an der Mitarbeiterzahl – liegt weltweit bei 4,1 % und in Deutschland bei 5,1 %. Weiterhin bietet das Unternehmen zahlreiche Einstiegsprogramme für Abiturienten und Hochschulabsolventen an.

Um die Qualifikation ihrer Mitarbeiter weiter zu fördern, bietet die BMW Group ein breites Angebot an Weiterbildungsprogrammen an. Insgesamt hat die BMW Group im Jahr 2003 für die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter mehr als 196 Mio. Euro investiert. Den zeitlich höchsten Anteil am Weiterbildungsprogramm haben dabei die Themenbereiche Produktionstechnik und Informationstechnologie sowie die Schulung in computergestützten Konstruktionsverfahren.

Mit rund 13 % hat die BMW AG derzeit einen der höchsten Anteile von Mitarbeiterinnen in der Automobilbranche. 31 % aller Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden sowie rund 21 % der Hochschuleinsteiger und Young Professionals sind Frauen – mit steigender Tendenz. Weltweit gehört die BMW Group zu den attraktivsten Arbeitgebern. Dies belegen Studien führender Marktforschungsinstitute

zum Arbeitgeberimage, bei denen die BMW Group Spitzenpositionen belegt. Zur kontinuierlichen Förderung von qualifiziertem Nachwuchs ermöglicht die BMW Group jährlich den Einsatz von rund 3.600 Praktikanten, Diplomanden und Doktoranten.

Darüber hinaus unterstützt das Unternehmen Forschungsaktivitäten an den Hochschulen mit jährlich rund 30 Mio. Euro. Mit dem BMW Group Scientific Award zeichnet das Unternehmen regelmäßig herausragende Nachwuchswissenschaftler aus.

Produktionskapazitäten weiter voll ausgelastet

Im Geschäftsjahr 2003 bewies das Produktionsnetzwerk der BMW Group erneut seine Leistungsfähigkeit. Entsprechend der Absatzentwicklung erzielte die BMW Group auch in der Automobilproduktion neue Spitzenwerte. Mit 1.118.940 Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wurden 2,6 % mehr Fahrzeuge als im Vorjahr produziert (inkl. Auftragsfertigung BMW X3).

Die Produktion von BMW Automobilen war im Jahr 2003 in besonderem Maße von der Produktoffensive beeinflusst. Mit flexiblen Arbeitszeitmodellen und weiteren Prozessoptimierungen gelang es, dieses ehrgeizige Programm zu bewältigen.

2003 liefen weltweit 944.072 BMW Automobile vom Band, das sind 1,5 % mehr als im Vorjahr. Hinzu kamen 174.366 Automobile der Marke MINI, eine Steigerung von 9,0 % im Vergleich zum Jahr 2002. Die Anlaufphase für die Fertigung des Rolls-Royce Phantom ist abgeschlossen. Zur Zeit werden in der Manufaktur im britischen Goodwood täglich fünf Fahrzeuge gefertigt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 502 Rolls-Royce Phantom produziert. Die Planung sieht ein Produktionsvolumen von rund 1.000 Fahrzeugen pro Jahr vor.

Im Herbst 2003 begann im chinesischen Shenyang die Produktion von BMW Automobilen im Rahmen des Joint Ventures mit dem chinesischen Partner Brilliance China Automotive Holdings. In den kommenden Jahren soll dort das Produktionsvolumen auf rund 30.000 Automobile pro Jahr gesteigert werden.

Zahl der Ausbildungsplätze erneut gestiegen.
Auftragsfertigung BMW X3 begonnen.
Joint Venture in China startet Produktion.

Ebenfalls im Herbst 2003 startete termingerecht die Auftragsfertigung des BMW X3 bei Magna Steyr Fahrzeugtechnik im österreichischen Graz. Im Vorfeld der Markteinführung im Januar 2004 wurden bis zum Jahresende 2003 bereits 8.770 BMW X3 gefertigt.

Der Aufbau des neuen BMW Werks in Leipzig verläuft weiterhin plangemäß. Mitte 2004 wird dort die Pilotproduktion der ersten Fahrzeuge beginnen, bevor dann 2005 die Serienproduktion der BMW 3er Reihe anlaufen wird.

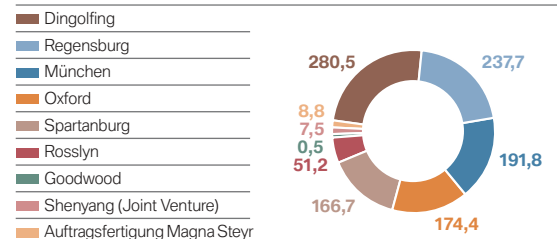
Im Rahmen des weltweit einheitlichen Produktions- und Qualitätsmanagementsystems sind alle Werke der BMW Group nach DIN EN ISO 9001 (Qualität) und DIN EN ISO 14001 (Umwelt) zertifiziert.

Darüber hinaus bescheinigte das US-amerikanische Marktforschungsinstitut J.D. Power and Associates in zahlreichen Plant Awards der letzten Jahre die durchgängig hohe Qualität des weltweiten Produktionsnetzwerkes der BMW Group. Im Jahr 2003 wurde das Werk München als bestes Automobilwerk in Europa mit dem Golden Plant Award ausgezeichnet.

Im Jahr 2003 wurden in den Werken umfangreiche Maßnahmen zur Umstellung der Produktion auf neue Modelle sowie zur Kapazitätserweiterung vorgenommen.

Die Umsetzung der neuen Rohbaustruktur im BMW Werk München wurde Anfang 2003 begon-

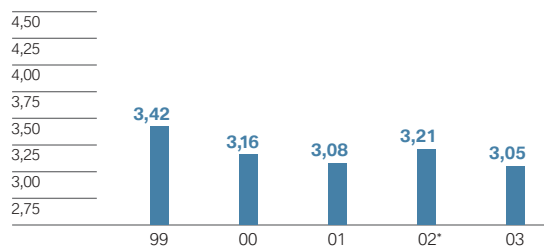
Automobilproduktion der BMW Group nach Werken
in Tsd.



nen, Ende 2004 wird dieses Projekt abgeschlossen sein. Weitere Bestandteile der Investitionsmaßnahmen sind umfangreiche Umbaumaßnahmen in Lackiererei und Fahrzeugmontage, die nicht neben der laufenden Produktion vorgenommen werden können. Deshalb wurde für das Werk München eine Produktionsunterbrechung beschlossen, die von Weihnachten 2003 bis einschließlich 30. Januar 2004 dauerte.

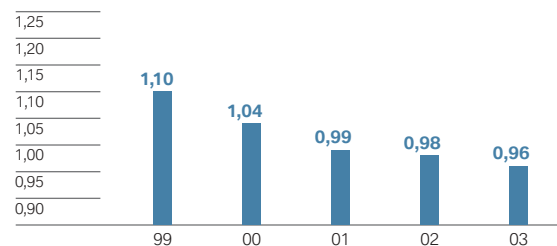
Das BMW Werk Dingolfing hat im Jahr 2003 den Anlauf der fünften Generation der 5er Baureihe, des 6er Coupés, des 6er Cabrios und des 7er Sicherheitsfahrzeugs erfolgreich bewältigt. Zudem erfolgte am Standort Dingolfing im Jahr 2003 der Spatenstich für ein neues Zentrum für die Teileauslieferung, das im Jahr 2005 seinen Betrieb aufnehmen wird.

Energieverbrauch je produzierte Einheit
in MWh



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

Emissionen CO₂ je produzierte Einheit
in t



Im BMW Werk Landshut fand im Jahr 2003 für den BMW M3 CSL die weltweit erste hochautomatisierte Serienfertigung für Karosseriebauteile aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen statt. Bauteile aus Kohlenstofffaser-Verbundwerkstoffen sind bislang überwiegend als Einzelanfertigungen in der Luftfahrt und im Rennsport im Einsatz.

Die heute bereits seriennahe Entwicklung des Verbundkurbelgehäuses aus Magnesium und Aluminium geht in den kommenden zwölf Monaten in der Leichtmetallgießerei im BMW Werk Landshut in Serie.

Das BMW Werk Regensburg stand im Jahr 2003 ganz im Zeichen der Vorbereitung auf zukünftige BMW Modellreihen. Der Werksausbau wurde fast vollständig abgeschlossen. Dazu gehören ein neuer Fertigungsbereich im Rohbau, die schrittweise Umstellung der Lackiererei auf Pulverlack und die Neugestaltung der Fertigungsprozesse in der Montage.

Der Spatenstich für die Ausbaustufe VII im BMW Werk Steyr fand im April 2002 statt. Einer der Schwerpunkte der Investitionen ist eine rund 37.000 m² große Fertigungshalle, in der Kernkomponenten für Motoren wie zum Beispiel Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe unter Einsatz hochmoderner Fertigungstechnologien produziert werden sollen. Durch diese größte Einzelausbaustufe des Standortes, die im Jahr 2004 abgeschlossen wird, vergrößert sich das Werk flächenmäßig um ein Drittel.

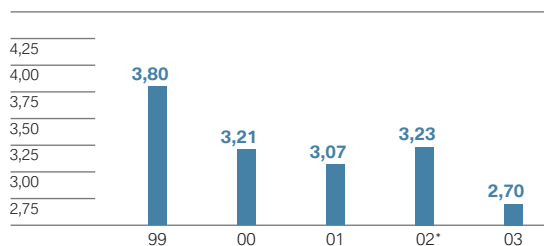
Ende September wurde die Produktion des aktualisierten BMW X5 im BMW Werk Spartanburg aufgenommen. Im Jahr 2003 hat sich die BMW Group in Spartanburg zudem eine bisher ungenutzte Energiequelle erschlossen. Bis zu 25 % des Energiebedarfs werden über Methangas gedeckt, das aus einer 15 km entfernten Lagerstätte für Abfälle bezogen wird.

Im BMW Werk Rosslyn, Südafrika, wurde der Rohbau in Vorbereitung auf neue Modelle erweitert. Darüber hinaus konnte im gesamten Werk der Materialfluss in Bezug auf Qualität, Geschwindigkeit und Sicherheit optimiert werden.

Im MINI Werk Oxford begann im März 2003 die Serienproduktion des MINI One D. Die insgesamt hohe Nachfrage nach MINI Automobilen führte zu einer weiteren Erhöhung des Produktionsvolumens. Durch die Nutzung flexibler Arbeitszeitmodelle wurde eine Stückzahl von über 174.300 produzierten Fahrzeugen erreicht.

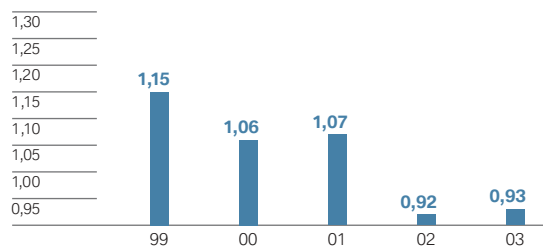
Alle Produktionsstandorte der BMW Group weltweit verfügen seit 1999 über zertifizierte Umweltmanagementsysteme. Bis 2003 wurden sie mit den Zentralfunktionen des Produktionsressorts zu einem integrierten Umweltmanagementsystem weiterentwickelt. Der Übergang in eine Zertifizierungsmatrix für Umweltschutz und Qualität ist damit abgeschlossen. Interne Audits und Maßnahmen werden nun zentral gesteuert und gesamthaft berichtet.

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



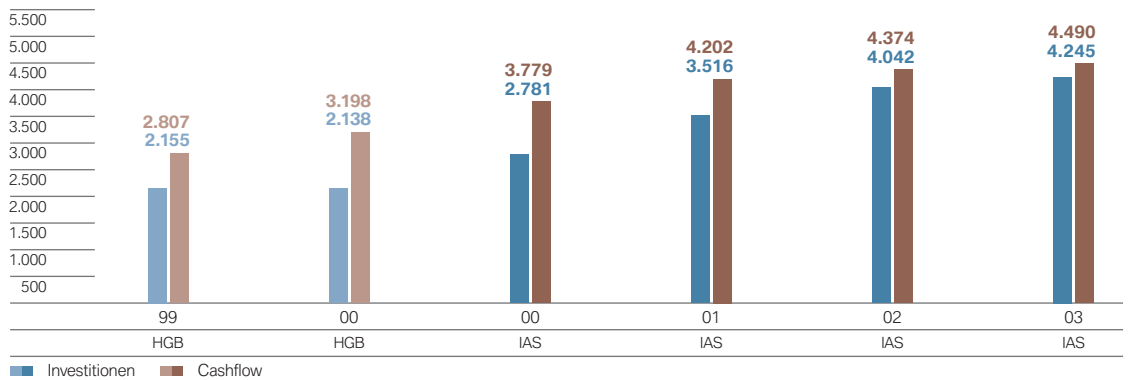
*struktureller Anstieg 2002 bedingt durch neuen Berechnungsmodus gemäß VOC-Verordnung (31. BImSchV)

Prozessabwasser je produzierte Einheit
in m³



Cashflow übertrifft Investitionssumme.
Kontinuierliche Fortschritte im Umweltschutz.
Umfangreiche Investitionen in das Produktions-
netzwerk.

BMW Group Investitionen und Cashflow
in Mio. Euro



Der Fortschritt im produktionsbezogenen Umweltschutz zeigt sich im Verbrauch der eingesetzten Ressourcen Energie und Wasser sowie in den Emissionen von CO₂ und Lösungsmitteln: Die entsprechenden Kennzahlen haben sich im Jahr 2003 fast alle deutlich verbessert und markieren im Branchenvergleich die Bestmarke.

Investitionen erneut gestiegen

Mit umfangreichen Investitionen schafft die BMW Group die Voraussetzungen für die Ausweitung der Unternehmensaktivitäten in den kommenden Jahren. Im Jahr 2003 investierte das Unternehmen 3.249 Mio. Euro in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Hinzu kommen gemäß IAS 38 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 996 Mio. Euro, so dass sich insgesamt ein Zugang von 4.245 Mio. Euro zum Anlagevermögen ergibt. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,0%.

Mit 38,9% liegt die Aktivierungsquote bei den Entwicklungskosten weiterhin auf einem im Branchenvergleich niedrigen Niveau.

Ein großer Teil der im Jahr 2003 getätigten Investitionen floss in den Ausbau und die Erweiterung des internen und externen Produktionsnetzwerkes sowie in die Erweiterung des Vertriebsnetzwerkes.

Vor allem das neue BMW Werk Leipzig wird ab dem kommenden Jahr eine deutliche Erhöhung der Produktionskapazität bewirken. In den Produktionsstandort Leipzig wird die BMW Group bis zum Jahr 2005 insgesamt rund 1,3 Mrd. Euro investiert haben.

Inklusive der aktivierten Entwicklungsaufwendungen ist die Investitionsquote, also das Verhältnis der Investitionen zum Konzernumsatz, im Jahr 2003 auf 10,2% gestiegen und liegt damit über dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2002 (9,5%). Der überproportionale prozentuale Anstieg ist dabei vor allem auf den währungsbedingt gesunkenen Umsatz zurückzuführen.

Mit 4.490 Mio. Euro übertraf der Cashflow im Jahr 2003 erneut die Investitionssumme.

Aufgrund umfangreicher Produktmaßnahmen, der Intensivierung der Marktaktivitäten sowie der Aufbauphase des BMW Werks Leipzig wird das Investitionsvolumen der BMW Group auch im Jahr 2004 auf einem hohen Niveau bleiben. Das Verhältnis der Investitionen zum Umsatz wird dabei jedoch rückläufig sein.

Kundenorientierung in Prozessen verankert

Im Jahr 2003 wurde der „Kundenorientierte Vertriebs- und Produktionsprozess“ (KOV) weiter

ausgebaut, so dass inzwischen über 90 % des Vertriebsvolumens der BMW Group über dieses System abgewickelt wird. Mit KOVP verfügt die BMW Group über ein Instrument, um auf individuelle Kundenwünsche schnell und flexibel reagieren zu können. Bis zu zehn Tage vor Produktionsbeginn sind so Änderungen der Fahrzeugbestellung möglich. Eine Möglichkeit, die weltweit über 120.000 mal im Monat – meist für eine Erweiterung der Sonderausstattungen – genutzt wird.

Mit KOVP wurde auch die Produktionslogistik überarbeitet: Neben der Möglichkeit, dem Kunden einen noch individuelleren und schnelleren Service zu bieten, reduzieren sich durch kürzere Prozessdurchlaufzeiten die Kosten bei nochmals erhöhter Qualität.

Forschung und Entwicklung durch Produktoffensive geprägt

Zahlreiche neue Modelle, Motoren und Innovationen kennzeichneten im Jahr 2003 die Forschung und Entwicklung der BMW Group.

Eine Vielzahl an Innovationen vereint beispielsweise die neue BMW 5er Limousine. Als erster Automobilhersteller der Welt verwendet die BMW Group beim neuen BMW 5er eine Mischbauweise im Karosserie-Rohbau, bei der Stahl- und Aluminium-Strukturen kombiniert werden. Unter anderem ist es dieser Technologie zu verdanken, dass das gesamte Fahrzeug je nach Modell um bis zu 55 kg leichter wurde als das Vorgängermodell – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf Verbrauch und Fahrdynamik.

Eine weitere Weltneuheit ist die als Sonderausstattung lieferbare Aktivlenkung, für die die BMW Group 2003 den Innovationspreis der deutschen Wirtschaft erhielt. Das elektronisch gesteuerte System wurde auch von der amerikanischen Fachzeitschrift „Automobile Magazine“ mit dem Technology Award of the Year 2004 sowie von dem französischen Fachblatt „L'Automobile Magazine“ mit der Trophée d'Innovation 2003 ausgezeichnet.

Die Aktivlenkung macht im normalen Fahrbetrieb die Lenkübersetzung im unteren bis mittleren

Geschwindigkeitsbereich direkter. So wird der Lenkaufwand verringert und die Handlichkeit des Fahrzeugs ganz wesentlich erhöht. Im höheren Geschwindigkeitsbereich wird die Lenkung dagegen indirekter und sorgt so für stabilen Geradeauslauf und sehr gut dosierbares Anlenkverhalten. Eine Vielzahl weiterer Innovationen, wie das auf Wunsch lieferbare Head-Up Display, adaptives Kurvenlicht, Dynamic Drive oder das 6-Gang-Getriebe unterstreichen die Innovations- und Technologieführerschaft des neuen BMW 5er.

Auch das neue BMW 6er Coupé, mit dem die BMW Group die Tradition der legendären ersten 6er Reihe (1976 bis 1989) sowie die lange Historie großer Luxuscoupés fortsetzt, bietet völlig neue Technologien. Die Aluminium-Stahl-Mischbauweise der Karosserie wird durch die Heckklappe und Seitenwände des 6er Coupés aus Kunststoff ergänzt. Die so erreichte weitere Gewichtsreduzierung und eine Achslastverteilung von annähernd 50:50 kommen auch hier der Fahrdynamik und dem niedrigen Kraftstoffverbrauch zugute. Ergänzt wird die neue 6er Reihe im Jahr 2004 durch ein viersitziges Cabrio.

Das Hochleistungsmodell BMW M3 CSL zeichnet sich durch konsequenten Leichtbau aus. So besteht zum Beispiel das gesamte Dach aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Das niedrige Gesamtgewicht in Verbindung mit einem tieferen Schwerpunkt ermöglicht noch höhere Kurvengeschwindigkeiten und ein Optimum an Agilität.

Mit einem innovativen Entwicklungskonzept wurde der neue BMW X3 in kürzester Zeit realisiert. Die Konzeptentwicklung des X3 wurde dabei vollständig von der BMW Group durchgeführt, während Serienentwicklungsumfänge von Magna Steyr Fahrzeugtechnik im österreichischen Graz übernommen wurden, wo das neue Sports Activity Vehicle auch in Auftragsfertigung produziert wird.

Ein besonderes Highlight des BMW X3 ist das Allradsystem xDrive, das die stufenlose und vollvariable Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse ermöglicht. Das System erkennt sofort, wann eine Veränderung der Kraft-

verteilung notwendig wird, und reagiert in extrem kurzer Zeit. Auf der Straße bietet xDrive damit einen spürbaren Gewinn an Agilität, Fahrfreude und gleichzeitig auch an Sicherheit. Fahrwerkregelsysteme wie DSC müssen erst wesentlich später eingreifen als bei herkömmlichen Allradssystemen. xDrive sorgt darüber hinaus für besseres Vorankommen auf unbefestigtem oder glattem Untergrund, da die Kraft in kürzester Zeit an die Räder mit Bodenhaftung geleitet wird, wenn an einem Rad Durchdrehen und damit Traktionsunterbrechung droht.

Der BMW X5 wird seit der Modellüberarbeitung ebenfalls mit dem neuen xDrive Allradsystem und leistungstärkeren Motoren ausgestattet. Ein aktualisiertes Erscheinungsbild rundet die Modellüberarbeitung ab.

Das moderne Diesel-Vierzylinder-Triebwerk des MINI One D wird von Toyota geliefert und wurde eigens für den MINI One D adaptiert. Im EU-Verbrauchszyklus liegt der Durchschnittsverbrauch bei nur 4,8 Litern Dieselmotorkraftstoff pro 100 km. Damit ist der MINI One D derzeit das sparsamste Automobil der BMW Group.

Die Entwicklung des MINI Cabrio ist weit vorangeschritten. Dieses viersitzige Cabrio wird das MINI Produktprogramm im Sommer 2004 erweitern und neue Kunden im Segment der offenen Kleinwagen erobern.

Klare Innovationsorientierung

Innovationen werden in Zukunft noch mehr als bisher zur Differenzierung in den Premium-Segmenten beitragen. Ziel der BMW Group ist es, strategische Kompetenzfelder mit hohem Differenzierungspotenzial weiter auszubauen.

Insgesamt haben rund 90% aller Innovationen ihre Quelle im Umfeld der Elektrik und Elektronik. Der Einsatz elektronischer Steuerungen von Mechanik (Mechatronik) und von innovativer Software eröffnet eine Vielzahl von neuen Möglichkeiten, wie auch das Beispiel der BMW Aktivlenkung zeigt.

Die Zuverlässigkeit aller Systeme an Bord eines Fahrzeugs der BMW Group hat dabei Priorität. Funk-

tionalität und Ausfallsicherheit werden durch intensive Tests belegt.

Um die jeweiligen Trends und Kundenbedürfnisse – auch direkt in den Absatzmärkten – unmittelbar zu erfassen, arbeitet die Forschung und Entwicklung der BMW Group in einem weltweiten Innovationsnetzwerk.

Im Forschungs- und Entwicklungsverbund der BMW Group sind weltweit über 8.600 Mitarbeiter beschäftigt. Neue Organisationsstrukturen in Verbindung mit der 2003 begonnenen Erweiterung der Räumlichkeiten im Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) bieten noch bessere Möglichkeiten für das vernetzte, ressort- und abteilungsübergreifende Arbeiten.

Senkung von Verbrauch und Emissionen im Fokus

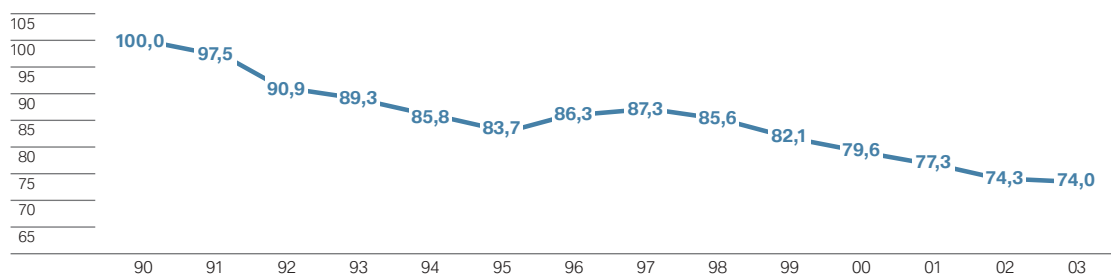
Ein Schwerpunkt in der Produktentwicklung der BMW Group ist, den Verbrauch und die Emissionen der Fahrzeuge weiter zu senken. Die Selbstverpflichtung des europäischen Automobilverbandes ACEA sieht als Ziel vor, bis 2008 die Kohlendioxid-Emissionen im Flottenmittel aller Hersteller auf 140 g/km zu senken.

Drei Maßnahmenswerpunkte in der BMW Group tragen zur Senkung des Flottenverbrauchs bei:

1. Die Optimierung der herkömmlichen Antriebstechnik mit innovativen verbrauchs- und emissions-senkenden Maßnahmen. Dazu gehören, nach dem Einsatz der VALVETRONIC, die Weiterentwicklung der Motorentechnik und neue Leichtbaukonzepte.
2. Die Einführung neuer verbrauchsgünstiger Modelle und Modellreihen in den unteren Segmenten, also bei Fahrzeugen der Marke MINI und der neuen BMW 1er Reihe.
3. Die langfristige Option ist der Wasserstoffmotor als Antriebstechnologie ohne jegliche CO₂-Emission.

Flottenverbrauch Automobile BMW Group

(Index: 1990 = 100; Basis Deutschland: DIN-1/3-Mix Flottenverbrauch VDA, berechnet aus Neuem Europäischem Fahrzyklus NEFZ, bereinigt um Rover Group)



Wasserstoff als Energieträger der Zukunft

Der Wasserstoffmotor der BMW Group ist eine ausgereifte Technologie auf Basis jahrzehntelanger Erfahrung mit gegenüber der herkömmlichen Motortechnologie höherem Wirkungsgrad. Im Vergleich zur Brennstoffzelle überzeugt der Wasserstoffmotor durch einfaches und gewohntes Handling, geringeres Gewicht, niedrigeren Preis und höhere Leistung. Für den Weg in die Wasserstoff-Welt bietet der Motor zudem die Möglichkeit, je nach Verfügbarkeit mit Wasserstoff oder Benzin zu fahren. Die BMW Group treibt die Serienentwicklung des Wasserstoffautomobils weiter voran und wird noch im Lebenszyklus der aktuellen BMW 7er Baureihe eine Variante mit Wasserstoffantrieb an Kunden ausliefern. Das Konzept BMW CleanEnergy setzt auf Wasserstoff, der langfristig aus regenerativen Energiequellen erzeugt wird.

Design for Recycling

Beim so genannten Design for Recycling arbeiten die Recyclingspezialisten eng mit den Ingenieuren des Forschungs- und Innovationszentrums der BMW Group zusammen. Bereits in der Produktentwicklung geben Experten detaillierte Empfehlungen zur recyclingoptimierten Gestaltung von Bauteilen, um alle Modelle der BMW Group am Ende ihres Autolebens wirtschaftlich und umweltverträglich zu verwerten. Das Wissen über die Recyclingfähigkeit von Fahrzeugen wird allen Verwertungsbetrieben

permanent über eine internationale Datenbank zahlreicher Automobilhersteller zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, Kreisläufe ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll zu schließen. Daher setzt die BMW Group schon heute bei der Produktion ihrer Produkte qualitativ hochwertige Rezyklate ein. Beispielsweise sind die Kunststoffbauteile bei der neuen BMW 5er Reihe auch im Hinblick auf ein späteres Recycling ausgewählt worden.

Einkaufsnetzwerk international ausgebaut

Die BMW Group hat im Jahr 2003 das Netzwerk ihrer internationalen Einkaufsbüros erweitert. Unter anderem wurde in Singapur ein Einkaufsbüro mit dem Ziel eröffnet, in der AFTA-Region regionale Einkaufspotenziale zu erschließen. Mit dem Produktionsstart der BMW 3er Baureihe im Joint Venture mit dem Partner Brilliance China Automotive Holdings in Shenyang konnten lokale Einkaufsumfänge erfolgreich in das Zuliefernetzwerk eingebunden werden. In Vorbereitung der EU-Erweiterung im Jahr 2004 durch osteuropäische Länder wurden die sich hieraus ergebenden Veränderungen der lokalen Beschaffungsmärkte bewertet und in die längerfristige Einkaufsstrategie integriert.

Einkaufsvolumen im NAFTA-Raum erhöht

Knapp die Hälfte des Einkaufsvolumens bezieht die BMW Group inzwischen außerhalb Deutschlands.

Flottenverbrauch weiter gesunken.
BMW Group nutzt weltweit Chancen im Einkauf.
Partner Portal geht online.

Damit unterstreicht das Unternehmen den Anspruch, globale Beschaffungsmärkte zur Versorgung des Produktionsnetzwerkes konsequent zu nutzen.

Die weitere Erschließung von Beschaffungsmarktpotenzialen im NAFTA-Raum trug im Jahr 2003 zum Ausgleich der in US-Dollar fakturierten Zahlungsströme der BMW Group bei.

Das weiter gestiegene Produktionsvolumen des MINI sorgte zudem für ein überproportionales Wachstum des Einkaufsvolumens in Südamerika, wo die Motoren des MINI bezogen werden.

Partnerschaftliche Einbindung von Lieferanten

Ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für die BMW Group ist die partnerschaftliche Einbindung der Lieferanten bei der Fahrzeugentwicklung und -produktion. Für die Lieferantenauswahl sind neben technischem Know-how und der Innovationskraft auch ökologische und soziale Kriterien von Bedeutung.

Im Frühjahr 2003 hat die BMW Group eine internationale Untersuchung bei Serienlieferanten gestartet, um Qualitätsrichtlinien sowie die Einhaltung der sozialen und ökologischen Vorgaben zu überprüfen. Rund 90% des Einkaufsvolumens wurden mit Lieferanten getätigt, die über ein zertifiziertes Umwelt- und Qualitätsmanagementsystem verfügen sowie Vorgaben zum „Design for Recycling and Environment“ für Neufahrzeuge explizit berücksichtigen.

Zudem zeigen die Ergebnisse, dass rund 75% des Einkaufsvolumens von Lieferanten bezogen werden, die ihre Sozialkompetenz durch explizit festgelegte Sozialstandards unterstreichen.

Rohstoffversorgung gesichert

Zur Sicherung der Versorgung und zur Minimierung des Kostenrisikos unterliegt die Marktentwicklung in den für die BMW Group relevanten internationalen Rohstoffmärkten ständiger Beobachtung und bestimmt die zum Teil mehrjährigen Vertragslaufzeiten für wichtige Rohstoffe, wie beispielsweise Stahl und Aluminium. Von besonderer Bedeutung ist die Marktpreisentwicklung von Edelmetallen wie Platin, Palladium und Rhodium, für die in einem Rohstoffausschuss die entsprechenden Absicherungsstrategien entschieden werden.

Elektronische Vernetzung mit Partnern intensiviert

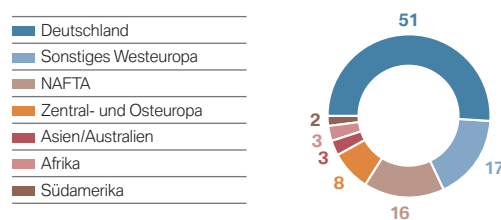
Mitte Juni 2003 ging das BMW Group Partner Portal online. Das Portal dient der Integration der Entwicklungspartner und Lieferanten in die Arbeitsprozesse und der Durchgängigkeit von Prozessen über die Unternehmensgrenzen hinweg. Damit wurde der vor fünf Jahren mit dem „Zulieferer Web“ begonnene Weg der Partneranbindung konsequent weitergeführt und ausgebaut. Die neue Plattform macht die Zusammenarbeit zwischen der BMW Group und über 10.000 externen Nutzern noch einfacher, flexibler und schneller. Standardisierte Schnittstellen ermöglichen die Vernetzung der Partner, die über das Portal direkten Zugriff auf relevante Prozess-, Produkt- und Projektdaten haben.

Weltweites Vertriebsnetz ausgebaut

Im Zuge der Marktoffensive hat die BMW Group ihr internationales Vertriebsnetz im Jahr 2003 ausgebaut.

In Europa stellt das Unternehmen mit neuen Vertriebsgesellschaften sicher, dass künftig in allen Ländern des europäischen Binnenmarktes die Marktverantwortung direkt von der BMW Group wahrge-

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group
in %, Basis: Produktionsmaterial



nommen wird. Die Märkte Irland, Dänemark, Luxemburg und Griechenland werden seit Oktober 2003 über eigene Tochtergesellschaften bearbeitet, um in einem zusammenwachsenden Europa durchgehend erstklassige Kundenbetreuung entlang der gesamten Wertschöpfungskette sicher zu stellen. Dies gilt auch für die EU-Beitrittskandidaten in Osteuropa: Zum Jahresbeginn 2003 hat die Vertriebsgesellschaft in Polen ihre Arbeit aufgenommen. Zur Erschließung des Marktpotenzials in Ungarn wird die BMW Group ab Mai 2004 auch dort mit einer Vertriebsgesellschaft vertreten sein. Um in den aufstrebenden asiatischen Märkten ihre Präsenz zu verstärken, wurde im Jahr 2003 in Malaysia eine neue Tochtergesellschaft gegründet.

Damit ist die BMW Group zum Jahresende 2003 in 32 Ländern über eigene Vertriebsgesellschaften vertreten. In über 120 weiteren Ländern wird diese Funktion von Importeuren wahrgenommen.

Die Schnittstelle zum Endkunden ist die Handelsorganisation für die Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Über selbständige Unternehmer als Partner im Markt werden über 90 % der Automobile abgesetzt. In ausgewählten Metropolen zeigt die BMW Group mit inzwischen 36 konzerneigenen Niederlassungen Flagge. Die Handelsorganisation befindet sich derzeit in einer außerordentlichen Investitionsphase, um die Voraussetzungen für das geplante Wachstum zu schaffen.

Derzeit besteht die Handelsorganisation für die Marke BMW aus weltweit 3.100 Händlerbetrieben. Bei der Marke MINI sind es inzwischen 1.392 Betriebe in mehr als 70 Ländern. Für den Vertrieb der

Marke Rolls-Royce hat die BMW Group derzeit 57 Händler weltweit unter Vertrag. Mit weiteren Vertragsunterzeichnungen im Laufe des Jahres 2004 wird die BMW Group das Vertriebsnetz für Rolls-Royce Automobile erweitern.

Die im Juli 2002 von der EU-Kommission verabschiedete Neuregelung der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Kraftfahrzeugvertrieb wird von der BMW Group zukunftsorientiert umgesetzt. Dabei steht vor allem der Premium-Anspruch bei der Kundenbetreuung vor und nach dem Kauf im Vordergrund. Eine externe Auditierungsgesellschaft prüft jeden Betrieb und stellt damit sicher, dass die von der BMW Group vorgegebenen Vertriebs- und Service-Standards im Interesse der Kunden und der Händler konsequent umgesetzt sind.

Markenführung weiter gestärkt

Die BMW Group hat in den vergangenen Jahren die Erweiterung ihres Markenportfolios um die Marken MINI und Rolls-Royce erfolgreich vollzogen. Damit ist das Unternehmen der einzige Hersteller mit drei überschneidungsfreien Premium-Marken. Mit Wirkung vom 1. Januar 2004 wird die Führung dieser Marken weiter gestärkt. Das Unternehmen hat jeweils einen eigenständigen Markenverantwortlichen etabliert, unter dessen Leitung alle markenprägenden Aufgaben zusammengefasst werden. Damit wurde der Bedeutung der Marken, die bei der Kaufentscheidung eine immer stärkere Rolle spielt, auch auf der organisatorischen Seite Rechnung getragen.

Ausblick: Belebung der Automobilkonjunktur im Jahr 2004 erwartet

Die weltwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2004 haben sich in den vergangenen Monaten verbessert. Die BMW Group erwartet, dass sich – ausgehend von der kräftigen Wachstumsdynamik in den USA und in Asien – der weltwirtschaftliche Aufschwung im Laufe des Jahres 2004 fortsetzt und an Stärke gewinnt. Auch im Euro-Währungsgebiet dürfte die wirtschaftliche Erholung allmählich Fahrt aufnehmen, jedoch ist für das Gesamtjahr nicht mit einem kräftigen Aufschwung zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund rechnet die BMW Group mit einer verhaltenen Belebung des weltweiten Absatzes von Automobilen. Wichtiger Treiber für diese Entwicklung sollte der US-Automobilmarkt sein, während für die Märkte in Europa und Japan nur geringe Zuwächse an Neuzulassungen zu erwarten sind. Dynamisch dürften sich im Jahr 2004 weiterhin die Automobilmärkte in Osteuropa und Südostasien entwickeln. Der am stärksten wachsende Markt im Jahr 2004 wird mit zweistelligen Wachstumsraten erneut China sein.

Die BMW Group geht davon aus, dass sich die Premium-Segmente der Automobilmärkte im Jahr 2004 erneut stärker entwickeln als der jeweilige Gesamtmarkt. Von diesem Trend wird das Unternehmen mit seinen Premium-Marken BMW, MINI und Rolls-Royce und der Vielzahl an neuen Modellen weiter profitieren.

BMW Group mit positiven Erwartungen für 2004

Die Produkt- und Marktoffensive der BMW Group wird im Jahr 2004 weiter konsequent fortgesetzt. Mit der Einführung des BMW 6er Coupés und des BMW 6er Cabrios, des BMW X3, des BMW 5er Touring, des BMW 1er und des MINI Cabrios vollzieht die BMW Group weitere wichtige Schritte in der Ausweitung ihres Produktportfolios.

Die BMW Group geht davon aus, im Jahr 2004 eine weitere Steigerung im Automobilabsatz zu erreichen; bei allen drei Marken werden neue Höchstwerte erwartet. Dabei rechnet das Unternehmen insbesondere in Asien, in den USA, aber auch in einzelnen europäischen Märkten mit einer deutlichen Belebung der Nachfrage nach Fahrzeugen der BMW Group. Insbesondere die positive Resonanz nach der Markteinführung des BMW 6er Coupé und des BMW X3 im Januar 2004 bestätigt bisher diese Einschätzung der BMW Group.

Das Unternehmen wird 2004 seinen Erfolgskurs weiter fortsetzen und seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen und strebt im Jahr 2004 neue Höchstwerte bei Umsatz und Ergebnis an.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Ertragslage

Nachdem die BMW Group mit dem Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2001 die Rechnungslegung auf die International Accounting Standards (IASs), die mittlerweile in International Financial Reporting Standards (IFRSs) umbenannt wurden, umgestellt hat, wurde im Geschäftsjahr 2003 das interne und externe Rechnungswesen entsprechend der international üblichen Praxis vereinheitlicht. Die Angleichung von internem und externem Rechnungswesen hat zu Umgliederungen in den Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Geschäftsjahres 2002 geführt. Diese Ausweisände-

rungen haben keine Auswirkungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und den Jahresüberschuss gehabt. Die Erläuterungen zur Ertragslage basieren auf den zu Vergleichszwecken angepassten Vorjahreszahlen. Zu den weiteren Gründen und Auswirkungen der Harmonisierung des internen und externen Rechnungswesens siehe auch Anhangsangabe [7] sowie die Überleitungen bei den Erläuterungen zu den betroffenen Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2003 einen Jahresüberschuss von 1.947 Mio. Euro. Damit liegt der Jahresüberschuss um 3,6 % unter dem des Vorjahres. Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 7,7 % (i. Vj. 7,8 %); die Umsatzrendite nach

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12. 2003	1.1. bis 31.12. 2002 angepasst
Umsatzerlöse	41.525	42.411
Umsatzkosten	-32.090	-32.754
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.435	9.657
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	-4.446	-4.389
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.146	-2.133
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	510	370
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.353	3.505
Finanzergebnis	-148	-208
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.205	3.297
Ertragsteuern	-1.258	-1.277
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	0	0
Jahresüberschuss	1.947	2.020

Alle Marken mit neuen Absatzhöchstwerten.
Umsatz währungsbedingt gesunken.
Konzernergebnis auf Vorjahresniveau.
Investitionen erneut gestiegen.
Cashflow wiederum über Vorjahreswert.

