

# VEHICLE FOOTPRINT.

Treibhausgasbilanz des BMW iX3 50 xDrive mit einer Gültigkeitserklärung des TÜV Rheinland sowie weitere Informationen zu seinen ökologischen und sozialen Auswirkungen. Daten für ein ausgewähltes Fahrzeug zum Zeitpunkt des Produktionsstarts im Juli 2025. Abbildungen dienen der Veranschaulichung.

**BMW  
GROUP**



# BMW EFFICIENTDYNAMICS

## - UNSER ANSPRUCH ÜBER DEN GESAMTEN LEBENSZYKLUS.

Wie sehe ich, welchen ökologischen Fußabdruck ein Fahrzeug hat? Der BMW Vehicle Footprint ist die Antwort. Vier wesentliche Nachhaltigkeitskriterien sowie eine ausführliche, TÜV-verifizierte Treibhausgasbilanz geben einen umfassenden Eindruck. Übersichtlich und transparent. So treffen Sie eine informierte Entscheidung.



### **Klima-Einfluss.** **Weil wir genau hinsehen – Emissionen über den gesamten Lebenszyklus.**

Jedes Fahrzeug hinterlässt während seines gesamten Lebenszyklus einen CO<sub>2</sub>e-Fußabdruck. Dieser Lebenszyklus umfasst die Beschaffung und Produktion, die Nutzung und die Verwertung. CO<sub>2</sub> Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase, z.B. Methan. So werden Emissionen der Lieferkette, Transportlogistik und vorgelagerten Energiebereitstellung in CO<sub>2</sub>e angegeben. Bei der Anrechnung von Strom aus erneuerbaren Energien werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen als auch zertifizierte Herkunftsachweise berücksichtigt.



### **Effizienz.** **Weil weniger mehr ist – Verbrauchs- und Reichweitenoptimierung.**

BMW EfficientDynamics steht seit Fahrzeuggenerationen für innovative Lösungen zur Verbrauchs- und Reichweitenoptimierung. Bedeutende Faktoren für mehr Fahrerfreude bei geringerem Verbrauch und größerer Reichweite sind z.B. Leichtbau, Aerodynamik, Bordnetzoptimierung und maßgeblich die Antriebseffizienz. Die Gestaltung des Hochvoltspeichers (HVS) im Cell-to-Pack Format sowie eine gesteigerte Energiedichte der Zellen liefern Beiträge zur Gesamtfahrzeug- und darüber hinaus auch zur Ressourcen-Effizienz. Ein zentraler Einflussfaktor sind allerdings auch Sie selbst als Fahrer. Durch einen effizienten Fahrstil können Sie je nach Strecke und Verkehrssituation Energie einsparen.



### **Kreislaufwirtschaft. Weil Verwerten besser ist – Ressourcenschonung durch recycelte Materialien.**

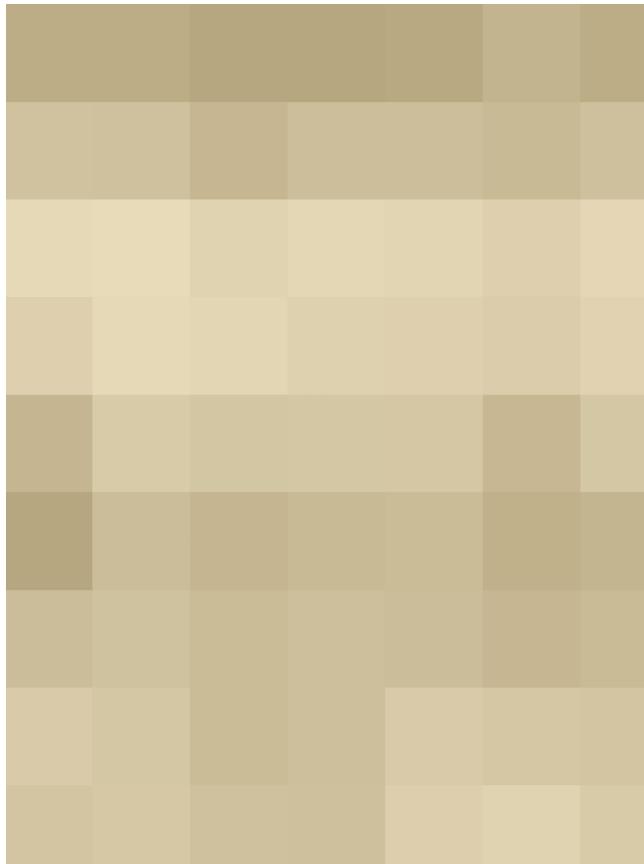
RE:THINK, RE:DUCE, RE:USE, RE:CYCLE. Diese Grundsätze der Kreislaufwirtschaft verfolgen wir, um natürliche Ressourcen zu schonen und Materialien langfristig und hochwertig im Kreislauf zu halten. So verwenden wir neben Primär- auch Sekundärmaterialien in neuen Bauteilen. Daneben steigern wir bereits über den Designprozess und in der Produktentwicklung die Recyclingfähigkeit der Bauteile.



### **Lieferkette. Weil es uns wichtig ist – Umwelt- und Sozialanforderungen in der Lieferkette.**

Für die BMW Group spielt soziale Verantwortung im Unternehmen und in der Lieferkette eine wichtige Rolle. Die Achtung der Menschenrechte und geltenden Umweltstandards entlang der globalen Lieferkette unserer Fahrzeuge ist seit Jahren unser Anspruch. Dafür setzen wir auf Zusammenarbeit, einen Maßnahmenkatalog und das Ineinandergreifen von Schulungen, vertraglichen Vereinbarungen, Zertifizierungen und Prüfung durch Fragebögen oder Audits. Konkreten Handlungsbedarf erkennen wir anhand einer regelmäßigen Risikoanalyse, anhand derer wir Rohstoffe identifizieren, deren Beschaffung und Verarbeitung mit erhöhten Risiken für Mensch und Umwelt einhergehen.