Steuern 4,7% (i.Vj. 4,8%). Der Konzern erwirtschaftete ein Ergebnis je Stammaktie von 2,89 Euro (i.Vj. 3,00 Euro) und ein Ergebnis je Vorzugsaktie von 2,91 Euro (i.Vj. 3,02 Euro).

Der niedrige Wechselkurs des US-Dollar wirkte sich im Geschäftsjahr auf die Umsatzentwicklung im Konzern aus. Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Umsatzerlöse des Konzerns um 2,1%. Währungsbereinigt konnte dagegen ein Umsatzwachstum von 4,2% erzielt werden. Innerhalb der Umsatzerlöse des Konzerns lagen die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce trotz der Währungseinflüsse auf Höhe des Vorjahres. Währungsbedingt sanken die Umsatzerlöse im Motorradgeschäft um 6,6% und die im Geschäft mit Finanzdienstleistungen um 9,8%. Die Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns sind um 15,5% zurückgegangen. Dieser Rückgang betraf im Wesentlichen die Umsatzerlöse des Presswerkes in Swindon sowie die Umsatzerlöse der Softlab Gruppe. In nahezu allen Regionen konnten Umsatzsteigerungen verzeichnet werden. In Deutschland stiegen die Umsatzerlöse um 1,8%, im übrigen Europa um 1,7% und in den Märkten Afrika, Asien und Ozeanien insgesamt um 12,1%. In Asien haben die Umsatzerlöse, vor allem bedingt durch die Exporte nach China, um 12,8% zugenommen. Durch den niedrigen Wechselkurs des US-Dollar ergibt sich für die Region Amerika gegenüber Vorjahr ein Umsatzrückgang von 14,3%. Dennoch blieben die USA innerhalb der BMW Group der umsatzstärkste Einzelmarkt.

Die Umsatzkosten des Konzerns sind gegenüber Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte geringer gesunken als die Umsatzerlöse. Das Bruttoergebnis vom Umsatz nimmt um 2,3% ab und hat einen Anteil an den Umsatzerlösen von 22,7% (i.Vj. 22,8%). Im Teilkonzern Industriegeschäft sank der Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen im Vergleich zum Vorjahr um 0,6%; im Teilkonzern Finanzgeschäft stieg dieser Anteil um 1,8%. Zum Konsolidierungskreis der Teilkonzerne siehe auch Anhangsangabe [1].

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind trotz der Ausweitung des Ge-

schäftsvolumens lediglich um 1,3% gestiegen. Der Anteil an den Umsatzerlösen beträgt 10,7% (i.Vj. 10,4%).

Die Forschungs- und Entwicklungskosten liegen auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Der Anteil an den Umsatzerlösen beträgt 5,2% (i.Vj. 5,0%). In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten von 583 Mio. Euro (i.Vj. 536 Mio. Euro) enthalten. Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, betrugen im Berichtsjahr 2.559 Mio. Euro (i.Vj. 2.455 Mio. Euro). Dies ist bezogen auf den Umsatz im Berichtsjahr eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 6,2% (i.Vj. 5,8%).

Die in den Umsatzkosten, Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibungen betragen insgesamt 2.370 Mio. Euro (i.Vj. 2.143 Mio. Euro).

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen ist gegenüber dem Vorjahr um 37,8% gestiegen. Während die Sonstigen betrieblichen Erträge knapp über Vorjahresniveau liegen, sind die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 15,0% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Dies ist auf nicht mehr benötigte Wertminderungen und auf geringere Dotierungen von Rückstellungen zurückzuführen.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 28,8% verbessert. Dies beruht auf positiven Ergebnissen aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten. Innerhalb des Finanzergebnisses wird ein geringfügig negatives Beteiligungsergebnis ausgewiesen, das auf negative Ergebnisse assoziierter Unternehmen sowie auf Anlaufverluste neu gegründeter Unternehmen zurückzuführen ist. Das Zinsergebnis ist um 32,5% zurückgegangen. Der negative Saldo aus den Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen und den erwarteten Vermögenserträgen aus Pensionsfonds ist gegenüber Vorjahr um 26,8% gestiegen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist gegenüber Vorjahr um 2,8% zurückgegangen. Der Jahresüberschuss des Konzerns ist aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr höheren Steuerlastquote um 3,6% niedriger ausgefallen und somit geringfügig stärker gesunken als das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die höhere Steuerlastquote beruht im Wesentlichen darauf, dass die Geltendmachung bestehender Körperschaftsteuerminderungsansprüche bei Dividendenausschüttun-

gen der BMW AG aufgrund einer Änderung der deutschen Steuergesetzgebung ausgesetzt wurde.

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 4,5% mehr Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse im Segment Automobile sind trotz des niedrigen Wechselkurses des US-Dollar noch um 0,4% gestiegen. Aufgrund der Aufwendungen für die Produkt- und Marktoffensive ist das Segmentergebnis um 4,2% geringer ausgefallen als im Vorjahr.

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12. 2003	1.1. bis 31.12. 2002 angepasst
Automobile	38.317	38.179
Motorräder	1.055	1.130
Finanzdienstleistungen	7.582	8.342
Überleitungen	-5.429	-5.240
Konzern	41.525	42.411

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12. 2003	1.1. bis 31.12. 2002
Automobile	2.761	2.883
Motorräder	50	60
Finanzdienstleistungen	452	422
Überleitungen	-58	-68
Konzern	3.205	3.297

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind im Vergleich zum Vorjahr währungsbedingt um 6,6% zurückgegangen. Das Segmentergebnis ist um 16,7% zurückgegangen, unter anderem aufgrund von Vorleistungen für neue Modelle, die beginnend mit dem Geschäftsjahr 2004 auf den Markt kommen.

Im Segment Finanzdienstleistungen weitete die BMW Group ihre Aktivitäten aus und setzte auch im Berichtsjahr ihren Wachstumskurs fort. Die Umsatzerlöse sind – vor allem währungsbedingt – um 9,1% zurückgegangen. Das Segmentergebnis hat sich mit einer Steigerung von 7,1% wieder sehr erfreulich entwickelt. Dieser Zuwachs ist wiederum auf das gestiegene Geschäftsvolumen sowie die weiterhin rückläufigen Finanzierungskosten zurückzuführen.

In den Überleitungen auf das Konzernergebnis ergibt sich wie im Jahr 2002 ein negativer Saldo, der jedoch im Vergleich zum Vorjahr um 14,7% geringer ausgefallen ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die insgesamt verbesserten Ergebnisse der Finanzierungsgesellschaften und Finanzholdings die wiederum gestiegenen Aufwendungen aus den Zwischengewinneliminierungen auf Vermietete Gegenstände des Finanzdienstleistungsgeschäfts überkompensiert haben.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Teilkonzerne zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2003 und 2002. Dabei werden 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 7.871 Mio. Euro (i. Vj. 7.250 Mio. Euro). Bei der Ermittlung dieses Mittelzuflusses werden die Mittelabflüsse aus der Desinvestition Rover i. H. v. 49 Mio. Euro (i. Vj. 174 Mio. Euro) den Zahlungsströmen aus der Investitionstätigkeit zugeordnet.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns in Höhe von 11.231 Mio. Euro ist gegenüber Vorjahr um 1.516 Mio. Euro angestiegen. Dieser höhere Mittelabfluss beruht auf den wiederum deutlich gestiegenen Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Er lag im Berichtsjahr netto um 910 Mio. Euro über dem des Vorjahres. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahr zu einem um 164 Mio. Euro höheren Mittelabfluss geführt. Der Mittelabfluss aus Investitionen in Wertpapiere, die als Liquiditätsreserve gehalten werden, betrug 700 Mio. Euro, das sind 366 Mio. Euro mehr als im Vorjahr. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 70,1% (i. Vj. 74,6%) durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gedeckt.

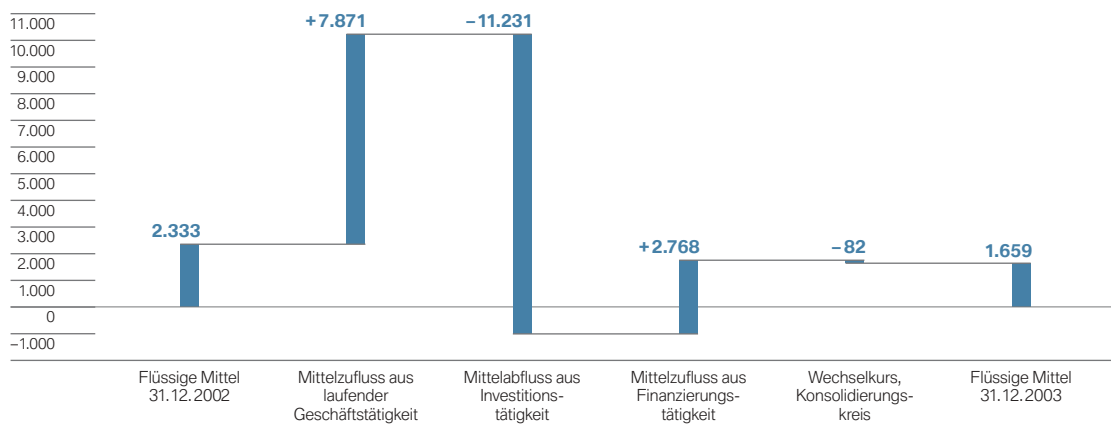
Die Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Industriegeschäft weist dagegen, wie im Vorjahr, eine Überdeckung des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit über den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit von 2,6% (i. Vj. 7,2%) aus.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit des Konzerns in Höhe von insgesamt 2.768 Mio. Euro ist für die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts bestimmt.

Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung der Flüssigen Mittel um wechsellkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte in Höhe von – 82 Mio. Euro (i. Vj. – 99 Mio. Euro) ein Rückgang der Flüssigen Mittel im Konzern um 674 Mio. Euro (i. Vj. 104 Mio. Euro).

Veränderung der Flüssigen Mittel

in Mio. Euro



Der Rückgang der Flüssigen Mittel beruht letztlich auf den Investitionen in Wertpapiere, die als Liquiditätsreserve gehalten werden. Die Liquiden Mittel (Wertpapiere und Flüssige Mittel) sind gegenüber Vorjahr um 78 Mio. Euro weiter gestiegen.

Das Nettofinanzvermögen im Teilkonzern Industriegeschäft hat sich gegenüber dem Vorjahr um 136 Mio. Euro auf 1.816 Mio. Euro erhöht. Das Nettofinanzvermögen errechnet sich aus den Liquiden Mitteln des Teilkonzerns Industriegeschäft abzüglich dessen Finanzverbindlichkeiten.

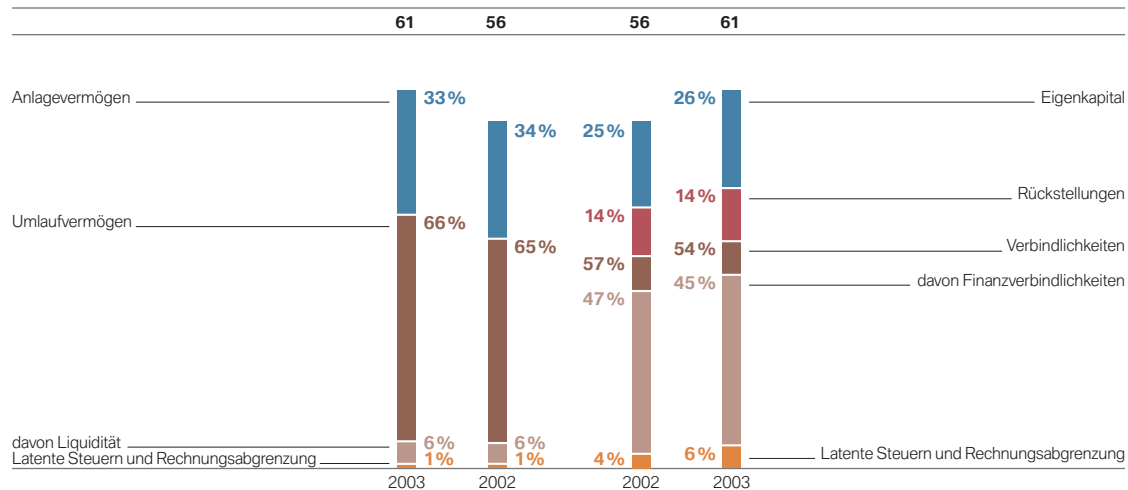
Vermögenslage

Die Bilanzsumme wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 10,7% auf 61.475 Mio. Euro. Ausschlaggebend für die Erhöhung waren auf der Aktivseite vor allem die Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+12,6%), das Sachanlagevermögen (+13,2%) sowie die Übrigen Forderungen (+18,6%). Auf der Passivseite erhöhten sich vor allem das Eigenkapital (+16,4%), die Übrigen Rückstellungen (+16,9%), die Finanzverbindlichkeiten (+4,5%) sowie die

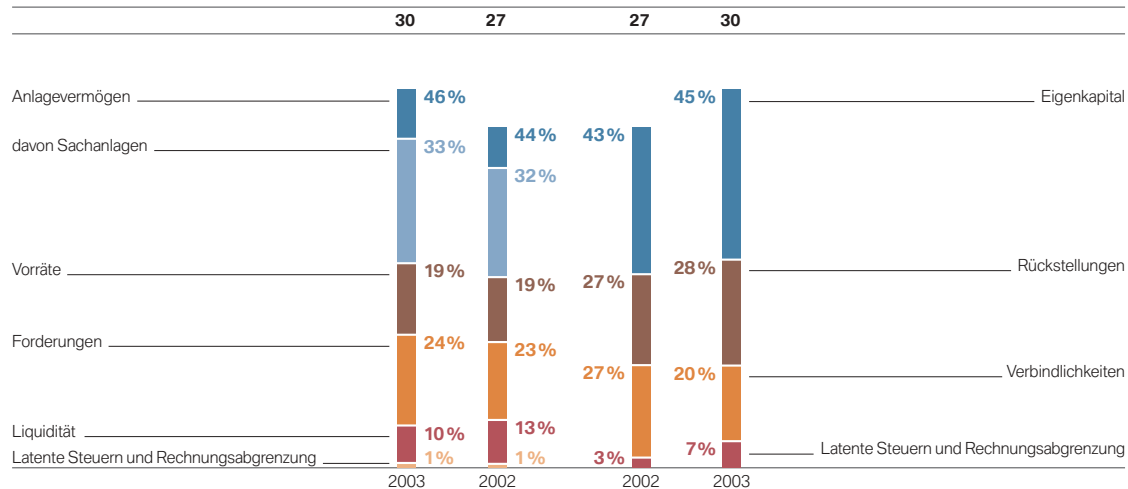
Latenten Steuern (+67,6%). Wechselkursveränderungen, die vor allem durch den niedrigen Wechselkurs des US-Dollar verursacht wurden, verminderten das Bilanzvolumen um 3.042 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre die Bilanzsumme um 16,2% gestiegen.

Die Immateriellen Vermögensgegenstände nahmen um 16,7% auf 3.200 Mio. Euro zu. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 15,9% auf 3.011 Mio. Euro erhöht. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 996 Mio. Euro (+16,1%). Die Abschreibungen und Abgänge beliefen sich auf 583 Mio. Euro (+8,8%). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 13,2% auf 9.708 Mio. Euro. Der Großteil der Investitionen floss in den Ausbau und die Erweiterung des Produktionsnetzwerkes. In Sachanlagen wurden 3.152 Mio. Euro investiert (+1,1%). An Abschreibungen und Abgängen inklusive Währungseinflüssen sind 2.067 Mio. Euro angefallen (+9,0%). Die Vorträge erstmals konsolidierter Tochterunternehmen betragen 45 Mio. Euro. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte

Bilanzstruktur Konzern
in Mrd. Euro



Bilanzstruktur Industriegeschäft
in Mrd. Euro



und Sachanlagen betragen insgesamt 4.245 Mio. Euro (+5,0%). Sie wurden wie in den Vorjahren voll aus dem Cashflow finanziert. Der Anteil dieser Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 10,2% (i. Vj. 9,5%).

Die Finanzanlagen sind um 21,9% auf 607 Mio. Euro gestiegen. Dieser Anstieg beruht auf der Marktwertbewertung der Anteile an dem Triebwerkshersteller Rolls-Royce plc, London. Der Marktwert der Anteile hat gegenüber dem Bilanzstichtag des Vorjahres um 140 Mio. Euro zugenommen. Der Wertzuwachs der Aktien wurde ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet. Die im kumulierten übrigen Eigenkapital ergebnisneutral verrechneten Abwertungen auf die Anteile an Rolls-Royce plc, London, betragen am Bilanzstichtag noch 129 Mio. Euro. Es wurde untersucht, ob eine ergebniswirksame Abwertung wegen einer Wertminderung der Anteile vorzunehmen ist. Die Prüfung hat auch unter Berücksichtigung externer Analysen ergeben, dass eine nachhaltige Wertminderung nicht vorliegt. Dies zeigt auch der Verlauf des Börsenkurses der Aktie, die im vierten Quartal des abgelaufenen Geschäftsjahres weiter gestiegen ist. Die Kurssteigerungen der Aktie von Rolls-Royce plc, London, hat die BMW Group genutzt, um eine Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an Rolls-Royce plc, London, auszugeben.

Das Bilanzvolumen der Vermieteten Gegenstände ist aufgrund des niedrigen US-Dollar-Kurses gegenüber dem Vorjahr um 4,5% auf 6.697 Mio. Euro zurückgegangen. Währungsbereinigt wäre der Bestand an Vermieteten Gegenständen um 1.032 Mio. Euro höher.

Die Vorräte sind gegenüber Vorjahr um 9,5% auf 5.693 Mio. Euro gestiegen. Hier haben vor allem die im Rahmen der Produktoffensive eingeführten Modelle zu einer Zunahme der Vorräte gegenüber Vorjahr geführt.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben um 24,1% auf 2.257 Mio. Euro zugenommen. Dies ist vor allem auf die Bevorratung der Händlerorganisation mit dem BMW X3 sowie dem 6er Coupé zurückzuführen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 12,6% auf 21.950 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierung 16.423 Mio. Euro (+10,6%) und auf Finance Leases 5.527 Mio. Euro (+19,0%).

Die übrigen Forderungen und Vermögenswerte sind vor allem aufgrund der gestiegenen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente um 18,6% auf 7.184 Mio. Euro angestiegen.

Der Bestand an liquiden Mitteln hat sich um 2,3% auf 3.516 Mio. Euro erhöht. Die Zusammensetzung der liquiden Mittel hat sich weiter zugunsten des kurzfristigen Wertpapierbestandes, der als Liquiditätsreserve gehalten wird, verschoben.

Der Bestand an aktiven latenten Steuern von 175 Mio. Euro ist gegenüber Vorjahr um 8,9% weiter zurückgegangen.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital um 16,4% auf 16.150 Mio. Euro zu. Hierzu haben der Jahresüberschuss des Konzerns mit 1.947 Mio. Euro sowie die Bilanzierung der Marktwertveränderungen der Finanzinstrumente mit 966 Mio. Euro beigetragen. Die Ausgabe von Mitarbeiteraktien erhöhte das Eigenkapital um 17 Mio. Euro. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2002 und Wechselkursveränderungen verminderten das Eigenkapital um 651 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote des Konzerns stieg um 1,3 Prozentpunkte auf 26,3%. Der deutliche Anstieg der Eigenkapitalquote ist neben der Zuführung des Jahresüberschusses auf die höheren Marktwerte der Finanzinstrumente zurückzuführen. Für den Teilkonzern Industriegeschäft errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 45,4% nach 43,1% im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote des Teilkonzerns Finanzgeschäft nahm um 0,4 Prozentpunkte auf 9,8% zu.

Der Bilanzausweis der Rückstellungen erhöhte sich um 14,2% auf 8.751 Mio. Euro. Die höhere Dotierung der Rückstellungen ergibt sich im Wesentlichen bei den übrigen Rückstellungen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens sowie wiederum gesteigener Verpflichtungen im Personalbereich. Den Rückstellungen für Pensionsverpflich-

tungen i. H.v. 2.430 Mio. Euro wurden gegenüber Vorjahr 7,7% zugeführt. Die gesamten Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen der BMW Group belaufen sich auf 8.390 Mio. Euro (i. Vj. 7.797 Mio. Euro), von denen 7.294 Mio. Euro (i. Vj. 7.079 Mio. Euro) durch Rückstellungen und Fondsvermögen gedeckt sind. Die Nettoverpflichtungen, die über 10% der jeweiligen Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen hinausgehen, sind für jeden leistungsorientierten Pensionsplan über die jeweilige durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft ergebniswirksam zu realisieren. Diese Beträge belaufen sich im Konzern auf insgesamt 321 Mio. Euro (i. Vj. 119 Mio. Euro).

Die Finanzverbindlichkeiten sind um 4,5% auf 27.449 Mio. Euro gestiegen. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten sind die Anleihen um 14,9% auf 11.404 Mio. Euro gestiegen. Die Zunahme der Anleihen ergibt sich aus der Aufstockung des Medium Term Note Program sowie der Ausgabe einer Umtauschanleihe auf den von der BMW Group gehaltenen Aktienanteil an dem Triebwerkshersteller Rolls-Royce plc, London. Ferner haben sich die Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft um 23,2% auf 3.865 Mio. Euro deutlich erhöht. Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten sind um 7,9% auf 5.695 Mio. Euro gestiegen. Dagegen wurden die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper insgesamt um 1.435 Mio. Euro zurückgeführt.

Der Betrag der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen liegt mit 3.143 Mio. Euro auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Übrigen Verbindlichkeiten von 2.634 Mio. Euro sind gegenüber Vorjahr um 5,9% gestiegen.

Die positive Marktwertentwicklung der derivativen Finanzinstrumente sowie geringere Verrechnungsmöglichkeiten mit aktiven latenten Steuern sind die wesentlichen Gründe für die deutliche Zunahme der passiven Latenten Steuern um 67,6% auf 2.501 Mio. Euro.

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 aufzunehmen ist.

Die BMW Group hat im Jahr 2003 eine um 1,3% geringere Netto-Wertschöpfung von 11.550 Mio. Euro (i. Vj. 11.705 Mio. Euro) erzielt. Dieser Rückgang ist auf die gegenüber Vorjahr währungsbedingt niedrigeren Umsatzerlöse sowie auf höhere Abschreibungen zurückzuführen. Im Gegensatz dazu ist die Brutto-Wertschöpfung mit 14.805 Mio. Euro (i. Vj. 14.607 Mio. Euro) um 1,4% gestiegen, da sie im Vergleich zum Vorjahr höheren Abschreibungen nicht beinhaltet.

Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kam mit 61,2% wiederum den Mitarbeitern zugute, das sind 4,9 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Der Anteil der Kreditgeber ist um 4,6 Prozentpunkte auf 9,3% zurückgegangen. Der Öffentlichen Hand stehen einschließlich latenter Steuerschulden des Konzerns 12,6% zu, dies entspricht nahezu dem Anteil des Vorjahres. Die Aktionäre erhalten durch die vorgeschlagene höhere Dividende einen gegenüber Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gestiegenen Anteil von 3,4%. Der verbleibende Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 13,5% wird im Konzern zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeit zurückbehalten. Er ist gegenüber Vorjahr um 0,8 Prozentpunkte geringer ausgefallen.

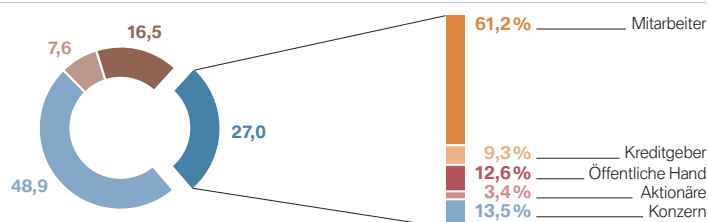
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

in Mio. Euro	2003	2003 in %	2002 angepasst	2002 in %	Veränderung in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	41.525	97,1	42.411	96,6	
Finanzerträge	148	0,3	409	0,9	
Sonstige Erträge	1.111	2,6	1.077	2,5	
Unternehmensleistung	42.784	100,0	43.897	100,0	-2,5
Materialaufwand	20.905	48,9	21.955	50,0	
Sonstige Aufwendungen	7.074	16,5	7.335	16,7	
Vorleistungen	27.979	65,4	29.290	66,7	-4,5
Brutto-Wertschöpfung	14.805	34,6	14.607	33,3	1,4
Abschreibungen	3.255	7,6	2.902	6,6	
Netto-Wertschöpfung	11.550	27,0	11.705	26,7	-1,3
Verteilungsrechnung					
Mitarbeiter	7.066	61,2	6.588	56,3	7,3
Kreditgeber	1.077	9,3	1.629	13,9	-33,9
Öffentliche Hand	1.460	12,6	1.468	12,5	-0,5
Aktionäre	392	3,4	351	3,0	11,7
Konzern	1.555	13,5	1.669	14,3	-6,8
Netto-Wertschöpfung	11.550	100,0	11.705	100,0	-1,3

BMW Group Wertschöpfung 2003

in %

Netto-Wertschöpfung
Materialaufwand
Abschreibungen
Sonstige Aufwendungen



Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

		2003	2002
Bruttomarge („Gross Margin“)	%	22,7	22,8*
EBITDA-Marge	%	13,8	13,3*
EBIT-Marge	%	8,1	8,3*
Umsatzrendite vor Steuern	%	7,7	7,8*
Umsatzrendite nach Steuern	%	4,7	4,8*
Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	23,1	30,6
Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	14,0	18,8
Eigenkapitalausstattung Konzern	%	26,3	25,0
Industriegeschäft	%	45,4	43,1
Finanzgeschäft	%	9,8	9,4
Deckung des Anlagevermögens ohne Vermietete Gegenstände durch Eigenkapital	%	119,5	117,4
Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital	%	79,9	73,7
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	7.871	7.250
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	11.231	9.715
Innenfinanzierungskraft	%	70,1	74,6
Cashflow	Mio. Euro	4.490	4.374
Deckung der Investitionen durch Cashflow	%	105,8	108,2

* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

Erläuterungen zur BMW AG

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

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene und von ausländischen Tochterunternehmen im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder. Der Vertrieb erfolgt dabei über eigene Niederlassungen, selbstständige Händler, Tochterunternehmen sowie Importeure. Die Produktion von Automobilen an den in- und ausländischen Standorten erhöhte sich um 2,6% auf 1.118.940 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2003 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter stieg um 2.686 auf 75.969 an. Der Anteil der Lohnempfänger beträgt ca. 60%.

Im Jahr 2003 übertrafen die Umsatzerlöse den Wert des Vorjahres um 4,4%. Auf den Umsatz von 36,9 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil mit ausländischen Vertriebsgesellschaften von 25,0 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von ca. 68%. Die Herstellungskosten entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr mit +7,2% überproportional zum Umsatz. Danach lag das Bruttoergebnis vom Umsatz mit 5,1 Mrd. Euro um 9,7% unter dem Vorjahreswert.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 2.293 Mio. Euro (i. Vj. 2.140) investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 7,1%. Investiert wurde vor allem in neue Produkte sowie den Ausbau und die Erweite-

rung des Produktionsnetzwerkes, wie das neue Werk Leipzig. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.322 Mio. Euro. Das Umlaufvermögen stieg auch aufgrund der Erhöhung der Flüssigen Mittel und der Wertpapiere.

Die Eigenkapitalquote sank durch Bilanzverlängerung von 30,8% auf 27,0%. Das langfristige Fremdkapital (Rückstellungen für Pensionen, Namens-Gewinn-Scheine, Guthaben des BMW Unterstützungsvereins e.V. sowie Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von über einem Jahr) erhöhte sich um 22,4% auf 2,8 Mrd. Euro. Bedingt wurde dies auch durch die Zinssatzänderung von 5,75% auf 5,5% bei der Berechnung der Pensionsrückstellung.

BMW AG	2003	2002
Bilanz zum 31. Dezember in Mio. Euro		
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	67	117
Sachanlagen	5.298	4.309
Finanzanlagen	6.021	6.043
Anlagevermögen	11.386	10.469
Vorräte	2.428	2.193
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.190	501
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	969	975
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.607	1.581
Wertpapiere	1.353	926
Flüssige Mittel	439	109
Umlaufvermögen	7.986	6.285
Rechnungsabgrenzungsposten	110	100
	19.482	16.854
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	674	674
Kapitalrücklage	1.971	1.954
Gewinnrücklagen	2.217	2.217
Bilanzgewinn	392	351
Eigenkapital	5.254	5.196
Namens-Gewinn-Scheine	36	36
Sonderposten mit Rücklageanteil	-	2
Rückstellungen für Pensionen	2.479	2.156
Übrige Rückstellungen	6.777	5.730
Rückstellungen	9.256	7.886
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	299	100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.168	1.096
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.269	1.797
Übrige Verbindlichkeiten	200	741
Verbindlichkeiten	4.936	3.734
	19.482	16.854

BMW AG	2003	2002	2002
Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. Euro		angepasst	
Umsatzerlöse	36.881	35.315	35.315
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	31.751	29.632	32.058
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.130	5.683	3.257
Vertriebskosten	2.247	2.168	2.365
Allgemeine Verwaltungskosten	775	738	558
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.419	2.427	–
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	873	–67	–51
Beteiligungsergebnis	–2	541	541
Zinsergebnis	–50	–161	–161
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	510	663	663
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	109	41	41
Sonstige Steuern	9	7	7
Jahresüberschuss	392	615	615
Einstellung in die Gewinnrücklagen	–	264	264
Bilanzgewinn	392	351	351

Die BMW Group hat ihr internes und externes Rechnungswesen im Geschäftsjahr 2003 vereinheitlicht. Im Zuge dessen wurde der Ausweis einzelner Posten im BMW Group Konzernabschluss, der nach den Grundsätzen des IASB aufgestellt wird, geändert. Diese Änderungen wurden, soweit sie die BMW AG betreffen und mit den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in Einklang stehen, auch in den Einzelabschluss der BMW AG übernommen. Die mit der Vereinheitlichung verbundenen Ausweisänderungen haben keine Auswirkungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und den Jahresüberschuss. Den Anpassungen liegen im Wesentlichen folgende Ausweisänderungen zu Grunde:

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, die zuvor in den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen enthalten waren, sind nunmehr gesondert ausgewiesen. Die Aufwendungen für den Motorsport sind nun in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

Einzelne Verwaltungskosten wurden vor allem aus den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen und den Vertriebskosten in die Allgemeinen Verwaltungskosten umgegliedert.

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.

Risikomanagement in der BMW Group

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

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

- Unternehmerische Entscheidungen werden auf Basis von umfassenden 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 Gegenmaßnahmen 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 die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich beeinträchtigen könnten. Dennoch können Risiken niemals vollständig ausgeschlossen werden.

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit wird die BMW Group mit verschiedenen Risikofeldern konfrontiert:

Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

- Das hohe Wachstum der BMW Group auf allen bedeutenden internationalen Märkten sowie die weitere Expansion des Unternehmens lassen weltwirtschaftliche Rahmendaten wie die Veränderung von Währungsparitäten oder die Entwicklungen auf den Finanzmärkten stärker in den Vordergrund treten. Einen relativ starken Einfluss auf die Umsatzerlöse hat dabei der US-Dollar, der im Fremdwährungsportfolio der BMW Group das höchste Einzelrisiko darstellt. Wechselkursveränderungen des Britischen Pfund und des Japanischen Yen gegenüber dem Euro können sich im Einzelnen ebenfalls 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. Das Wechselkursrisiko wird unter anderem durch die Herstellung von Produkten der BMW Group außerhalb des Euro-Raumes, den weltweiten Einkauf von Material und Anlagen sowie durch Wechselkursabsicherungen auf dem Finanzmarkt reduziert. Entsprechende Geschäfte werden nur mit Finanzierungspartnern einwandfreier Bonität abgeschlossen. Art und Umfang der Maßnahmen sind durch eine entsprechende Konzernrichtlinie geregelt.
- Konjunkturelle Schwankungen stellen Risikofaktoren für die Geschäftsentwicklung dar. 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 derzeit nicht erwartete Eskalation politischer Spannungen oder terroristische Aktivitäten könnten negative Effekte auf die konjunkturelle Lage haben und damit auch die Geschäftsentwicklung der BMW Group negativ beeinflussen.

Branchenrisiken

- Mit der beschlossenen Erweiterung der Europäischen Union dehnt sich auch der Wirkungsbereich der so genannten EU-Altfahrzeugrichtlinie auf die neuen Mitgliedsländer aus. Die BMW Group hat den Fahrzeugbestand in den neuen Mitgliedsstaaten bereits frühzeitig berücksichtigt und für die Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen Rückstellungen gebildet, mit denen die erwarteten Risiken für alle bisher verkauften Fahrzeuge der BMW Group abgedeckt sind. Zudem ist die BMW Group durch ihre Aktivitäten im Fahrzeugrecycling sowie die Fortschritte im „Design for Recycling“ gut auf die Rücknahme von Altfahrzeugen vorbereitet.

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

Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen

- Risiken aus 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 trägt zur Risikominderung bei.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

- Mit dem zunehmenden Leasinggeschäft wächst für die BMW Group das Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrages bei der BMW Group verbleiben. Die Entwicklungen der Restwerte von Fahrzeugen der BMW Group auf den Gebrauchtwagenmärkten werden deshalb kontinuierlich verfolgt und prognostiziert. Die identifizierten Risiken werden durch bilanzielle Vorsorgen abgedeckt. Risikomindernd wirken zudem Maßnahmen wie ein aktives Lebenszyklusmanagement sowie ein internationales Gebrauchtwagen-Management, die sich stabilisierend auf die Restwertentwicklung von Fahrzeugen der BMW Group auswirken.

- Vor dem Hintergrund der Basel-II-Anforderungen setzt die BMW Group auf Scoring-Systeme und Ratingverfahren, um zukünftige Kreditausfallrisiken weitgehend zu vermeiden. Die entsprechenden Prozesse sowie die IT-Infrastruktur werden ständig weiterentwickelt. Zur Minimierung und Steuerung potenzieller Verluste werden Steuerungsverfahren wie der Value-at-Risk-Ansatz angewandt.

- Operationalen 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. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt auf Basis des Value-at-Risk-Ansatzes. Daneben werden

laufend Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die Auswirkungen möglicher Zinsänderungen auf das Ergebnis aufzeigen.

- Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft wird in den einzelnen Märkten zur Vermeidung von Währungsrisiken grundsätzlich in der jeweiligen Landeswährung refinanziert.
- Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zu einem überwiegenden Teil über den Kapitalmarkt refinanziert. Durch die hohe Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfrist-Ratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden.

Risiken aus der Bewertung von Finanzanlagen

- Durch Schwankungen an den internationalen Wertpapierbörsen, die zu einer dauerhaften Wertminderung von Finanzanlagen führen, kann sich gemäß IAS 39 in Verbindung mit IAS 36 die Verpflichtung zu einer ergebniswirksamen Abwertung der entsprechenden Wertpapiere ergeben. Eine entsprechende Überprüfung, auch unter Berücksichtigung externer Analysen, hat ergeben, dass zum 31. Dezember 2003 keine Veranlassung zu einer solchen Abwertung bestand.

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. Risikoverringend 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 allgemein gestiegene Lebenserwartung sowie Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung wirken sich auch auf die Pensionsverpflichtungen der BMW Group aus.

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

Die Mittel für Pensionsansprüche in den USA sowie für die verbleibenden Pensionsverpflichtungen in Großbritannien sind im Wesentlichen in verzinsliche Wertpapiere mit hoher Bonität sowie in Aktien investiert. Insgesamt ist dadurch das Risiko einer möglichen Unterdeckung, die sich durch eine schwache Entwicklung an den Aktienmärkten ergeben könnte, reduziert. Über den Wertansatz in der Bilanz hinausgehende gesetzliche Nachschussverpflichtungen bestehen aufgrund der Korridorbeurteilung nach IAS 19 lediglich in geringem Umfang. Der entsprechende Betrag wird auf bis zu 15 Jahre verteilt. 2003 führte die Unterdeckung der Pensionsfonds zu Nachschussverpflichtungen in Höhe von insgesamt 24,6 Mio. Euro.

IT-Risiken

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

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

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

Die BMW Aktie im Jahr 2003. Vor dem Hintergrund einer positiven Entwicklung des Börsenjahres 2003 und einem Aufwärtstrend der Automobilaktien konnte die BMW Aktie im Jahresverlauf deutlich zulegen.

Nach drei Verlustjahren in Folge zeigte der deutsche Aktienmarkt im Jahr 2003 eine insgesamt positive Tendenz. Zwar war das erste Quartal, bedingt durch den Irak-Konflikt, noch durch starke Verluste gekennzeichnet. Am 12. März erreichte der DAX-30 mit 2.202,96 Punkten den Jahrestiefststand und zugleich den niedrigsten Wert seit November 1995. Im weiteren Jahresverlauf führten jedoch vor allem positive Konjunktüreinschätzungen zu einer deutlichen Aufwärtsentwicklung des Index.

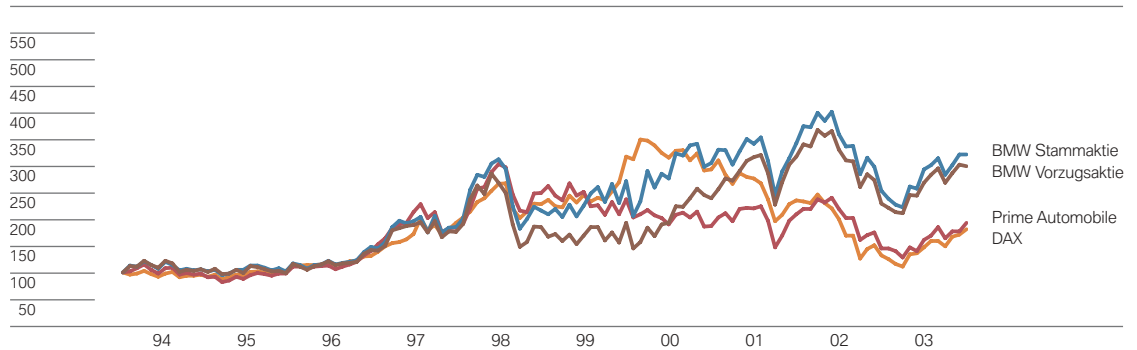
Am letzten Handelstag des Jahres 2003 schloss der DAX-30 mit 3.965,16 Punkten und markierte gleichzeitig den Jahreshöchstkurs. Damit legte der Index im Jahresverlauf um 27,7% zu.

Die deutschen Automobilaktien, seit März 2003 repräsentiert durch den Prime Automobile Performance Index, entwickelten sich weitgehend parallel zum DAX. Am 12. März erreichte der Branchenindex mit 210,42 Punkten sein Jahrestief. Es folgte eine durch die positiven Konjunkturerwartungen gestützte Erholung, die den Prime Automobile am 3. September

bis auf den Jahreshöchstwert von 353,27 Punkten vorantrieb. Der Branchenindex schloss das Jahr mit 350,96 Punkten und somit nur knapp unter dem Jahresspitzenwert – eine Steigerung von 23,6% zum Jahresanfangskurs am 2. Januar 2003.

Die Kursentwicklung der BMW Stammaktie deckte sich im ersten Quartal 2003 weitgehend mit dem Verlauf der beiden Indizes. Am 12. März notierte die Aktie bei 21,00 Euro und erreichte damit den niedrigsten Kurs im Jahresverlauf. Mit dem Beginn des Aufwärtstrends im März konnte sich die BMW Stammaktie im Jahresverlauf von der allgemeinen Marktentwicklung absetzen. Am 3. September 2003 erreichte die BMW Stammaktie den Jahreshöchstwert von 38,40 Euro. Erst durch die Seitwärtsbewegung der BMW Stammaktie im Dezember 2003 konnten der DAX und der Prime Automobile wieder zur BMW Aktie aufschließen. Der Jahresschlusskurs der BMW Stammaktie lag mit 36,95 Euro um 24,0% über dem Kurs zu Jahresbeginn.

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes
(Index: Januar 1994 = 100)



Die BMW Aktie	1999	2000	2001	2002	2003	
Stammaktie						
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	622.228	622.228	622.228	622.228	622.228	
Börsenkurs in Euro ¹⁾						
Jahresschlusskurs	30,65	34,75	39,55	28,95	36,95	
Höchstkurs	32,00	41,05	41,65	47,50	38,40	
Tiefstkurs	23,04	23,48	24,01	28,00	21,00	
Vorzugsaktie						
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	48.460	49.598	50.638	51.468	52.196	
Börsenkurs in Euro ¹⁾						
Jahresschlusskurs	14,00	20,00	26,25	19,00	24,75	
Höchstkurs	16,81	22,40	27,30	31,95	26,10	
Tiefstkurs	12,35	11,75	16,11	18,50	14,71	
	1999 HGB	2000 HGB	2000 IAS	2001 IAS	2002 IAS	2003 IAS
Kennzahlen je Aktie in Euro²⁾						
Dividende ³⁾						
Stammaktie	0,40	0,46	0,46	0,52	0,52	0,58 ⁴⁾
Vorzugsaktie	0,42	0,48	0,48	0,54	0,54	0,60 ⁴⁾
DVFA/SG Ergebnis ⁵⁾	1,01 ⁷⁾	1,63	1,80/1,82 ⁸⁾	2,78/2,80 ⁸⁾	3,00/3,02 ⁸⁾	2,89/2,91 ⁸⁾
Cashflow ⁵⁾	4,19	4,77	5,62	6,24	6,49	6,66
Eigenkapital ^{5) 6)}	5,47	6,84	14,02	16,01	20,59	23,95

1) Schlusskurse an der Frankfurter Börse; rückwirkend adjustiert um Kapitalmaßnahmen 1998 und 1999

2) bis 2000 Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung im Ausgabejahr

3) Dividende seit 1999 je 1-Euro-Nennwertaktie, in den Vorjahren adjustiert

4) Vorschlag der Verwaltung

5) rückwirkend adjustiert um Kapitalmaßnahmen 1998 und 1999

6) HGB-Wert ohne Bilanzgewinn

7) DVFA-Ergebnis vor außerordentlichen Aufwendungen

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

Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit

Im Jahr 2003 wurde die BMW Group zum fünften Mal in Folge in die Familie der führenden Nachhaltigkeitsindizes von Dow Jones Indexes, Stoxx Limited und SAM Group gewählt.

Zudem erreichte die BMW Group im Corporate Responsibility Rating der Münchener oekom research AG erneut den ersten Platz und damit die beste Bewertung für die Wahrnehmung ökologischer und sozialer Verantwortung.

Weiterhin gehört die BMW Group zur Spitzengruppe der Unternehmen, die in den wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes auf den globalen Finanzmärkten vertreten sind. Die BMW Aktie partizipiert damit am weltweit starken Wachstum der nachhaltigkeitsbasierten Investments.

Nachhaltigkeitsbericht erschienen

Wirtschaftlicher Erfolg ist für die BMW Group das oberste Ziel und gleichzeitig die stabile Basis für die Übernahme von Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft. Nachhaltigkeit ist damit Managementaufgabe und Erfolgsfaktor zugleich. Diesen Zusammenhang dokumentiert der Sustainable Value

Report 2003/2004, der im Herbst 2003 erschienen ist. Der Bericht orientiert sich an den weltweit anerkannten Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Er stellt die Leistungen der BMW Group in den Bereichen Umwelt, Mitarbeiter und gesellschaftspolitische Verantwortung ausführlich dar und zeigt gleichzeitig den Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens auf.

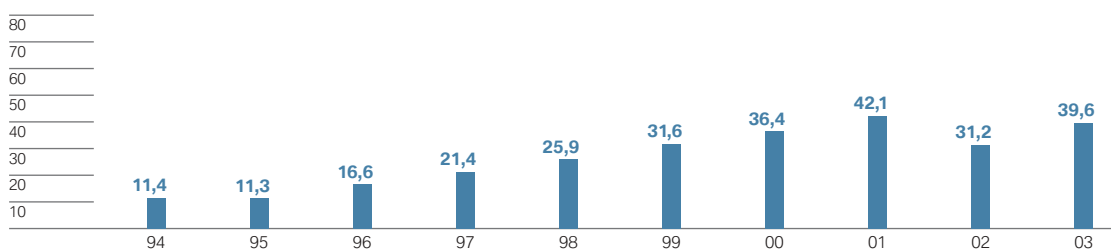
Der Sustainable Value Report ist in deutscher, englischer, chinesischer und japanischer Sprache verfügbar und kann kostenlos über die E-Mail-Adresse sustainability@bmwgroup.com bestellt werden. Online ist der Bericht unter der Web-Adresse www.bmwgroup.com/sustainability zu finden.

Investor Relations ausgezeichnet

Auf der Jahreskonferenz des Deutschen Investor Relations Kreises wurde die BMW Group mit dem ersten Preis im Wettbewerb um die „Beste Investor Relations Deutschland“ (BIRD) ausgezeichnet. Die Auszeichnung war das Ergebnis einer Leserumfrage des Magazins Börse Online, bei der insbesondere Glaubwürdigkeit und Verständlichkeit der Investor Relations bewertet wurden.

Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots in Tsd. Euro

Anlage von 10.000 Euro am 1. 1. 1994 einschließlich Dividende und Bezugsrechtserlösen, Werte zum Jahresende



Zum Hintergrund

Am 21. Mai 2003 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex Beschlüsse zur Weiterentwicklung des Deutschen Corporate Governance Kodex gefasst. Der aufgrund dieser Beschlüsse geänderte Deutsche Corporate Governance Kodex wurde am 4. Juli 2003 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

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

Corporate Governance bei der BMW Group

Für die BMW Group ist Corporate Governance ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens umfasst. Transparente Berichterstattung und eine an den Interessen der Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung haben für die BMW Group Tradition; die verantwortungsbewusste und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat sind seit jeher die Basis für das unternehmerische Handeln. Die Unternehmenskultur der BMW Group ist bestimmt vom Vertrauen in die Arbeit des anderen, von Eigenverantwortlichkeit und Transparenz.

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sehen in den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex einen Beitrag, um den Finanzplatz Deutschland insbesondere auch für ausländische Investoren attraktiver zu gestalten. Mit der Umsetzung des Kodex wurde in Deutschland ein Standard für eine Unternehmensführung etabliert, die sich an den Interessen der Aktionäre

und anderer am Wohl des Unternehmens interessierter Gruppen orientiert. Der Deutsche Corporate Governance Kodex ist in besonderem Maße dazu geeignet, dieses Ziel zu erreichen.

Vorstand und Aufsichtsrat befürworten die darin ausgesprochenen Empfehlungen und Anregungen und haben auf dieser Basis einen eigenen Corporate Governance Kodex für die BMW Group entwickelt, der den unternehmensspezifischen Gegebenheiten der BMW Group Rechnung trägt. Ziel ist es, den Aktionären und sonstigen Stakeholdern ein umfassendes und abgeschlossenes Dokument zu der bei der BMW Group praktizierten Corporate Governance zur Verfügung zu stellen.

Der Corporate Governance Kodex für die BMW Group ist zusammen mit weiteren Informationen für Aktionäre wie beispielsweise Mitteilungen gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz (Directors' Dealings) auf der Website der BMW Group abrufbar. Unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir finden Interessenten zudem Basisinformationen zum Unternehmen, aktuelle Einschätzungen von Analysten sowie sämtliche Finanzpublikationen des Unternehmens.

Ein Koordinator für alle mit dem Thema Corporate Governance zusammenhängenden Fragen berichtet direkt und regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Entsprechenserklärung abgegeben

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

In ihrer gemeinsamen Sitzung vom 2. Dezember 2003 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit 4. Juli 2003 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet.

Gleichzeitig wurde auch der Corporate Governance Kodex für die BMW Group an die Neufassung

des Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst und gemeinsam mit der Entsprechenserklärung im Internet veröffentlicht.

Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die BMW Group unterstützt die Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, die Transparenz hinsichtlich der Vergütungsbestandteile zu erhöhen. Es werden deshalb die Prinzipien beschrieben, die für die Vergütung des Vorstands gelten, sowie die Festlegungen der Satzung für die Vergütung des Aufsichtsrats. Neben der Struktur der Vergütung wird auch das Verhältnis der Vergütungsbestandteile in Zahlen erläutert.

1. Vergütung des Vorstands Zuständigkeit

Die Struktur und die Festlegung der Vorstandsvergütung sind Aufgabe des Personalausschusses des Aufsichtsrats. Der Personalausschuss setzt sich zusammen aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinen vier Stellvertretern.

Zielsetzungen

Das Vergütungsmodell für den Vorstand soll im Wettbewerb um hochqualifizierte Führungspersonlichkeiten attraktiv sein. Als Anreiz für erfolgreiche Arbeit soll der variable Teil der Vergütung eine starke Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group haben. Die Vergütungsstruktur für den Vorstand soll außerdem Parallelen aufweisen zum Vergütungssystem der Mitarbeiter und Führungskräfte.

Vergütungselemente

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente die Festvergütung und eine erfolgsorientierte Tantieme. Für die Gesamtvergütung des Vorstands

legt der Personalausschuss unter Berücksichtigung der Situation und der Planungen der BMW Group einen Einkommensrahmen mit einem hohen Anteil der Tantieme fest.

Die Faktoren, aus denen sich die variable Vergütung zusammensetzt, ermöglichen in erfolgreichen Geschäftsjahren der BMW Group ein attraktives Gesamteinkommen des Vorstands mit einem sehr hohen Tantiemeanteil (2003: 82,2 %, i.Vj.: 81,5 %).

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

Für die Vergütung des Vorstands ist eine Obergrenze 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 2003

Die Vergütung des Vorstands der BMW Group beträgt im Geschäftsjahr 2003 auf der Basis der vorgeschlagenen Dividende 10,7 Mio. Euro (i.Vj. 11,9 Mio. Euro).

Die Vergütungsbestandteile teilen sich auf wie folgt:

in Mio. Euro	2003		2002	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Festgehalt	1,9	17,8%	2,2	18,5%
Tantieme	8,8	82,2%	9,7	81,5%
Vergütung	10,7	100%	11,9	100%

Die laufenden Zahlungen an frühere Mitglieder des Vorstands und Hinterbliebene belaufen sich auf 3,6 Mio. Euro (i. Vj. 5,2 Mio. Euro). Es sind Rückstellungen gebildet für Ruhegeldverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und Hinterbliebenen in Höhe von 29,7 Mio. Euro (i. Vj. 30,0 Mio. Euro).

2. Vergütung des Aufsichtsrats

Zuständigkeit

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird durch Beschluss der Aktionäre in der Hauptversammlung bestimmt. Die derzeitige Vergütungsregelung ist Ergebnis der Beschlüsse der Hauptversammlung am 18. Mai 1999 und in § 15 der Satzung niedergelegt.

Vergütungselemente

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

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2003

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Dividende erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2003 2,3 Mio. Euro (i. Vj. 2,0 Mio. Euro). Davon sind 0,1 Mio. Euro feste Vergütung (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und 2,2 Mio. Euro variable Vergütung (i. Vj. 1,9 Mio. Euro).

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

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft erklären zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“:

Den am 26.11.2002 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 7.11.2002) wurde – wie am 3.12.2002 erklärt – entsprochen mit folgender, im Erklärungszeitraum jedoch nicht erforderlich gewordenen Abweichung:

- Kauf und Verkauf von BMW Aktien einschließlich von Derivaten auf Aktien der BMW AG durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden gemäß § 15 a WpHG veröffentlicht, aber nicht zusätzlich im Konzernanhang angegeben (Ziffer 6.6 DCGK).

Den am 4.7.2003 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 21.5.2003) wird entsprochen mit folgenden Abweichungen:

- Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand erfolgt durch den Personalausschuss und nicht zusätzlich durch das Aufsichtsratsplenum (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK).
- Der Ausweis der Vergütung der Vorstandsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses erfolgt aufgeteilt nach Fixum und erfolgsbezogenen Komponenten, aber nicht individualisiert (Ziffer 4.2.4 Satz 2 DCGK).
- Der Ausweis der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses erfolgt aufgeteilt nach Bestandteilen, aber nicht individualisiert (Ziffer 5.4.5 Absatz 3 DCGK).
- Kauf und Verkauf von BMW Aktien einschließlich von Derivaten auf Aktien der BMW AG durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden gemäß § 15 a WpHG veröffentlicht, aber nicht zusätzlich im Konzernanhang angegeben (Ziffer 6.6 Absatz 2 DCGK).

München, 2. Dezember 2003

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Begründung für die Abweichungen

zu Ziffer 4.2.2 Satz 1 DCGK:

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

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

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

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

zu Ziffer 6.6 Absatz 2 DCGK (Directors' Dealings)
Kauf und Verkauf von BMW Aktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden unverzüglich und aktuell auf der Konzernhomepage der BMW Group im Internet veröffentlicht. Jede Veröffentlichung bleibt zudem mindestens 30 Tage im Netz. Dadurch sind aus Sicht der BMW Group die Interessen der Aktionäre und sonstiger Stakeholder gemäß § 15 WpHG gewährleistet. Eine ex-post-Auflistung – im Extremfall über ein Jahr nach der Transaktion – bietet keinen Mehrwert und ist daher weder sinnvoll noch zielführend.

001	BMW Group in Zahlen
004	Bericht des Aufsichtsrats
008	Mitglieder des Aufsichtsrats
011	Mitglieder des Vorstands
012	Konzernlagebericht
12	Geschäftsjahr im Überblick
29	Ausblick
30	Finanzwirtschaftliche Situation
44	Risikomanagement
047	BMW Aktie
050	Corporate Governance
054	Konzernabschluss
118	BMW AG Anteilsbesitz
120	BMW Group 10-Jahres-Vergleich
122	BMW Group Standorte
124	Glossar, Index

Inhalt

Konzernabschluss	
Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	55
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember	56
Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	58
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	60
Konzernanhang	
Grundsätze	61
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	72
Erläuterungen zur Bilanz	84
Sonstige Angaben	103
Segmentinformationen	110
Erläuterungen nach § 292a HGB	114
Bestätigungsvermerk	117

BMW Group

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

in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2003	2002 angepasst ²⁾	2003	2002 angepasst ²⁾	2003	2002 angepasst ²⁾
Umsatzerlöse	[9]	41.525	42.411	39.712	39.706	7.822	8.605
Umsatzkosten	[10]	-32.090	-32.754	-30.925	-30.712	-6.857	-7.700
Bruttoergebnis vom Umsatz		9.435	9.657	8.787	8.994	965	905
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	[11]	-4.446	-4.389	-4.058	-4.009	-407	-403
Forschungs- und Entwicklungskosten	[12]	-2.146	-2.133	-2.146	-2.133	-	-
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	[13]	510	370	469	300	11	49
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.353	3.505	3.052	3.152	569	551
Finanzergebnis	[14]	-148	-208	-229	-179	89	-20
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		3.205	3.297	2.823	2.973	658	531
Ertragsteuern	[15]	-1.258	-1.277	-1.128	-1.173	-231	-180
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	[16]	0	0	0	-	0	0
Jahresüberschuss		1.947	2.020	1.695	1.800	427	351
Ergebnis je Stammaktie in Euro	[17]	2,89	3,00				
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	[17]	2,91	3,02				

1) vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen
2) siehe auch Anhangsangabe [7]

BMW Group Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2003	2002	2003	2002	2003	2002
Immaterielle Vermögenswerte	[20]	3.200	2.741	3.181	2.730	19	11
Sachanlagevermögen	[21]	9.708	8.578	9.688	8.544	20	34
Finanzanlagen	[22]	607	498	593	463	14	35
Vermietete Gegenstände	[23]	6.697	7.012	225	188	8.293	8.559
Anlagevermögen		20.212	18.829	13.687	11.925	8.346	8.639
Vorräte	[24]	5.693	5.197	5.686	5.191	7	6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[25]	2.257	1.818	2.191	1.678	66	140
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[25]	21.950	19.493	–	–	21.950	19.493
Übrige Forderungen	[25]	7.184	6.056	4.829	4.570	3.545	3.761
Wertpapiere	[26]	1.857	1.105	1.857	1.105	0	0
Flüssige Mittel	[27]	1.659	2.333	1.247	2.256	412	77
Umlaufvermögen		40.600	36.002	15.810	14.800	25.980	23.477
Latente Steuern	[15]	175	192	120	249	–873	–852
Rechnungsabgrenzungsposten	[28]	488	488	166	143	322	345
Bilanzsumme		61.475	55.511	29.783	27.117	33.775	31.609
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		56.487	51.002	–	–	28.787	27.100

1) vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

Passiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft ¹⁾		Finanzgeschäft ¹⁾	
		2003	2002	2003	2002	2003	2002
Gezeichnetes Kapital		674	674				
Kapitalrücklage		1.971	1.954				
Gewinnrücklagen		12.671	11.075				
Kumuliertes übriges Eigenkapital		834	168				
Eigenkapital	[29]	16.150	13.871	13.534	11.694	3.298	2.957
Anteile anderer Gesellschafter	[29]	0	0	0	–	0	0
Rückstellungen für Pensionen	[30]	2.430	2.257	2.410	2.242	20	15
Übrige Rückstellungen	[31]	6.321	5.409	6.008	5.095	356	355
Rückstellungen		8.751	7.666	8.418	7.337	376	370
Finanzverbindlichkeiten	[32]	27.449	26.262	1.288	1.681	26.161	24.581
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[33]	3.143	3.069	2.740	2.740	403	329
Übrige Verbindlichkeiten	[34]	2.634	2.487	1.811	2.970	2.013	1.792
Verbindlichkeiten		33.226	31.818	5.839	7.391	28.577	26.702
Latente Steuern	[15]	2.501	1.492	1.592	477	777	915
Rechnungsabgrenzungsposten	[35]	847	664	400	218	747	665
Bilanzsumme		61.475	55.511	29.783	27.117	33.775	31.609
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		56.487	51.002	–	–	28.787	27.100

1) vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

BMW Group Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro	Anhang	Konzern 2003	2002
Jahresüberschuss		1.947	2.020
Abwertungen von Vermieteten Gegenständen		2.511	2.167
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen		2.390	2.149
Zunahme der Rückstellungen		1.155	924
Desinvestition Rover		49	174
Veränderung der Latenten Steuern		853	993
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen		-144	1
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren		-4	1
Nicht ausgeschüttete Ergebnisse assoziierter Unternehmen		13	-17
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten			
Veränderung der Vorräte		-640	-810
Zunahme der Forderungen		-877	-749
Zunahme der Verbindlichkeiten		618	397
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	[38]	7.871	7.250
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		-4.115	-3.951
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		119	111
Auszahlung von Darlehen an das Phoenix Consortium		-	-92
Sonstige Auszahlungen aus der Entflechtung Rover		-49	-82
Investitionen in Finanzanlagen		-148	-62
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen		60	66
Dividendenzahlungen von assoziierten Unternehmen		-	104
Investitionen in Vermietete Gegenstände		-5.785	-5.741
Abgänge von Vermieteten Gegenständen		2.707	3.298
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen		-34.593	-32.463
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen		31.246	29.391
Investitionen in Wertpapiere		-700	-334
Einnahmen aus Wertpapieren		27	40
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	[38]	-11.231	-9.715
Einzahlungen in das Eigenkapital		17	18
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr		-351	-350
Aufnahme von Anleihen		5.669	3.721
Rückzahlung von Anleihen		-3.483	-2.924
Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts		-	-
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten		1.364	-545
Veränderung der Commercial Paper		-448	2.540
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	[38]	2.768	2.460
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	[38]	-82	-99
Veränderung der Flüssigen Mittel		-674	-104
Flüssige Mittel am 1. Januar		2.333	2.437
Flüssige Mittel am 31. Dezember	[38]	1.659	2.333

Industriegeschäft		Finanzgeschäft		
2003	2002	2003	2002	
1.695	1.800	427	351	Jahresüberschuss
6	7	2.146	1.784	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
2.369	2.129	21	20	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
1.157	890	–	41	Zunahme der Rückstellungen
49	174	–	–	Desinvestition Rover
787	696	167	373	Veränderung der Latenten Steuern
–59	46	–85	–45	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
–6	1	2	–	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
13	–17	–	–	Nicht ausgeschüttete Ergebnisse assoziierter Unternehmen
				Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten
–651	–808	11	–2	Veränderung der Vorräte
–1.084	–886	–662	–362	Zunahme der Forderungen
694	521	874	423	Zunahme der Verbindlichkeiten
4.970	4.553	2.901	2.583	Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
–4.094	–3.927	–21	–24	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
114	110	5	1	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
–	–92	–	–	Auszahlung von Darlehen an das Phoenix Consortium
–49	–82	–	–	Sonstige Auszahlungen aus der Entflechtung Rover
–153	–50	–6	–12	Investitionen in Finanzanlagen
52	57	8	9	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
–	104	–	–	Dividendenzahlungen von assoziierten Unternehmen
–283	–232	–5.502	–5.509	Investitionen in Vermietete Gegenstände
240	182	2.467	3.230	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
–	–	–34.593	–32.463	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
–	–	31.246	29.391	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
–700	–334	–	–	Investitionen in Wertpapiere
27	15	–	25	Einnahmen aus Wertpapieren
–4.846	–4.249	–6.396	–5.352	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
17	18	11	–	Einzahlungen in das Eigenkapital
–351	–350	–	–	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
–	73	5.669	3.648	Aufnahme von Anleihen
–	–	–3.483	–2.924	Rückzahlung von Anleihen
–425	–51	425	51	Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts
116	81	1.248	–626	Veränderung der Finanzverbindlichkeiten
–494	–187	46	2.727	Veränderung der Commercial Paper
–1.137	–416	3.916	2.876	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
4	–5	–86	–94	Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel
–1.009	–117	335	13	Veränderung der Flüssigen Mittel
2.256	2.373	77	64	Flüssige Mittel am 1. Januar
1.247	2.256	412	77	Flüssige Mittel am 31. Dezember

BMW Group Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. Euro	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Gesamt
				Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Marktbe- wertung Wert- papiere	Derivative Finanz- instru- mente	
31. Dezember 2001	673	1.937	9.405	-426	-115	-704	10.770
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital	1	-	-	-	-	-	1
Agio aus Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien	-	17	-	-	-	-	17
Dividendenzahlungen	-	-	-350	-	-	-	-350
Währungsveränderungen	-	-	-	-115	-	106	-9
Finanzinstrumente	-	-	-	-	-199	1.621	1.422
Jahresüberschuss 2002	-	-	2.020	-	-	-	2.020
31. Dezember 2002	674	1.954	11.075	-541	-314	1.023	13.871
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital	0	-	-	-	-	-	0
Agio aus Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien	-	17	-	-	-	-	17
Dividendenzahlungen	-	-	-351	-	-	-	-351
Währungsveränderungen	-	-	-	-179	-	-121	-300
Finanzinstrumente	-	-	-	-	168	798	966
Jahresüberschuss 2003	-	-	1.947	-	-	-	1.947
31. Dezember 2003	674	1.971	12.671	-720	-146	1.700	16.150

[1] Grundlagen Der Konzernabschluss der BMW AG („BMW Group Konzernabschluss“ oder „der Konzernabschluss“) zum 31. Dezember 2003 ist nach den International Financial Reporting Standards (IFRSs) der am Abschlussstichtag gültigen Richtlinien des International Accounting Standards Board (IASB), London, erstellt. Die Bezeichnung IFRSs umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs). Alle für das Geschäftsjahr 2003 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), vormals Standing Interpretations Committee (SIC), wurden ebenfalls angewendet.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne sowie die Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen entsprechen den Gliedervorschriften des § 298 i.V.m. §§ 266 und 275 des Handelsgesetzbuches (HGB), wobei die Gewinn-und-Verlust-Rechnung nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt ist. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind verschiedene Posten der Gewinn-und-Verlust-Rechnung und der Bilanz zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Zur Unterstützung des Vertriebs der Produkte der BMW Group werden den Kunden und Händlern verschiedene Finanzdienstleistungen – hauptsächlich Kredit- und Leasingfinanzierungen – angeboten. Der Konzernabschluss ist damit auch durch die Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, wurde der BMW Group Konzernabschluss um eine Darstellung des Industriegeschäfts einerseits und des Finanzgeschäfts andererseits ergänzt. Das Finanzgeschäft beinhaltet neben dem Finanzdienstleistungsgeschäft auch die Aktivitäten der Konzernfinanzierungsgesellschaften. Die operativen Zinserträge und Zinsaufwendungen des Finanzgeschäfts sind in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten enthalten. Die Holdinggesellschaften BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell, BMW Holding B.V., Den Haag, BMW Österreich Holding GmbH, Steyr, und

BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del., werden dem Industriegeschäft zugeordnet. Die zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzgeschäft bestehenden Beziehungen, die in den Werten des Konzerns konsolidiert sind, betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Durch diese Angaben sollen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Industrie- und des Finanzgeschäfts unter Berücksichtigung der Ansatz- und Bewertungsmethoden der IFRSs so dargestellt werden, als ob es sich um zwei unabhängige Teilkonzerne handeln würde. Sie erfolgen auf freiwilliger Basis und sind vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft.

Im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden wesentliche Umfänge von Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie auch Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen veräußert. Der Verkauf von Forderungen ist fester Bestandteil des Finanzierungsinstrumentariums von Industrie- und Finanzunternehmen. Hierbei handelt es sich in der Regel um so genannte „Asset Backed Finanzierungen“. Darunter versteht man, dass ein Portfolio von Forderungen an einen Trust veräußert wird, der wiederum Wertpapiere zur Refinanzierung des Kaufpreises begibt. Die BMW Group betreibt weiterhin das „Servicing“ (u. a. Inkasso) und erhält hierfür eine angemessene Gebühr. Die rechtswirksam verkauften Vermögenswerte sind gemäß IAS 27 („Consolidated Financial Statements and Accounting for Investments in Subsidiaries“) und der Interpretation von SIC-12 („Consolidation – Special Purpose Entities“) weiterhin im Konzernabschluss auszuweisen. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf der Vermögenswerte werden erst realisiert, wenn die Vermögenswerte aus der Konzernbilanz ausscheiden. Das Bilanzvolumen der verkauften Vermögenswerte betrug am 31. Dezember 2003 insgesamt 5,0 Mrd. Euro (i.Vj. 4,5 Mrd. Euro). Unter der Konzernbilanz wird im Sinne einer ergänzenden Darstellung der Vermögens- und Finanzlage der BMW Group die um

verkaufte Vermögenswerte bereinigte Bilanzsumme vermerkt.

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

Der zum 31. Dezember 2003 gemäß § 292a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernla-

gebericht sind beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 42243) hinterlegt und werden auf Anfrage gern 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 18 Wertpapierspezialfonds und 16 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 2003 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31.12.2002	34	120	154
Erstmals einbezogen 2003	6	15	21
Ausgeschieden 2003	1	9	10
Einbezogen zum 31.12.2003	39	126	165

Nicht einbezogen werden 74 (i. Vj. 86) Tochterunternehmen ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen. Deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist von untergeordneter Bedeutung.

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

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

Drei Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert. Das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, wird seit Mai 2003 in den Konzernabschluss einbezogen. Ein assoziiertes

Unternehmen ist aus der Equity-Bewertung ausgeschieden. Wegen untergeordneter Bedeutung für den Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns wird, unverändert gegenüber Vorjahr, bei vier assoziierten Unternehmen auf die Einbeziehung in den Konzernabschluss verzichtet. Diese assoziierten Unternehmen werden unter den Beteiligungen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich Abschreibungen, ausgewiesen.

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

[3] Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München, die BMW Vertriebszentren Verwaltungs GmbH, München, die Bürohaus Petuelring GmbH, München, die Bürohaus Petuelring GmbH & Co. Vermietungs KG, München, die Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München, die Rolls-Royce Motor Cars NA, LLC, Wilmington, Del., die BMW Russland Trading OOO, Moskau, die Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München, die Alphabet Belgium N.V., Bornem, die Alphabet France SAS, Guyancourt, die Alphabet Italia S.p.A., Mailand, die Alphabet B.V., Rijswijk, die Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG, Otelfingen und die Alphabet Fleet Services España S.L., Madrid, werden seit dem 1. Januar 2003 erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen.

Ferner schieden die BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH & Co. Anlagen und Betriebs oHG,

Berlin, durch Verringerung des Anteilsbesitzes auf 49% und die softlab Systems, Inc., San Francisco, Cal., durch Veräußerung aus dem Konsolidierungskreis aus.

Die Hireus Ltd., Bracknell, wurde in Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Bracknell, umbenannt und die BMW Belgium S.A./N.V., Bornem, in BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem.

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

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

[4] Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode („purchase method“) durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem Konzernanteil am Eigenkapital der konsolidierten Tochterunternehmen auf den Zeitpunkt des Erwerbs (IAS 22 „Business Combinations“). Die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird, soweit sie auf stillen Reserven oder stillen Lasten beruht, den Vermögenswerten und Schulden des Tochterunternehmens entsprechend der Beteiligungsquote zugeordnet. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und entsprechend dem künftigen wirtschaftlichen Nutzen über einen Zeitraum von längstens 15 Jahren linear ergebniswirksam abgeschrieben. Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 91 Mio. Euro, die vor dem 1. Januar 1995 entstanden sind, bleiben gemäß dem Wahlrecht in IAS 22 mit den Rücklagen verrechnet. Bei der Endkonsolidierung wird der Geschäfts- oder Firmenwert erfolgswirksam aufgelöst.

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

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

Die Konsolidierungsgrundsätze sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

[5] Währungs- umrechnung

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt auf der Grundlage des Konzepts der funktionalen Währung (IAS 21 „The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates“) nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Da die Tochtergesellschaften ihre Geschäfte in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbständig betreiben, ist die funktionale Währung grundsätzlich identisch mit der jeweiligen Landeswährung der Gesellschaft. Im Konzernabschluss werden daher die Aufwendungen und Erträge aus Abschlüssen von Tochterunternehmen, die in fremder Währung aufgestellt sind, zum Jahresdurchschnittskurs, Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs umgerechnet. Der sich aus der 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 zum Anschaffungskurs bewertet. Zum Bilanzstichtag eingetretene Kursgewinne und -verluste werden erfolgswirksam berücksichtigt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss haben sich im Verhältnis zu einem Euro wie folgt verändert:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2003	31.12.2002	2003	2002
US-Dollar	1,25	1,04	1,13	0,95
Britisches Pfund	0,70	0,65	0,69	0,63
Südafrikanischer Rand	8,27	9,02	8,53	9,90
Japanischer Yen	133,82	123,96	131,04	118,08
Australischer Dollar	1,67	1,86	1,74	1,74

[6] Bilanzierungs- und Bewertungs- grundsätze

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

Umsatzerlöse aus Verkäufen von Produkten werden mit dem Eigentums- bzw. Gefahrenübergang an den Kunden erfasst, wenn ein Preis vereinbart oder bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Im Falle der langfristigen Auftragsfertigung werden die Umsatzerlöse gemäß IAS 18 („Revenue“) bzw. IAS 11 („Construction Contracts“) nicht entsprechend dem Leistungsfort-

schrift vereinnahmt („Percentage 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.

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

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

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

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

denen 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 werden entsprechend der tatsächlichen Aufteilung zugeordnet. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie („Diluted Earnings per Share“) ist gesondert anzugeben.

Erworbene und selbst geschaffene **Immaterielle Vermögenswerte** werden gemäß IAS 38 („Intangible Assets“) aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswertes ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können. Sie werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung Immaterieller Vermögenswerte, mit Ausnahme von Firmenwerten sowie aktivierten Entwicklungskosten, erfolgt grundsätzlich über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren.

Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte werden zu Herstellungskosten aktiviert, soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich und sowohl die technische Realisierbarkeit als auch die 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 sowie angemessene Teile der entwicklungsbezogenen Gemeinkosten. Aktivierter Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart planmäßig über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sieben Jahren abgeschrieben.

Das gesamte **Sachanlagevermögen** unterliegt einer betrieblichen Nutzung und wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen, bewertet. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermö-

001 BMW Group in Zahlen
004 Bericht des Aufsichtsrats
008 Mitglieder des Aufsichtsrats
011 Mitglieder des Vorstands
012 Konzernlagebericht
12 Geschäftsjahr im Überblick
29 Ausblick
30 Finanzwirtschaftliche Situation
44 Risikomanagement
047 BMW Aktie
050 Corporate Governance
054 Konzernabschluss
118 BMW AG Anteilsbesitz
120 BMW Group 10-Jahres-Vergleich
122 BMW Group Standorte
124 Glossar, Index

gen werden entsprechend dem Nutzungsverlauf in der Regel nach der linearen Methode vorgenommen. Geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen konzerneinheitlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

in Jahren	
Betriebs- und Geschäftsgebäude sowie baugebundene Verteilungsanlagen	10 bis 40
Wohngebäude	40 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 der Leasingpartner beurteilt wird, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand dem Leasingnehmer („Finance Lease“) oder dem Leasinggeber („Operating Lease“) zuzurechnen ist.

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

Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden unter den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

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

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

Die Bilanzierung von **finanziellen Vermögenswerten** erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag („settlement date“). Bei erstmaliger Erfassung

werden die finanziellen Vermögenswerte mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Dabei werden Transaktionskosten mit einbezogen.

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

Vom Unternehmen ausgereichte Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden („originated loans and receivables“), bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen („held to maturity“) sowie alle finanziellen Vermögenswerte, die über keinen notierten Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügen und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden, soweit sie über eine feste Laufzeit verfügen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten („amortised cost“) unter Verwendung der 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 substanzielle Hinweise darauf schließen lassen, dass eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes oder eines Portfolios von Vermögenswerten stattgefunden hat. Liegen derartige Hinweise vor, wird der Wertminderungsaufwand („impairment loss“) im Ergebnis erfasst. Gewinne und Verluste aus einem zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswert werden direkt im Eigenkapital verbucht, bis der finanzielle Vermögenswert abgegangen ist oder bis eine Wertminderung festgestellt wird. Im Falle einer Wertminderung wird der kumulierte Netto-Verlust aus dem Eigenkapital entfernt und im Ergebnis ausgewiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

zinsliche oder niedrig verzinsliche Forderungen mit Laufzeiten von über einem Jahr werden abgezinst. Allen erkennbaren Risiken wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

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

Derivative Finanzinstrumente werden in der BMW Group nur zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins- und Marktwert Risiken aus dem operativen Geschäft bzw. den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen zu reduzieren. Nach IAS 39 sind alle derivativen Finanzinstrumente wie z. B. Zins-, Währungs- und kombinierte Zins- und Währungsswaps sowie Devisentermingeschäfte zum Marktwert zu bilanzieren, und zwar unabhängig davon, zu welchem Zweck oder in welcher Absicht sie abgeschlossen wurden. Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des Kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich dabei um einen „Fair Value Hedge“ oder einen „Cash Flow Hedge“ handelt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Ergebnisse aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam gebucht. Bei Marktwertveränderungen von Cash Flow Hedges, die zum Ausgleich zukünftiger Cashflow-Risiken aus bereits bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen eingesetzt werden, werden die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des eingedeckten Grundgeschäfts zunächst erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Eine Umbuchung in die Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des abgesicherten Grundgeschäfts. Der nicht durch das Grundgeschäft gedeckte Teil der Marktwertveränderungen wird unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Kann entgegen der

bei der BMW Group üblichen Praxis kein Hedge Accounting angewendet werden, wird die Marktwertveränderung derivativer Finanzinstrumente ergebniswirksam erfasst.