# INHALTSVERZEICHNIS.



<b>Seite</b>	<b>Inhalt</b>
04	1. Produktinformation zum Fahrzeug der Treibhausgasbilanz
05	2. Treibhausgasbilanz
08	2.1. Verwendete Werkstoffe und Sekundärmaterial
09	2.2. Treibhauspotential über den Lebenszyklus
10	2.3. Treibhauspotential im Vergleich
11	2.4. Maßnahmen zur Reduktion des Treibhauspotentials
12	3. Fokus Hochvoltspeicher
13	4. Produktion und Wasserbedarf
14	5. Recyclingmöglichkeiten am Ende des Lebenszyklus
15	6. Verantwortung in der Lieferkette
16	7. Auswertung und Schlussfolgerung

# 1. PRODUKTINFORMATION ZUM FAHRZEUG DER TREIBHAUSGASBILANZ.

<b>Technische Details zum Fahrzeug der Treibhausgasbilanz</b>	<b>BMW iX3 50 xDrive</b>
Antriebstyp	
Getriebe	
Antriebsart	
Leistung in kW (PS)	
Höchstgeschwindigkeit in km/h	
Energieinhalt Batterie (Netto) in kWh	
Fahrzeuggewicht in kg	
Energieverbrauch, WLTP kombiniert in kWh/100km	
CO <sub>2</sub> -Emissionen, WLTP kombiniert in g/km	
CO <sub>2</sub> -Klasse <sup>1</sup>	

<sup>1</sup> Gemäß PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (PKW-EnVKV) nach deutscher Rechtslage.

## 2. TREIBHAUSGASBILANZ.

Langfristig denken und kundenorientiert handeln. Das sind grundsätzliche Ziele der BMW Group, die in unserer Unternehmensstrategie fest verankert sind. Das setzt zeitgleiches und gleichberechtigtes Umsetzen ökologischer, ökonomischer und sozialer Vorgaben voraus. Die Bewertung ökologischer Auswirkungen eines BMW ist Teil unserer Produktverantwortung. Mit Hilfe einer Treibhausgasbilanzierung betrachten wir den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und seiner Komponenten.

Umweltrelevante Auswirkungen werden schon in der Entwicklungsphase eines Fahrzeugs transparent und Verbesserungspotentiale identifiziert. Umweltaspekte fließen frühzeitig in Entscheidungen der Produktentwicklung ein.

Die Treibhausgasbilanz des BMW iX3 50 xDrive wurde zum Produktionsstart im Juli 2025 erstellt, mit Hilfe der Software LCA for Experts 10 (Stand Datensätze: 2025) der Firma Sphera modelliert und durch spezifische Lieferantenangaben zu Sekundärrohstoffanteilen und Nutzung von erneuerbaren Energien ergänzt. Sofern nicht anders spezifiziert, sind alle zugrunde gelegten Emissionsfaktoren

aus der Software entnommen. Betrachtet wird eine Laufleistung von 200.000 km im weltweit harmonisierten Fahrzyklus (WLTP).

Die vergleichbare Darstellung von Ergebnissen und Prozess-Anwendungen ist bei komplexen Produkten wie Fahrzeugen besonders herausfordernd. Externe Sachverständige prüfen die Übereinstimmung mit der Norm ISO 14067. Diese Prüfung führt die unabhängige TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH durch.

Für die Treibhausgasbilanz des BMW iX3 50 xDrive werden die Charakterisierungsfaktoren für das Global Warming Potential (GWP) der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPPC AR6 2025.1) verwendet. Das Ziel ist es aufzuzeigen, welche Treibhausgas-Emissionen das Produktsystem im gesamten Lebenszyklus emittiert.



# GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG ZUR TREIBHAUSGASBILANZ.



## Gültigkeitserklärung

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH bestätigt, dass eine kritische Prüfung der vorliegenden Studie der **BMW AG**, Petuelring 130, 80788 München zum Carbon Footprint für den PKW

### BMW iX3 50 xDrive – Modelljahr 2025

durchgeführt wurde.

Der Nachweis wurde erbracht, dass die Anforderungen der internationalen Normen

- DIN EN ISO 14067:2019: Treibhausgase – Carbon Footprint von Produkten – Anforderungen an und Leitlinien für Quantifizierung (ISO 14067:2018), basierend auf:
  - DIN EN ISO 14040:2021: Umweltmanagement – Ökobilanz – Grundsätze und Rahmenbedingungen
  - DIN EN ISO 14044:2021: Umweltmanagement – Ökobilanz – Anforderungen und Anleitungen
- ISO/TS 14071:2014: Umweltmanagement – Ökobilanz – Prozesse der Kritischen Prüfung und Kompetenzen der Prüfer. Zusätzliche Anforderungen und Anleitungen zu ISO 14044

erfüllt sind.

#### Prüfergebnisse:

- Die Studie zum Carbon Footprint wurde in Übereinstimmung mit der Norm DIN EN ISO 14067:2019 erstellt. Die verwendeten Methoden und die Modellierung des Produktsystems entsprechen dem Stand der Technik. Sie sind geeignet, die in der Studie formulierten Ziele zu erfüllen. Der Bericht ist umfassend und beschreibt den Untersuchungsrahmen der Studie in transparenter Weise.
- Die in der Studie getroffenen Annahmen, insbesondere für den Energieverbrauch in der Nutzungsphase, wurden diskutiert und sind plausibel.
- Die untersuchten Stichproben der im Bericht enthaltenen Daten und Umweltinformationen sind mit den Nachweisen übereinstimmend.