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

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

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

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erst erfolgswirksam verrechnet, wenn sie außerhalb einer Bandbreite von 10% des Verpflichtungsumfangs liegen. In diesem Fall werden sie über die künftige durchschnittliche Restdienstzeit der Belegschaft verteilt. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Vermögenserträge aus

den Pensionsfonds werden gesondert im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

Die **Übrigen Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei der Bewertung der Übrigen Rückstellungen – insbesondere bei Gewährleistungen sowie erwarteten Verlusten aus schwebenden Geschäften – fließen grundsätzlich alle Kostenbestandteile ein, die auch im Vorratsvermögen aktiviert werden. 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 berück-

sichtigt. 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 Finanzierungsleasing-Verträgen werden in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingraten in den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der Richtlinien des IASB erfordert, dass Annahmen getroffen und **Schätzungen** verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzern-einheitliche 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] Anpassung im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2002

Nach der Umstellung des Konzernabschlusses von den deutschen Rechnungslegungsvorschriften auf die International Accounting Standards, nunmehr International Financial Reporting Standards, zum 31. Dezember 2001 hat die BMW Group ihr internes und externes Rechnungswesen im Geschäftsjahr 2003 entsprechend der international üblichen Praxis vereinheitlicht. Die stärkere Orientierung internationaler Rechnungslegungsstandards an der ökonomischen Realität ermöglicht die Aufgabe der in Deutschland üblichen, aber aufwändigen Trennung zwischen interner und externer Erfolgsermittlung. Die Zielsetzung der internationalen Rechnungslegungsstandards, entscheidungsrelevante Informationen einem weiten Adressatenkreis für dessen wirtschaftliche Entscheidungen zu vermitteln, steht

mit den Anforderungen, die an ein effizientes internes Rechnungswesen zu stellen sind, im Einklang. Die harmonisierten internen und externen Berichtsstrukturen spiegeln die Informationen, die zur internen Steuerung des Unternehmens als nützlich und relevant erkannt werden, in aggregierter Form auch in der externen Unternehmensrechnung wider und ermöglichen eine gemeinsame Sprache innerhalb des Unternehmens und gegenüber den Kapitalmärkten. Ferner ergeben sich durch die harmonisierten Berichtsstrukturen Effizienzverbesserungen im Rechnungswesen. Die mit der Vereinheitlichung verbundenen Ausweisänderungen haben keine Auswirkungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und den Jahresüberschuss.

Die Vereinheitlichung hat in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2002 zu folgenden Anpassungen geführt:

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2002 Konzernabschluss 2002 in %		1.1. bis 31.12.2002 2002 angepasst in %		Veränderung
Umsatzerlöse	42.282	100,0	42.411	100,0	+ 129
Umsatzkosten	-31.542	74,6	-32.754	77,2	-1.212
Bruttoergebnis vom Umsatz	10.740	25,4	9.657	22,8	- 1.083
Vertriebskosten	-4.331	10,2	-3.642	8,6	+ 689
Allgemeine Verwaltungskosten	-572	1,4	-747	1,8	- 175
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.011	4,8	-2.133	5,0	- 122
Sonstige betriebliche Erträge	1.340	3,2	1.077	2,5	- 263
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.788	4,2	-707	1,6	+ 1.081
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.378	8,0	3.505	8,3	+ 127
Finanzergebnis	-81	0,2	-208	0,5	- 127
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.297	7,8	3.297	7,8	-
Ertragsteuern	-1.277	3,0	-1.277	3,0	-
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	0	-	0	-	-
Jahresüberschuss	2.020	4,8	2.020	4,8	-

Den Anpassungen liegen im Wesentlichen folgende Ausweisänderungen zugrunde:

Die Erlöse aus Bearbeitungsgebühren im Geschäft mit Finanzdienstleistungen werden in den Umsatzerlösen anstatt in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Die entsprechenden Aufwendungen sind in den Umsatzkosten und nicht mehr in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

Die Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für Restwertrisiken, der Bildung von Wertminderungen für Restwertrisiken auf den Bestand der Leasingfahrzeuge sowie die Wertminderungen auf Forderungen aus Kreditfinanzierungen werden nicht mehr in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, sondern in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Aufwendungen für Frachten und Versicherungen aus Lieferungen an Händler werden nicht mehr als Vertriebskosten, sondern als Umsatzkosten gezeigt.

Vermittlungsgebühren im Geschäft mit Finanzdienstleistungen sowie im Direktvertrieb werden in den Umsatzkosten anstatt in den Vertriebskosten ausgewiesen.

Einzelne Verwaltungskosten werden vor allem aus den Umsatzkosten und den Vertriebskosten in die Allgemeinen Verwaltungskosten umgegliedert.

Die Aufwendungen für den Motorsport sind nunmehr in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten. Bisher waren sie den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen zugeordnet.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Vermögenserträge aus den Pensionsfonds werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Bisher waren sie den Funktionskosten zugeordnet.

Eine detaillierte Aufstellung der vorgenommenen Umgliederungen befindet sich bei den Erläuterungen zu den jeweils betroffenen Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

[8] Neu herausgegebene Rechnungsvorschriften

Das IASB hat im Juni 2003 den IFRS 1 („First-time Adoption of International Financial Reporting Standards“) herausgegeben, der die erstmalige Anwendung der Richtlinien des IASB regelt und am 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist. Dieser Standard hat auf den BMW Group Konzernabschluss keine Auswirkung.

Die im Rahmen des IASB „Improvement Project“ überarbeiteten Standards wurden vom IASB im Dezember 2003 veröffentlicht. Sie sind ab dem 1. Januar 2005 verbindlich anzuwenden. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Hierbei handelt es sich um folgende Standards:

- 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 Effect 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 32 („Financial Instruments – Disclosures and Presentation“)
- IAS 33 („Earnings per Share“)
- IAS 39 („Financial Instruments – Recognition and Measurement“)
- IAS 40 („Investment Property“)

Die geänderten Standards wurden auf den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht angewendet.

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

in Mio. Euro	2003	2002 angepasst
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	34.498	34.603
Erlöse aus Leasingraten	2.532	2.610
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	2.642	3.320
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	1.278	1.264
Sonstige Erlöse	575	614
Umsatzerlöse	41.525	42.411

Von den Umsatzerlösen des Konzerns entfallen auf das Finanzdienstleistungsgeschäft 6.709 Mio. Euro (i.Vj. 7.437 Mio. Euro).

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 110 bis 113 ersichtlich.

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Umsatzerlöse lt. Konzernabschluss 2002	42.282
Umgliederung aus Sonstige betriebliche Erträge aus Übrige betriebliche Erträge	+ 129
– Erlöse aus Bearbeitungsgebühren	+ 129
Umsatzerlöse 2002 angepasst	42.411

* siehe auch Anhangsangabe [7]

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

in Mio. Euro	2003	2002 angepasst
Herstellungskosten	22.997	23.138
Gewährleistungsaufwendungen	1.487	1.408
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	4.707	5.387
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	782	1.012
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	479	305
Sonstige Umsatzkosten	1.638	1.504
Umsatzkosten	32.090	32.754

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 5.968 Mio. Euro (i. Vj. 6.704 Mio. Euro).

In den Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts sind Wertminderungen auf Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Höhe von 265 Mio. Euro (i. Vj. 175 Mio. Euro) enthalten.

In den Herstellungskosten sind Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 56 Mio. Euro (i. Vj. – Mio. Euro) ausgewiesen. Öffentliche Beihilfen über geringere Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 15 Mio. Euro (i. Vj. 18 Mio. Euro) mindern die Herstellungskosten.

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Umsatzkosten lt. Konzernabschluss 2002	31.542
Umgliederung in Allgemeine Verwaltungskosten	– 128
– Verwaltungskosten der Zentrale	– 128
Umgliederungen in Finanzergebnis	– 86
in Zinserträge	
– Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	+ 311
in Zinsaufwendungen	
– Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	– 397
Umgliederungen aus Vertriebskosten	+ 619
– Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	+ 11
– Frachtkosten, Provisionen an Händler	+ 579
– Diverse Umsatzkosten	+ 29
Umgliederung aus Forschungs- und Entwicklungskosten	+ 8
– Diverse Umsatzkosten	+ 8
Umgliederungen aus Sonstige betriebliche Erträge	– 118
aus Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	
– Auflösung von Risikovorsorgen	– 36
aus Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	
– Auflösung von Risikovorsorgen	– 82
Umgliederungen aus Sonstige betriebliche Aufwendungen	+ 917
aus Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	
– Aufwendungen für Risikovorsorgen	+ 69
aus Aufwendungen aus Wertminderungen	
– Aufwendungen für Risikovorsorgen	+ 641
aus Übrige betriebliche Aufwendungen	
– Diverse Umsatzkosten	+ 207
Umsatzkosten 2002 angepasst	32.754

* siehe auch Anhangsangabe [7]

[11] Vertriebskosten
und allgemeine
Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 3.670 Mio. Euro (i. Vj. 3.642 Mio. Euro, angepasst). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 776 Mio. Euro (i. Vj. 747 Mio. Euro, angepasst). Sie enthalten Aufwendungen der Verwaltung, die weder der Produktion noch dem Vertrieb zugeordnet sind.

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten lt. Konzernabschluss 2002	4.903
Umgliederungen in Umsatzkosten	- 619
in Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	
– Provisionen an Händler	- 129
in Aufwendungen für Risikoversicherungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	
– Aufwendungen für Risikoversicherungen	- 11
in Sonstige Umsatzkosten	
– Frachtkosten, Provisionen an Händler	- 450
– Diverse Umsatzkosten	- 29
Umgliederungen in Finanzergebnis	- 26
in Zinserträge	
– Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	+ 14
in Zinsaufwendungen	
– Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	- 40
Umgliederung aus Umsatzkosten	+ 128
– Verwaltungskosten der Zentrale	+ 128
Umgliederung aus Forschungs- und Entwicklungskosten	+ 3
– Diverse Umsatzkosten	+ 3
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten 2002 angepasst	4.389

* siehe auch Anhangsangabe [7]

[12] Forschungs- und
Entwicklungskosten

In den Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 2.146 Mio. Euro (i. Vj. 2.133 Mio. Euro, angepasst) sind neben den Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten auch die

Abschreibungen und die Abgänge von aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von 583 Mio. Euro (i. Vj. 536 Mio. Euro) enthalten.

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. Konzernabschluss 2002	2.011
Umgliederung in Umsatzkosten	-8
in Sonstige Umsatzkosten	
– Diverse Umsatzkosten	-8
Umgliederung in Allgemeine Verwaltungskosten	-3
– Diverse Umsatzkosten	-3
Umgliederung in Finanzergebnis	-15
in Zinsaufwendungen	
– Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	-15
Umgliederung aus Sonstige betriebliche Erträge	-16
aus Übrige betriebliche Erträge	
– Motorsport	-16
Umgliederung aus Sonstige betriebliche Aufwendungen	+164
aus Übrige betriebliche Aufwendungen	
– Motorsport	+164
Forschungs- und Entwicklungskosten 2002 angepasst	2.133

* siehe auch Anhangsangabe [7]

[13] Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2003	2002 angepasst
Erträge aus Währungsgeschäften	210	175
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	156	201
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	107	91
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	25	21
Übrige betriebliche Erträge	613	589
Sonstige betriebliche Erträge	1.111	1.077
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	158	97
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	207	262
Aufwendungen aus Wertminderungen auf Forderungen	28	54
Übrige betriebliche Aufwendungen	208	294
Sonstige betriebliche Aufwendungen	601	707
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	510	370

In den übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 33 Mio. Euro (i. Vj. 11 Mio. Euro) sowie Einmal-

effekte aus Schadensersatzleistungen in Höhe von 23 Mio. Euro enthalten.

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen lt. Konzernabschluss 2002	- 448
Sonstige betriebliche Erträge lt. Konzernabschluss 2002	1.340
Umgliederung in Umsatzerlöse	- 129
in Sonstige Erlöse	
– Erlöse aus Bearbeitungsgebühren	- 129
Umgliederung in Umsatzkosten	- 118
in Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	
– Auflösungen von Risikovorsorgen	- 118
Umgliederung in Forschungs- und Entwicklungskosten	- 16
– Motorsport	- 16
Sonstige betriebliche Erträge angepasst	1.077
Sonstige betriebliche Aufwendungen lt. Konzernabschluss 2002	1.788
Umgliederungen in Umsatzkosten	+ 917
in Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	
– Diverse Umsatzkosten	+ 207
in Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	
– Aufwendungen für Risikovorsorgen	+ 412
in Sonstige Umsatzkosten	
– Aufwendungen für Risikovorsorgen	+ 298
Umgliederung in Forschungs- und Entwicklungskosten	+ 164
– Motorsport	+ 164
Sonstige betriebliche Aufwendungen angepasst	707
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 2002 angepasst	370

* siehe auch Anhangsangabe [7]

[14] Finanzergebnis

in Mio. Euro	2003	2002 angepasst
Erträge aus Beteiligungen	30	14
– davon aus verbundenen Unternehmen 3 Mio. Euro (i. Vj. 1 Mio. Euro)		
Verluste (i. Vj. Erträge) aus assoziierten Unternehmen	13	20
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	–	1
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	20	6
Beteiligungsergebnis	– 3	27
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	249	325
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	281	385
– davon aus verbundenen Unternehmen 17 Mio. Euro (i. Vj. 22 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Erträge	530	710
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	410	452
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	104	71
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	1	22
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	296	377
– davon an verbundene Unternehmen 2 Mio. Euro (i. Vj. 3 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	811	922
Zinsergebnis	– 281	– 212
Erträge (i. Vj. Verluste) aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten	136	23
Sonstiges Finanzergebnis	136	– 23
Finanzergebnis	– 148	– 208

Die Erträge aus Beteiligungen ergeben sich im Wesentlichen aus der Beteiligung an der Rolls-Royce plc, London. Die Verluste aus assoziierten Unternehmen enthalten die Equity-Ergebnisse der Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Software-technologie mbH, München. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Um-

laufvermögens gemäß § 298 Abs. 1 i.V.m. § 275 Abs. 3 HGB betragen insgesamt 21 Mio. Euro (i. Vj. 28 Mio. Euro).

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

Erläuterungen zur Anpassung der Vorjahreszahlen*:

in Mio. Euro	2002
Finanzergebnis lt. Konzernabschluss 2002	- 81
Umgliederungen aus Umsatzkosten	- 86
- Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	+ 311
- Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	- 397
Umgliederungen aus Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 26
- Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	+ 14
- Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	- 40
Umgliederung aus Forschungs- und Entwicklungskosten	- 15
- Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	- 15
Nettoausweis von Zinszahlungen im Rahmen von Swapgeschäften	0
- Zinserträge	+ 240
- Zinsaufwendungen	- 240
Finanzergebnis 2002 angepasst	- 208

* siehe auch Anhangsangabe [7]

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

in Mio. Euro	2003	2002
Laufende Steueraufwendungen	441	324
Latente Steueraufwendungen	817	953
	1.258	1.277

Der Anstieg der laufenden Steuern ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die aufgrund des „Worker Assistance and Job Creation Act“ entstandenen steuerlichen Verluste in den USA nicht wie im Vorjahr vollständig mit steuerlichen Gewinnen verrechnet werden konnten.

Der Rückgang der latenten Steueraufwendungen beruht vor allem auf dem erstmaligen Ansatz aktiver latenter Steuern in Höhe von 192 Mio. Euro auf die nicht rücktragbaren steuerlichen Verluste in den USA.

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 aufgrund des für 2003 gültigen Flutopfersolidaritätsgesetzes einmalig ein Körperschaftsteuersatz von 26,5 %. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 410 % sowie des Solidaritätszuschlags von 5,5 % ermittelt sich für inländische Unternehmen ein Ertragsteuersatz von 40,21 % (i.Vj. 38,9 %). Die Steuersätze im Ausland liegen zwischen 10,0 % und 41,7 % (i.Vj. zwischen 10,0 % und 42,0 %). Aufgrund veränderter Steuersätze im In- und Ausland hat sich der latente Steuer- aufwand um 11 Mio. Euro vermindert. Im Vorjahr

haben Steuersatzänderungen den latenten Steuer- aufwand um 7 Mio. Euro erhöht.

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

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 9.419 Mio. Euro (i.Vj. 8.973 Mio. Euro) wurden nicht berechnet, da vorgesehen ist, diese Gewinne zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen einzusetzen. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

Der Bestand an aktiven und passiven latenten Steuern nach Bilanzpositionen zum 31. Dezember ergibt sich aus der nachfolgenden Aufstellung. Im Berichtsjahr wurden in der Position Rückstellungen erforderliche Verrechnungen von aktiven und passiven latenten Steuern vorgenommen. Im Vorjahr waren entsprechende Verrechnungen in der Position Saldierung enthalten. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.

in Mio. Euro	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2003	2002	2003	2002
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	1.304	1.424	4.003	3.732
Finanzanlagen	1	1	2	2
Umlaufvermögen	867	601	4.130	3.687
Steuerliche Verlustvorträge	1.117	1.556	–	–
Rückstellungen	721	729	23	56
Verbindlichkeiten	2.419	2.592	543	400
Konsolidierungen	1.186	1.099	139	120
	7.615	8.002	8.840	7.997
Abwertung	– 1.101	– 1.305	–	–
Saldierung	– 6.339	– 6.505	– 6.339	– 6.505
	175	192	2.501	1.492

Die aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 439 Mio. Euro zurückgegangen. Dies resultiert im Wesentlichen aus der weiteren Nutzung von Verlustvorträgen, insbesondere bei der BMW AG. Eine Abwertung auf aktivierte latente Steuern wird vorgenommen, wenn hinsichtlich der Realisierbarkeit Unsicherheiten bestehen. Zur Bestimmung dieser Abwertung werden alle positiven und negativen Einflussfaktoren auf die steuerlichen Ergebnisse der Zukunft berücksichtigt. Die dabei vorzunehmende Einschätzung kann in Abhängigkeit von künftigen Entwicklungen Änderungen unterliegen. Die Position Abwertung entfällt in Höhe von 226 Mio. Euro (i. Vj. 293 Mio. Euro) auf steuerliche Verlustvorträge und in Höhe von 440 Mio. Euro (i. Vj. 489 Mio. Euro) auf Veräußerungsverluste („Capital Losses“) in Großbritannien, die nur mit Gewinnen aus Veräußerungen, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, genutzt werden können. Ferner ist darin eine Abwertung in Höhe von 435 Mio. Euro (i. Vj. 523 Mio. Euro) auf so genannte „Capital Allowances“ in Großbritannien enthalten, die in der Position Immaterielle Vermögens-

werte und Sachanlagevermögen ausgewiesen werden. Der Rückgang der Abwertung um 204 Mio. Euro beruht in Höhe von 129 Mio. Euro auf der ergebnisneutralen Umrechnung der Fremdwährungsabschlüsse einbezogener Konzernunternehmen und vermindert daher den latenten Steueraufwand nur um 75 Mio. Euro.

Das Eigenkapital wurde im Geschäftsjahr um die erfolgsneutral verrechneten passiven latenten Steuern in Höhe von 474 Mio. Euro (i. Vj. 1.042 Mio. Euro) verringert. Ursache hierfür ist, wie auch schon im Vorjahr, die positive Marktwertentwicklung der erfolgsneutral im Eigenkapital verrechneten Zins- und Währungsderivate.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2003 in Höhe von 1.258 Mio. Euro (i. Vj. 1.277 Mio. Euro) ist um 31 Mio. Euro (i. Vj. um 6 Mio. Euro) niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 1.289 Mio. Euro (i. Vj. 1.283 Mio. Euro), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 40,21% (i. Vj. 38,9%) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen erwartetem und ausgewiesenem Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2003	2002
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.289	1.283
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 101	- 98
Steuerminderungen (-)/Steuererhöhungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	36	65
Steuernachzahlungen (+)/Steuererstattungen (-) für Vorjahre	102	32
Sonstige Abweichungen	- 68	- 5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	1.258	1.277

Die Steuernachzahlungen/Steuererstattungen berücksichtigen im Vorjahr eine Körperschaftsteuerminderung in Höhe von 50 Mio. Euro aufgrund von Dividendenzahlungen der BMW AG. Im Berichtsjahr ergab sich hingegen keine entsprechende Entlastung. Durch das Steuervergünstigungsabbaugesetz vom 16. Mai 2003 wurde die Geltentmachung des

bestehenden Anspruchs auf Körperschaftsteuerminderung bei der Ausschüttung von Dividenden der BMW AG in 2003 ausgesetzt. Die Sonstigen Abweichungen beinhalten vor allem eine Rücknahme der Abwertung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge in Großbritannien in Höhe von 40 Mio. Euro.

[16] Anderen
Gesellschaftern
zustehender Gewinn

Der anderen Gesellschaftern zustehende Gewinn
in Höhe von 0,235 Mio. Euro (i. Vj. 0,201 Mio. Euro)
entfällt auf die Euro Lloyd Reisebüro GmbH, Köln,

mit 0,223 Mio. Euro (i. Vj. 0,201 Mio. Euro) und auf
die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braun-
schweig, mit 0,012 Mio. Euro (i. Vj. – Mio. Euro).

[17] Ergebnis je Aktie

		2003	2002
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro	1.947,0	2.020,0
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro	1.797,8	1.867,0
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro	149,2	153,0
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	622.227.918	622.227.918
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	51.275.972	50.638.232
Ergebnis je Stammaktie	Euro	2,89	3,00
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro	2,91	3,02
Dividende je Stammaktie	Euro	0,58	0,52
Dividende je Vorzugsaktie	Euro	0,60	0,54

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

tes Ergebnis je Aktie ergibt sich weder im Berichts-
jahr noch im Vorjahr.

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

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. Euro	2003	2002
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	5.951	5.541
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung – davon für Altersversorgung: 657 Mio. Euro (i. Vj. 603 Mio. Euro)	1.115	1.047
	7.066	6.588

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

	2003	2002
Gewerbliche Arbeitnehmer	54.828	54.013
Übrige Arbeitnehmer	43.317	40.697
	98.145	94.710
Auszubildende	3.931	3.768
	102.076	98.478

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen zur Bilanz

[19] Entwicklung des Konzern- anlagevermögens

in Mio. Euro	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2003
	1.1.2003 ¹⁾	Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Entwicklungskosten	4.335	–	996	–	433	4.898
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	461	–9	97	–	82	467
Immaterielle Vermögenswerte	4.796	–9	1.093	–	515	5.365
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.625	–119	190	161	31	4.826
Technische Anlagen und Maschinen	15.133	–299	1.519	474	500	16.327
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.888	–66	261	–1	175	1.907
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.176	–6	1.182	–634	25	1.693
Sachanlagevermögen	22.822	–490	3.152	–	731	24.753
Anteile an verbundenen Unternehmen	138	–3	73	–	60	148
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	42	–2	54	–	33	61
Beteiligungen	521	–	1	–	–	522
Wertpapiere des Anlagevermögens	31	–2	6	–	21	14
Sonstige Ausleihungen	33	–3	–	–	28	2
Finanzanlagen	765	–10	134	–	142	747
Vermietete Gegenstände	8.591	–1.239	4.139	–	3.275	8.216
Anlagevermögen	36.974	–1.748	8.518	–	4.663	39.081

1) einschließlich Brutto-Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften

2) darin Wertminderungen von 56 Mio. Euro

3) ergebnisneutral mit dem Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnete Marktwertveränderungen von 140 Mio. Euro

1.1.2003 ¹⁾	Kurs- differenzen	Abschreibungen lfd. Jahr ²⁾	Abgänge	Zuschreibungen	31.12.2003	Buchwerte 31.12.2003	31.12.2002
1.737	–	582	432	–	1.887	3.011	2.598
316	–4	48	82	–	278	189	143
2.053	–4	630	514	–	2.165	3.200	2.741
1.908	–36	186	11	–	2.047	2.779	2.675
10.906	–198	1.325	445	–	11.588	4.739	4.227
1.385	–43	228	161	–	1.409	498	500
–	–	1	–	–	1	1.692	1.176
14.199	–277	1.740	617	–	15.045	9.708	8.578
13	–	16	7	–	22	126	125
–	–	–	–	–	–	61	42
253	–	4	–	140 ³⁾	117	405	268
–	–	–	–	–	–	14	31
1	–	–	–	–	1	1	32
267	–	20	7	140	140	607	498
1.429	–207	865	568	–	1.519	6.697	7.012
17.948	–488	3.255	1.706	140	18.869	20.212	18.829

[20] Immaterielle Vermögenswerte Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte sowie Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwick-

lungsleistungen und Software ausgewiesen. Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte verweisen wir auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 84 und 85 dargestellt ist.

[21] Sachanlagevermögen Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist im Anlage-spiegel auf den Seiten 84 und 85 enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind in Höhe von 320 Mio. Euro (i.Vj. 421 Mio. Euro) auch geleaste Technische Anlagen und Maschinen sowie Andere Anlagen im Wesentlichen für die Produktionsstätten in Oxford und Hams Hall enthalten, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zuzurechnen sind. Die Leasingverträge bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert

in Höhe von 149 Mio. Euro (i.Vj. 200 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 141 Mio. Euro (i.Vj. 194 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	31.12.2003	31.12.2002
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	77	83
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	330	344
Fällig nach mehr als fünf Jahren	527	692
	934	1.119
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	22	17
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	76	86
Fällig nach mehr als fünf Jahren	155	232
	253	335
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	55	66
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	254	258
Fällig nach mehr als fünf Jahren	372	460
	681	784

[22] Finanzanlagen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Finanzanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist im Anlagepiegel auf den Seiten 84 und 85 enthalten.

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen Kapitalerhöhungen bei der BMW Polska Sp. z o.o., Warschau, der BMW Renting (Portugal) Lda., Lissabon, den Erwerb der BMW Roma S.r.l., Rom, sowie die Gründungen der BMW Automotive (Irland) Ltd., Dublin, der BMW Portugal Lda., Lissabon, der BMW Hellas Trade of Cars SA, Athen, und der BMW Holding Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der Alphabet Fuhrpark-

management (Schweiz) AG, Otelfingen, der BMW Russland Trading OOO, Moskau, der Alphabet Italia S.p.A., Mailand, der Alphabet Belgium N.V., Bornem, und der Alphabet Fleet Services España S.L., Madrid, sowie der Veräußerung der EBB, Inc., Wilmington, Del., und der BMW of Beverly Hills, Inc., Wilmington, Del..

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

in Mio. Euro

31.12.2003

Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Erträge	225
Aufwendungen	217

Angaben zur Bilanz

Langfristige Vermögenswerte	139
Kurzfristige Vermögenswerte	229
Eigenkapital	83
Langfristige Schulden	104
Kurzfristige Schulden	181

Im Vorjahr bestanden die Joint Ventures TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München. Die Ertrags- und Aufwandspositionen sowie die Vermögenswerte und Schulden dieser Joint Ventures waren im Vorjahr nicht ausgewiesen, da sie im Verhältnis zu den jeweiligen Positionen des Konzernabschlusses insgesamt unwesentlich waren.

Der Abgang bei den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen betrifft die Veräußerung der Rover Finance Holdings Ltd., Guildford.

Bei den Beteiligungen betrifft die Zuschreibung im laufenden Geschäftsjahr die Wertaufholung von Aktien der Rolls-Royce plc, London, auf den Börsenkurs zum 31. Dezember 2003. Die Zuschreibung ist ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet.

[23] 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 3.684 Mio. Euro (i.Vj. 3.425 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Innerhalb eines Jahres	1.925	1.782
Zwischen einem und fünf Jahren	1.753	1.643
Nach mehr als fünf Jahren	6	–
	3.684	3.425

An bedingten Leasingzahlungen, vor allem in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 2 Mio. Euro (i.Vj. 4 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 84 und 85 dargestellt ist.

[24] Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	569	547
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	827	773
Fertige Erzeugnisse	3.439	3.174
Waren	858	701
Geleistete Anzahlungen	–	2
	5.693	5.197

Die im Geschäftsjahr 2003 im Rahmen der Produktoffensive eingeführten Modelle haben gegenüber Vorjahr zu einer Erhöhung des Bestands an Fertigen Erzeugnissen geführt.

Vom Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2003 bilanzierten Vorräte in Höhe von 5.693 Mio. Euro

(i.Vj. 5.197 Mio. Euro) waren 475 Mio. Euro (i.Vj. 286 Mio. Euro) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Erfolgswirksame Wertaufholungen wurden im Rahmen von Veräußerungen in unwesentlicher Höhe realisiert.

[25] Forderungen
und sonstige
Vermögenswerte

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.257	1.818
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1 Mio. Euro (i.Vj. 14 Mio. Euro)		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21.950	19.493
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 13.330 Mio. Euro (i.Vj. 13.052 Mio. Euro)		
Übrige Forderungen	7.184	6.056
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 3.090 Mio. Euro (i.Vj. 2.455 Mio. Euro)		
	31.391	27.367

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultieren zum einen in Höhe von 16.423 Mio. Euro (i.Vj. 14.847 Mio. Euro) aus Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, aus ausstehenden Leasing-

raten aus Operating Leases sowie zum anderen in Höhe von 5.527 Mio. Euro (i.Vj. 4.646 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.442	1.968
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	3.735	3.298
Fällig nach mehr als fünf Jahren	11	20
	6.188	5.286
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.226	1.755
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	3.291	2.873
Fällig nach mehr als fünf Jahren	10	18
	5.527	4.646
Noch nicht realisierter Finanzertrag	661	640

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

derungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 117 Mio. Euro (i.Vj. 87 Mio. Euro) berücksichtigt.

Übrige Forderungen

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	760	938
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 193 Mio. Euro (i.Vj. 92 Mio. Euro)		
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	311	166
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 10 Mio. Euro (i.Vj. – Mio. Euro)		
Sonstige Vermögenswerte	6.113	4.952
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.887 Mio. Euro (i.Vj. 2.363 Mio. Euro)		
	7.184	6.056

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 166 Mio. Euro (i.Vj. 99 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

sowie in Höhe von 594 Mio. Euro (i.Vj. 839 Mio. Euro) Finanzforderungen.

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

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Zins- und Währungsderivate	3.543	2.278
Barwert der Forderung an die Ford Motor Company, Dearborn, Mich., aus dem Verkauf von Land Rover	867	807
Steuerrückforderungen	763	932
Sicherheitsleistungen	257	151
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	151	120
Forderungen gegen Mitarbeiter	28	141
Zinsforderungen	22	49
Übrige sonstige Vermögenswerte	482	474
	6.113	4.952

Die Erhöhung der Marktwerte der Zins- und Währungsderivate ist vor allem auf die positive

Marktwertentwicklung der Währungssicherungen zurückzuführen.

[26] Wertpapiere Die Wertpapiere des Umlaufvermögens beinhalten:

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Aktien	407	348
Investmentanteile	129	62
Festverzinsliche Wertpapiere	1.242	626
Übrige Wertpapiere	79	69
	1.857	1.105

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

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Festverzinsliche Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	311	4
Fällig nach mehr als 3 Monaten	931	622
Übrige Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	46	37
Fällig nach mehr als 3 Monaten	33	32
	1.321	695

[27] Flüssige Mittel Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 1.659 Mio. Euro (i.Vj. 2.333 Mio. Euro) handelt es sich um Kassenbestände, Bundesbankguthaben sowie Gut-

haben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

[28] Aktive Rechnungsabgrenzungsposten Der gegenüber Vorjahr unveränderte aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 488 Mio. Euro ergibt sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen, nicht aktivierungsfähige Ent-

wicklungsleistungen, Versicherungsprämien und Mieten. Vom aktivierten Betrag sind 388 Mio. Euro (i.Vj. 363 Mio. Euro) innerhalb eines Jahres fällig.

[29] Eigenkapital Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group ist im Eigenkapitalspiegel auf Seite 60 dargestellt.

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2003 von der BMW AG ausgegebenen Stammaktien im Nennwert von einem Euro beträgt wie im Vorjahr 622.227.918 Stück, die Zahl der Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennwert von einem Euro beträgt 52.196.162 (i. Vj. 51.467.627) 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 920.190 Stück erst ab dem Geschäftsjahr 2004 dividendenberechtigt.

Das Grundkapital ist durch die Ausgabe von 728.535 (i. Vj. 829.395) Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an die Belegschaft um 0,7 Mio. Euro (i. Vj. 0,8 Mio. Euro) auf 674,4 Mio. Euro (i. Vj. 673,7 Mio. Euro) gestiegen.

Damit wurde das Genehmigte Kapital der BMW AG, das befristet bis zum 1. Mai 2004 zur Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien in Höhe von nominal 5,0 Mio. Euro ermächtigte, verbraucht.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält die Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien. Im Geschäftsjahr wurden der Kapitalrücklage 16,6 Mio. Euro (i. Vj. 17,3 Mio. Euro) aus der Zeichnung von Belegschaftsaktien zugeführt.

Gewinnrücklagen

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

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Im Kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen und die Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten nach Steuern ausgewiesen. Das Kumulierte übrige Eigenkapital wird durch erfolgsneutral verrechnete passive latente Steuern in Höhe von 1.102 Mio. Euro gemindert (i. Vj. passive latente Steuern in Höhe von 628 Mio. Euro).

Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital betragen 0,297 Mio. Euro (i. Vj. 0,258 Mio. Euro) und entfallen auf die Euro Lloyd Reisebüro GmbH, Köln, mit 0,286 Mio. Euro (i. Vj. 0,258 Mio. Euro) und auf die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braunschweig, mit 0,011 Mio. Euro (i. Vj. – Mio. Euro).

Sonstiges

Nach dem Aktiengesetz bemisst sich die an die Aktionäre ausschüttbare Dividende nach dem im Jahresabschluss der BMW AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2003 der BMW AG beträgt 392 Mio. Euro. Aus der vorgeschlagenen Dividendenzahlung ergibt sich 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. Die gegenüber Vorjahr unverändert bestehenden Steuerminderungsansprüche in Höhe von 83 Mio. Euro, die auf dem alten Körperschaftsteuersystem beruhen, können in bestimmten jährlichen Teilbeträgen über den Zeitraum 2006 bis 2019 realisiert werden. Aufgrund der in jedem Ausschüttungsjahr zu beachtenden Höchstbetragsregelungen ist eine vollständige Nutzung vor 2019 nicht möglich.

[30] Rückstellungen
für Pensionen

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnigte aktive und ehemalige Mitarbeiter der BMW Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Je nach rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes bestehen dabei unterschiedliche Systeme der Alterssicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer und Vergütung der Mitarbeiter basieren. Aufgrund ihres Versorgungsscharakters werden die Verpflichtungen der US-Konzerngesellschaften und der BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria, für die medizinische Versorgung der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. Die Rückstellung für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen in Höhe von 27 Mio. Euro (i. Vj. 19 Mio. Euro) wird ebenso wie die für Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 ermittelt. Für die medizinische Versorgung wird dabei eine langfristige Kostensteigerung von 8% p. a. (i. Vj. 7 % p. a.) berücksichtigt. Der Aufwand des laufenden Geschäftsjahres für die Verpflichtungen aus Gesundheitsfürsorge beläuft sich auf 5 Mio. Euro (i. Vj. 2 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 10 Mio. Euro (i. Vj. 11 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	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Abzinsungsfaktor	5,5	5,8	5,4	5,4	5,3	5,8
Gehaltstrend	3,5	3,5	3,8	3,3	3,2	3,5
Rententrend	2,0	2,0	2,7	2,4	1,8	2,1

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 oder des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens können versicherungsmathema-

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

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

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
31. Dezember	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Barwerte der rückstellungsfinanzierten Versorgungsansprüche	2.513	2.186	–	–	91	73	2.604	2.259
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	–	–	5.564	5.329	222	209	5.786	5.538
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	2.513	2.186	5.564	5.329	313	282	8.390	7.797
Fondsvermögen zu Marktwerten	–	–	4.744	4.722	156	144	4.900	4.866
Nettoverpflichtungen	2.513	2.186	820	607	157	138	3.490	2.931
Anpassungsbeträge aufgrund versicherungsmathematischer Gewinne (+) und Verluste (–)	– 208	– 69	– 852	– 617	– 44	– 52	– 1.104	– 738
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	–	–	–	–	– 2	– 3	– 2	– 3
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	–	–	–	–	10	23	10	23
Bilanzwert zum 31.12.	2.305	2.117	– 32	– 10	121	106	2.394	2.213
davon Pensionsrückstellungen	2.305	2.117	3	33	122	107	2.430	2.257
davon Vermögenswerte (–)	–	–	– 35	– 43	– 1	– 1	– 36	– 44

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 122 Mio. Euro (i. Vj. 107 Mio. Euro) entfallen 34 Mio. Euro (i. Vj. 32 Mio. Euro) auf fondsfinanzierte Versorgungspläne.

In Abhängigkeit von den Rentensystemen der einzelnen Länder sind die Pensionsverpflichtungen unterschiedlich hoch ausgeprägt. Da in Großbritannien nur eine minimale Grundversorgung auf Basis

eines Festbetrages durch den Staat gewährleistet wird, erfolgt die Altersabsicherung weitgehend über eine betriebliche Rente sowie über Eigenvorsorge. Die Versorgungsansprüche in Großbritannien enthalten daher auch Eigenbeiträge der Arbeitnehmer.

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

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	Fondsvermögen zu Marktwerten	Nettoverpflichtung
1.1.2003	5.329	-4.722	607
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	48	-	48
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	273	-	273
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-	-239	-239
Geleistete Fondsdotierungen	-	-111	-111
Geleistete Rentenzahlungen	-255	255	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	441	-155	286
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-272	228	-44
31.12.2003	5.564	-4.744	820

Die versicherungsmathematischen Verluste, die im Geschäftsjahr zu einer Erhöhung des Anwartschaftsbarwerts der Versorgungszusagen führten, ergeben sich aus den der versicherungsmathematischen Berechnung zugrunde liegenden Änderungen der Abzinsungssätze sowie der Änderung der Annahmen zu Inflation und Mortalitäten. Die tatsächlichen Erträge der Pensionsfonds in Großbritannien in Höhe von 394 Mio. Euro übersteigen die erwarteten Vermögenserträge von 239 Mio. Euro um 155 Mio. Euro, die als versicherungsmathematische Gewinne ausgewiesen sind.

Versicherungsmathematische Verluste, die außerhalb einer Bandbreite von 10 % des Verpflichtungsumfangs des jeweiligen leistungsorientierten Pensionsplanes liegen, bestehen in Höhe von insgesamt 321 Mio. Euro (i. Vj. 119 Mio. Euro). Sie sind auf die erwartete durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft zu verteilen. Diese Verluste führen im Geschäftsjahr 2004 zu zusätzlichem Aufwand in Großbritannien in Höhe von 23 Mio. Euro, in den USA in Höhe von 1 Mio. Euro sowie in den übrigen Ländern in Höhe von 1 Mio. Euro. Die derzeit in Deutschland bestehende Unterdeckung

ist Folge der kapitalmarktinduzierten Änderung des Abzinsungsfaktors in Höhe von 5,8% auf 5,5%.

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergaben sich in der BMW Group

Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen in Höhe von 339 Mio. Euro (i. Vj. 344 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	81	62	48	52	39	31	168	145
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	122	112	273	327	15	13	410	452
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-	-	-239	-313	-10	-12	-249	-325
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-	-	6	2	3	1	9	3
Anpassung durch nachzuverrechnende Dienstaufwendungen	-	-	-	-	1	2	1	2
Auswirkung von Planabgeltungen (in Vorjahren zurückgestellt)	-	-	-	67	-	-	-	67
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	203	174	88	135	48	35	339	344

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 407 Mio. Euro (i. Vj. 52 Mio. Euro). Die Abweichung zu den erwarteten Vermögenserträgen sowie zu den tatsächlichen Vermögenserträgen des Vorjahres resultiert daraus, dass

vor allem in Großbritannien aufgrund der Kurserholung auf den internationalen Kapitalmärkten eine höhere Rendite als geplant realisiert wurde. Die Differenz zwischen tatsächlichem und erwartetem Vermögensertrag der externen Pensionsfonds wird – soweit diese außerhalb der Bandbreite von 10% des Verpflichtungsumfangs liegt – im Rahmen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste auf die künftige durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt.

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	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Bilanzwerte zum 1.1.	2.117	1.945	-10	-67	106	100	2.213	1.978
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	203	174	88	68	48	35	339	277
Auswirkung von Planabgeltungen (in Vorjahren zurückgestellt)	-	-	-	67	-	-	-	67
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-56	-49	-111	-81	-24	-20	-191	-150
Mitarbeiterbeiträge								
Persönliches Vorsorgekapital	43	47	-	-	-	-	43	47
Übertrag von Verpflichtungen auf nicht konsolidierte Gesellschaften	-2	-	-	-	-	-	-2	-
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-	-	1	3	-9	-9	-8	-6
Bilanzwerte zum 31.12.	2.305	2.117	-32	-10	121	106	2.394	2.213
davon Pensionsrückstellungen	2.305	2.117	3	33	122	107	2.430	2.257
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-35	-43	-1	-1	-36	-44

[31] Übrige Rückstellungen

Die Übrigen Rückstellungen entfallen hauptsächlich auf folgende Positionen:

in Mio. Euro	31.12.2003		31.12.2002	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Steuerverpflichtungen	359	334	372	370
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.440	1.284	1.096	789
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.288	1.513	2.737	1.174
Andere Verpflichtungen	1.234	748	1.204	726
	6.321	3.879	5.409	3.059

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

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten überwiegend Vorsorgen für Garantieverpflichtungen sowie für Umsatzboni und Rabatte. Die Zunahme beruht im Wesentlichen auf höheren Vorsorgen für Garantie- und Kulanzverpflichtungen, die unter anderem

aus der Ausweitung des Geschäftsvolumens resultieren. Die kapitalmarktinduzierte Änderung des Abzinsungsfaktors von 5,0 % auf 3,4 % hat bei langfristigen Rückstellungen zu Zuführungen in Höhe von 47 Mio. Euro (i.Vj. – Mio. Euro) geführt.

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 Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	Stand 1.1.2003	Kurs- differenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2003
Steuerverpflichtungen	372	– 16	219	–	213	3	359
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.096	– 9	1.147	–	780	14	1.440
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.737	– 36	1.746	97	1.211	45	3.288
Andere Verpflichtungen	1.204	– 11	429	9	291	106	1.234
	5.409	– 72	3.541	106	2.495	168	6.321

Von der Auflösung werden 9 Mio. Euro in den Funktionskosten ausgewiesen.

[32] Finanz-
verbindlichkeiten

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

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

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

31. Dezember 2002 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	3.101	4.968	1.859	9.928
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.677	1.891	168	3.736
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	3.034	104	–	3.138
Commercial Paper	4.182	–	–	4.182
Wechselverbindlichkeiten	2	–	–	2
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	1.510	3.225	541	5.276
	13.506	10.188	2.568	26.262

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 Kurswerts erlaubt. Der Barwert der Anleihe betrug am Bilanzstichtag 501 Mio. Euro. Die am Ausgabebetrag bestehende Optionsverpflichtung in Höhe von 60 Mio. Euro ist zum 31. Dezember mit ihrem Marktwert von 49 Mio. Euro unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 5.695 Mio. Euro (i. Vj. 5.276 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen die aus Asset Backed Finanzierungen sowie aus Finance Leases passivierten Verpflichtungen.

Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Effek- tivzinssatz (in %)
BMW Finance N.V., Den Haag				
	Variabel	250 Mio. EUR	5,0	2,4
	Festverzinslich	60.000 Mio. JPY	7,5	1,8
	Festverzinslich	2.357 Mio. EUR	9,5	4,3
	Festverzinslich	400 Mio. USD	4,0	4,2
	Festverzinslich	400 Mio. CHF	4,5	3,0
	Festverzinslich	300 Mio. CZK	6,0	7,8
BMW Coordination Center N.V., Bornem				
	Variabel	963 Mio. EUR	1,8	2,0
	Variabel	100 Mio. HKD	2,0	1,8
	Variabel	110 Mio. USD	1,0	1,2
	Variabel	40 Mio. GBP	1,0	4,0
	Variabel	15.000 Mio. JPY	2,0	0,0
	Festverzinslich	10.000 Mio. JPY	1,0	0,1
	Festverzinslich	250 Mio. USD	1,0	1,4
	Festverzinslich	172 Mio. EUR	1,6	2,7
BMW (UK) Capital plc, Bracknell				
	Festverzinslich	568 Mio. GBP	6,3	6,3
	Festverzinslich	200 Mio. EUR	5,8	3,9
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.				
	Variabel	11.000 Mio. JPY	2,0	1,3
	Variabel	475 Mio. USD	1,3	1,1
	Variabel	1.303 Mio. EUR	5,1	1,4
	Variabel	250 Mio. GBP	3,0	1,2
	Festverzinslich	3.000 Mio. JPY	3,0	0,1
	Festverzinslich	874 Mio. USD	11,6	4,9
	Festverzinslich	760 Mio. EUR	10,0	6,7
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Bracknell				
	Variabel	45,8 Mio. GBP	1,0	3,8
Sonstige				
	Variabel	141 Mio. AUD	1,0	5,6
	Variabel	18.000 Mio. JPY	2,0	0,1
	Variabel	120 Mio. USD	6,0	1,4
	Festverzinslich	42.000 Mio. JPY	21,2	0,6
	Festverzinslich	500 Mio. NOK	2,0	7,5
	Festverzinslich	250 Mio. USD	5,0	6,9
	Festverzinslich	150 Mio. AUD	3,0	5,5
	Festverzinslich	300 Mio. EUR	4,0	1,4

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Effek- tivzinssatz (in %)
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	1.564 Mio. EUR	30,9	2,1
BMW Coordination Center N.V., Bornem	549 Mio. EUR	31,7	2,1
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	1.528 Mio. USD	5,8	1,0

[33] Verbindlichkeiten
aus Lieferungen
und Leistungen

31. Dezember 2003 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.110	33	–	3.143
31. Dezember 2002 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.026	43	–	3.069

[34] Übrige
Verbindlichkeiten

Die Übrigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

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

31. Dezember 2002 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Steuern	279	3	–	282
Soziale Sicherheit	109	1	–	110
Mitarbeiter	18	–	–	18
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	247	–	–	247
Erhaltene Kauttionen	50	116	–	166
Zinsabgrenzung	151	–	–	151
Verbundene Unternehmen	138	–	–	138
Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	180	130	24	334
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	–	–	10
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	443	542	46	1.031
	1.625	792	70	2.487

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren beträgt 1.647 Mio. Euro (i. Vj. 2.638 Mio. Euro).

[35] Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2003		31.12.2002	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	416	277	399	242
Sonstige Abgrenzungen	431	129	265	111
	847	406	664	353

In den Sonstigen Abgrenzungen sind von Dritten gewährte Zuwendungen, die im Wesentlichen der Investitionsförderung dienen, in Höhe von 280 Mio. Euro (i. Vj. 165 Mio. Euro) enthalten. Sie werden in Anwendung von IAS 20 über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände

ertragswirksam aufgelöst. Die Erhöhung der Sonstigen Abgrenzungen beruht im Wesentlichen auf der Auszahlung von Zuschüssen für Investitionen in das neue BMW Werk Leipzig. Der Nachweis der entsprechenden Investitionen wurde gegenüber dem Zuschussgeber erbracht.

[36] Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

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

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

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Bürgschaften	62	52
Gewährleistungen	105	79
Wechselobligo	16	16
	183	147

Auf nicht konsolidierte verbundene Unternehmen entfallen hiervon 11 Mio. Euro (i. Vj. 17 Mio. Euro).

Aus Beteiligungen an offenen Handelsgesellschaften besteht gesamtschuldnerische Haftung.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Leasingverträgen für Gebäude, Grundstücke, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen. Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu 99 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Rahmen der Miet- und Leasingverträge wurden Zahlungen in Höhe von 118 Mio. Euro (i. Vj. 124 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	31.12.2003	31.12.2002
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	166	221
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	448	521
Fällig nach mehr als fünf Jahren	612	597
	1.226	1.339

Auf verbundene Unternehmen entfallen hiervon 29 Mio. Euro (i. Vj. 44 Mio. Euro), auf durchgereichte Leasingverträge 27 Mio. Euro (i. Vj. 58 Mio. Euro).

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

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	30	166
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	11	13
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	41	179
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	1	8
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	1	1
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	2	9
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	29	158
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	10	12
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	39	170

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

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

in Mio. Euro	31.12.2003	31.12.2002
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	773	799
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	722	756
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	1.495	1.555

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

Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen bestehen in Höhe von 1.151 Mio. Euro (i. Vj. 1.229 Mio. Euro).

Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 255 Mio. Euro (i. Vj. 92 Mio. Euro). Darin enthalten sind Verpflichtungen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Sanierung des Hauptverwaltungsareals der BMW AG in Höhe von 79 Mio. Euro.

[37] 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 alle gängigen originären 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, Börsen- und Wechselkursen ausgesetzt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeit-

lich und betragsmäßig ausgleichen („Netting“). Durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente werden die nach dem Netting verbleibenden Risiken gesamthaft reduziert.

Der Handlungsrahmen, die Verantwortlichkeiten, die finanzwirtschaftliche Berichterstattung und die Kontrollmechanismen für Finanzinstrumente sind in konzerninternen Richtlinien detailliert festgelegt. Insbesondere gehört hierzu eine klare Funktions-trennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Währungs-, Zinsänderungs- und Liquiditätsrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestanden zum 31. Dezember 2003 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, britisches Pfund und japanischer Yen.

Wertangaben für Finanzinstrumente

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

in Mio. Euro	31.12.2003		31.12.2002	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21.950	22.199	19.493	20.014
Finanzverbindlichkeiten	27.449	27.410	26.262	26.414

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 2003 lag folgende Zinsstruktur zugrunde:

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

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 2003					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	16.877	2.957	1.824	1.090	43
Zinssicherungskontrakte	9.217	567	65	146	356
Sonstige Derivate	600	19	12	–	7
Gesamt	26.694	3.543	1.901	1.236	406
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	3.169	190	102	88	–
Zinssicherungskontrakte	5.527	108	52	43	13
Sonstige Derivate	639	74	65	–	9
Gesamt	9.335	372	219	131	22
31. Dezember 2002					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	24.063	2.011	918	1.093	–
Zinssicherungskontrakte	5.184	259	65	28	166
Sonstige Derivate	38	8	8	–	–
Gesamt	29.285	2.278	991	1.121	166
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	11.530	100	89	11	–
Zinssicherungskontrakte	11.404	210	67	119	24
Sonstige Derivate	118	24	24	–	–
Gesamt	23.052	334	180	130	24

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.

Zum 31. Dezember 2003 waren nach Abzug latenter Steuern positive Effekte aus der Marktwert-

bewertung von Finanzinstrumenten in Höhe von 1.554 Mio. Euro (i.Vj. 709 Mio. Euro) ergebnisneutral im Eigenkapital abgegrenzt. Dabei entfallen auf Cash Flow Hedges positive Effekte in Höhe von 1.700 Mio. Euro (i.Vj. 1.023 Mio. Euro) sowie auf zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere negative Effekte in Höhe von 146 Mio. Euro (i.Vj. 314 Mio. Euro). Während des Berichtsjahres wurden positive Marktwertveränderungen in Höhe von 845 Mio. Euro

(i.Vj. 1.528 Mio. Euro) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Dieser Betrag verteilt sich auf positive Effekte aus Cash Flow Hedges in Höhe von 677 Mio. Euro (i.Vj. 1.727 Mio. Euro) sowie auf positive Effekte aus zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren in Höhe von 168 Mio. Euro (i.Vj. negative Effekte in Höhe von 199 Mio. Euro).

Die Marktwerte von Finanzinstrumenten aus der Absicherung von geplanten Transaktionen („Forecasted Transactions“) werden direkt im Kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. In der Berichtsperiode wurden aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital positive Marktwertveränderungen von 602 Mio. Euro (i.Vj. 161 Mio. Euro) herausgenommen und unterjährig realisiert. Aus erfolgsneutral abgegrenzten zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergaben sich im Geschäftsjahr aufgrund der Situation am Kapitalmarkt ergebniswirksame Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von 1 Mio. Euro (i.Vj. 22 Mio. Euro) sowie ergebniswirksame Wertaufholungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von 3 Mio. Euro (i.Vj. – Mio. Euro). Der Verlust durch Abgang von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital betrug im Berichtsjahr 20,6 Mio. Euro (i.Vj. 33,3 Mio. Euro).

Ausfallrisiko

Die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte gibt ungeachtet bestehender Sicherheiten das maximale Ausfallrisiko für den Fall an, 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, zur Vermeidung von Zahlungsausfällen genutzt werden. Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten ist der Konzern darüber hinaus einem Kreditrisiko ausgesetzt, das durch die Nichterfüllung der vertraglichen Vereinbarungen seitens der Vertragspartner entsteht. Dieses 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.

[38] Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen

Die Kapitalflussrechnungen zeigen, wie sich die Flüssigen Mittel der BMW Group, des Industrie- und des Finanzgeschäfts durch Mittelzu- und -abflüsse 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 58 und 59 dargestellt.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten, soweit sie innerhalb von drei Monaten verfügbar sind. Die Einflüsse aus Wechselkurs-

bedingten Änderungen der Flüssigen Mittel betragen im Konzern wie im Vorjahr –109 Mio. Euro.

Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit wird demgegenüber ausgehend vom Konzernjahresüberschuss indirekt abgeleitet. Im Rahmen der indirekten Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der laufenden Geschäftstätigkeit um Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffentlichten Konzern- und Teilkonzernbilanzen abgestimmt werden.

Im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind folgende Ein- und Auszahlungen gemäß IAS 7, Paragraphen 31 und 35, enthalten:

in Mio. Euro	2003	2002 angepasst ¹⁾
Erhaltene Zinsen	290	410
Gezahlte Zinsen	336	388
Erhaltene Ausschüttungen	30	14
Gezahlte Ertragsteuern	257	597

1) siehe auch Anhangsangabe [14]

[39] Beziehungen zu nahe stehenden Personen

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

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen. Ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group kann hierbei auf einem Anteilsbesitz an der BMW AG

von 20% oder mehr, einem Sitz im Vorstand oder Aufsichtsrat der BMW AG oder einer anderen Schlüsselposition im Management beruhen.

Die BMW Group wird im Geschäftsjahr 2003 von den Angabepflichten des IAS 24 ausschließlich in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu assoziierten Unternehmen, zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG sowie zu den übrigen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen berührt.

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen – im Wesentlichen BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (50%), TRITEC Motors Ltda., Campo Largo (50%), F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München (50%) und ZNF Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin (49%) – sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Herr Stefan Quandt ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON AG, Bad Homburg v. d. H., die im Geschäftsjahr 2003 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 stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats der Altana AG, Bad Homburg v. d. H., sowie Aktionärin und Mit-

glied des Aufsichtsrats der BMW AG. Die Altana AG, Bad Homburg v. d. H., hat im Geschäftsjahr 2003 von der BMW Group Fahrzeuge bezogen. Die entsprechenden Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Darüber hinaus haben Unternehmen der BMW Group mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats der BMW AG sowie anderen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

[40] Erklärung zum
Corporate Governance
Kodex

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

Geschäftsbericht 2003 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.bmwgroup.com/ir.

[41] Aktienbesitz des
Vorstands und des
Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,7% der ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,12% und auf Frau Susanne

Klatten, Bad Homburg v. d. H., 11,58%. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands beläuft sich insgesamt auf weniger als 1% der ausgegebenen Aktien.

[42] Gesamtbezüge
des Vorstands und
des Aufsichtsrats

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge der aktiven Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2003 10,7 Mio. Euro (i. Vj. 11,9 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 1,9 Mio. Euro (i. Vj. 2,2 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 8,8 Mio. Euro (i. Vj. 9,7 Mio. Euro).

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

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterblie-

benen sind nach IAS 19 mit 29,7 Mio. Euro (i. Vj. 30,0 Mio. Euro) zurückgestellt.

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, belaufen sich die Bezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2003 auf 2,3 Mio. Euro (i. Vj. 2,0 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 0,1 Mio. Euro (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 2,2 Mio. Euro (i. Vj. 1,9 Mio. Euro).

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 8 bis 11 genannt.

BMW Group Konzernanhang Segmentinformationen

[43] 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 selbständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen und in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren besorgt. Der Vertrieb der Marke Rolls-Royce erfolgt weltweit über selbständige 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 der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns ausgewiesen.

In den Überleitungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns werden die Landesholding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften sowie einzelne den Segmenten nicht zuordenbare Erträge und Aufwendungen ausgewiesen. Ferner sind in den Überleitungen die operativen, nicht den Segmenten zugeordneten Gesellschaften BMW Services Ltd., Bracknell, BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell, Swindon Pressings Ltd., Bracknell, Rover Service Center Corp., Tokio, sowie die Softlab-Gruppe enthalten.

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 im Gegensatz zum Vorjahr das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zugrunde gelegt. Im Vorjahr bezog sich die Umsatzrendite der Segmente auf das Ergebnis vor Finanzergebnis. Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen sowie abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

Bei den Segmentinformationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Entsprechend der internen Steuerung sowie Berichterstattung werden die Regionen Deutsch-

land, übriges Europa, Amerika sowie Afrika, Asien und Ozeanien abgegrenzt.

Aufgrund der Harmonisierung des internen und externen Rechnungswesens mussten die auf der Gewinn-und-Verlust-Rechnung basierenden Zahlen angepasst werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Zu den Anpassungen der Vorjahreszahlen siehe auch Anhangsangabe [7].

Segmentinformationen nach Regionen in Mio. Euro	Außenumsätze		Investitionen		Vermögen	
	2003	2002 angepasst ¹⁾	2003	2002	2003	2002
Deutschland	10.590	10.404	3.492	3.137	21.510	18.388
Übriges Europa	13.389	13.168	549	576	14.390	12.284
Amerika	11.620	13.552	143	255	15.263	16.216
Afrika, Asien, Ozeanien	5.926	5.287	61	74	6.142	5.084
Überleitungen	–	–	–	–	4.170	3.539
Konzern	41.525	42.411	4.245	4.042	61.475	55.511

1) siehe auch Anhangsangabe [7]

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

in Mio. Euro

Automobile

2003

2002
angepasst¹⁾

Umsätze mit Fremden

33.424

33.445

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

– 0,1

11,6

Umsätze mit anderen Segmenten

4.893

4.734

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

3,4

32,9

Umsätze gesamt

38.317

38.179

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

0,4

13,8

Bruttoergebnis vom Umsatz

8.527

8.706

Ergebnis vor Finanzergebnis

3.030

3.104

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

– 2,4

1,5

Ergebnis aus der Equity-Bewertung

– 13

8

Übriges Finanzergebnis

– 256

– 229

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

2.761

2.883

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

– 4,2

3,3

Umsatzrendite

%

7,2

7,6

Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen

1.068

688

Innenfinanzierung

5.760

5.144

Investitionen

4.111

3.887

Abschreibungen

2.270

2.028

Zugänge Vermietete Gegenstände

283

232

Vermögen

22.549

19.006

Schulden

14.541

12.587

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

93.821

90.483

¹⁾ siehe auch Anhangsangabe [7]

Motorräder		Finanzdienstleistungen		Überleitungen		Konzern	
2003	2002 angepasst ¹⁾	2003	2002 angepasst ¹⁾	2003	2002 angepasst ¹⁾	2003	2002 angepasst ¹⁾
1.053	1.128	6.709	7.437	339	401	41.525	42.411
-6,6	6,9	-9,8	8,3	-15,5	-42,9	-2,1	9,9
2	2	873	905	-5.768	-5.641	-	-
0,0	-50,0	-3,5	14,7	-2,3	-29,6	-	-
1.055	1.130	7.582	8.342	-5.429	-5.240	41.525	42.411
-6,6	6,7	-9,1	9,0	-3,6	-43,5	-2,1	9,9
258	279	840	805	-190	-133	9.435	9.657
57	66	451	445	-185	-110	3.353	3.505
-13,6	4,8	1,3	17,4	-68,2	-189,5	-4,3	1,3
-	-	-	-	-	12	-13	20
-7	-6	1	-23	127	30	-135	-228
50	60	452	422	-58	-68	3.205	3.297
-16,7	1,7	7,1	8,2	14,7	-	-2,8	1,7
4,7	5,3	6,0	5,1	-	-	7,7	7,8
10	10	1.744	1.698	728	448	3.550	2.844
93	113	2.337	2.107	678	323	8.868	7.687
105	94	21	24	8	37	4.245	4.042
39	51	21	20	40	44	2.370	2.143
-	-	5.502	5.511	-1.646	-1.588	4.139	4.155
631	584	32.564	30.831	5.731	5.090	61.475	55.511
436	403	28.539	27.060	1.809	1.590	45.325	41.640
2.862	2.843	2.355	1.984	3.038	3.168	102.076	98.478

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen nach § 292a HGB

[44] Erläuterungen nach § 292a HGB

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

Die angewandten Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden nach den Richtlinien des IASB unterscheiden sich bezogen auf den Konzernabschluss der BMW AG im Wesentlichen in den folgenden Punkten von den deutschen Rechnungslegungsvorschriften:

Anlagevermögen

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

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

Leasinggeschäfte

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

Vorräte

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

Übriges Umlaufvermögen

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

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

Latente Steuern

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

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

Rückstellungen

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

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

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

Konsolidierungskreis

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

München, den 20. Februar 2004

Bayerische Motoren Werke

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Konzerngewinn- und -verlustrechnung, Konzernbilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2003 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die

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

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

Unsere Prüfung, die sich auch auf den von dem Vorstand für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2003 aufgestellten Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2003 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

München, den 27. Februar 2004

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Berger
Wirtschaftsprüfer

Höfer
Wirtschaftsprüfer

001	BMW Group in Zahlen
004	Bericht des Aufsichtsrats
008	Mitglieder des Aufsichtsrats
011	Mitglieder des Vorstands
012	Konzernlagebericht
12	Geschäftsjahr im Überblick
29	Ausblick
30	Finanzwirtschaftliche Situation
44	Risikomanagement
047	BMW Aktie
050	Corporate Governance
054	Konzernabschluss
118	BMW AG Anteilsbesitz
120	BMW Group 10-Jahres-Vergleich
122	BMW Group Standorte
124	Glossar, Index

BMW AG Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2003	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Inland ¹⁾			
BMW Bank GmbH, München ⁴⁾	268	0	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	209	3	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ⁴⁾	113	0	100
softlab GmbH für Systementwicklung und EDV-Anwendung, München	49	3	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing	47	2	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	35	2	100
BMW Leasing GmbH, München ⁴⁾	16	0	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München ³⁾	15	0	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach ⁴⁾	11	0	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München ⁴⁾	²⁾	0	100

**Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG
zum 31. Dezember 2003**

	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland ⁵⁾			
BMW Coordination Center N.V., Bornem	523	70	100
BMW Finance N.V., Den Haag	192	49	100
BMW Overseas Enterprises N.V., Willemstad	58	1	100
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.139	31	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	469	144	100
BMW Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	36	5	100
BMW Holding B.V., Den Haag	4.314	482	100
BMW Japan Corp., Tokio	556	71	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	217	20	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	278	19	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	274	84	100
BMW Italia S.p.A., Mailand	160	62	100
BMW Ibérica S.A., Madrid	149	38	100
BMW France S.A., Montigny-le Bretonneux	148	50	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	109	17	100
BMW Canada Inc., Whitby	93	11	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	70	17	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	69	25	100
BMW Sverige AB, Stockholm	52	32	100
BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City	46	15	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	33	11	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	22	10	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	1.864	160	100
BMW (GB) Ltd., Bracknell	364	53	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	335	117	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	207	30	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	130	14	100
BMW (US) Holding Corporation, Wilmington, Del.	706	72	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	1.464	10	100
BMW Manufacturing Corp., Wilmington, Del.	600	129	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	276	56	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	204	22	100

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

2) unter 500.000 Euro

3) Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG

4) Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG

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.

BMW Group im 10-Jahres-Vergleich

		2003 IAS	2002 IAS angepasst ¹⁾
Umsatz	Mio. Euro	41.525	42.411
Veränderung	%	-2,1	9,9
Fahrzeug-Produktion			
Automobile ²⁾	Einheiten	1.118.940	1.090.258
Motorräder ³⁾	Einheiten	89.745	93.010
Fahrzeug-Auslieferungen			
Automobile ²⁾	Einheiten	1.104.916	1.057.344
Motorräder ⁴⁾	Einheiten	92.962	92.599
Mitarbeiter am Jahresende ⁵⁾		104.342	101.395
Investitionen	Mio. Euro	4.245	4.042
in % des Umsatzes	%	10,2	9,5
Abschreibungen	Mio. Euro	2.370	2.143
Innenfinanzierung ⁶⁾	Mio. Euro	8.868	7.687
in % der Investitionen	%	208,9	190,2
Anlagevermögen	Mio. Euro	20.212	18.829
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ⁷⁾	Mio. Euro	21.950	19.493
Sonstiges Umlaufvermögen, latente Steuern und Rechnungsabgrenzungsposten	Mio. Euro	19.313	17.189
Gezeichnetes Kapital	Mio. Euro	674	674
Rücklagen	Mio. Euro	14.642	13.029
Kapitalrücklage	Mio. Euro	1.971	1.954
Gewinnrücklagen	Mio. Euro	12.671	11.075
Eigenkapital	Mio. Euro	16.150	13.871
in % des Anlagevermögens	%	79,9	73,7
Eigenmittelquote			
Industriegeschäft	%	45,4	43,1
Finanzgeschäft	%	9,8	9,4
Langfristiges Fremdkapital	Mio. Euro	16.739	15.918
Langfristiges Kapital	Mio. Euro	32.889	29.789
in % des Anlagevermögens	%	162,7	158,2
Bilanzsumme	Mio. Euro	61.475	55.511
Personalaufwand	Mio. Euro	7.066	6.588
je Mitarbeiter ⁵⁾	Euro	71.996	69.560
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	3.205	3.297
Steuern	Mio. Euro	1.258	1.277
Jahresüberschuss	Mio. Euro	1.947	2.020
Bilanzgewinn der BMW AG ⁹⁾	Mio. Euro	392	351

1) angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung 2) vom 18. März 1994 bis zum 9. Mai 2000 inkl. Rover Cars und vom 18. März 1994 bis zum 30. Juni 2000
4) ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten 5) Werte seit 1998 ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener

2001 IAS	2000 IAS	2000 HGB	1999 HGB	1998 HGB	1997 HGB	1996 HGB	1995 HGB	1994 HGB
38.463	37.226	35.356	34.402	32.280	30.748	26.723	23.593	21.538
3,3		2,8	6,6	5,0	15,1	13,3	9,5	45,2
946.730	–	1.026.775	1.147.420	1.204.000	1.194.704	1.143.558	1.098.582	948.683
90.478	–	74.397	69.157	60.152	54.933	48.950	52.653	44.435
905.657	–	1.011.874	1.180.429	1.187.115	1.196.096	1.151.364	1.073.161	931.883
84.713	–	74.614	65.168	60.308	54.014	50.465	50.246	46.667
97.275	–	93.624	114.952	118.489	117.624	116.112	115.763	109.362
3.516	2.781	2.138	2.155	2.179	2.311	1.958	1.778	1.812
9,1	7,5	6,0	6,3	6,8	7,5	7,3	7,5	8,4
2.159	2.435	2.322	2.042	1.859	1.812	1.535	1.471	1.312
7.352	6.579	3.198	2.807	2.479	2.518	2.092	1.920	1.825
209,1	236,6	149,6	130,3	113,8	109,0	106,8	108,0	100,7
18.468	17.481	6.763	8.771	7.810	7.789	6.866	6.087	6.007
17.398	17.082	17.578	16.859	12.564	10.862	8.589	7.673	6.800
15.393	14.777	11.534	11.877	10.265	8.590	7.728	7.124	6.977
673	–	672	671	658	506	506	505	504
11.342	9.763	3.914	2.992	5.487	4.465	3.915	3.487	3.343
1.937	1.914	1.914	1.893	1.876	836	825	814	805
9.405	7.849	2.000	1.099	3.611	3.629	3.090	2.673	2.538
10.770	9.432	4.896	3.932	6.445	5.240	4.636	4.193	4.050
58,3	54,0	72,4	44,8	82,5	67,3	67,5	68,9	67,4
37,0	35,9	19,1	11,9	28,7	25,3	25,0	25,1	24,8
8,4	8,1	8,0	8,7	10,0	10,0	11,5	11,4	12,2
17.085	15.314	10.375	10.379	7.039	7.772	6.015	5.512	4.608
27.855	24.746	15.271	14.311	13.484	13.012	10.651	9.704	8.658
150,8	141,6	225,8	163,2	172,7	167,1	155,1	159,4	144,1
51.259	49.340	35.875	37.507	30.639	27.241	23.183	20.884	19.784
6.079	6.095	5.976	6.177	5.896	5.535	5.033	4.523	4.308
66.711	63.548	62.307	55.710	51.703	50.493	46.122	42.292	42.684
3.242	2.032	1.663	1.111	1.061	1.293	849	699	694
1.376	823	637	448	599	655	429	345	337
1.866	1.209	1.026	–2.487 ^{6]}	462	638	420	354	357
350	–	310	269	234	203	152	137	142

inkl. Land Rover 3] bis 1999 einschließlich BMW F650 Montage bei Aprilia S.p.A./ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten

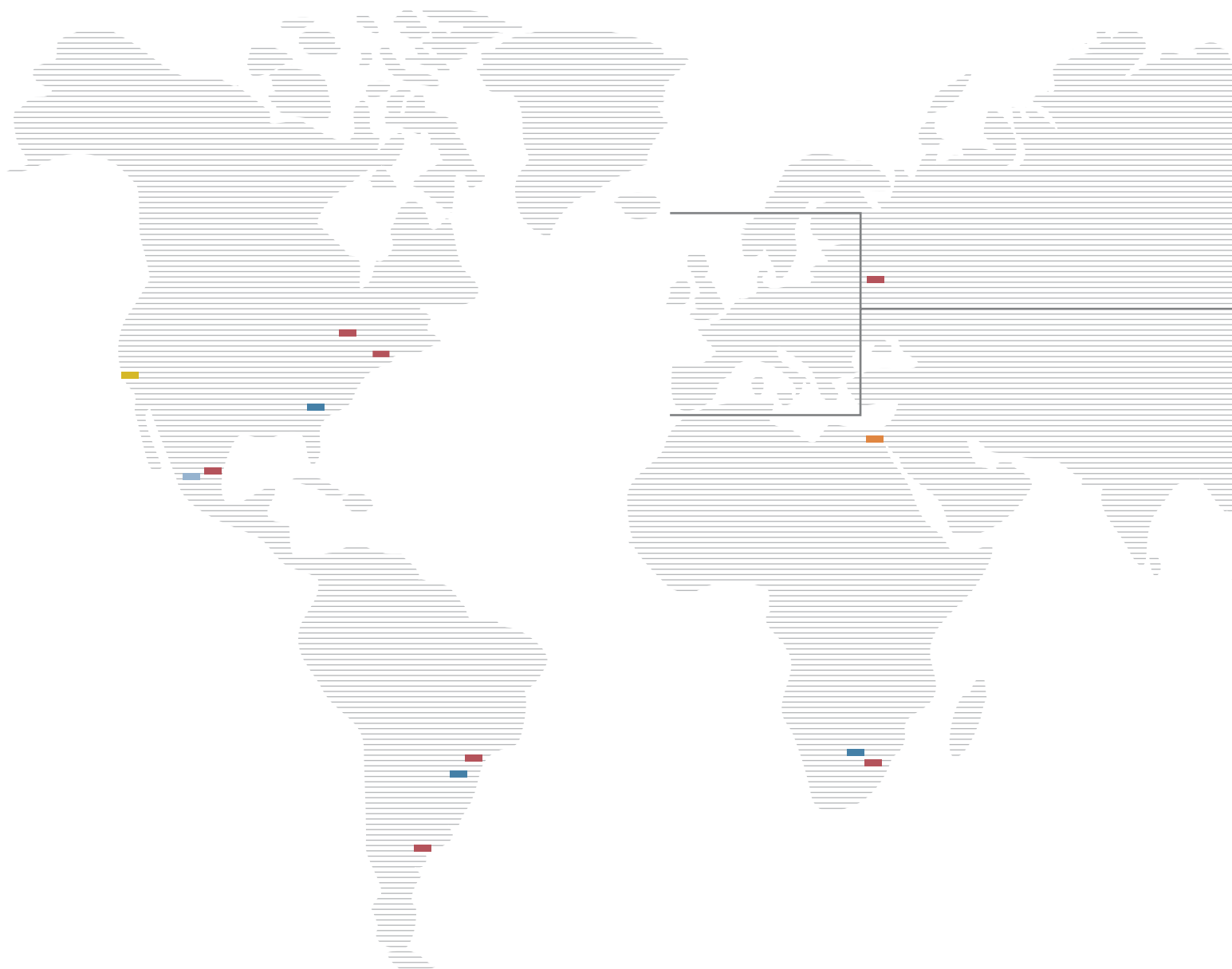
6] bis 2000 HGB: Cashflow 7] bis 2000 HGB: Vermögensgegenstände aus Absatzfinanzierung

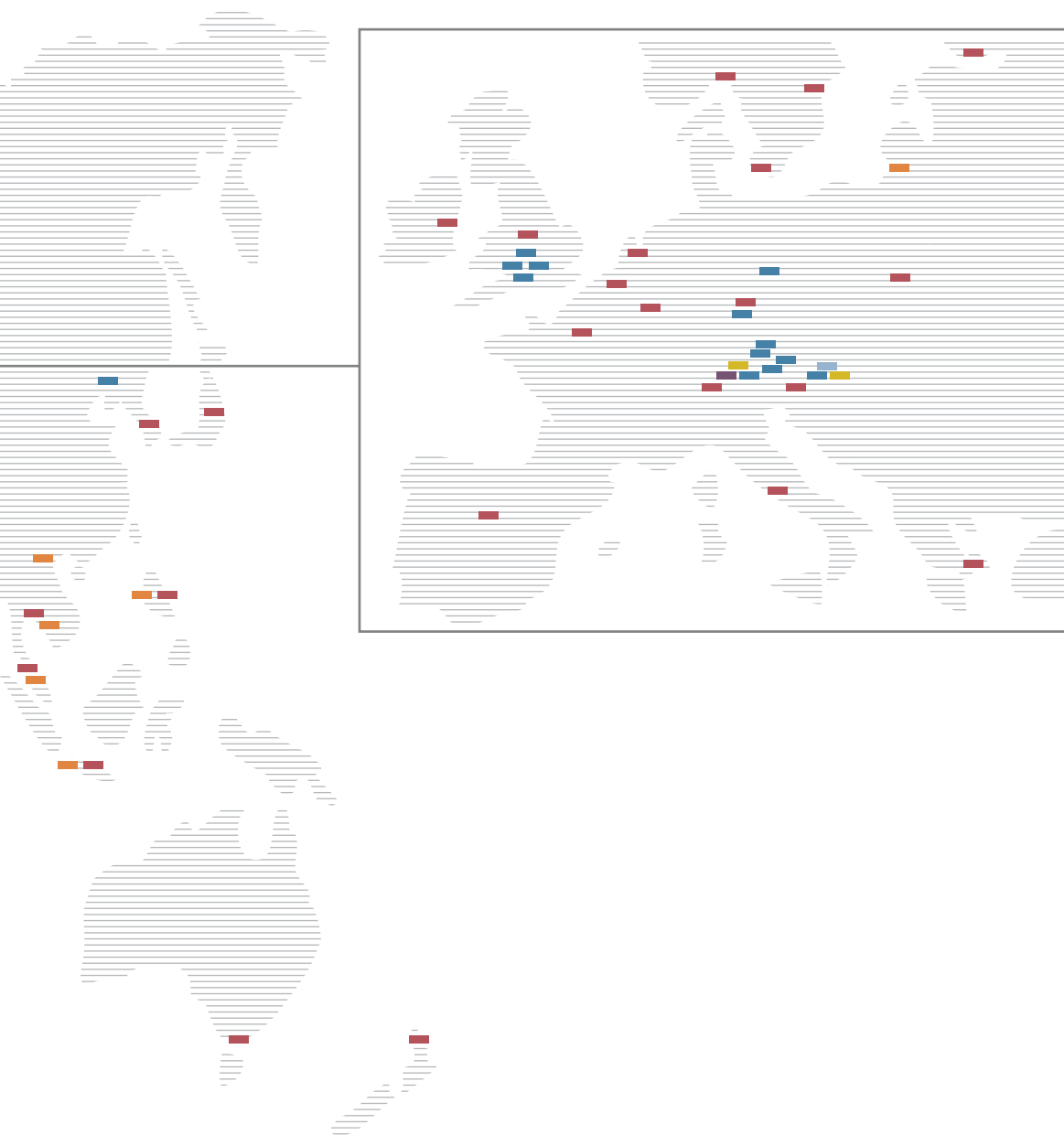
8] Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro

9] ermittelt nach HGB

001	BMW Group in Zahlen
004	Bericht des Aufsichtsrats
008	Mitglieder des Aufsichtsrats
011	Mitglieder des Vorstands
012	Konzernlagebericht
12	Geschäftsjahr im Überblick
29	Ausblick
30	Finanzwirtschaftliche Situation
44	Risikomanagement
047	BMW Aktie
050	Corporate Governance
054	Konzernabschluss
118	BMW AG Anteilsbesitz
120	BMW Group 10-Jahres-Vergleich
122	BMW Group Standorte
124	Glossar, Index

BMW Group Standorte. Mit 23 Produktionsstätten und 32 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 Technik, München
 BMW Group Car IT, München
 BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
 BMW Motoren, Steyr, Österreich

Produktion

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

Auftragsfertigung

Magna Steyr Fahrzeugtechnik, Österreich
 Toluca Planta de Blindados, Mexiko

Montagewerke

Fertigung Hanoi, Vietnam
 Fertigung Jakarta, Indonesien
 Fertigung Kairo, Ägypten
 Fertigung Kaliningrad, Russland
 Fertigung Kuala Lumpur, Malaysia
 Fertigung Manila, Philippinen
 Fertigung Rayong, Thailand

Vertriebsstandorte

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

[ACEA]

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

[Aktivlenkung]

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

[ALC]

Die Adaptive Light Control (ALC) richtet zwei variable Scheinwerfer auf den Straßenverlauf aus. Vor und in Kurven kann der Fahrer dadurch den vor ihm liegenden Fahrbahnabschnitt besser überblicken. Vor Kreuzungen wird der Lichtstrahl verbreitert, so dass die kreuzenden Straßen und Gehwege besser einsehbar sind.