#### Ablauf der Prüfung und Prüfliefe:

Im Zuge der Prüfung erfolgte eine stichprobennahme Verifizierung der Eingangsdaten und Umweltinformationen sowie eine Überprüfung des Erstellungsprozesses. Dabei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Angewendete Methoden und Modellierung.
- Technische Unterlagen (u.a. Typprüfungsunterlagen, Stücklisten, Lieferantenangaben inklusive Angaben zu Sekundärmaterialanteilen, Messergebnisse, etc.) und
- Ausgewählte Eingangsdaten der Bilanzierung (u.a. Gewichte, Materialien, Sekundärmaterialanteile, Stromverbräuche, Emissionen, etc.).

Köln, den 07. Juli 2025

Norbert Heidelmann  
Geschäftsfeldleiter Klimaschutz

Tim Lazik  
Sustainability Expert

**Verantwortlichkeiten:** Für den Inhalt der Studie zum Carbon Footprint ist vollständig die BMW AG verantwortlich. Aufgabe der TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH war es, die Richtigkeit und Glaubwürdigkeit der darin enthaltenen Informationen zu prüfen und die Erfüllung der normativen Voraussetzungen zu bestätigen.

## 2. TREIBHAUSGASBILANZ.

Die Systemgrenze der Treibhausgasbilanz ist in Abbildung 1 dargestellt und reicht von der Rohstoffentnahme über die Herstellung der Materialien und Bauteile, der Logistik sowie der Nutzungsphase bis zur Verwertung am Ende des Fahrzeuglebens.

Wiederverwendbare Produktionsrückstände aus Fertigungsprozessen werden mit betrachtet. Dazu gehören zum Beispiel die Stanzverschnitte aus der Fertigung von Stahl- oder Aluminiumbauteilen.

Aufwände für die Herstellung von Werkzeugen und den Aufbau von Produktionsstätten sind nicht Gegenstand dieser Treibhausgasbilanz.

Für die Nutzungsphase wird für die Strombereitstellung auf öffentlich verfügbare Datensätze für europäische Strommixe zum Produktionsstart zurückgegriffen. Im Untersuchungsrahmen nicht berücksichtigt sind die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Die Verwertungsphase (End-of-life) wird im Rahmen der Treibhausgasbilanz anhand der Standardprozesse Trockenlegung und Demontage gemäß der Richtlinie zur Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge 2005/64/EG bzw. der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG, sowie der Abtrennung von Metallen im Schredderprozess und der energetischen Verwertung nichtmetallischer Anteile (Schredderleichtfraktion) abgebildet. Es werden keine ökologischen Gutschriften für wiederverwendbare oder recyclingfähige Bauteile oder Materialien sowie für die Energiegewinnung durch energetische Verwertung erteilt. Berücksichtigt werden nur die Aufwände und Emissionen der Verwertungsprozesse. Für die Verwertung des Hochvoltspeichers wurde die Demontage der Komponenten als Systemgrenze gesetzt und keine weitere Gutschrift erteilt.

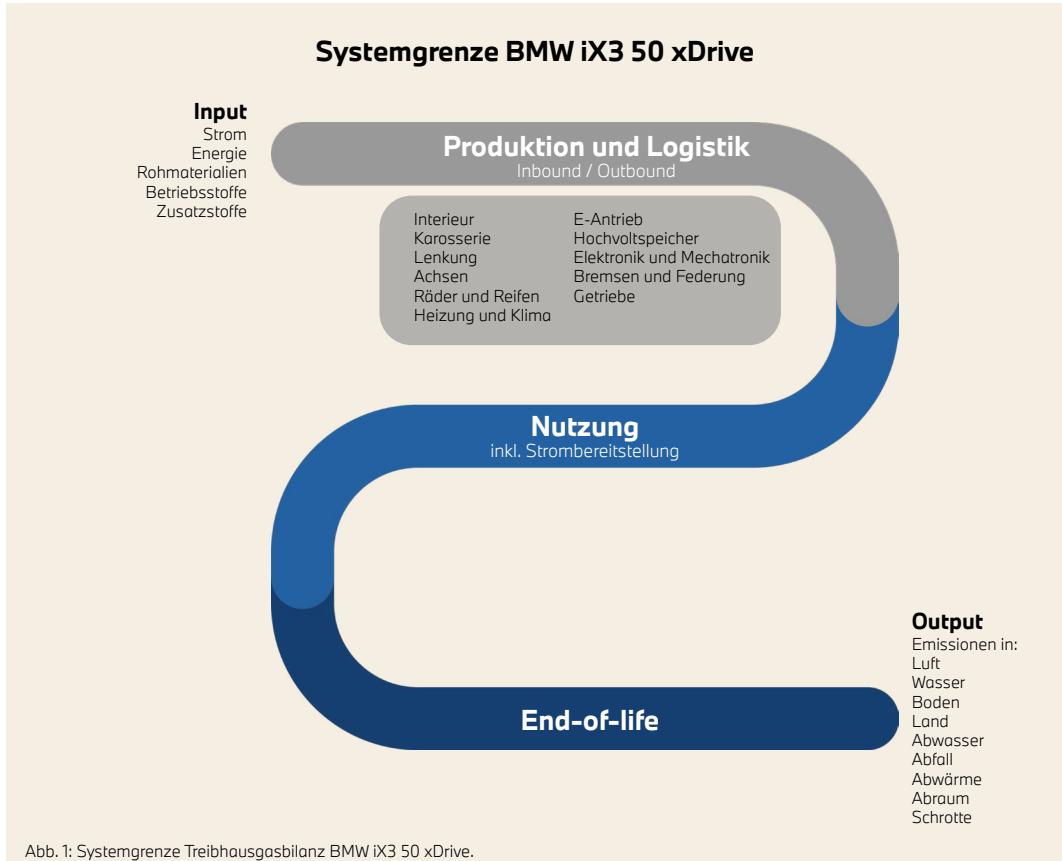


Abb. 1: Systemgrenze Treibhausgasbilanz BMW iX3 50 xDrive.

## 2.1. VERWENDETE WERKSTOFFE UND SEKUNDÄRMATERIAL.

Produktbezogene Daten wie Bauteil- und Werkstoffangaben, Stückzahlen, Herstellungs- und Logistikaufwendungen, sind von der BMW Group erhobene Primärdaten.