[Anlagevermögen]

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

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

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

Vermietete Gegenstände: vermietete eigene Produkte aus Operating Leases.

[Cashflow]

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

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

[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.

[ConnectedDrive]

Mit dem Begriff ConnectedDrive, der sich aus den Vokabeln „verbinden“ (to connect) und „fahren“ (to drive) zusammensetzt, bezeichnet die BMW Group das Zusammenspiel von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt im Verkehr. Ziel ist es, so viele Informationen wie gewünscht und nötig so individuell und ergonomisch wie möglich für den Fahrer aufzubereiten. Die drei ConnectedDrive Teilbereiche Telematik- und Online-Dienste sowie Fahrerassistenzsysteme machen das Fahren komfortabler, sicherer und effizienter.

[DAX]

Abkürzung für „Deutscher Aktien Index“ – Berechnungsgrundlage sind die gewichteten Kurse der 30 größten (nach Börsenkapitalisierung) deutschen Aktiengesellschaften.

[Derivate]

Finanzprodukte, deren Bewertung sich überwiegend vom Preis, von den Preisschwankungen und Preis-erwartungen des zugrunde liegenden Basisinstru-ments (z.B. Indizes, Aktien oder Anleihen) ableitet.

[DJSI World]

Abkürzung für „Dow Jones Sustainability Index World“. Gemeinsam von Dow Jones und der Schweizer Anlage-Agentur SAM Sustainability Group geschaffene Indexfamilie für Unternehmen, die ihre Strategie am Konzept der Nachhaltigkeit ausgerichtet haben. Die BMW Group ist seit 1999 in den DJSI an führender Stelle vertreten.

[DSC]

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

[DVFA/SG-Ergebnis]

Ergebnisberechnung nach der Formel der „Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Manage-ment/Schmalenbach Gesellschaft“ – spiegelt zur besseren Vergleichbarkeit den Jahresgewinn eines Unternehmens, korrigiert um Sondereinflüsse, wider.

[Dynamic Drive]

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

[EBIT]

Abkürzung für „Earnings Before Interest and Taxes“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschaf-ter und Finanzergebnis.

[EBITDA]

Abkürzung für „Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschafter, Finanz-ergebnis und Abschreibungen.

[Effektivität]

Die Effektivität oder Wirksamkeit eines Sicherungs-geschäfts 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, Rück-lagen und kumuliertes übriges Eigenkapital) an der Bilanzsumme.

[EMAS]

Abkürzung für „Eco-Management and Audit Scheme“. Management-Tool für Firmen und Organi-sationen, das Abschätzungen, Berichte und Ver-besserungen ihrer Umweltleistungen ermöglicht.

[Gezeichnetes Kapital]

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

[Gross Margin]

Bruttoergebnis vom Umsatz

[Head-Up Display]

Das Head-Up Display dient der aktiven Sicherheit. Fahrrelevante Informationen werden im direkten Sichtfeld des Fahrers angezeigt. Das virtuelle Bild wird von einer Projektionseinheit auf die Front-scheibe übertragen. Die Informationen wie z.B. Navigationshinweise oder gefahrene Geschwindig-keit erscheinen gut lesbar in etwa zwei Meter Ab-stand über der Motorhaube.

[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.

[KOVp]

Abkürzung für Kundenorientierter Vertriebs- und Produktionsprozess. Das übergeordnete Ziel von KOVP lautet, jedem Kunden sein individuelles Wunschauto zu seinem Wunschtermin zu liefern. Um dies auch in einem sich stets verändernden und härter werdenden Wettbewerbsumfeld zu erreichen, hat die BMW Group mit der Entwicklung eines neuen Vertriebs- und Produktionssystems begonnen.

[Latente Steuern]

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

[Materialaufwand]

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

[Mechatronik]

Mechatronik ist der Oberbegriff für mechanische Systeme mit elektronischer Steuerung. Sie wird die Automobiltechnologie in den kommenden Jahren revolutionieren.

[Nachhaltigkeit]

Vgl. Sustainability

[Online-Ordering]

Online-Ordering trägt wesentlich zur Erhöhung der Änderungsflexibilität von individuellen Kundenaufträgen bei, beschleunigt die Auftragsabwicklung und erlaubt es, schon bei der Bestellung durch den Kunden die Baubarkeit des Fahrzeugs zu überprüfen und einen festen Liefertermin zuzusagen. Wichtiger Bestandteil des KOVP.

[Produktionsnetzwerk]

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group besteht weltweit aus 15 Werken sowie acht Montagewerken. Die gegenseitige Belieferung mit Systemen und Komponenten sowie Produktivität und Agilität zeichnen das Netzwerk aus.

[Rating]

Das Rating ist eine auf den internationalen Kapitalmärkten anerkannte Einstufung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Es wird von unabhängigen Ratingagenturen wie z. B. Standard & Poor's oder Moody's auf Basis einer genauen Unternehmensanalyse publiziert.

[Risikomanagement]

Integraler Bestandteil sämtlicher Geschäftsprozesse. Durch das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) wird ein Risikomanagementsystem für börsennotierte Aktiengesellschaften in Deutschland vorgeschrieben. Damit sollen frühzeitig Gefahren erkannt werden, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich auswirken und den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Dies betrifft insbesondere risikobehaftete Geschäfte, fehlerhafte Rechnungslegung und Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften. Der Vorstand ist zur Einrichtung eines derartigen Systems verpflichtet, er hat dies zu dokumentieren und einer ständigen Kontrolle durch die interne Revision zu unterziehen.

[Sports Activity Vehicle]

Der BMW X5 ist der erste Vertreter dieser Fahrzeugkategorie. Er definiert ein eigenes Marktsegment durch die Kombination von sportlich-komfortablen Eigenschaften einer typischen BMW Limousine mit weitreichenden Fähigkeiten auch auf unbefestigten Wegen.

[Stammaktie]

Aktie mit Stimmrecht (vgl. Vorzugsaktie).

[Steer-by-wire]

Ein reines Steer-by-Wire-System weist keine mechanische Verbindung zwischen dem Lenkrad und den Rädern mehr auf. Die Lenkimpulse werden über Datenleitungen übertragen. Die BMW Aktivlenkung erhält die Lenksäule zur permanenten mechanischen Verbindung von Lenkrad und Vorderrädern. Dies garantiert neben dem authentischen „Lenkgefühl“ eine stets funktionsfähige Lenkung – selbst bei gestörten oder komplett ausgefallenen by-Wire-Systemen.

[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.

[Umlaufvermögen]

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

Vorräte

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

[Umsatzrendite]

Anteil des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit am Konzernumsatz. In der Segmentbeurteilung 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 verbrauchsünstig atmen kann.

[Vorzugsaktie]

In 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 oder
- das Recht zusteht, (direkt oder indirekt) einen beherrschenden Einfluss auf Grund eines mit diesem Unternehmen abgeschlossenen Beherrschungsvertrags oder auf Grund einer Satzungsbestimmung auf dieses Unternehmen auszuüben.

[xDrive]

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

[A]

Absatz 12ff., 20, 25, 29, 31
Aktie 36f., 46ff., 51, 53, 65, 87, 91f., 99, 109, 125f.
Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats 109
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten 91
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn 30, 55, 70, 83
Anlagevermögen 23, 35, 39, 41, 56, 58f., 66f., 77, 84, 114, 120, 124
Anteilsbesitz 108, 118
Aufsichtsrat 4ff., 12, 44, 50, 52f., 108f.
Ausblick 29
Auslieferungen 13
Auszubildende 20, 83

[B]

Bericht des Aufsichtsrats 4ff.
Beziehungen zu nahe stehenden Personen 108
Bilanz 33, 41, 43, 46, 56, 61, 84, 86f., 107, 114ff., 126f.
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 40, 64, 81, 114, 117
Bilanzstruktur 35
Bilanzsumme 34, 56f., 62, 120, 125
Börse 36, 46ff., 87, 105, 124, 126

[C]

Cashflow 1, 23, 31, 33, 36, 39, 48, 67, 68, 105, 107, 120, 124f.
CleanEnergy 26, 124
Corporate Governance 6, 50, 53, 109, 116

[D]

DAX 47, 124
Dividende 12, 32, 36f., 48f., 51f., 59f., 82f., 92, 109, 127
Dow Jones Sustainability Index World 125
DVFA/SG-Ergebnis 48, 125

[E]

Eigenkapital 34ff., 39ff., 48, 57, 59f., 63f., 67f., 82, 84, 87, 92, 106f., 115, 117, 118ff., 125
Einkauf 26, 27, 44
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit 1f., 12f., 30, 32, 42, 69, 110ff., 120, 126
Ergebnis je Aktie 48, 65, 83
Erläuterungen nach § 292 a HGB 114
Ertragsteuern 30, 55, 70, 80, 108
Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen 69, 103

[F]

Finanzanlagen 36, 41, 46, 56, 58f., 80f., 84, 87, 124
Finanzdienstleistungen 5, 12f., 18f., 31ff., 45f., 56, 58ff., 68, 71, 73, 75, 78, 89, 104f., 110, 112, 120, 127
Finanzergebnis 30f., 55, 69ff., 74ff., 79f., 96, 110, 112, 125, 127
Finanzinstrumente 31, 36f., 40, 45, 60, 67ff., 79, 92, 101f., 105ff., 115

Finanzverbindlichkeiten 34ff., 57ff., 66, 69, 99, 105
Flottenverbrauch 25ff., 45
Flüssige Mittel 34, 41, 56, 58f., 91, 127
Forderungen und sonstige Vermögenswerte 41, 89
Forschung und Entwicklung 24f., 42, 123
Forschungs- und Entwicklungskosten 30f., 42, 55, 70f., 74ff., 78, 80

[G]

Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats 109
Gewinn- und Verlust-Rechnung 13, 30, 42f., 55, 61, 64, 68, 70ff., 87, 111

[H]

Händler 18, 28, 36, 40, 61, 65, 68, 71, 74f., 89, 110
Hauptversammlung 12, 52f., 92, 109

[I]

IASs 1f., 12f., 23, 30, 40, 46, 48, 61, 63ff., 93f., 102, 107ff., 110, 114, 120, 126
IFRSs 30, 40, 61, 71, 114ff., 119, 126
Immaterielle Vermögenswerte 23, 33f., 56, 58f., 65, 81f., 84, 86
Innenfinanzierung 37, 39, 111f., 120, 126
Investitionen 1f., 22f., 31, 33f., 36, 39, 58f., 67, 89, 102, 110ff., 120

[J]

Jahresüberschuss 1, 12f., 30, 32f., 36, 42, 51, 55, 58ff., 65, 69f., 83, 107, 120, 124

[K]

Kapitalflussrechnung 33, 58, 107, 117
Kennzahlen je Aktie 48
Konsolidierungsgrundsätze 63
Konsolidierungskreis 31, 33f., 58f., 62f., 107, 116
Konzernanlagevermögen 84
Konzernlagebericht 6, 12, 62, 114, 117
Kursentwicklung 13, 47

[L]

Latente Steuern 35, 56f., 68, 81f., 92, 115, 120, 126
Leasinggeschäft 18, 45f., 110, 114
Lieferanten 27, 45, 127

[M]

Mandate des Aufsichtsrats 8ff.
Mandate des Vorstands 11
Materialaufwand 37f., 126
Mitarbeiter 1, 7, 19, 20, 25, 37f., 40, 46, 49, 51, 90, 93, 97, 101f., 112, 120
Motorräder 1, 12f., 17, 19, 32f., 40, 110, 112, 120

[N]

Nachhaltigkeit 49, 124ff.
Neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften 71

[P]

Passive Rechnungsabgrenzungsposten 102
Personalaufwand 83, 120
Produktion 1, 15f., 20ff., 26f., 34, 40, 45, 65, 75, 86, 114, 120, 122f., 126
Produktionsnetzwerk 20f., 23, 27, 34, 40, 45, 126
Produkt- und Marktoffensive 4, 12, 29, 32

[R]

Rating 45f., 49, 126
Rechnungsabgrenzungsposten 41, 56f., 91, 102, 120
Risikomanagement 4, 44, 126
Rückstellungen 31, 34ff., 40f., 45f., 51, 57ff., 63, 68f., 71, 74, 77, 79, 81, 93ff., 97f., 103, 110, 115f., 124
Rückstellungen für Pensionen 40f., 57, 68, 93ff., 124

[S]

Sachanlagevermögen 34, 56, 65f., 73, 81f., 84, 86
Segmentberichterstattung 72, 110
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 30, 42, 55, 70, 72, 74, 76ff.
Stammaktie 12, 31, 47f., 55, 83, 126, 127
Standorte 22, 40, 122f.

[U]

Überleitungen 30, 32f., 110ff.
Übrige Rückstellungen 41, 57, 97
Übrige Verbindlichkeiten 41, 57, 101f.
Umlaufvermögen 35, 40f., 56, 58f., 68, 79ff., 91, 107, 115, 120, 127
Umsatzerlöse 12, 30ff., 36ff., 40, 42, 44, 55, 61, 64, 70ff., 78
Umsatzkosten 30f., 55, 61, 65, 70f., 73ff., 78, 80
Umsatzrendite 30, 39, 110, 112, 127
Umweltschutz 22f., 127

[V]

VALVETRONIC 25, 127
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 37, 41, 57, 101
Vermietete Gegenstände 33, 39, 56, 58f., 66, 84, 88, 110, 112
Vertrieb 5, 23f., 27f., 40, 61, 63, 65, 71, 75, 110, 122f., 126
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten 30f., 55, 71, 75, 80
Vorräte 35f., 40f., 56, 58f., 64f., 67, 88, 114, 127
Vorstand 4ff., 12, 44, 50f., 53, 108f., 117, 126
Vorzugsaktie 12, 31, 47f., 55, 60, 65, 83, 92, 109, 126f.

[W]

Währungsumrechnung 64, 92, 107
Wechselkurse 13, 32, 64, 105
Wertpapiere 33f., 40f., 46, 56, 58ff., 67f., 79f., 84, 91, 105ff., 115, 124, 127
Wesentliche verbundene Unternehmen 118f., 127

[Z]

Zulieferer 27, 45

[Finanzen]

BMW Group Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit 2
BMW Group Investitionen 2
BMW Group Umsatz 2
BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen 12
Vertragszugänge der BMW Financial Services 18
BMW Group Investitionen und Cashflow 23
Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group 27
Veränderung der Flüssigen Mittel 34
Bilanzstruktur Konzern 35
Bilanzstruktur Industriegeschäft 35
BMW Group Wertschöpfung 2003 38

[Produktion und Absatz]

BMW Group Auslieferungen Automobile 2
BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2003 14
BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten 15
Auslieferung von BMW Dieselfahrzeugen 16
BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2003 17
Segment Motorräder: Auslieferungen nach Modellreihen 17
Automobilproduktion der BMW Group nach Werken 21

[Mitarbeiter]

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember 20

[Umwelt]

Energieverbrauch je produzierte Einheit 21
Emissionen CO₂ je produzierte Einheit 21
Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produzierte Einheit 22
Prozessabwasser je produzierte Einheit 22
Flottenverbrauch Automobile BMW Group 26

[Aktie]

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes 47
Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots 49

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.





Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	04
Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.	08
Märkte entwickeln	14
Segmente erschließen	22
Ressourcen effizient nutzen	32
Innovationen treiben	40
Neuheiten	46
Marke BMW	48
Marke MINI	58
Marke Rolls-Royce	60

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten. Wissen, wofür man steht. Die eigenen Stärken kennen und nutzen – und auf Basis einer klaren Strategie handeln. Das eben Erreichte, so perfekt es auch sein mag, ist stets nur der Ausgangspunkt zu etwas Besserem. Diese Überzeugung bewegt jeden Einzelnen in der BMW Group, sie prägt die Unternehmenskultur und bestimmt die Prozesse im Unternehmen. Sie findet ihre Ausprägung in einer kompromisslosen Ausrichtung am Premium-Anspruch: Nur starke Marken mit einem klaren Profil haben hier ihren Platz. So entstehen Fahrzeuge, die weltweit begehrt sind. Automobile und Motorräder, die immer mehr Menschen begeistern – und deren Erfolg das Unternehmen in eine neue Größenordnung führt. Erwachsen aus dem eigenen Anspruch, den eigenen Stärken – und aus eigener Kraft.



Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren,

2003 war für die BMW Group ein sehr erfolgreiches Jahr. Der Absatz von Automobilen stieg bei allen unseren Marken auf neue Höchstwerte, so dass auch auf Konzernebene ein neuer Absatzrekord erreicht wurde. Im Motorradgeschäft konnten wir zum elften Mal in Folge beim Absatz das Vorjahresniveau übertreffen. Im Finanzdienstleistungsgeschäft liegen wir weiter auf Wachstumskurs, die Zahl der Neuverträge stieg im Jahr 2003 auf einen neuen Höchstwert.

Gleichzeitig ist es uns gelungen, trotz der hohen Aufwendungen für die Produkt- und Marktoffensive das hohe Ertragsniveau des Vorjahres wieder zu erreichen. Dieses Ergebnis ist umso erfreulicher, als das Jahr 2003 durch weltpolitische Krisen sowie ein schwieriges konjunkturelles Umfeld gekennzeichnet war. Es bot also alles andere als ein leichtes Umfeld für das Erreichen unserer hoch gesteckten Ziele.

Der Erfolg der BMW Group im Jahr 2003 ist ein erneuter Beleg für die Kraft und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Starke Marken, faszinierende Fahrzeuge, eine kompromisslose Ausrichtung am Premium-Anspruch in allen seinen Facetten – dafür steht die BMW Group. Getragen wird das Unternehmen dabei von der Leistungsbereitschaft und den Fähigkeiten aller Mitarbeiter, die das Unternehmen immer wieder zu herausragenden Ergebnissen bringen und die auch im Jahr 2003 entscheidend für unseren Erfolg waren.

Für die BMW Group war das vergangene Jahr in besonderer Weise von Produktzyklen und Modellaktivitäten geprägt. Nie zuvor in der Geschichte unseres Unternehmens haben wir mehr neue Produkte vorgestellt als im Jahr 2003. Diese Fülle von Neuheiten ist das Ergebnis der konsequen-

ten Umsetzung unserer Premiummarken-Strategie, mit der sich das Unternehmen in eine neue Größenordnung entwickelt. Mit inzwischen drei Fahrzeugmarken und neun Modellreihen haben wir die Produktpalette grundlegend ausgebaut.

Gleich zu Beginn des Jahres haben wir mit der Vorstellung des neuen Rolls-Royce Phantom unser Angebot in das absolute Top-Segment erweitert. Mit der Marke Rolls-Royce hat die BMW Group nun die dritte starke Marke in ihrem Portfolio und konzentriert sich damit wie kein anderer Mehrmarken-Automobilhersteller der Welt ausschließlich auf die Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte.

Der weltweite Erfolg der Marke MINI hat selbst unsere eigenen Erwartungen übertroffen. Im Frühjahr 2003 haben wir eine Dieselvariante, den MINI One D, vorgestellt und die MINI Fahrzeugpalette damit erweitert.

Besonders sichtbar wurde die Kraft unserer Produkt-offensive im Jahr 2003 jedoch bei der Marke BMW, wo wir zwei neue Baureihen, einen Modellwechsel, vier aktualisierte Modelle sowie zahlreiche Motorvarianten vorgestellt haben. So haben wir in der ersten Jahreshälfte die BMW 7er Baureihe um neue Motorvarianten erweitert sowie die Modelle BMW 3er Coupé, Cabrio und Compact überarbeitet. Im zweiten Halbjahr brachte insbesondere die neue BMW 5er Limousine die erwarteten Impulse, so dass wir trotz des Modellwechsels den Absatz im Jahr 2003 deutlich steigern konnten. Im Herbst folgte der aktualisierte BMW X5. Mit dem BMW X3 und dem BMW 6er Coupé haben wir zum Jahresende zwei komplett neue Fahrzeuge vorgestellt, mit denen wir für die Marke BMW neue Kundengruppen gewinnen werden.

Neben dem Ausbau unserer Produktpalette haben wir in den vergangenen Monaten wichtige Schritte bei der geografischen Expansion des Unternehmens vollzogen. In Europa betreuen wir seit Oktober 2003 die bisherigen Importeursmärkte in Irland, Dänemark, Luxemburg und Griechenland über eigene Tochtergesellschaften, weitere Gesellschaften werden im Jahr 2004 folgen. Mit der Gründung einer neuen Tochtergesellschaft in Malaysia haben wir einen weiteren wichtigen Schritt in der Erschließung der südostasiatischen Märkte vollzogen. Mit dem Start des Produktions- und Vertriebs-Joint-Ventures in China gelang uns im Jahr 2003 ein Durchbruch auf dem zurzeit wachstumsstärksten Automobilmarkt der Welt.

Der Kurs im Jahr 2004 liegt klar vor uns. Wir werden die Stärke unserer Marken nutzen und damit die führende Rolle der BMW Group in den Premium-Segmenten der internationalen Automobilmärkte weiter ausbauen. Wir werden weiter wachsen, also im Absatz mit unseren Kernmodellen und in den etablierten Märkten zulegen. Und wir werden weiter expandieren, das heißt mit neuen Modellen neue Kundengruppen erschließen oder mit unserer Fahrzeugpalette in neue Märkte gehen. Dieses Wachstum werden wir einmal mehr in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit unserer Handelsorganisation weltweit erreichen.

Bei unserer Produktpalette haben wir uns für 2004 viel vorgenommen. Bereits im ersten Quartal wurden der neue BMW X3 und das BMW 6er Coupé in den weltweiten Märkten eingeführt. Weitere neue Modelle werden im Jahresverlauf folgen: So sprechen wir mit dem BMW 6er Cabrio, dem BMW 1er oder dem MINI Cabrio gezielt neue Kundengruppen an und können so unser Absatzpotenzial deutlich erhöhen. Der neue BMW 5er Touring wird in seinem

Segment Maßstäbe setzen und wesentlich zu unserem Wachstumskurs beitragen.

Im Vertrieb nutzen wir die Absatzchancen auf neuen Märkten. In diesem Zusammenhang bauen wir die Präsenz der BMW Group in Mittel- und Osteuropa sowie in Asien weiter aus. Gleichzeitig arbeiten wir mit Nachdruck an der Intensivierung des Absatzes auf den traditionellen Märkten des Unternehmens. Vor diesem Hintergrund rechnen wir auch in diesem Jahr mit einer deutlichen Steigerung des Automobilabsatzes der BMW Group. Damit werden wir auch beim Ergebnis im Jahr 2004 neue Spitzenwerte erreichen und erneut die Position der BMW Group als eines der weltweit profitabelsten Automobilunternehmen unterstreichen.



Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands

Mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce setzt die BMW Group gezielt auf ausgewählte Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte – und nutzt damit die Stärken des Unternehmens mit einer Konsequenz, die in der Branche einmalig ist. Von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Vermarktung gilt eine kompromisslose Orientierung am Premium-Anspruch.

Eine Strategie, die klar auf profitables Wachstum zielt. Denn die Premium-Segmente werden in den kommenden Jahren nahezu doppelt so stark wachsen wie die Massensegmente. Allerdings wird dieses Wachstum nicht nur in den bisher definierten und bekannten Segmenten stattfinden. Neue Kundengruppen werden Premium-Angebote fordern, neue Marktsegmente werden entstehen – auch durch das Angebot neuer Fahrzeugkonzepte, mit denen die BMW Group in neue Marktsegmente expandieren wird.

Die BMW Group ist mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce für diese Herausforderungen bestens gerüstet. Denn mit diesen drei Marken, die zu den begehrtesten Automobilmarken der Welt gehören, deckt das Unternehmen alle relevanten Marktsegmente ab.

Potenziale erkennen.
Wachstum gestalten.



Seit September 2003 werden in Shenyang im Nordosten Chinas BMW Automobile produziert – ein wichtiger Meilenstein in der Expansionsstrategie der BMW Group.
Produktion folgt dem Markt

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.



Mit der Marke MINI etablierte die BMW Group erfolgreich den Premium-Begriff im Kleinwagen-segment – selbst in den USA, wo kleine Autos bisher nicht auf große Resonanz stießen.

Neue Segmente erschließen



Agilität und Effizienz sind die entscheidenden Erfolgsfaktoren im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group.

Denken und Handeln in Netzwerken

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.



Innovationen müssen den Kunden einen klaren Nutzen bringen – nur dann werden sie in den Automobilen der Marken BMW, MINI oder Rolls-Royce eingesetzt.

Das Neue suchen – und in Produktsubstanz umsetzen

Ziel der BMW Group ist es, der erfolgreichste Premium-Hersteller in der Automobilindustrie zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt das Unternehmen eine Produkt- und Marktoffensive um, die in ihrer Größenordnung und Tragweite einmalig in der Unternehmensgeschichte ist. Das Jahr 2003 belegt dies eindrucksvoll. Denn es war das Jahr, in dem das Unternehmen die ganze Kraft dieser Produkt- und Marktoffensive buchstäblich auf die Straße brachte: Noch nie zuvor stellte die BMW Group innerhalb eines Jahres so viele neue Produkte vor. Weitere wichtige Fahrzeuge werden im Jahr 2004 folgen. Für die Marke BMW starten dann der neue 1er und das 6er Cabrio, die Marke MINI wird durch Cabrio-Modelle ergänzt. Dann wird sich die BMW Group zu einem Konzern mit drei Marken und zehn Modellreihen entwickelt haben.

Ebenso konsequent wie bei der Weiterentwicklung des Produktportfolios nutzt die BMW Group ihre Chancen durch Wachstum und Expansion auf der Marktseite. Wachstum bedeutet dabei für die BMW Group, mit dem bestehenden Produktportfolio den Absatz in den etablierten Märkten der Triade – also in Europa, den USA und Japan – weiter zu steigern.

Gleichzeitig treibt die BMW Group die regionale Expansion des Unternehmens voran und erschließt so gezielt die Segmente und Märkte, in denen neue Chancen für das Unternehmen und seine Marken liegen. Dabei spielen die Märkte in Osteuropa und vor allem in Asien eine entscheidende Rolle für die BMW Group. Denn durch den wirtschaftlichen Aufschwung dieser Regionen entsteht dort ein vielversprechendes Marktpotenzial für Premium-Produkte.

Mit der Produkt- und Marktoffensive wird die BMW Group in den nächsten Jahren ein kontinuierliches, profitables Wachstum erzielen. Gleichzeitig gilt es, den gestiegenen Anforderungen aus diesem Wachstum auch im Unternehmen selbst Rechnung zu tragen. Das Produktions- und Entwicklungsnetzwerk der BMW Group schafft hierfür die Voraussetzungen: durch „atmende“ Strukturen, die einen effizienten und nachhaltigen Einsatz der Ressourcen ermöglichen. Durch das Denken und Arbeiten in Netzwerken, das zu wettbewerbsentscheidender Flexibilität führt. Und durch den Blick nach vorn, um Innovationen zu treiben und Produkte zu entwickeln, die weltweit begehrt sind.

Mit der Ausweitung ihrer Aktivitäten in Asien führt die BMW Group eine langfristige Strategie fort, die das Unternehmen bereits frühzeitig in die Region führte. Nach der Markterschließung durch Importeure gründete die BMW Group im Jahr 1981 als erster europäischer Automobilhersteller eine eigene Vertriebsgesellschaft in Japan. Weitere Gesellschaften in Südostasien folgten: in Südkorea, Thailand, Indonesien, den Philippinen und im Jahr 2003 auch in Malaysia. Vom Regionalbüro in Singapur werden die Märkte betreut, die über Importeure beliefert werden.

Den Ausbau ihres Vertriebsnetzes in Asien begleitete die BMW Group mit dem Aufbau von Montagewerken mit Partnern in Malaysia, Vietnam, Indonesien und auf den Philippinen. Seit Anfang 2000 ist das Unternehmen zudem mit einem eigenen Montagewerk im thailändischen Rayong präsent. Abhängig von der weiteren Entwicklung des AFTA-Raums (ASEAN Free Trade Area) wird die BMW Group ihre Produktion in der Region schrittweise ausbauen und so ihre Position in den Märkten Südasiens weiter stärken. Neben den Produktionsstandorten verfügt die BMW Group in Asien zudem über ein regionales Teilevertriebszentrum sowie ein Rechenzentrum in Malaysia, das den gesamten asiatischen Raum versorgt und die bestehenden Rechenzentren in Deutschland und den USA ergänzt.

Einen wichtigen Meilenstein in ihrer Expansionsstrategie hat die BMW Group in China erreicht. Seit September 2003 produziert das Unternehmen gemeinsam mit dem chinesischen Partner Brilliance China Automotive Holdings Limited in Shenyang BMW Automobile der 3er und 5er Baureihe für den chinesischen Markt. Auch hier gilt der Grundsatz „Produktion folgt dem Markt“, nach dem die BMW Group in besonders vielversprechenden Märkten eigene Produktionskapazitäten aufbaut und sich damit einen Markt von innen erschließt – einen Markt, der sich in den nächsten Jahren weiter dynamisch entwickeln wird. Mittelfristig geht die BMW Group davon aus, in Shenyang pro Jahr rund 30.000 Automobile für den chinesischen Markt zu produzieren.

In der gesamten Region Asien wird das Absatzvolumen der BMW Group in den nächsten fünf Jahren deutlich wachsen. Damit entwickelt sich Asien zu einer immer wichtigeren Säule für den Erfolg der BMW Group.

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.

Märkte entwickeln





Shenyang, Nordchina, im Dezember 2003: eine Metropole im Wandel. Ziegelbauten aus den 50er Jahren wechseln mit Hochhäusern aus den 70er Jahren. Dazwischen stechen moderne Wolkenkratzer in den Himmel; breite Straßenzüge, Kaufhäuser und Werbeplakate prägen das Bild der Innenstadt. In Shenyang werden die Gegensätze zwischen Alt und Neu, die in der ganzen Volksrepublik China zu spüren sind, auf den ersten Blick sichtbar. Die Hauptstadt der Provinz Liaoning mit knapp sieben Millionen Einwohnern verfügt nach eigenen Angaben über mehr als 5.800 industrielle Betriebe. Der wichtigste Standort der chinesischen Schwerindustrie sucht neue Wege für die wirtschaftliche Entwicklung. Neue Industrien werden angesiedelt, um die Transformation der älteren Fabrikanlagen in modernste Industriewerke zu beschleunigen.

Der Bezirk Dadong im Osten der Stadt ist eines der industriellen Zentren, in denen nach dem Plan der Provinzregierung von Liaoning und der Stadtregierung von Shenyang international konkurrenzfähige Industriebetriebe angesiedelt werden sollen. Hier befindet sich auch das neue Werk von BMW Brilliance Automotive, des Joint Ventures der BMW Group mit der chinesischen Brilliance China Automotive Holdings, in dem Automobile der BMW 3er und 5er Baureihe produziert werden. Bis zum Jahr 2005, so die Planungen, wird das Joint Venture insgesamt 450 Mio. Euro in das Werk investieren und damit einen wichtigen Beitrag zur Revitalisierung der Industrielandschaft in Shenyang leisten. Vom Beginn der Produktion im September 2003 bis zum Jahresende sind bereits mehr als 4.000 BMW 3er in Shenyang gebaut worden. Seit November 2003 wird auch die neue BMW 5er Limousine in Shenyang gefertigt, die auf eine äußerst positive Resonanz bei den chinesischen Kunden stößt. Mittelfristig ist geplant, das Werk für eine Jahreskapazität von 30.000 Automobilen auszubauen, wobei die gesamte Produktion für den chinesischen Markt bestimmt ist. Rund 3.000 Mitarbeiter werden dann im Joint Venture beschäftigt sein.



Qualität auf höchstem Niveau. Von der ersten Schweißnaht, die ein chinesischer Mitarbeiter an ein Karosserieteil anlegt, bis zur Verpackung der Wagen für den Transport wird in Shenyang in jedem Prozess sichergestellt, dass die Qualität der Fertigung den weltweit gültigen Standards der BMW Group entspricht.

Die örtliche Zulieferindustrie wird kontinuierlich aufgebaut und in den Produktionsprozess einbezogen. So kommen beispielsweise schon jetzt Sitze, Achsen und Reifen von chinesischen Betrieben. Der „local content“, also der in der Region erbrachte Teil der Wertschöpfung, wird nach kurzer Anlaufphase mehr als 40% betragen. Eine hohe Anzahl von Teilen und Komponenten wird aus den bestehenden Werken der BMW Group angeliefert. So ist Shenyang auch ein Beispiel, wie ein Engagement in China Arbeitsplätze in Deutschland sichert.

Die Produktion im Joint Venture umfasst Karosserie-Rohbau, Lackiererei, Montage und Motor-montage, außerdem ist die Verwaltung auf dem Gelände des Werks in Shenyang untergebracht. In der jungen Belegschaft herrscht Aufbruchstimmung, der Aufbau kommt gut voran. Im Montagebereich schweißen chinesische Mitarbeiter auf knapp 20 Arbeitsstationen Karosserien für BMW Automobile zusammen. Neue Mitarbeiter stehen neugierig neben den Schweißern. Sie bereiten sich darauf vor, in Kürze als zweite Schicht die Produktionskapazität des Werks weiter zu steigern. Meist sind es Fachhochschulabsolventen, die in der Anlaufphase von Facharbeitern aus den BMW Werken München, Dingolfing und Regensburg auf ihre neue Aufgabe vorbereitet wurden.

Nicht nur in der Fertigung, auch beim Transport der neuen BMW Automobile vom Werk zum Fahrzeugverteilzentrum und von dort zu den 24 Handelsbetrieben in ganz China ist Qualitätsarbeit gefragt.

Die seit September vom Band laufenden BMW Automobile werden zunächst in geschlossenen Lastkraftwagen zum Hafen Yingkou transportiert. Hier im Süden der Provinz Liaoning trennen sich dann die Transportwege: Automobile, die für die südchinesischen Städte Shanghai oder Kanton bestimmt sind, werden in Yingkou auf Schiffe verladen.

Fahrzeuge, die für Kunden im nordchinesischen Raum und die Hauptstadt Peking bestimmt sind, werden weiter über Land transportiert. Bis zu 5.000 Kilometer legt ein BMW zurück, der per LKW von Shenyang beispielsweise zu einem Kunden in Kunming, der Hauptstadt der Provinz Yunnan im Südwesten Chinas, unterwegs ist.







Die Reise eines BMW 530i vom Werk Shenyang bis zum Händler in Shanghai dauert im Schnitt knapp vier Wochen. In Shanghai übernehmen die Service-mechaniker die gelieferten Fahrzeuge und prüfen sie noch einmal auf Herz und Nieren, bevor sie an den Kunden übergeben werden.

Denn chinesische Kunden erwarten höchstes Niveau, so wie etwa Lilian Zhang. Die Leiterin eines Maklerunternehmens ist eine typische chinesische Unternehmerin. Frau Zhang erfüllt sich mit dem Kauf des BMW 530i einen „Traum, den ich schon seit meiner Studienzeit gehegt habe“. Sie wollte immer schon einen BMW besitzen – und vor allem selbst fahren. Doch als sie vor 20 Jahren als Studentin erlebte, wie die Volksrepublik China unter Deng Xiaoping die Reformen in Richtung Marktwirtschaft umsetzte, war dies ein fast unerreichbares Ziel. Frau Zhang studierte Volkswirtschaft und Englisch, arbeitete sich hoch zur Managertrainerin an einer renommierten Universität.

Dass BMW Automobile für den chinesischen Markt auch im Land gebaut werden, ist Zhang besonders wichtig: Für ihren BMW 5er entschied sie sich erst, als die Entscheidung für das Joint Venture zwischen Brilliance China Automotive Holdings und der BMW Group gefallen war.

Während vor einigen Jahren die Nachfrage auf dem chinesischen Automobilmarkt von Behörden und staatlichen Stellen bestimmt war, sind es heute die Privatkunden, die sich den Wunsch nach individueller Mobilität erfüllen wollen.







Die Chancen, die der chinesische Markt derzeit bietet, werden am besten durch das explosionsartige Wachstum und die rasante Modernisierung der Finanzmetropole Shanghai gespiegelt. Dynamik und Unternehmergeist treiben die 15-Millionen-Stadt an.

In den vergangenen fünf Jahren hat sich hier ein kaufkräftiger Mittelstand gebildet: Menschen, die ein Premium-Automobil besitzen und vor allem fahren wollen. An den BMW Automobilen schätzen sie vor allem Zuverlässigkeit und Qualität, Komfort und technische Innovationen.

Gleichzeitig ist ein „Bao ma“ – ein „edles Ross“ oder „Rennpferd“ –, wie die Chinesen BMW Automobile nennen, auch ein gesellschaftliches Bekenntnis zu Leistung und Marktwirtschaft. Jungunternehmer, leitende Angestellte und aufstrebende Fachkräfte sind die potenziellen Käufer eines BMW in China. Studien zeigen, dass in diesem Gesellschaftssegment mit zunehmender Kaufkraft das Markenbewusstsein besonders stark ausgeprägt ist und hier auch mit dem größten Wachstum zu rechnen ist. So ist zu erwarten, dass das Segment für Premium-Automobile auch in China in den nächsten Jahren überdurchschnittlich wachsen wird.

BMW Automobile wie der neue 5er sind auf den Straßen in Chinas Wirtschaftszentren Ausdruck für wirtschaftlichen Erfolg: 18.445 Automobile hat die BMW Group im Jahr 2003 in der Volksrepublik China verkauft und damit den Absatz des Vorjahres um 176 % übertroffen. Gleichzeitig ist China zum drittgrößten Markt für den BMW 7er aufgestiegen. Allein vom Top-Modell, dem BMW 760Li, wurden im Jahr 2003 fast 1.000 Stück verkauft, mehr als irgendwo sonst auf der Welt.

Der Zeitpunkt für den Start des Joint Ventures und damit für ein stärkeres Engagement der BMW Group in China ist also genau richtig. Ein schnell wachsender Markt, eine leistungsfähige Produktion vor Ort, ein schon jetzt gut aufgestelltes Händlernetz und ein hervorragendes Image schaffen beste Rahmenbedingungen. Und das Ziel ist klar: Die BMW Group will auch in China der erfolgreichste Anbieter von Premium-Automobilen sein.



Die BMW Group wächst in eine neue Größenordnung. Vom Automobilhersteller mit einer Marke und drei Produktlinien ist das Unternehmen im Jahr 2003 zum Premium-Anbieter mit drei Marken geworden – und im Jahr 2004 wird sich die Zahl der Produktlinien auf zehn erweitern. Entsprechend dynamisch wird sich auch das Absatzvolumen der BMW Group in den nächsten Jahren entwickeln: Bis zum Jahr 2008 wird das Unternehmen ein jährliches Absatzvolumen von mehr als 1,4 Millionen Automobilen erreichen. Ein Ziel, das sich nicht nur mit der Entwicklung der bereits bestehenden Märkte verwirklichen lässt. Diese ist zwar die unabdingbare Basis für das angestrebte Wachstum. Zusätzlich gilt es jedoch, sich konsequent neue Chancen zu erschließen und damit neue Kundengruppen zu gewinnen.