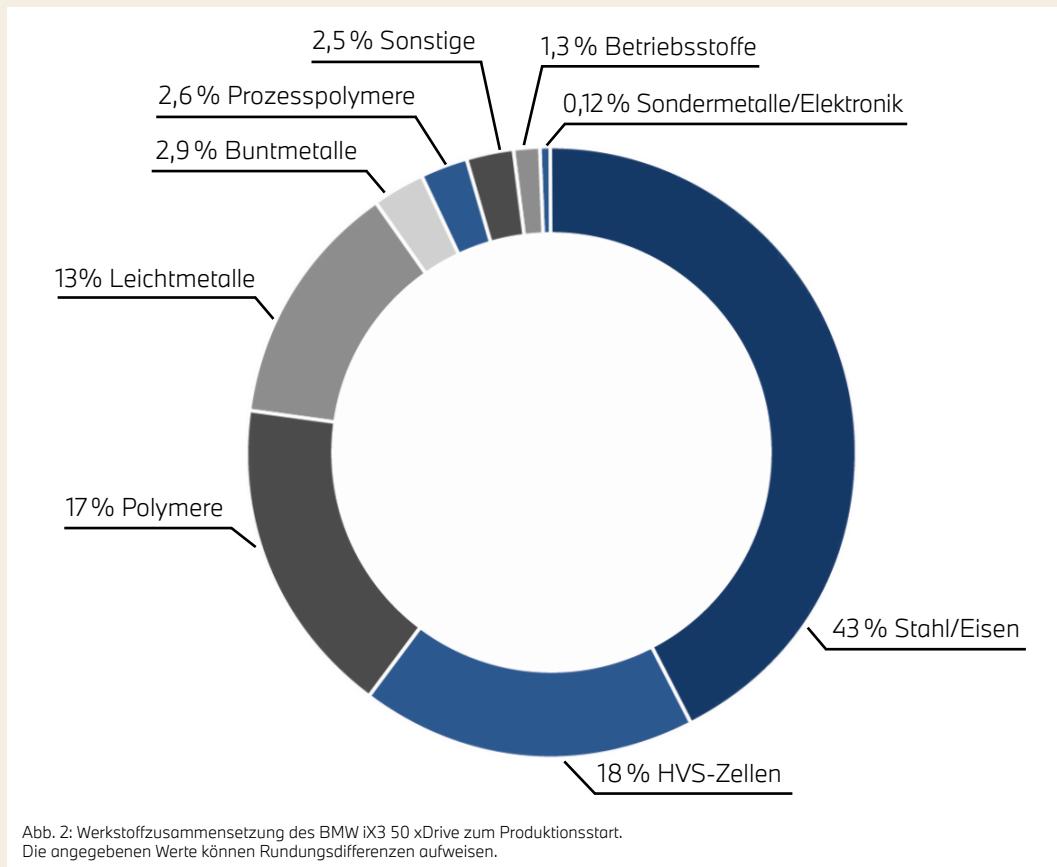
Für die Treibhausgasbilanz wird das Gewicht als „Masse in fahrbereitem Zustand ohne Fahrer und Gepäck zzgl. Kunstlederausstattung“ zugrunde gelegt. Dieses Gewicht ist über eine Ausleitung der Fahrzeugbauteile und deren Werkstoffzusammensetzung aus einer fahrzeugspezifischen Stückliste abgebildet.

In Abbildung 2 ist die Werkstoffzusammensetzung des BMW iX3 50 xDrive dargestellt.

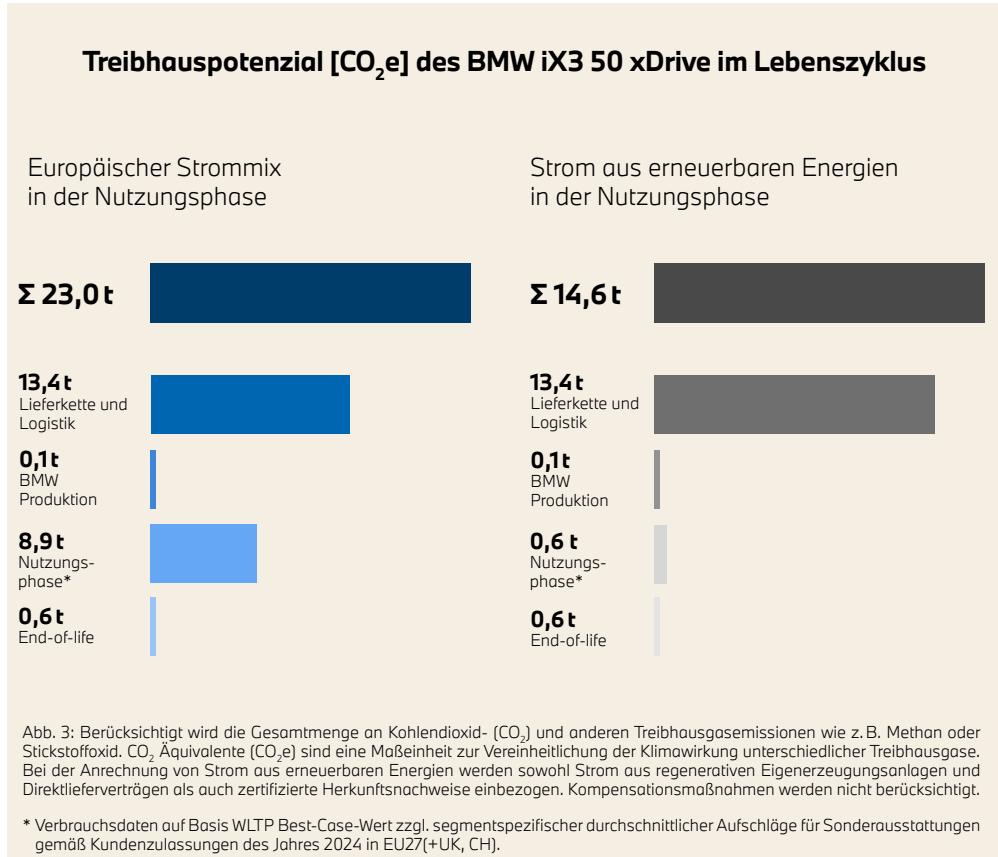
Die Art und Weise, wie wir mit Ressourcen umgehen, spielt für die BMW Group eine zentrale Rolle. Dabei möchten wir Rohstoffe nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft einsetzen und weiter nutzen. So bestehen die HVS-Zellen beispielsweise aus ca. 20 % Sekundärmaterial. Das Nickel, das Kobalt sowie das Lithium besteht jeweils zu ca. 50 % aus Sekundärmaterial. Das Aluminium in den Rädern besteht zu ca. 70 % aus Sekundärmaterial. Das Material für die Motorraumabdeckung sowie für das Staufach unter der Frontklappe und dessen Abdeckung besteht zu ca. 30 % aus recyceltem maritimem Kunststoff (Post-Consumer Material).