Wo immer sich ein Segment mit entsprechendem Potenzial für Premium-Produkte definiert und die BMW Group mit ihren Marken BMW, MINI oder Rolls-Royce ein authentisches Angebot machen kann, wird sie dies tun. Kompromisse in Sachen Premium gibt es dabei nicht. Denn ein entscheidender Erfolgsfaktor der BMW Group ist das klare und scharf abgegrenzte Profil ihrer Marken. Voraussetzung für die Expansion in neue Segmente ist daher stets der authentische Charakter der Fahrzeuge. Sie müssen zur Marke passen und – vor allem – eine hundertprozentige Lösung für die Ansprüche der Kunden darstellen. Aktuelle Beispiele für diese Expansionsstrategie sind etwa die neuen Modelle BMW X3 und BMW 6er. Oder der Rolls-Royce Phantom, der Anfang 2003 an den Start ging und mit dem die BMW Group ihr Angebot in das absolute Top-Segment der internationalen Automobilmärkte ausgebaut hat.

Das umfassendste Beispiel für die Erschließung neuer Segmente bietet jedoch die Marke MINI. Mit MINI hat die BMW Group den Premium-Begriff im Kleinwagensegment etabliert – mit einem Erfolg, der seinesgleichen sucht. MINI belegt, dass Premium keine Frage der Größe eines Fahrzeugs ist, sondern eine Frage des richtigen Konzepts. Selbst in den USA, wo das Kleinwagensegment bisher nur eine untergeordnete Rolle spielte, ist der MINI erfolgreich. So erfolgreich, dass die USA inzwischen zum zweitgrößten Markt für MINI Automobile weltweit wurden, knapp hinter Großbritannien, dem Mutterland des MINI.

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.

Segmente erschließen





MINI is back in town. 35 Jahre nachdem der letzte Ur-Mini in den USA verkauft worden war, startete die Marke MINI im Jahr 2002 ihr erfolgreiches Comeback in den USA.

Damit hat die BMW Group bewiesen, dass sich auch in den USA ein Kleinwagen erfolgreich im Markt positionieren lässt – wenn Marke und Produktsubstanz das Fahrzeug begehrenswert machen. Mit dem MINI ist dies in einer einzigartigen Art und Weise gelungen.

Schon im Jahr der Markteinführung wurden 24.590 MINI Automobile verkauft. Im Jahr 2003, dem ersten vollen Verkaufsjahr, belegen die USA mit 36.010 verkauften MINI Automobilen bereits den zweiten Platz in der Rangliste der absatzstärksten MINI Märkte. Zahlreiche Auszeichnungen belegen, dass der MINI auf dem US-Markt inzwischen zur festen Größe geworden ist. Auf Anhieb wurde der MINI zum „North American Car of the Year 2003“ gekürt – als kleinstes Automobil im US-Markt.

Der MINI findet Käufer in allen Altersklassen, spricht Menschen unterschiedlichster Interessen an, ist in allen gesellschaftlichen Gruppen akzeptiert und gern gesehen.



Segmente erschließen

Cesar Sanchez, New York. Autofahren in Manhattan ist der pure Luxus, meint Cesar Sanchez. Denn Parkplätze sind rar, und die Verkehrslage ist fast immer angespannt. Eigentlich gibt es nur einen Grund für ein Auto: Fahrspaß. Also fährt Cesar seinen MINI „Miles“. Als Senior-Designer und Projektleiter einer Design-Agentur legt er natürlich Wert auf die richtige Optik. Am meisten begeistert Cesar jedoch der Fahrspaß, den er mit seinem MINI hat. Und die Zuverlässigkeit, mit der ihn „Miles“ durch die Straßen von New York bringt.



MINI weckt Emotionen. Auf den ersten Blick. Von außen und von innen. Vor allem aber beim Fahren. Denn neben dem unverwechselbaren Design ist es das Fahrerlebnis, das einzigartige Gokart-Feeling, das den Charakter des MINI bestimmt. Zudem gibt es eine umfangreiche Liste an Sonderausstattungen für den MINI. Manches ist dabei durchaus ungewöhnlich für einen Kleinwagen – Navigationssystem, Highend-Stereoanlage, Xenon-Licht oder Park Distance Control zum Beispiel. Extras, die ankommen: Die Zahl der Bestellungen von Sonderausstattungen beim MINI ist überdurchschnittlich hoch.

Die Serienfertigung dieser individuellen Fahrzeuge beruht auf einem leistungsfähigen Logistiknetzwerk. Mehr als 200 Lieferanten aus ganz Europa versorgen das MINI Werk Oxford mit 4.000 verschiedenen Teilen; die Motoren werden aus Brasilien und Japan zugeliefert.

Im Werk selbst sorgt ein integriertes Logistikzentrum für eine flexible, zuverlässige und effiziente Versorgung der Fertigungsbereiche mit Teilen und Komponenten. Hier sind auch mehrere Systemlieferanten untergebracht. Just-in-time-Lieferanten bringen große Komponenten wie Cockpit und Sitze direkt an die Montagebänder.



Segmente erschließen

MINI steht für Design. Zeitlos und ohne Effekthascherei. Auffällig oder dezent, klassisch oder ultra-modern – wie kein anderer Kleinwagen bietet der MINI seinem Besitzer vielfältige Möglichkeiten zur Individualisierung.

Insgesamt stehen mehr als 70 Sonderausstattungen für den MINI zur Verfügung. Der gesamte Fertigungsprozess im MINI Werk Oxford wird durch ein integriertes Steuerungs- und Kontrollsystem überwacht, das für permanente Transparenz jedes Fertigungsauftrags sorgt. Modernste Lackieranlagen erlauben rasche Farbwechsel, und in der Montage fördert größtmögliche Ergonomie die Konzentration der Mitarbeiter auf die Umsetzung der Kundenwünsche.

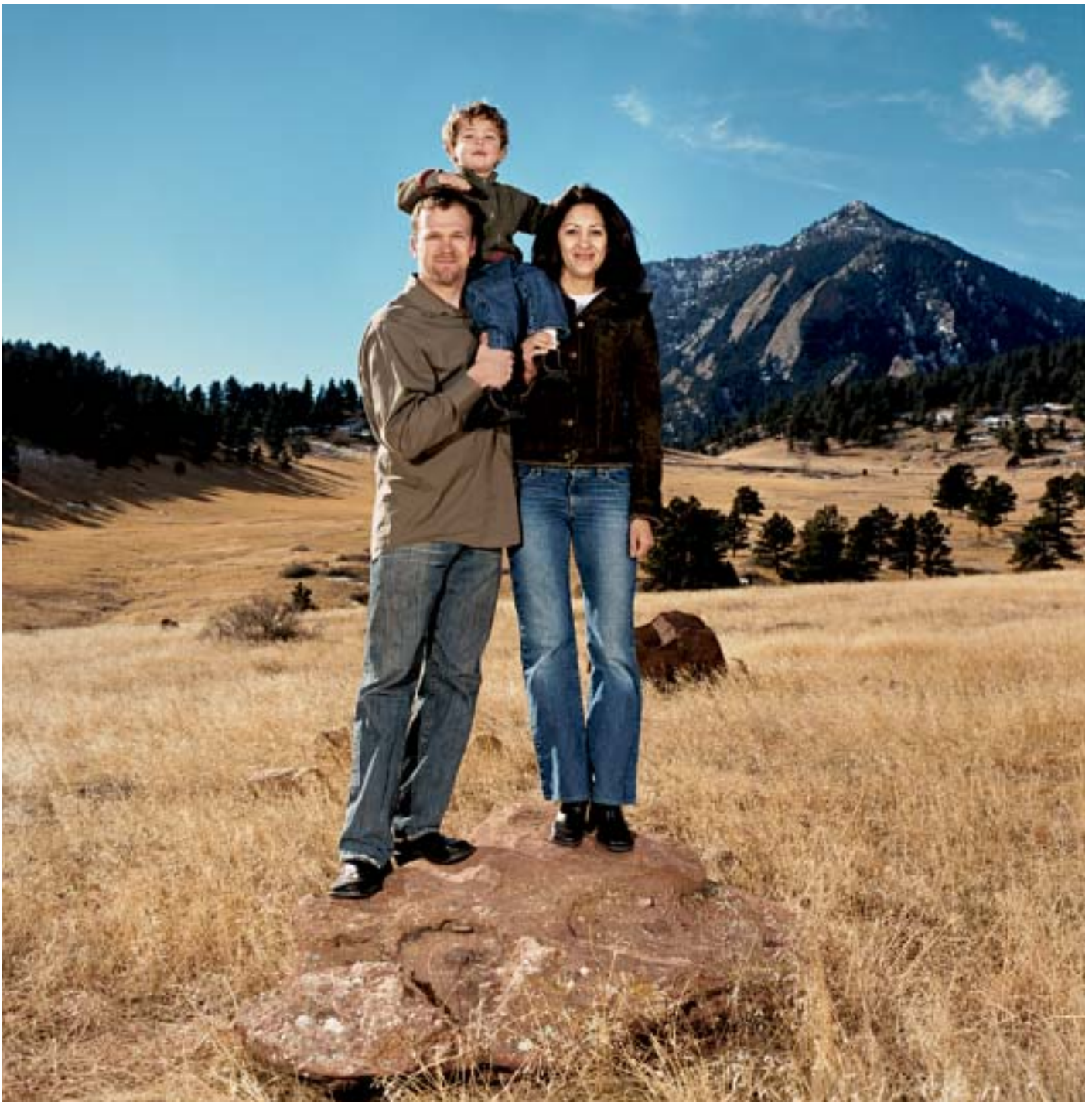


Jasmine Kuo, San Francisco, Kalifornien. Das Design stand an erster Stelle, als sich Jasmine Kuo für ihren MINI entschied. In der MINI Owners' Lounge im Internet zeigt die Architektin, was sich alles mit dem MINI transportieren lässt. Ein Erfahrungsbericht: Stühle, einen Esstisch und ein Bücherregal hat Jasmine problemlos mit dem MINI transportiert – nur beim Sofa musste sie aufgeben.



Segmente erschließen

Myrna, Chris und Ian Echelmeier, Boulder, Colorado. Chris Echelmeier arbeitet im Vertrieb eines Softwareunternehmens. Und er fährt gern Mountainbike. In Colorado findet er dafür ideale Voraussetzungen. Chris ist stolz darauf, dass sein Fahrrad in seinen MINI passt. Doch das ist nicht das Einzige, was im Familienauto transportiert wird. Manchmal fährt Familie Echelmeier auch zum Camping – und der MINI bringt sie hin.



Der MINI ist überall gern gesehen. Ob vor der Uni oder vor der Oper – mit dem MINI ist man „gut angezogen“. Die Marke findet breite gesellschaftliche Akzeptanz. Ein wichtiger Aspekt dabei: Bereits bei der Fertigung des Fahrzeugs wird auf den schonenden Umgang mit Ressourcen Wert gelegt und das gesamte Fahrzeug ist auf eine spätere Wiederverwertung ausgelegt.

In der Lackiererei werden Lacke auf Wasserbasis eingesetzt und der Korrosionsschutz mit Wachs kommt mit einem besonders geringen Anteil an Lösungsmitteln aus. Mehr als 90 % der eingesetzten Lackpartikel werden direkt auf die Karosserien aufgetragen. Die sehr geringen Sprühverluste von rund 10 % werden aufbereitet und erneut dem Lackierprozess zugeführt.

Ein Recyclingzentrum sorgt dafür, dass Abfallstoffe umweltschonend gesammelt, getrennt und weiterverwendet werden können. Das MINI Werk Oxford hat auf diesem Gebiet eine führende Position. Der Abtransport der Fertigfahrzeuge für die meisten europäischen Märkte erfolgt über Bahntransport, wodurch jährlich rund 650.000 LKW-Kilometer eingespart werden können.



Segmente erschließen

Frech und unkonventionell. So wie der MINI selbst ist auch die gesamte Kommunikation für Fahrzeug und Marke gestaltet. Bei der Markteinführung in den USA war der MINI Stammgast auf Szenepartys, er wurde auf der Tribüne beim „Monday Night Football“ gesehen und zierte auf übergroßen Transparenten so manchen Altbau. Im Jahr 2003 eroberte der MINI dann auch Hollywood und spielte die automobile Hauptrolle in „The Italian Job“. Über die MINI Owners' Lounge im Internet sind die MINI Fans in den USA vernetzt, tauschen Tipps und Erfahrungen aus.

Der MINI kommt an, das zeigt sich auch in den Bekanntheitswerten. In den USA liegt der MINI im zweiten Jahr nach seiner Markteinführung bereits über den Werten der Wettbewerber.



Brooks Garner, „Wettermacher“, Cambridge, Massachusetts. Brooks Garner sorgt dafür, dass auch schlechtes Wetter gut aussieht. Er entwirft die Wettergrafiken für einen Fernsehsender und arbeitet außerdem als Filmemacher. Sein MINI bringt ihn dabei schnell durch die Stadt, bei jedem Wetter. Sogar bis nach Barcelona, wo Brooks als Mitglied des Teams USA an der Mission MINI 2002 teilnahm.



Aus der Produkt- und Marktoffensive ergeben sich unmittelbare Herausforderungen an das Produktionsnetzwerk der BMW Group. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Agilität, also das schnelle und flexible Reagieren auf Markttrends, bei gleichzeitig hoher Effizienz in den Fertigungsprozessen. So wird profitables Wachstum unterstützt. Um dieses Wachstum weltweit zu verankern, wird auch in der Produktion international zusammengearbeitet.

Zur Bewältigung dieser Herausforderung setzt die BMW Group auf Netzwerke – sowohl innerhalb des Unternehmens als auch in der Zusammenarbeit mit Partnern. So unterstützen sich beispielsweise die Produktionsstandorte wechselseitig als so genannte Schwesterwerke. Das sichert umfassenden Know-how-Transfer im Netz und beispielsweise die Fähigkeit, bei Produktanläufen oder Modellüberarbeitungen außergewöhnlich schnell zu sein. Ein weiterer Vorteil der Netzwerkphilosophie: Durch flexible Strukturen können bei Bedarf auch mehrere Modelle in einem Werk gebaut oder kurzfristig in die Produktion eines Standorts integriert werden, wenn die Marktsituation es erfordert. In Verbindung mit den vielfältigen Arbeitszeitmodellen der BMW Group kann das Unternehmen so schnell und flexibel auf zusätzliche Nachfrage reagieren. Das Ergebnis ist eine marktgerechte Auslastung der Produktionskapazitäten. Investitionen in modernste Technologien und Strukturen sorgen dafür, dass diese außergewöhnliche Agilität langfristig gesichert ist.

Neben der Optimierung eigener Ressourcen bindet die BMW Group verstärkt Partner in das Produktionsnetzwerk ein. So verfügt das Unternehmen über ein wirkungsvolles Instrument, um eigene Kapazitäten für strategische Aufgaben zu nutzen und eigene Ressourcen auf strategische Themen zu fokussieren, wie etwa Fahrzeugkonzept, Freizeichnung, Service oder Einkauf. Die Kompetenz für Entwicklung, Steuerung und Bewertung der strategischen Themenfelder in den Fahrzeugprojekten bleibt dabei stets in der BMW Group verankert. Denn nur so kann die BMW Group ihre Verantwortung wahrnehmen und die über ihre Marken gegebenen Leistungsversprechen gegenüber den Kunden einhalten.

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.

Ressourcen effizient nutzen







Fertigung des BMW 3er Touring im Werk Regensburg. Das Produktionsnetz der BMW Group umfasst heute 23 Standorte auf vier Kontinenten. Mehr als 1,1 Millionen nach Kundenwunsch gefertigte Automobile verlassen jedes Jahr die Montagebänder.

Flexibel durch Netzwerke. Die Produktionsstandorte der BMW Group kooperieren intensiv miteinander. In der Regel werden in einem Werk mindestens zwei Modelle mit ihren Varianten produziert. Einzelne Modelle lassen sich aufgrund der flexiblen Strukturen auch in die Produktion eines anderen Standorts integrieren. Ein Beispiel: Neben der Produktion der BMW 7er, 6er und 5er Baureihe kann das Werk Dingolfing bei Bedarf einen flexiblen Kapazitätsausgleich für die Montage der 3er Baureihe leisten, die primär in den Werken Regensburg, München und Rosslyn, Südafrika, produziert wird.

Durch gezielte Kooperationen und Netzwerke verschafft sich die BMW Group zusätzlichen Handlungsspielraum. So wird der neue BMW X3 in Kooperation mit Magna Steyr Fahrzeugtechnik im österreichischen Graz gefertigt. Mit dieser projektbezogenen Kooperation hat sich die BMW Group in einer entscheidenden Phase der Produkt- und Marktoffensive zusätzliche Kapazitäten geschaffen und kann so eigene Kräfte noch effizienter einsetzen.



Scheinwerfereinbau in der Schwenkmontage beim MINI Cooper S. Im Werk Oxford werden seit 2001 alle MINI Modelle gefertigt. Die Einführung von Arbeitszeitkonten und ein auf die speziellen Anforderungen des Werkes abgestimmtes Schichtsystem gewährleisten einen Betrieb von bis zu sieben Tagen in der Woche.

Flexible Arbeitszeitmodelle sichern Investitionen. Mit mehr als 300 verschiedenen Arbeitszeitmodellen verfügt die BMW Group über ein wichtiges Instrument, um die individuelle Arbeitszeit der Mitarbeiter von den Laufzeiten der Maschinen weitgehend zu entkoppeln. Ein Ergebnis, von dem Unternehmen und Mitarbeiter gleichermaßen profitieren. So lässt sich zum Beispiel die Betriebsnutzungsdauer im neuen BMW Werk Leipzig in einem Korridor von 60 bis 140 Wochenstunden stufenlos variieren. Durch die Kombination unterschiedlicher Arbeitszeitmodelle mit modularen Arbeitszeitbausteinen entsteht ein Höchstmaß an Flexibilität, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens wird gesichert.

Für die Mitarbeiter bedeuten die Arbeitszeitmodelle Beschäftigungssicherheit bei einem standortbezogen wettbewerbsfähigen Einkommen – unabhängig von den Einflüssen des Marktes. Zudem schafft die individuelle Zeiteinteilung zusätzliche Freiräume bei der Lebensgestaltung und trägt damit zur Balance zwischen Arbeit und Privatleben bei. Ein Aspekt, der in der Personalpolitik der BMW Group eine wichtige Rolle spielt – und vielleicht gerade auch deshalb das Unternehmen zu einem der attraktivsten Arbeitgeber weltweit macht.

Produktion folgt dem Markt. Die Produktion spielt auch bei der Erschließung neuer Märkte für die BMW Group eine entscheidende Rolle. Bietet sich ein entsprechendes Marktpotenzial, setzt die BMW Group auf den Grundsatz „Produktion folgt dem Markt“ und unterstützt den Markteintritt durch den Aufbau eigener Produktionsstätten in der jeweiligen Region. Welche Chancen die Markterschließung von innen in Verbindung mit einer lokalen Fertigung in sich birgt,



BMW X5 Verladung im Werk Spartanburg, USA. Das 1994 eröffnete Werk war der erste große Schritt in der Internationalisierung der BMW Group. Vom Werk Spartanburg aus werden die Weltmärkte mit BMW X5 und BMW Z4 Fahrzeugen beliefert. Derzeit sind dort rund 4.700 Mitarbeiter beschäftigt, mehr als 12.000 weitere Arbeitsplätze sind im Umfeld des BMW Werks bei Zulieferern und Dienstleistern entstanden.

zeigt das Beispiel USA: Von rund 65.000 Fahrzeugen im Jahr 1992 vervierfachte sich der Automobilabsatz der BMW Group in den USA in den vergangenen zehn Jahren. Heute ist der US-Markt mit rund 277.000 verkauften Fahrzeugen im Jahr 2003 der größte Einzelmarkt für die BMW Group. Einen entscheidenden Anteil an dieser Entwicklung hatte dabei das Werk Spartanburg in South Carolina. 1994 eröffnet, werden in Spartanburg heute der BMW Z4 und der BMW X5 exklusiv für den Weltmarkt gefertigt. Mehr als 166.000 BMW Automobile dieser beiden Baureihen verließen im letzten Jahr das Werk an der amerikanischen Ostküste.

Durch die Einbeziehung lokaler Zulieferbetriebe und Lieferanten nutzt die BMW Group im Einkauf zudem die Chancen im NAFTA-Raum. Über dieses „natural hedging“ erhöht das Unternehmen seine Absicherung gegen Wechselkursschwankungen des US-Dollar.

Time-to-market: simultan statt sequenziell. Konkurrenzfähig zu sein bedeutet, dem Kunden mehr zu bieten, und das in immer kürzerer Zeit. Ständige Optimierung der Produktentstehungsprozesse beschleunigt die Serienentwicklung. Aus diesem Grund hat die BMW Group ihre Entwicklungs- und Arbeitsstrukturen auf so genannte strategische Innovationsfelder ausgerichtet – interdisziplinär und ressortübergreifend von der ersten Idee bis zur Umsetzung in zukünftige Fahrzeugkonzepte. Durch konsequentes simultanes Vorgehen werden Entwicklungsaufgaben schneller gelöst. Von der ersten Idee bis zum fertigen Produkt dauert die Serienentwicklung nunmehr etwa 30 Monate – früher waren es noch über 20 Monate mehr.



Fahrzeugkonfiguration am Bildschirm. Jeder Kunde erhält schnell und termin-genaue sein Fahrzeug, individuell auf seine Bedürfnisse zugeschnitten. Eine anspruchsvolle Herausforderung, denn hinter der auftragsbezogenen Produktion verbirgt sich eine enorme Komplexität. Beispielsweise sind vom BMW 7er rein rechnerisch bis zu 10^{17} Varianten denkbar.

Bereits in der frühen Phase der Produktentstehung werden die Gesamtfahrzeug- und Produktionskonzepte erarbeitet sowie deren wirtschaftliche Bewertung und die Vorentwicklung von Komponenten und Technologien vorgenommen. Für jedes neue Fahrzeugkonzept endet die frühe Phase mit verbindlichen Produkt-, Markt- und Produktionszielen sowie finanziellen Vorgaben.

Im Produktentstehungsprozess werden hierbei die Prozesspartner von Anfang an vernetzt. Da Projektfortschritte unmittelbar in das „virtual car“ einfließen, entfallen Reibungsverluste durch Datenabgleiche.

Time-to-customer: Komplexität beherrschen. Agilität in Entwicklung, Produktion und Vertrieb ist für die BMW Group eine Prämisse für den Erfolg. Drei Fragen spielen hierbei eine zentrale Rolle: Wie schnell wird ein Fahrzeug entwickelt? Wie schnell wird es produziert? Wie schnell ist es beim Kunden? Die BMW Group stellt sich diesen Herausforderungen mit dem „Kundenorientierten Vertriebs- und Produktionsprozess“, kurz KOVP. Der Grundgedanke: Nicht das von der BMW Group geplante Fahrzeug bestimmt den Prozess, sondern das Automobil, das der Kunde wünscht und bestellt. KOVP wurde im Jahr 2001 mit dem BMW 7er erstmals umgesetzt. Seitdem werden alle neuen Modelle der Marken BMW und MINI in dieses neue, umfassende System integriert.

Der KOVP birgt für alle Beteiligten deutliche Vorteile: Der Händler kann an seinem Arbeitsplatz mit dem Kunden zunächst das gewünschte Fahrzeug zusammenstellen, dann direkt einen Produktionsplatz buchen und schließlich die gesamte Fertigungslogistik informieren. Der Nutzen für den Kunden liegt auf der



Oberflächenkontrolle der Aluminium-Spaceframe-Karosserie. Jeder Rolls-Royce Phantom ist das Resultat von handwerklichem Können und technischer Kompetenz eines sorgfältig ausgewählten Teams. Seine Gesamtkonstruktion weist zahlreiche Details auf, die nur durch akribische Handarbeit erzielbar sind, unterstützt vom gezielten Einsatz hochmoderner Präzisionstechnik.

Hand: optimale Kaufberatung und Berücksichtigung seiner individuellen Wünsche sowie sofortige Gewissheit über den von der aktuellen Auftragslage abhängigen Auslieferungstermin. Besonders interessant für den Kunden ist die hohe Flexibilität des Systems. Bis zu zehn Werktagen vor Produktionsbeginn sind noch individuelle Änderungen, etwa bei Motorisierung, Sonderausstattung, Farbe oder Interieur möglich. So werden bereits heute bei der Marke BMW monatlich durchschnittlich über 120.000 Änderungswünsche registriert und umgesetzt.

Qualität ohne Kompromisse. Die BMW Group hat für alle ihre Produktionsprozesse weltweit verbindliche Qualitätsstandards festgelegt. So ist sichergestellt, dass die Fertigungsqualität eines Fahrzeugs immer den gleichen hohen Anforderungen entspricht – unabhängig davon, in welchem Werk es gefertigt wurde. So spielt die Qualität auch in der Manufaktur im südenglischen Goodwood eine besondere Rolle, wo der Rolls-Royce Phantom in Präzisions-Handarbeit gefertigt wird. „Take the best that exists and make it better“ – getreu diesem Wahlspruch von Sir Henry Royce werden in Goodwood in jeder Hinsicht außergewöhnliche Automobile gefertigt. Der Schlüssel zum Erfolg steckt im perfekten Zusammenspiel von handwerklichem Können, besten Materialien und Fertigungsmethoden. Auch hier profitiert die BMW Group von der Zusammenarbeit in ihrem Produktionsnetzwerk. So nutzt beispielsweise Rolls-Royce Motor Cars das fachliche Know-how des Aluminium-Kompetenzzentrums in Dingolfing. In präziser Handarbeit fertigen dort erfahrene Spezialisten die anspruchsvolle Aluminium-Karosserie für den Rolls-Royce Phantom.



Lackierung mit Pulverklarlack.

In den Werken Dingolfing und Regensburg setzt die BMW Group Pulverklarlack-technik für den Decklack ein. Auch im neuen BMW Werk Leipzig hält diese Technologie Einzug. Während herkömmliche Klarlacke bis zu 55 % Lösemittel enthalten, lässt sich mit Pulverklarlack der Einsatz von Lösemitteln auf null reduzieren, weder Wasser noch chemische Reinigungsmittel werden verbraucht.

Clean Production. Der effiziente Einsatz sämtlicher Ressourcen in der gesamten Wertschöpfungskette ist Voraussetzung für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group.

Der Begriff „Clean Production“ fasst verschiedene Maßnahmen der nachhaltigen Fahrzeugproduktion zusammen. Durch den Einsatz kreislaufgeführter Systeme, gepaart mit modernster Anlagentechnik, wird eine deutliche Reduktion im Verbrauch von Energie und Prozessabwasser erreicht. Ein Beispiel: Das durchschnittlich pro Fahrzeug bei der BMW Group anfallende Prozessabwasser sank von 1,3 m³ im Jahr 1996 – einem ohnehin schon sehr niedrigen Wert – auf unter 1 m³ im Jahr 2003. Auch der Energieverbrauch pro produzierte Einheit ließ sich durch den konsequenten Einsatz von beispielsweise Wärmerückgewinnungsanlagen und stromsparender Fertigungstechnologie in diesem Zeitraum um gut 20 % senken.

Die BMW Group ist der erste und bislang einzige Automobilhersteller, der alle seine Produktionswerke weltweit nicht nur mit international einheitlichen Umweltstandards versehen hat, sondern darüber hinaus seine Umweltmanagementsysteme auch auf die jeweiligen Belange des Standortes maßgeschneidert hat. Dieser Anspruch ist in den Internationalen Umweltleitlinien der BMW Group verankert, die im Internet unter www.bmwgroup.com, Rubrik „Verantwortung“, abrufbar sind.



Partner der Region. Im Jahr 2001 fiel die Entscheidung, in der Region Leipzig/Halle einen weiteren Produktionsstandort für die BMW Group zu bauen. Neben den Arbeitsplätzen im BMW Werk Leipzig selbst entstehen als Sekundäreffekte im regionalen Umfeld einige tausend weitere Arbeitsplätze, überwiegend im Versorgungs- und Servicebereich.

Fabrik der Zukunft. Agilität, das Denken und Handeln in Netzwerken sowie ein enger Schulterschluss zwischen Unternehmensführung und Mitarbeitern – das sind die Grundlagen für das künftige BMW Werk Leipzig.

Im Jahr 2005 wird dort die Serienproduktion von BMW Automobilen der 3er Baureihe starten und so die Produktionskapazität der BMW Group erweitern.

Schon bei der Planung kommen modernste Methoden zum Einsatz. So werden beispielsweise die Produktionsanlagen und Fertigungsprozesse in Computersimulationen mit Hilfe von Virtual Reality geplant und getestet. Dies stellt sicher, dass alle Anlagen optimal zusammenarbeiten und von Beginn an der Produktions- und Teilefluss störungsfrei und effizient abläuft. Neueste Simulationmethoden kommen auch bei der ergonomisch bestmöglichen Gestaltung der Arbeitsplätze zum Einsatz.

Die Struktur des neuen Werks verknüpft optimale Kommunikationsmöglichkeiten mit flexiblen Erweiterungsoptionen für alle Fertigungsbereiche: Rohbau, Lackiererei und Montage gruppieren sich ringförmig um ein Zentralgebäude und eröffnen weitere Wachstumsmöglichkeiten.

Innovationen bringen Wachstum. Aber was ist eine Innovation? Etwas Neues, bisher nicht Existierendes? Eine herausragende technische Leistung? Lexika definieren Innovationen als „planvolle, zielgerichtete Erneuerungen (...) durch Anwendung neuer Ideen und Techniken“. Die Ingenieure der BMW Group erweitern diesen Innovationsbegriff um eine wesentliche Komponente: den Kundennutzen. Er ist Basis und Ziel jeder Innovation, die in Fahrzeuge der BMW Group Einzug findet. Denn nur wenn der Kunde durch eine neue Technologie einen klaren Mehrwert erfährt, ist er bereit, dafür zu bezahlen. Solche von Kunden „wertgeschätzten“ Innovationen sind daher die Grundlage für die Produktsubstanz von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce.

Das dreistufige Innovationsmanagement der BMW Group stellt sicher, dass Innovationen, neue Produkte und Technologien möglichst schnell ihren Weg finden – von Labors, Werkstätten und Versuchsfahrzeugen in die Fahrzeuge.

Der Prozess des Innovationsmanagements beginnt in der BMW Group in einer frühen Phase mit der „Innovation Research“. Dabei greifen Ingenieure neueste Technologien auf, die entweder im eigenen Unternehmen entstanden sind oder aber in anderen Branchen, wie zum Beispiel der Informationstechnologie, ihren Ursprung haben. Es folgt in einem zweiten Schritt die „Innovation Control“, die sämtliche neue Technologien hinsichtlich Kundennutzen und Marktchancen bewertet. Entspricht eine neue Technologie allen Anforderungen, sorgt schließlich das „Innovation Transfer Management“ dafür, dass die Neuerung in den Fahrzeugen und Dienstleistungen der BMW Group umgesetzt und den Kunden schnellstmöglich angeboten wird.

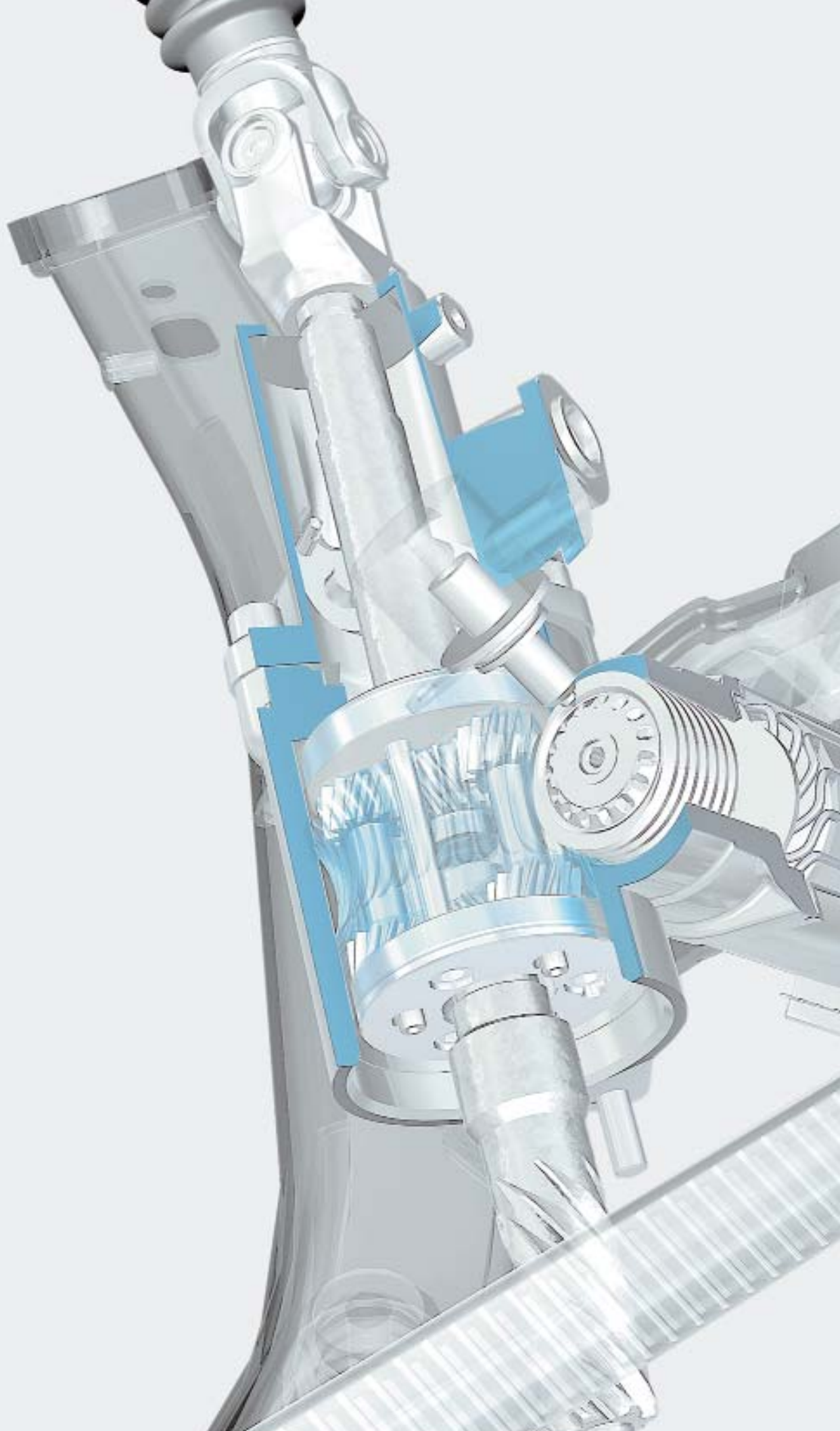
Das zentrale Innovationsmanagement befindet sich im BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) in München. Das FIZ ist strategisch vernetzt mit weiteren Entwicklungsstätten, die weltweit neue interessante Trends aufspüren und für die automobilen Anwendung adaptieren. Hierzu zählen zum Beispiel das BMW Technology Office in Palo Alto (Silicon Valley), BMW Group DesignworksUSA in Los Angeles, das BMW Technology Office in Tokio oder die BMW Car IT sowie die BMW Group Forschung und Technik in München.

Doch die Kontakte enden nicht an den Firmmentoren. Auch Zulieferbetriebe und Universitäten sind in das Know-how-Netzwerk der BMW Group integriert, es besteht ein ständiger kreativer Austausch.

Die Mitarbeiter der BMW Group vereint dabei eine gemeinsame Grundidee – die Leidenschaft für individuelle Mobilität, verbunden mit dem Wunsch, Gutes ständig besser zu machen.

Potenziale erkennen. Wachstum gestalten.

Innovationen treiben





BMW Automobile setzen Maßstäbe in der Fahrdynamik. Die Agilität und Kurvenwilligkeit, die hinter dem Slogan „Freude am Fahren“ stecken, zählen zu den überzeugendsten Verkaufsargumenten für einen BMW. Jede Innovation, die diese Kerneigenschaften noch weiter verbessern hilft, hält die Marke auf Erfolgskurs.

Die Aktivlenkung ist eine solche Innovation: Erstmals passt sich die Lenkübersetzung der aktuellen Geschwindigkeit an. Bei schneller Fahrt reagiert sie eher indirekt und sorgt so für maximale Spurtreue. Bei langsamer Fahrt reduziert sie den Lenkaufwand, beispielsweise beim Rangieren oder im langsamen Stadtverkehr. Bei Landstraßentempo sorgt sie in Kurven für eine einzigartige Agilität.

Neue Ideen entstehen im Team – Informations- und Gedankenaustausch in regelmäßigen Besprechungen.



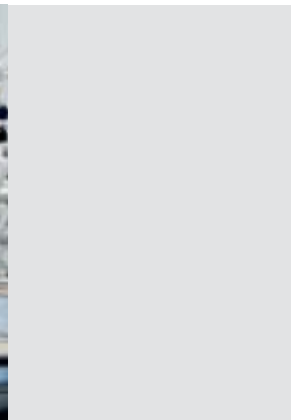
Eine Innovation braucht Mut. Sie erfordert Verantwortungsbewusstsein und Know-how. Und sie benötigt das Wissen um den richtigen Zeitpunkt und den sicheren Weitblick für das, was der Autofahrer in Zukunft von seinem Auto erwartet.

All diese Faktoren kamen Ende der 90er Jahre bei der Aktivlenkung zusammen. Die Idee war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr neu. Ein amerikanischer Professor hatte sich das Prinzip bereits 1990 patentieren lassen. Aber die Zeit war damals noch nicht reif, aus dieser Idee eine Innovation zu machen. Im Zuge der Entwicklungsarbeiten für den neuen BMW 5er passten dann alle Faktoren, die das BMW Innovationsmanagement permanent überprüft, um neue Technologien schnell zum Kunden zu bringen.

1999 begann das Projekt Aktivlenkung. Ein Team von Ingenieuren – Maschinenbauer und Elektrotechniker – formierte sich zur Kern-Entwicklungsmannschaft. Versuchsmuster wurden entworfen, gebaut, getestet, verfeinert. Die Herausforderung dabei: die neuen Möglichkeiten für den Autofahrer intuitiv erfahrbar zu machen. Wie stark sollte die Aktivlenkung unter welchen Bedingungen eingreifen? Wie viel Korrektur empfindet ein BMW Fahrer als vorteilhaft? Und wie viel ist sinnvoll?

Streng wissenschaftliche Messmethoden waren die Basis für das erste Applikationsprogramm, das die BMW Ingenieure entwickelten. Das Applikationsprogramm ist das Herzstück der Aktivlenkung, mit der die BMW Group erneut ihren technischen Vorsprung beweist.

Um die Innovation weiter voranzutreiben, wurden Experten aller relevanten Disziplinen herangezogen. Zum Beispiel ein Team von Psychologen der Universität Würzburg. Sie untersuchten, wie ein Autofahrer auf den schlimmsten anzunehmenden Fall reagieren würde – den Ausfall der Aktivlenkung in einer beliebigen Fahrsituation: Bemerkt er das Abschalten des Systems nur, wird der Fahrer damit zurechtkommen. Erschrickt er aber, kann dies zu Fehlreaktionen führen. Eine ganze Testreihe mit den unterschiedlichsten Autofahrertypen ergab eindeutig: Jeder theoretisch denkbare Systemausfall liegt deutlich unterhalb einer Gefährdungsschwelle.



[oben] Testfahrt im Labor – das Steuergerät der Aktivlenkung „fährt“ viele Tausend Kilometer, ohne sich vom Fleck zu bewegen. Erst wenn Software und Hardware alle erdenklichen simulierten Situationen reibungslos meistern, gehen sie in Serie. [unten] CAD – ein Bauteil wird am Computer konstruiert und, schon bevor es zum ersten Mal entsteht, für die spätere Montage optimiert.

Innovationen treiben



[oben links] Diagnose per Laptop – ein Speicher in der Bordelektronik merkt sich alle Daten und wird während oder nach der Fahrt ausgelesen.

[oben rechts] Bis zur Belastungsgrenze und darüber hinaus – in Testfahrten werden die Fahrzeuge härter belastet, als dies jemals im Straßenverkehr möglich ist. Durch gründliche Kontrollen wird dokumentiert, wie sich das Material dabei verhält.

[links] Das Testgelände: Immer und immer wieder wird die Aktivlenkung auf Herz und Nieren geprüft. Handlingsparcours oder Hochgeschwindigkeitsstrecke – keine Fahrsituation wird ausgelassen.

Die größten Hürden musste die Innovation Aktivlenkung intern nehmen. In regelmäßigen Abständen baut die BMW Entwicklung so genannte Funktionsfahrzeuge auf, die den neuesten Stand aller Entwicklungen enthalten. Insbesondere von neuen Technologien. Die Steuersoftware der elektronischen Systeme dieser Prototypen wird laufend aktualisiert, spätestens nach drei Monaten. Die Autos werden in unterschiedlichsten Fahrsituationen immer wieder geprüft, damit die Ingenieure wissen, ob sie auf dem richtigen Weg sind. Und damit die Marktforscher sehen, ob ihre Prognosen auf den richtigen Annahmen beruhen.

Auch externe Fachleute wurden beauftragt. Nicht nur das eigentliche Applikationsprogramm, auch die Sprache, in der die elektronischen Bausteine miteinander kommunizieren, wurde wissenschaftlich penibel begutachtet. Ein Missverständnis darf es nicht geben, denn ein Auto ist kein Heimcomputer, eine Lenkung kein Bildschirmspiel. So überprüfte auch der TÜV den Entwicklungsprozess der Software.

Unzählige Male stand die Aktivlenkung auf dem Prüfstand, es wurde erprobt, gemessen und hinterfragt. Jeden Freitagabend zog das Team mit dem Baureihenleiter, der für die Entwicklung des neuen BMW 5er verantwortlich zeichnete, kritisch Zwischenbilanz. Doch bald stand fest: Die Aktivlenkung kommt in die Preisliste.

Der neue BMW 5er sorgt für Furore mit der Aktivlenkung, die inzwischen mehrfach ausgezeichnet worden ist, unter anderem mit dem Innovationspreis der deutschen Wirtschaft. Eine Innovation, hochgelobt und ganz oben im Interesse der Kunden. Über 40% der Kunden bestellen heute bereits ihren neuen BMW 5er mit der Aktivlenkung. Eine Neuheit, die den Wert der Marke steigert. Das versteht die BMW Group unter einer Innovation.

Neuheiten

Marke BMW

5er Limousine mit zahlreichen Innovationen vorgestellt. Erster Serieneinsatz der Aktivlenkung. Stahl-Aluminium-Mischbauweise findet Einzug in die Großserienproduktion. 5er Touring bietet konsequente Synthese aus Dynamik, Eleganz und Nutzen. 6er Coupé führt Tradition der Luxus-Sportcoupés fort. Kraftvolles Open-Air-Vergnügen im 6er Cabrio mit neuartigem Verdeck. X3 mit innovativer Allradtechnologie für überragende Agilität.

R 1200 C Montauk erweitert die Cruiser-Familie. R 1100 S BoxerCup Replika – Rennsport mit Straßenzulassung. R 1200 GS schreibt Erfolgsgeschichte der großvolumigen BMW Reiseenduros fort.

Marke MINI

Erster MINI mit Dieselantrieb auf dem Markt. MINI Cabrio – vollwertiger Viersitzer mit neuartigem Verdeck-Konzept und Schiebedach.

Marke Rolls-Royce

Rolls-Royce Phantom besticht durch die perfekte Abstimmung aller Details. In der Verbindung von handwerklichem Können und technischer Perfektion entsteht ein einzigartiges Automobil.

Marke BMW

3er

Limousine	320d 1.995 cm³, 110 kW (150 PS)
316i 1.796 cm³, 85 kW (115 PS)	330d* 2.993 cm³, 150 kW (204 PS)
318i 1.995 cm³, 105 kW (143 PS)	Compact
320i 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)	316ti 1.796 cm³, 85 kW (115 PS)
325i* 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)	318ti 1.995 cm³, 105 kW (143 PS)
330i* 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)	325ti 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)
318d 1.995 cm³, 85 kW (115 PS)	318td 1.995 cm³, 85 kW (115 PS)
320d 1.995 cm³, 110 kW (150 PS)	320td 1.995 cm³, 110 kW (150 PS)
330d* 2.993 cm³, 150 kW (204 PS)	Cabrio
Coupé	318Ci 1.995 cm³, 105 kW (143 PS)
320Ci 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)	320Ci 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)
325Ci 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)	325Ci 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)
330Ci 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)	330Ci 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
320Cd 1.995 cm³, 110 kW (150 PS)	
330Cd 2.993 cm³, 150 kW (204 PS)	
Touring	Z4 Roadster 2.2i 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)
316i 1.796 cm³, 85 kW (115 PS)	Z4 Roadster 2.5i 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)
318i 1.995 cm³, 105 kW (143 PS)	Z4 Roadster 3.0i 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
320i 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)	
325i* 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)	
330i* 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)	
318d 1.995 cm³, 85 kW (115 PS)	

5er

Limousine	520i 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)
525i 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)	530i 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
545i 4.398 cm³, 245 kW (333 PS)	525d 2.497 cm³, 130 kW (177 PS)
530d 2.993 cm³, 160 kW (218 PS)	
Touring	520i 2.171 cm³, 125 kW (170 PS)
525i 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)	530i 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
540i 4.398 cm³, 210 kW (286 PS)	520d 1.951 cm³, 100 kW (136 PS)
525d 2.497 cm³, 120 kW (163 PS)	530d 2.926 cm³, 142 kW (193 PS)
Touring	525i 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)
545i 4.398 cm³, 245 kW (333 PS)	525d 2.497 cm³, 130 kW (177 PS)
530d 2.993 cm³, 160 kW (218 PS)	

6er

645Ci Coupé 4.398 cm³, 245 kW (333 PS)
645Ci Cabrio 4.398 cm², 245 kW (333 PS)

X3

X3 2.5i 2.494 cm³, 141 kW (192 PS)
X3 3.0i 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
X3 3.0d 2.993 cm³, 150 kW (204 PS)

M

M3 Coupé 3.246 cm³, 252 kW (343 PS)
M3 Cabrio 3.246 cm², 252 kW (343 PS)
M3 CSL 3.246 cm³, 265 kW (360 PS)

X5

X5 3.0i 2.979 cm³, 170 kW (231 PS)
X5 4.4i 4.398 cm³, 235 kW (320 PS)
X5 4.8is 4.619 cm³, 265 kW (360 PS) erhältlich ab April 2004 in USA, ab Mai 2004 in Europa.
X5 3.0d 2.993 cm³, 160 kW (218 PS)

Motorräder

Scarver	F 650 GS 652 cm³, 37 kW (50 PS) oder 25 kW (34 PS)
Enduro	F 650 GS 652 cm³, 37 kW (50 PS) oder 25 kW (34 PS)
F 650 GS Dakar 652 cm³, 37 kW (50 PS) oder 25 kW (34 PS)	R 1150 GS Adventure 1.130 cm³, 62,5 kW (85 PS)
R 1200 GS* 1.170 cm³, 74 kW (100 PS)	
Roadster	R 850 R 848 cm³, 52 kW (70 PS) oder 25 kW (34 PS)
R 850 R Comfort 849 cm³, 53 kW (70 PS)	R 1150 R 1.130 cm³, 62,5 kW (85 PS)
R 1150 R Rockster 1.130 cm³, 62,5 kW (85 PS)	
Cruiser	R 1200 C Classic 1.170 cm³, 45 kW (61 PS)
R 1200 C Independent 1.170 cm³, 45 kW (61 PS)	R 1200 C Montauk 1.170 cm³, 45 kW (61 PS)
R 1200 CL 1.170 cm³, 45 kW (61 PS)	
Sportler und Sporttourer	R 1100 S 1.085 cm³, 72 kW (98 PS)
R 1100 S BoxerCup Replika 1.085 cm³, 72 kW (98 PS)	R 1150 RS 1.130 cm², 70 kW (95 PS)
K 1200 RS 1.171 cm³, 96 kW (130 PS) oder 72 kW (98 PS)	K 1200 GT 1.171 cm³, 96 kW (130 PS) oder 72 kW (98 PS)
Tourer und Luxustourer	R 1150 RT 1.130 cm³, 70 kW (95 PS)
K 1200 LT 1.171 cm³, 85 kW (116 PS)	

Marke MINI

MINI One 1.598 cm³, 66 kW (90 PS)
MINI One D 1.364 cm², 55 kW (75 PS)
MINI One Cabrio 1.598 cm³, 66 kW (90 PS)
MINI Cooper 1.598 cm³, 85 kW (115 PS)
MINI Cooper Cabrio 1.598 cm², 85 kW (115 PS)
MINI Cooper S 1.598 cm³, 120 kW (163 PS)

Marke Rolls-Royce

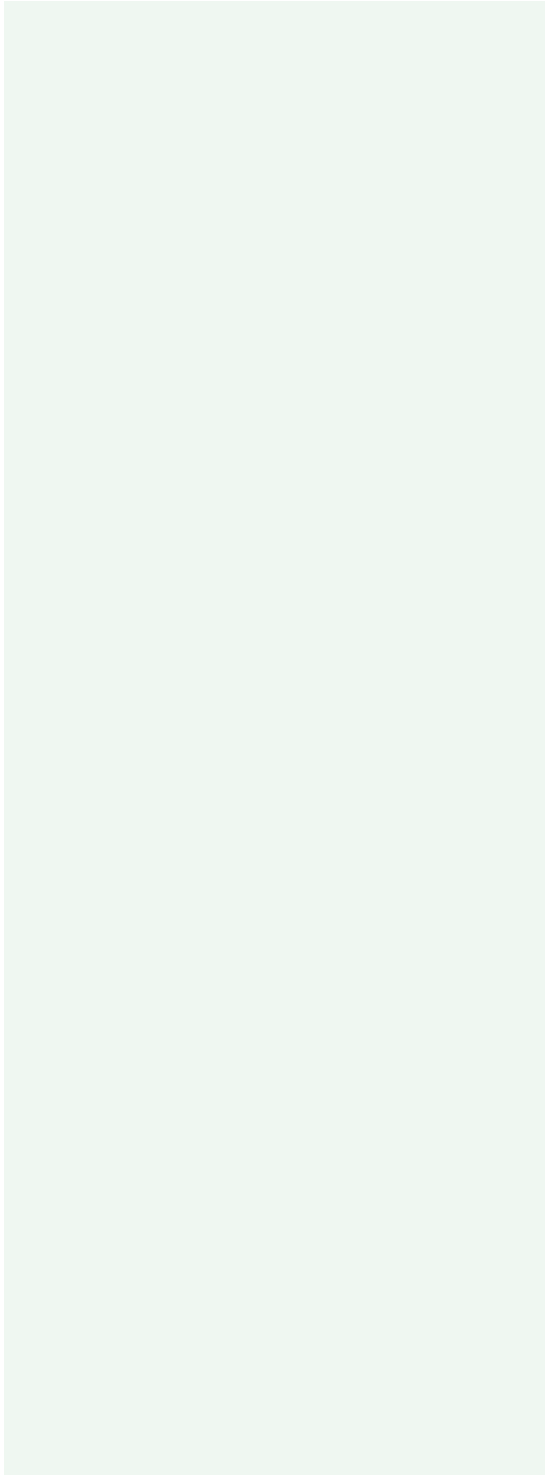
Rolls-Royce Phantom 6.749 cm³, 338 kW (453 BHP/460 PS)
--

BMW Group
2003

* Mit der Sonderausstattung Allrad-System erhältlich.

Stand: März 2004

* In Deutschland nur mit 72 kW (98 PS) erhältlich.



BMW 5er Touring – konsequente Synthese aus Dynamik, Eleganz und Nutzen. Der 5er Touring bietet durch den besonders variablen Gepäckraum die perfekte Ausgewogenheit zwischen Sportlichkeit, Eleganz und Nutzen und ist damit das ideale Automobil für Freizeit, Geschäft und Familie.

Ein Tastendruck am Fahrzeugschlüssel genügt und die Heckklappe öffnet sich automatisch. Der Gepäckraum mit völlig ebenem Boden ist 1.110 mm breit, 787 mm hoch und maximal 1.880 mm tief. Sein Volumen reicht von 500 (bis zur Brüstungslinie) bis 1.650 Liter (bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Dachhöhe). Selbstverständlich verfügt auch der 5er Touring über alle Innovationen und technischen Highlights der 5er Limousine.





BMW 5er – sportlich, kultiviert und unverwechselbar. Schon auf den ersten Blick zeigt sich die neue BMW 5er Limousine mit ihrer elegant und kraftvoll geschnittenen Karosserie als Repräsentant der dynamischen Business-Klasse. Die neue Limousine verbindet mehr Platz und Komfort mit weniger Gewicht, geringerem Verbrauch und höheren Fahrleistungen. Das anspruchsvolle technische Gesamtkonzept und die gewichtssparende Aluminium-Stahl-Mischbauweise der Karosserie verleihen dem BMW 5er das typische sportlich-dynamische Fahrverhalten.

Nach der Markteinführung der neuen BMW 5er Limousine mit den Modellen 520i, 530i und 530d im Juli 2003 folgten im Herbst der 525i und der 545i. Alle BMW 5er Motoren überzeugen durch modernste Technik, Laufruhe und Effizienz. Für die Kraftübertragung stehen 6-Gang-Schalt- oder -Automatikgetriebe zur Verfügung. Im 520i, 525i und 530i sorgen Reihen-Sechszylinder-Benzinmotoren mit 125 kW/170 PS, 141 kW/192 PS und 170 kW/231 PS für kraftvolle Fortbewegung.

Auch der 525d und der 530d sind sportlich motorisiert, ihre Common-Rail-Diesellaggregate der zweiten Generation leisten 130 kW/177 PS bzw. 160 kW/218 PS. Beide Motorisierungen erfüllen mit serienmäßigen Partikelfiltern die europäische Abgasnorm EU4. Stärkstes Modell ist der 545i, der von einem Achtzylindertriebwerk mit 245 kW/333 PS angetrieben wird.

Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h liegt zwischen 9,0 Sekunden beim 520i und 5,8 Sekunden beim 545i. Der Dieselmotor im 530d verfügt über ein Drehmoment von 500 Nm und ermöglicht so eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,1 Sekunden.

Ein hohes Niveau an Fahrkomfort bietet die Aktivlenkung, eine Weltneuheit, die als Sonderausstattung angeboten wird. Sie sorgt dafür, dass die Lenkübersetzung an die Geschwindigkeit angepasst wird. Der Fahrer profitiert vom geringeren Lenkaufwand bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten und von einer indirekteren Lenkung bei höheren Geschwindigkeiten.

Ein weiteres Highlight ist das Head-Up Display, das fahrrelevante Informationen, zum Beispiel Geschwindigkeit oder Navigationshinweise, auf die Frontscheibe – direkt ins Sichtfeld des Fahrers – projiziert. Das adaptive Kurvenlicht leuchtet Kurven optimal aus – für noch mehr Sicherheit und Komfort beim Fahren.

[1] BMW 6er Coupé führt die Tradition der Luxus-Sportcoupés fort. Tief, lang und breit, mit gestreckten, klassischen Proportionen, ergänzt durch fließende Spannungslinien und elegante Flächen – so zeigt sich das neue BMW 6er Coupé. Luxuriöse Ausstattung, bestechendes Design und vor allem herausragende Fahrdynamik und Fahrkomfort kennzeichnen den BMW 645Ci.

Das geringe Gewicht in Verbindung mit extremer Karosseriesteifigkeit verleiht dem 6er Coupé herausragend guten Fahrkomfort, kombiniert mit hoher Fahrdynamik und Agilität. Durch die neue Aluminium-Stahl-Kunststoff-Mischbauweise der Karosserie hat das Coupé ein Gewicht von nur 1.690 kg.

Das 4,4-Liter-Achtzylindertriebwerk sorgt mit 245 kW/333 PS für eine sportlich-dynamische Fortbewegung und lässt das Luxuscoupé Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h (elektronisch abgeriegelt) erreichen. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigt das 6er Coupé lediglich 5,6 Sekunden.

Elektronische Regelsysteme wie das Stabilitäts-Regelsystem (DSC), die Dynamic Traction Control (DTC) und auf Wunsch auch das intelligente Fahrwerksystem Dynamic Drive, das die Seitenneigung der Karosserie bei Kurvenfahrten fast völlig ausgleicht, ergänzen das Voll-Aluminium-Fahrwerk.

Hightech prägt auch den Innenraum. So lässt sich der 6er auf Wunsch auch mit Head-Up Display (Projektion von fahrrelevanten Daten auf die Frontscheibe) ausrüsten.

[2] BMW 6er Cabrio – kraftvolles Open-Air-Vergnügen. Dank des neuartigen Verdecks mit der breiten C-Säule besticht auch das 6er Cabrio mit einer betont präsenten und eleganten Linienführung. Die senkrecht stehende Heckscheibe zwischen den Seitenteilen des Verdecks besteht aus Glas, ist beheizbar und lässt sich auch bei geschlossenem Dach elektrisch in die Trennwand zum Kofferraumabteil versenken.

Das Öffnen und Schließen des Verdecks kann sogar während des Anfahrens oder im Stop-and-go-Verkehr bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h erfolgen. Das besonders schall- und wärmedämmende Verdeck dämpft die Außengeräusche ebenso effektiv ab, wie es Wind und Wetter dauerhaft trotz. Selbstverständlich erfüllt das 6er Cabrio höchste Sicherheitsanforderungen, wozu auch der automatische Überrollschutz gehört – unabhängig davon, ob das Verdeck geschlossen oder geöffnet ist.

[1]



[1]



[2]



**BMW X3 – innovative Allradtechnologie für über-
ragende Agilität.** Der BMW X3 vereint die Agilität
eines typischen BMW mit dem breiten Einsatz-
spektrum eines Sports Activity Vehicle (SAV). Ein
Highlight des BMW X3 ist das Allradsystem xDrive
mit einer elektronisch geregelten Lamellenkupp-
lung, die den Kraftfluss zur Vorderachse innerhalb
von Millisekunden stufenlos und nach Bedarf regelt.
In Extremfällen können Vorder- und Hinterachse
dadurch völlig entkoppelt oder starr miteinander
verbunden werden. Das System analysiert ständig,
wann eine Veränderung der Kraftverteilung notwen-
dig wird und reagiert in extrem kurzer Zeit. Das Fahr-
werkregelsystem DSC greift so wesentlich später
ein als bei herkömmlichen Allradsystemen. Dies
bedeutet ein Plus an Agilität und Sicherheit auf der
Straße und sorgt für besseres Vorankommen auf
unbefestigtem oder glattem Untergrund.
Die Formensprache im Wechsel von konkaven und
konvexen Flächen verleiht dem BMW X3 ein ei-
genständiges Erscheinungsbild. Charakteristische
Details wie die BMW Niere oder die Doppelschein-
werfer betonen seine Markenzugehörigkeit.



Ästhetisch, vielseitig und hochwertig. Die hohe Sitzposition vermittelt zusammen mit der üppigen Kopffreiheit Großzügigkeit und ermöglicht eine sehr gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Der Gepäckraum fasst mindestens 480 Liter (bis zur Gepäckraumabdeckung). Wird die Lehne der asymmetrisch geteilten Rücksitzbank zu einer fast ebenen Fläche umgeklappt, lässt sich der Laderaum auf 1.560 Liter erweitern. Auch sperriges Gepäck wie ein Mountainbike kann durch die weit zu öffnende einteilige Heckklappe und den niedrigen Ladeboden verstaut werden. Kleinteile finden ihren Platz in einem zusätzlichen Staufach. Zur Versorgung elektri-

scher Geräte wie Kühlboxen befindet sich im Gepäckraum serienmäßig eine 12-Volt-Steckdose.

Die Sicherheit wird beim BMW X3 groß geschrieben. Für optimale Steifigkeit und Sicherheit ist die Karosserie des BMW X3 in selbsttragender Ganzstahlbauweise als funktionaler Leichtbau ausgeführt. Schutz vor seitlichen Kollisionen bieten aus Stahlblech gefertigte Türen mit hochfesten Scharnieren und Türschlössern. Diagonal verlaufende Türverstärkungen aus hochfesten Stahlprofilen berücksichtigen unterschiedliche Stoßfängerhöhen von Fahrzeugen möglicher Unfallbeteiligter. Der BMW X3 verfügt über bis zu acht Airbags, serien-

mäßig über Fahrer-, Beifahrer- und Kopfairbags sowie Seitenairbags vorn. Der Curtain Kopfairbag seitlich neben dem Kopf von Front- und Fondpassagier deckt alle Seitenfenster ab. Die Airbags auf Fahrer- und Beifahrerseite entfalten sich je nach Aufprallschwere. Für den Fond sind die seitlichen Prallkissen als Sonderausstattung lieferbar.

Als Antriebsquelle stehen Reihensechszylinder mit 2,5 und 3,0 Liter Hubraum zur Wahl, die hubraumgrößere Variante auch als Diesel. Die Benzinmotoren leisten 141 kW/192 PS bzw. 170 kW/231 PS, während der Dieselmotor 150 kW/204 PS zur Verfügung stellt.

Beim BMW X3 2,5i vergehen 8,9 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h. Der X3 3.0i spurtet in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, der X3 3.0d braucht lediglich eine Zehntelsekunde mehr.

Der für diese Fahrzeugkategorie besonders niedrige Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,35$ ermöglicht sehr gute Fahrleistungen bei vergleichsweise günstigem Verbrauch, insbesondere im höheren Geschwindigkeitsbereich. Sehr geringe Auftriebswerte an Vorder- und Hinterachse tragen zudem zur aktiven Fahrsicherheit bei, auch bei sicherheitsrelevanten Fahrmanövern oder schnellen Spurwechseln.





[1]



[1]

[1] R 1200 C Montauk – die souveräne Art des Cruisens. Als dritte Variante ergänzt die R 1200 C Montauk die BMW Motorrad Cruiser-Familie: ohne Verkleidung, als puristischer Cruiser. Auffällig ist die Frontpartie mit einer Doppelscheinwerferanlage, bei der die beiden Scheinwerfer übereinander angeordnet sind. Das relativ kleine lenkerfeste Windschild bietet eine spürbare Entlastung des Fahrers vom Winddruck.

Die R 1200 C Montauk wird von einem Boxer-motor mit 1.170 cm³ Hubraum angetrieben, der 45 kW/61 PS leistet. Das maximale Drehmoment von 98 Nm wird bereits bei 3.000 min⁻¹ erreicht. Die Doppelzündung sorgt für günstigen Verbrauch, verbesserte Laufkultur und geringen Schadstoffausstoß. Durch Modifikationen im Schalldämpferinnen-aufbau klingt das Auspuffgeräusch der R 1200 C Montauk cruisertypisch kräftig.

Wie in allen Boxer- und K-Modellen kommt auch bei der R 1200 C Montauk serienmäßig die bewährte EVO-(Evolution-)Bremse am Vorderrad zum Einsatz, die sich durch hervorragende Bremsleistung auszeichnet. Die stahlummantelten Bremsschläuche gewährleisten einen noch stabileren Druckpunkt. Auf Wunsch gibt es das einzigartige BMW Motorrad Integral ABS, dem Cruiser-Charakter des Motorrades entsprechend in der Vollintegralversion. Unabhängig davon, ob der Hand- oder Fußbremshebel betätigt wird, wirkt die Bremskraft dabei immer optimal auf beide Räder.

[2] BMW R 1100 S BoxerCup Replika – Rennsport mit Straßenzulassung. Doppelzündung, das höhergelegte Fahrwerk der Rennmotorräder und ein soundoptimierter Sport-Endschalldämpfer, das sind die Hauptmerkmale der R 1100 S BoxerCup Replika, des sportlichsten aller Boxer-Modelle. Die Nachfrage nach der Straßenversion der R 1100 S Rennmaschine war so groß, dass die R 1100 S BoxerCup Replika für die Saison 2004 neu aufgelegt wurde.

Wie die Rennmaschinen des Jahrgangs 2004 trägt auch die R 1100 S BoxerCup Replika eine neue Dreifarben-Lackierung. Weitere Neuerungen sind die weißen Ziffernblätter der Instrumente, die hohe Sitzbank und die Spiegel, die sich für einen Einsatz auf abgesperrten Kursen einfacher demontieren lassen als verkleidungsfeste Spiegel. Die Motorleistung entspricht mit 72 kW/98 PS dem Serienstand der R 1100 S.



[1]



[2]



BMW R 1200 GS – agiler, stärker und leichter. Mit einer Vielzahl an technischen Feinheiten und 30 kg leichter als die Vorgängerin – so präsentiert sich die BMW R 1200 GS und schreibt die fast 25-jährige Erfolgsgeschichte der großvolumigen BMW Reiseenduros fort. Ihr neues Design steht für Hochwertigkeit und moderne Funktionalität, gepaart mit endurotypischer Robustheit. Die R 1200 GS findet ihren Einsatz als Fernreisemotorrad nicht nur auf der Straße, sondern ist auch im Gelände überraschend leicht zu fahren. Begeisterndes Handling, ein äußerst spurstabiles Fahrwerk und große Kraftreserven sind ihre Charakteristika.

Der 1.200 cm³ Boxermotor liefert eine Spitzenleistung von 74 kW/100 PS. Sportlichkeit und Komfort sind bei der R 1200 GS kein Widerspruch. In dem neuen Boxermotor wird eine Ausgleichswelle zur Eliminierung störender Vibrationen eingesetzt. Eine weitere Innovation ist die Klopfregelung, die in dieser Form erstmals im Motorrad-Motorenbau zum Einsatz kommt. Sie erlaubt trotz der verbrauchsoptimierten Grundauslegung auf Super- auch die Verwendung von Normalbenzin, sollte auf Fernreisen einmal nicht die gewohnte Kraftstoffqualität zur Verfügung stehen. Die bei allen BMW Motorrädern seit Jahren serienmäßige Abgasreinigung mittels geregelten Dreiwegekatalysators wurde für die R 1200 GS optimiert. Nunmehr zwei Lambdasonden im Abgasstrang verbessern die Regelungsgüte und damit die Abgasqualität.

Das Fahrwerk der R 1200 GS zeichnet sich durch hohe Steifigkeit und Stabilität aus, das sorgt für Fahrpräzision und Agilität. Der einzigartige BMW Telelever wurde weiterentwickelt, die Hinterradführung mittels Paralever ist komplett neu und in Verbindung mit dem ebenfalls neuen Hinterachsgetriebe auch deutlich leichter. Als völlige Neuentwicklung garantiert das schräg verzahnte Sechsganggetriebe Schaltpräzision und Laufkultur auf einem bisher beim Boxer nicht bekannten Niveau.

Die Sonderausstattung Integral ABS bietet bei der BMW R 1200 GS eine Teil-Integralfunktion. Der Handbremshebel aktiviert dabei Vorder- und Hinterradbremse, der Fußbremshebel wirkt alleine auf die Hinterradbremse.

Zukunftsweisend ist auch das elektrische Bordnetz der R 1200 GS, das durch den Einsatz von Elektronik (CAN-Bus-Technologie) neue Funktionen und volle Diagnosefähigkeit ermöglicht. Zum Serienumfang gehört eine elektronische Wegfahrsperre (EWS) mit Transponder, die ein Sicherheitsniveau bietet, das dem der BMW Automobile entspricht.



[1] **MINI One D – sparsam und spurtstark.** Im MINI One D verbindet sich die Wirtschaftlichkeit eines modernen Dieselmotors mit dem typischen Design und dem Gokart-ähnlichen Fahrverhalten der MINI Modelle. Der MINI One D erschließt so einen neuen Kundenkreis und spricht vor allem Kunden an, die besonders großen Wert auf rationale Vorteile wie günstige Betriebskosten legen, aber nicht auf den typischen Fahrspaß verzichten wollen, den alle Modelle der Marke MINI vermitteln.

In 13,5 Sekunden absolviert der MINI One D den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht im sechsten Gang die Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h.

Der leichtgewichtige Vollaluminium-Motor überzeugt durch seine Laufkultur, das niedrige Geräuschniveau und die günstigen Verbrauchs- und Emissionswerte. Das kompakte Vierzylinder-Triebwerk schöpft aus 1,4 Litern Hubraum 55kW/75 PS. Für kräftigen Schub sorgt ein maximales Drehmoment von 180 Nm, das bereits bei 2.000 min⁻¹ erreicht wird. Durch die serienmäßige Traktions- und Stabilitätskontrolle ASC+T bringt der MINI mit Dieselmotor seine Kraft sicher auf die Straße. Der Diesel-Direkteinspritzer verfügt über Common-Rail-Technik der zweiten Generation mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler. Das Motorengeräusch ist im Innenraum kaum von dem des Ottomotors zu unterscheiden.

Im Verbrauchstest (EU gesamt) ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Litern Dieselmotorkraftstoff pro 100 km, was einem CO₂-Ausstoß von nur 129 g/km entspricht. Damit kann der MINI One D mit einer Tankfüllung von 50 Litern bis zu 1.000 km weit fahren.

[2] **MINI Cabrio – dem Himmel ein Stück näher.** Ob offen oder geschlossen – das MINI Cabrio ist ein vollwertiger Viersitzer und unverkennbar ein echter MINI. Ohne vorheriges manuelles Entriegeln lässt sich das Verdeck serienmäßig vollautomatisch zurückschlagen. Während das Faltdach nach hinten gleitet, werden die Dachholme automatisch eingezogen und gleichzeitig die hinteren Seitenscheiben versenkt. Durch die aufwändige, aber platzsparende Z-Faltung verschwindet das Stoffdach hinter den Rücksitzen und macht so eine Persenning überflüssig.



[1]



[2]



[2]

Besonders praktisch und beachtenswert ist die Schiebedachfunktion. Das Dach des MINI Cabrios bewegt sich auf den ersten 40 cm horizontal nach hinten und lässt sich damit wie ein Schiebedach stufenlos öffnen. Die in diesem Fahrzeugsegment einmalige Funktion arbeitet auf Knopfdruck und kann bis Tempo 120 genutzt werden. Die seitlichen Holme bleiben unverändert in ihrer Endposition an der A-Säule liegen. Weil sich das Verdeck auf der gesamten Breite öffnet, vermittelt die neue Modellvariante schon in dieser Dachstellung das Gefühl, dem Himmel ein Stück näher zu sein. Mit der Funkfernbedienung im Schlüssel lassen sich nicht nur die Türen und Fenster, sondern auch das Verdeck und Schiebedach betätigen.

Das MINI Cabrio lässt sich mit insgesamt 400 kg beladen, der Kofferraum fasst bei geschlossenem Verdeck 165 Liter Gepäck. Bei geöffnetem Dach bleibt immer noch ein Kofferraumvolumen von 120 Litern erhalten. Die umklappbare und abschließbare Rücksitzlehne schafft eine großzügige Durchlademöglichkeit, die den Stauraum sogar auf 605 Liter vergrößert. Durch das „Easy Load“-System lassen sich das hintere Verdeckteil anheben und die Heckklappe nach unten öffnen – so wird die Ladeöffnung groß genug, um auch sperrige Fracht wegzustecken.

Da das Dach eines Cabrios keine Kräfte aufnehmen kann, wurden die Bodengruppe und die Seitenschweller des MINI Cabrio großzügiger dimensioniert und verstärkt. Durch die erhöhte Steifigkeit wird bei einem Frontalaufprall das Einknicken der Türschweller verhindert. Für ausgezeichneten Insassenschutz bei einem seitlichen Aufprall sorgen neben den großvolumigen Head-Thorax-Airbags zusätzliche Quertraversen und höhere Blechstärken an den kritischen Stellen.

Bei einem Überschlag übernimmt die A-Säule, in die ein Rohr aus besonders stabilem Stahl integriert ist, eine tragende Rolle. Im Fond schützt der doppelte Überrollbügel aus hochfesten Aluminiumrohren mit integrierten Kopfstützen die Fahrgäste.

Das neue MINI Cabrio wird zunächst als MINI One mit 90 PS und als MINI Cooper mit 115 PS angeboten. Später wird es auch ein MINI Cooper S Cabrio geben. Durch seine sehr hohe Karosseriesteifigkeit und sein Fahrwerk besticht das MINI Cabrio – wie die geschlossenen Modelle – mit seiner Wendigkeit und Agilität.







Rolls-Royce Phantom – Inbegriff für Perfektion.

„Strive for perfection in everything you do“ – dieses Zitat von Sir Henry Royce bringt den Anspruch der Marke Rolls-Royce auf den Punkt. Jeder Rolls-Royce Phantom ist das Resultat von handwerklichem Können und technischer Kompetenz auf höchstem Niveau. So entsteht ein Automobil, das nicht nur durch einzelne Superlative, sondern durch die perfekte Abstimmung aller Details besticht.

Typisch für den Rolls-Royce Phantom sind die klassischen Rolls-Royce Proportionen – die lange Motorhaube mit einem kurzen Frontüberhang und, im Gegensatz dazu, ein langer Hecküberhang. Der lange Radstand schafft die wesentliche Voraussetzung für hervorragende, luxuriöse Platzverhältnisse im Innenraum und trägt entscheidend zum Fahrkomfort bei. Die Aluminium-Space-Frame-Karosserie wiegt trotz der beeindruckenden Größe nur 550 kg und sorgt für extreme Steifigkeit.

Die einzigartige Kraftentfaltung des Triebwerks zeigt alle traditionellen Merkmale und Vorzüge eines klassischen Rolls-Royce Motors. Durch die Bereitstellung eines besonders gleichmäßigen Drehmoments über den gesamten Drehzahlbereich hinweg und der daraus resultierenden, kontinuierlich kraftvollen Beschleunigung wird den Insassen ein Fahrgefühl des sprichwörtlichen Schwebens geboten. Die Fähigkeit, bei jeder Motordrehzahl, auch bei besonders niedriger, ein extrem hohes und gleichmäßiges Drehmoment bereitzustellen, ist den Kennern als „Waftability“ bekannt. Dies gewährleistet der V12-Saugmotor, der unter Zuhilfenahme modernster Technologie entwickelt wurde. Sein Hubraum entspricht mit 6,75 Litern der jahrzehntelangen Rolls-Royce Tradition. Das 338 kW/460 PS starke Triebwerk stellt schon bei 1.000 U/min 560 Nm bereit. Sein maximales Drehmoment von 720 Nm entwickelt es bei nur 3.500 U/min.

Meisterhafte Handwerkskunst. Im Innenraum wird die für Rolls-Royce sprichwörtliche Liebe zum Detail besonders deutlich. Etwa sechs Mal im Jahr besucht der Leiter der Holzwerkstätte persönlich seine Lieferanten und wählt die Furnierqualität für den Rolls-Royce Phantom aus. So ist sichergestellt, dass nur die hochwertigsten Furniere und Maserungen Verwendung finden. Jedes der 60 Holzelemente der Innenverkleidung besteht aus bis zu 40 verleimten Schichten von Kernholz und Aluminium. Das Ergebnis

dieser intensiven Bearbeitung ist die Kombination von makelloser Optik und optimaler Sicherheit vor Splintern im Falle eines Unfalls. Jeder Rolls-Royce Phantom erhält seinen speziellen Satz von genau aufeinander abgestimmten Furnieren. Die Holzmaserung wird auf jeder Verkleidung spiegelbildlich aufgeschnitten. Details, die zum unverwechselbaren Charakter dieses Fahrzeugs beitragen.

Das im Phantom verwendete Leder wird in einem neu entwickelten Prozess gefärbt, bei dem die Farbe

das Leder zur Gänze durchdringt. So entsteht eine besonders weiche, natürliche Oberfläche, die nicht mehr ausbleichen oder Risse bilden kann. Jede einzelne Haut wird zudem per Hand und mit geschultem Auge auf kleinste Schadstellen hin untersucht. Danach werden die Schnittmuster mit Hilfe modernster Lasertechnologie festgelegt und als individuelles Programm gespeichert – der eigentliche Zuschnitt erfolgt durch ein konventionelles elektrisches Messer, das die perfekte

Passform der Lederteile garantiert. Bis zu 450 davon werden für das Interieur des Phantom auf diese Weise hergestellt, bevor sie von Spezialisten verarbeitet werden.

Rolls-Royce Motor Cars in Goodwood setzt mit dem neuen Phantom das traditionelle Streben nach Perfektion fort, die auf der harmonischen Synthese von Handarbeit und Präzisionstechnik beruht – ganz nach den Grundsätzen von Sir Henry Royce.



Kontakte

Wirtschaftspresse

Telefon +49 (0) 89-3 82-2 33 62

+49 (0) 89-3 82-2 41 18

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

E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 (0) 89-3 82-2 42 72

+49 (0) 89-3 82-2 53 87

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

E-Mail ir@bmwgroup.com

Die BMW Group im Internet

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse www.bmwgroup.com.

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir direkt erreichen.

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com.

Finanzkalender

Zwischenbericht zum 31. März 2004	5. Mai 2004
Hauptversammlung	13. Mai 2004
Zwischenbericht zum 30. Juni 2004	4. August 2004
Zwischenbericht zum 30. September 2004	3. November 2004



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