Bezogen auf das Gesamtfahrzeug hat der BMW iX3 50 xDrive eine berechnete Sekundärrohstoffquote von ca. 33 %.

Diese Werte wurden für das ausgewählte Fahrzeug zum Zeitpunkt des Produktionsstarts im Jahr 2025 sowohl auf Basis spezifischer Lieferantennachweise als auch auf Basis von Industriedurchschnittswerten berechnet und schließen wiederverwendete Produktionsrückstände ein.



## 2.2. TREIBHAUSPOTENTIAL ÜBER DEN LEBENSZYKLUS.



Diese Treibhausgasbilanz betrachtet das Treibhauspotential (GWP) des BMW iX3 50 xDrive über den gesamten Lebenszyklus. Um den Klima-Einfluss zu bewerten werden Treibhausgasemissionen einbezogen, die mit der Rohstoff-Lieferkette, Transportlogistik und der Produktion an BMW Standorten, der Nutzung sowie der Verwertung bzw. Entsorgung des Produktes verbunden sind. Auf der GWP-Bewertung liegt momentan der Hauptfokus im Automobilsektor.

Abbildung 3 zeigt das Treibhauspotential des BMW iX3 50 xDrive über seinen Lebenszyklus und welchen Einfluss die Verwendung von 100 % Strom aus erneuerbarer Energien in der Nutzungsphase hat.

Der für diese Treibhausgasbilanz geprüfte BMW iX3 50 xDrive wird mit 13,5t CO<sub>2</sub>e an Kundinnen und Kunden übergeben. Davon entfallen ca. 0,5t auf Inbound- und Outbound-Logistik. Die Inbound-Logistik umfasst alle Transporte von Gütern und Waren von Lieferanten an die Produktionsstätten und den internen Werksverkehr. Die Outbound-Transportlogistik aus dem Werk in die weltweiten Märkte wird anhand prognostizierter Volumenplanungen ermittelt.

Der Berechnung der Nutzungsphase liegt beim BMW iX3 50 xDrive der WLTP-Verbrauch und eine Laufleistung von 200.000 km zugrunde.

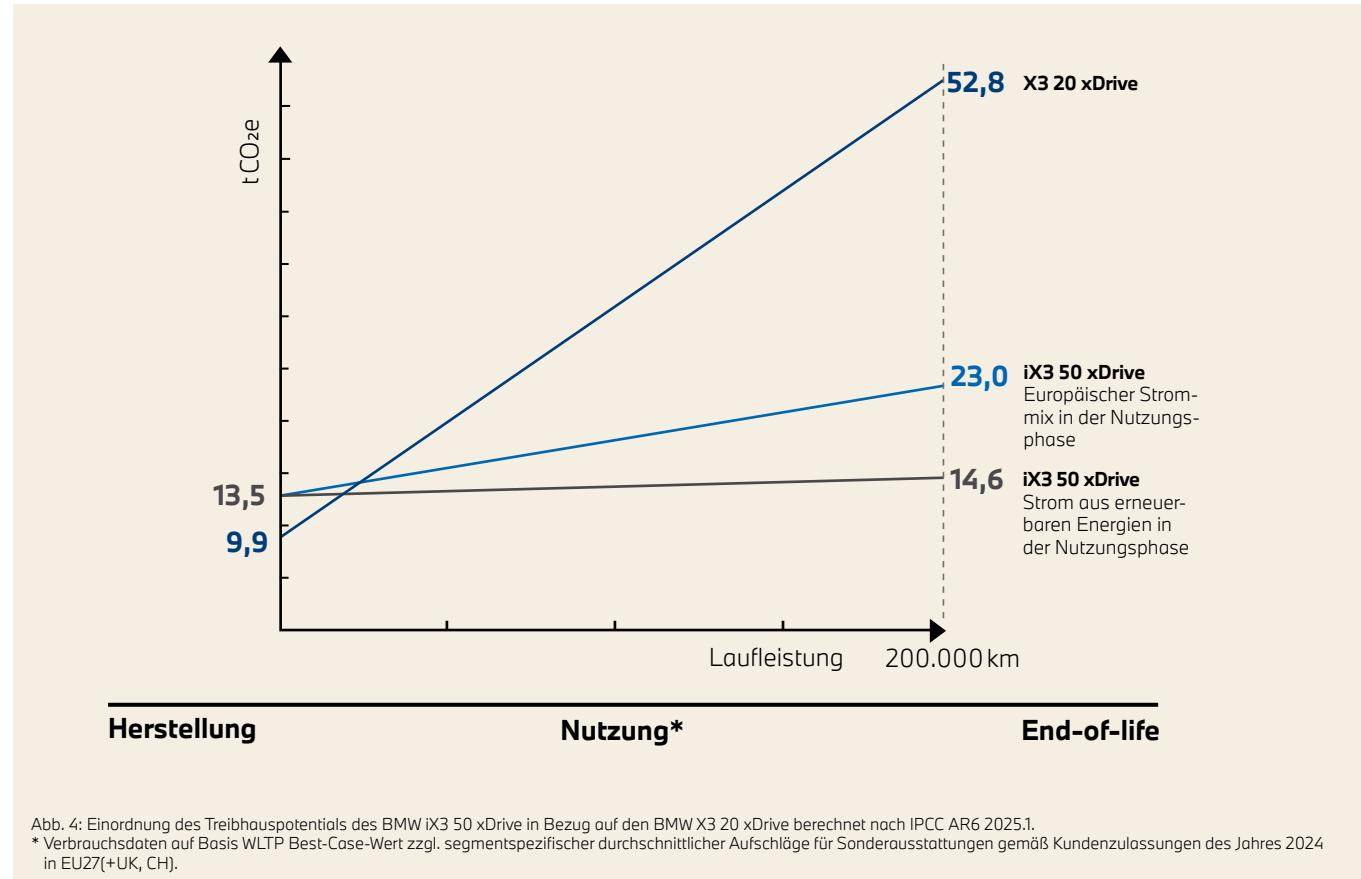
Wie der genutzte Strom erzeugt wird, beeinflusst die Klimawirkung des Fahrzeugs erheblich. Bei zugrunde gelegtem europäischen Strommix beträgt dieser 8,9t CO<sub>2</sub>e. Bei Laden des Fahrzeugs mit Strom aus erneuerbaren Energien trägt die Stromerzeugung nur mit 0,6t zu den gesamten Lebenszyklusemissionen bei. Aufgrund der Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen zur Herstellung der energieerzeugenden Anlagen ist dieser Wert ungleich Null.

## 2.3. TREIBHAUSPOTENTIAL IM VERGLEICH.

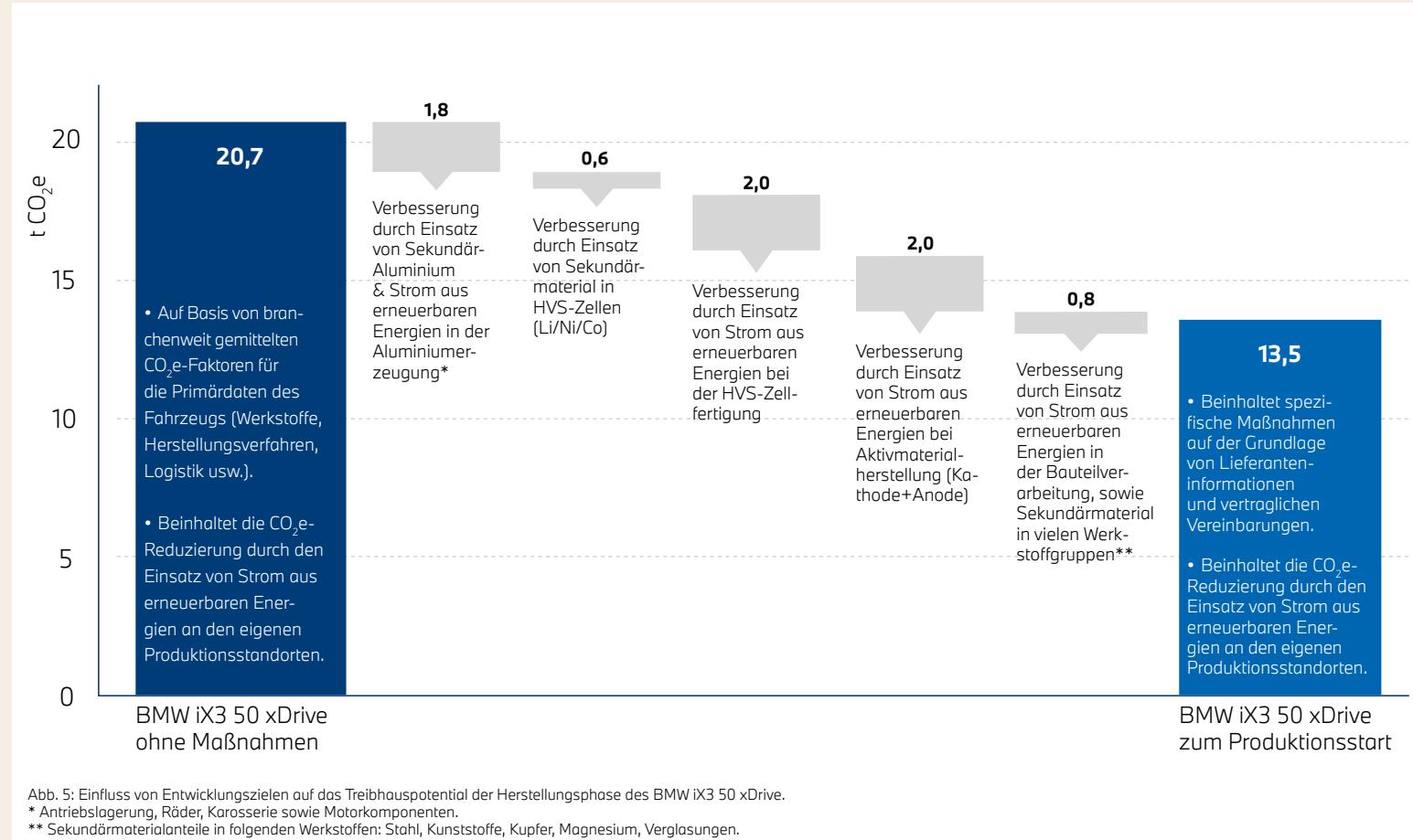
Die Herstellung des BMW iX3 50 xDrive verursacht 13,5 t CO<sub>2</sub>e. Das ist mehr, als der BMW X3 20 xDrive mit Verbrennungsmotor bei der Herstellung verursacht. Hauptgrund sind die energieintensiven Produktionsprozesse des Hochvoltspeichers.

Doch neben der Herstellung ist der Verbrauch in der Nutzungsphase beider Fahrzeuge für ihre Umweltauswirkungen wesentlich. Bei 200.000 km Laufleistung, mit europäischem Strommix in der Nutzungsphase geladen, liegen die Gesamtemissionen des BMW iX3 50 xDrive mit 23,0 t CO<sub>2</sub>e deutlich unter den 52,8 t CO<sub>2</sub>e, die der BMW X3 20 xDrive emittiert.

Durch das Laden mit Strom aus erneuerbaren Energien kann das CO<sub>2</sub>e in der Nutzungsphase eines Elektrofahrzeugs von 8,9 t auf 0,6 t reduziert werden.



## 2.4. MASSNAHMEN ZUR REDUKTION DES TREIBHAUSPOTENTIALS.



Zur Erreichung der internen Nachhaltigkeitsziele wurden in der Herstellungsphase des BMW iX3 50 xDrive verschiedene Maßnahmen umgesetzt.

In Abbildung 5 sind die Maßnahmen dargestellt, die zur Verbesserung des Treibhauspotentials in der Herstellungsphase um rund 35 % im Vergleich zu den Industriedurchschnitten gemäß LCA for Experts 10 Software und Datenbank beitragen. Der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien in der inhouse Fertigung wurde nicht gesondert ausgewiesen und ist rechnerisch bereits in den 20,7 t CO<sub>2</sub>e enthalten.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen ergibt sich bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Kunden ein CO<sub>2</sub>-Wert von 13,5t.

Die angegebenen Werte können Rundungsdifferenzen aufweisen.

### 3. FOKUS HOCHVOLTSPEICHER.

Der Hochvoltspeicher ist die schwerste und zugleich wertvollste Komponente in einem elektrifizierten BMW. Mit der sechsten Generation der BMW eDrive Technologie werden seit 2025 zylindrische Batteriezellen mit nochmals verbesserten funktionalen Eigenschaften im Vergleich zu den prismatischen Zellen der fünften Generation in den Hochvoltspeicher eingesetzt. Durch die hohe Energiedichte der Gen6 Batteriezellen werden für die Herstellung weniger Rohstoffe benötigt als für eine vergleichbare Batteriezelle.

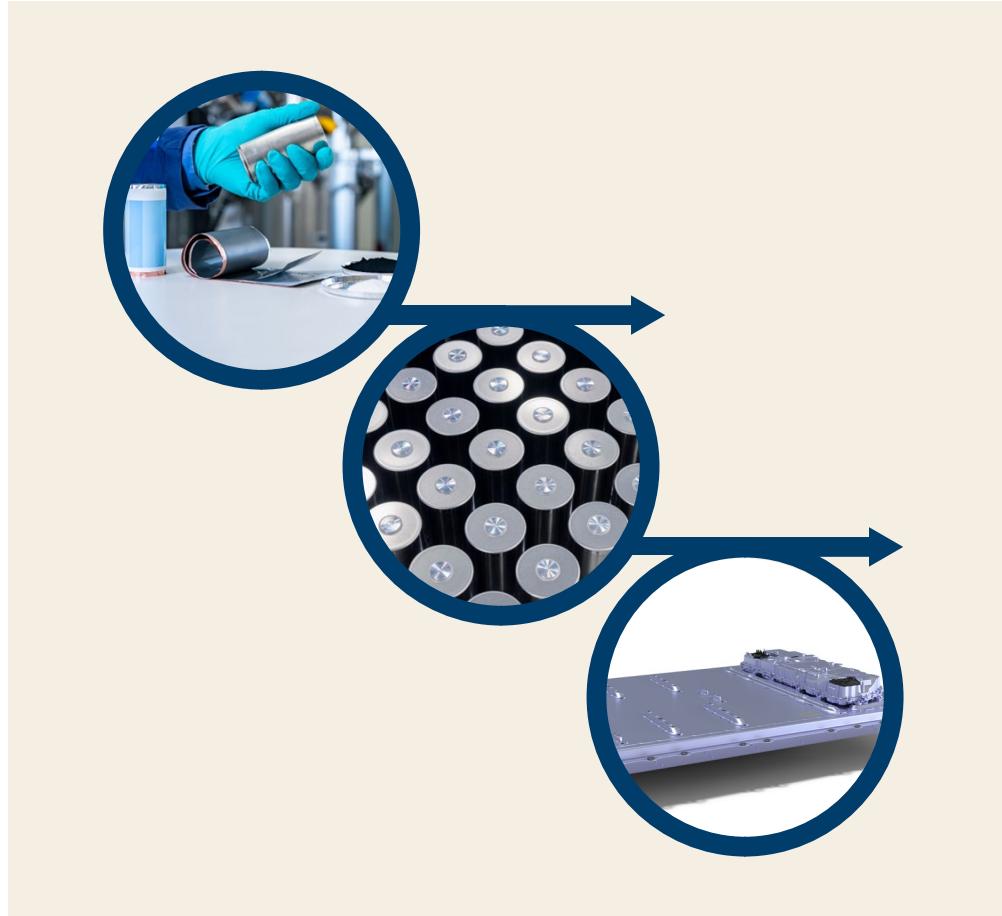
BMW setzt mit seinen Lieferanten zahlreiche Maßnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>e-Fußabdrucks um. So werden in der Zellproduktion und in der Produktion der Aktivmaterialien für Anode und Kathode Strom aus erneuerbaren Energien verwendet und hohe Sekundärmaterialanteile in den Aktivmaterialien der Kathode umgesetzt.

Die runden Batteriezellen für den BMW iX3 50 xDrive in Europa werden an neuen Produktionsstandorten in Irlbach-Strasskirchen (Südbayern) und Debrecen (Ungarn) nach dem „local for local“ Prinzip eingebaut. Kurze Distanzen reduzieren zudem den CO<sub>2</sub>e-Fußabdruck in der Produktion.

Die Hochvoltspeicher in BMW Elektrofahrzeugen sind für eine lange Lebensdauer und jegliche Alltagssituationen ausgelegt. Reichweite und Ladeperformance nehmen jedoch mit der Zeit gemäß einem normalen Alterungsprozess leicht ab. Der State of Health (SoH) bringt dies zum Ausdruck. Er kennzeichnet den maximalen Energieinhalt eines gebrauchten Hochvoltspeichers im Vergleich zu einem neuen. Mit geringerem SoH nimmt die Reichweite ab. Durch schonende Behandlung und Fahrweise kann die Ausdauer bestmöglich erhalten werden.

Unter „Design for Circularity“ versteht man bei der BMW Group, dass bereits bei der Entwicklung und Produktion jedes Neufahrzeugs der Grundstein für seine kreislaufgerechte Produktgestaltung gelegt wird. Dies umfasst auch die ausgedienten Hochvoltspeichern in Elektrofahrzeugen. Neben einer Zweitverwendung als stationärer Stromspeicher zur Stabilisierung des öffentlichen Stromnetzes treibt die BMW Group mit verschiedenen Partnern auch das Recycling und die Etablierung geschlossener Wertstoffkreisläufe für Batteriezellen voran.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil der Treibhausgasbilanz.



## 4. PRODUKTION UND WASSERBEDARF.

Für den BMW iX3 50 xDrive sind die relevanten Produktionsstandorte Debrecen in Ungarn sowie Landshut. Die Montage des Gesamtfahrzeugs sowie die Montage der elektrischen Antriebskomponenten erfolgt am Standort Debrecen. Dort wird auch das Hochvoltspeicher-Gehäuse produziert und es erfolgt die Montage des Hochvoltspeichers und der HEAT (Einheit aus Leistungselektronik, E-Getriebe und E-Motor) in das Fahrzeug. Einzelne Anbauteile der Karosserie werden aus dem Werk Landshut angeliefert.

Beide Standorte beziehen ihren kompletten Fremdstrombedarf aus erneuerbaren Energiequellen unter anderem unter Nutzung von Herkunfts nachweisen. Die BMW Group kauft ausschließlich Zertifikate regenerativer Energien ein, deren Erzeugung nicht gefördert wird. Damit ist die doppelte Anrechnung („double-counting“) ausgeschlossen. Zusätzlich wird auch auf dem Werksgelände Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen.

Viele Produktionsprozesse wie das Lackieren der Fahrzeuge benötigen viel Wasser. Der durchschnittliche Trinkwasserverbrauch im Jahr 2024 über alle weltweiten Produktionsstätten hinweg lag bei  $1,67\text{ m}^3*$  pro Neufahrzeug.



\* Quelle: <https://www.bmwgroup.com/de/bericht/2024/index.html>  
Die Angaben zum Wasserbedarf sind nicht Teil der Treibhausgasbilanz.

## 5. RECYCLINGMÖGLICHKEITEN AM ENDE DES LEBENSZYKLUS.



\* Die %-Angaben beziehen sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen. In der Praxis sind auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufgrund von Fahrzeugvarianten und/oder gewählten Recycling-/Verwertungsverfahren möglich.

BMW betrachtet die Auswirkungen auf die Umwelt über die gesamte Lebensdauer eines Neufahrzeugs. Von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung. Schon in der Entwicklung und Produktion ist die effiziente Verwertung eingeplant. Ein Beispiel ist die vollständige und einfache Entnahme der Betriebsstoffe (z.B. Kältemittel).

Selbstverständlich erfüllen BMW Automobile weltweit die gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. In Bezug auf das Gesamtfahrzeug wird eine Wiederverwendung und Recyclingfähigkeit in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG) von min. 85%\* sowie eine Wiederverwendung und Verwertbarkeit von mind. 95%\* erreicht.

Die Verwertung von Altfahrzeugen findet in anerkannten Demontagebetrieben statt. Mit mehr als 2.800 Rücknahmestellen in 30 Ländern bieten die BMW Group und ihre nationalen Vertriebsgesellschaften eine Verwertung an. Zu den vier Stufen der Verwertung gehören die kontrollierte Rückgabe, die Vorbehandlung, die Demontage und die Verwertung des Restfahrzeugs.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil der Treibhausgasbilanz.

## 6. VERANTWORTUNG IN DER LIEFERKETTE.



Für die BMW Group stellt die Einhaltung vom Umwelt- und Sozialstandards im Einkauf und Lieferantennetzwerk einen maßgeblichen Grundsatz dar. Dies umfasst insbesondere die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von unternehmensexistischen Grundsätzen, wobei ein Schwerpunkt auf dem verantwortungsvollen Rohstoffmanagement liegt.

Wir beziehen weltweit Komponenten, Material und weitere Leistungen von zahlreichen Fertigungs- und Auslieferungsstandorten. Die damit verbundenen sozialen und ökologischen Sorgfaltspflichten werden den Lieferanten durch den BMW Group Supplier Code of Conduct als Mindestanforderungen vorgegeben.

Einen umfassenden Überblick über unsere weiteren Aktivitäten zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Einkauf und Lieferantennetzwerk erhalten Sie auf unserer Website unter <https://www.bmwgroup.com/de/nachhaltigkeit/lieferkette.html>.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil der Treibhausgasbilanz.

## 7. AUSWERTUNG UND SCHLUSSFOLGERUNG.

Der vollelektrische BMW iX3 50 xDrive ist das erste Modell einer neuen Fahrzeuggeneration und steht für Entwicklungs-vorsprung in Technologie und Design.

Die Treibhausgasbilanz des BMW iX3 50 xDrive prüfte die unabhängige TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH. Sie zeigt, dass die BMW Group Maßnahmen ergreift, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren.

