

Presse-Information
05. November 2025

- Es gilt das gesprochene Wort -

Rede**Walter Mertl****Mitglied des Vorstands der BMW AG, Finanzen****Telefonkonferenz Quartalsmitteilung zum 30. September 2025****München, 5. November 2025, 08:30 Uhr**

Meine Damen und Herren,
guten Morgen.

Im dritten Quartal 2025 setzte die BMW Group ihren strategischen Kurs fort und behauptete ihre globale Marktposition.

Bevor wir jedoch in die Details des Quartals einsteigen, möchte ich direkt auf unsere Kommunikation vom 7. Oktober eingehen.

Sie alle kennen die BMW Group als ein ambitioniertes Unternehmen. Wir haben uns immer darauf konzentriert, Geschäftschancen zu erkennen und Marktpotenziale zu realisieren. Und unser Erfolg zeigt, dass dies der richtige Ansatz ist.

Trotz aller bekannten Herausforderungen waren wir im Jahr 2025 vom fundamentalen Potenzial des chinesischen Marktes überzeugt.

Unser Planungsszenario wurde in den ersten sechs Monaten voll bestätigt. Die Performance lag auf dem Niveau des zweiten Halbjahrs 2024.

Für die zweite Jahreshälfte 2025 gingen wir von Wachstum aus.

Zu Beginn des vierten Quartals stellten wir jedoch fest, dass sich dies bislang nicht eingestellt hat.

Daher erscheint nun für den Rest des Jahres 2025 eher eine Stabilisierung des Absatzvolumens als ein Volumenwachstum wahrscheinlich.

Dementsprechend haben wir unsere Planungen angepasst und erwarten nun einen konstanten monatlichen Absatz in China, auf dem Niveau der ersten Jahreshälfte.

Darüber hinaus haben wir Maßnahmen eingeführt, um die Profitabilität und Liquidität unserer Händler in China zu unterstützen.

Company
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postal address
BMW AG
80788 Munich

Telephone
+49 89-382-24118

Internet
www.bmwgroup.com

Diese Maßnahmen werden sich auch auf unsere Profitabilität im vierten Quartal auswirken.

Die Konsolidierung unseres Händlernetzes in China verläuft planmäßig.

Meine Damen und Herren,

bezüglich der Belastungen durch Zölle auf unser Ergebnis 2025 war die BMW Group seit Beginn des Jahres stets vollkommen transparent.

Unsere ursprüngliche Prognose im März sowie unsere aktualisierten Einschätzungen im Rahmen der Berichte für das erste und zweite Quartal basierten auf bestimmten Annahmen.

Wie in unserer Ad-hoc-Mitteilung erwähnt, haben sich diese Annahmen bisher nicht vollständig wie erwartet realisiert.

Wir rechnen nun mit einer Zollbelastung von 1,5 Prozentpunkten auf die EBIT-Marge im Segment Automobile für das Gesamtjahr.

Weitere Einzelheiten zu unserem Ausblick für das Gesamtjahr werde ich gegen Ende meiner Rede darstellen.

Doch nun möchte ich Sie durch unsere Zahlen für das dritte Quartal führen.

Das Konzernergebnis vor Steuern lag im dritten Quartal bei über 2,3 Milliarden Euro und übertraf per September den Wert von 8 Milliarden Euro.

Im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Jahres 2024 stellt dies lediglich einen leichten Rückgang von 9,1 Prozent dar – eine bemerkenswerte Leistung angesichts der aktuellen Entwicklungen in der Automobilindustrie.

Für das Gesamtjahr erwarten wir ebenfalls einen Rückgang im lediglich einstelligen Prozentbereich.

Dies entspricht einem Konzernergebnis vor Steuern von etwa 10 Milliarden Euro – trotz der erheblichen Belastung durch höhere Zölle. Ohne Berücksichtigung der Zölle übersteigt das Vorsteuerergebnis sogar den Wert von 2024.

Im BMW Group Ökosystem trägt jedes Segment zum Gesamterfolg bei.

Die berichtete EBT-Marge im Konzern lag im dritten Quartal bei 7,2 Prozent und per September bei 8,1 Prozent.

Die berichtete EBIT-Marge im Segment Automobile bewegte sich sowohl im dritten Quartal mit 5,2 Prozent als auch per September mit 5,9 Prozent innerhalb unseres Zielkorridors für das Gesamtjahr.

Meine Damen und Herren,

wie Sie wissen, ist die BMW Group in ihrer Berichterstattung stets vollständig transparent. Wir legen konsequent Wert darauf, unsere im Berichtswesen veröffentlichten Zahlen zu kommunizieren.

Für eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb unserer Branche möchte ich Ihnen dennoch einige zusätzliche Details zu unserer operativen Leistung im Automobilsegment geben.

Erstens: Das Auto EBIT beinhaltet die Abschreibungen auf BBA-Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation.

Ohne diese Abschreibungen, die rund 1,1 Prozentpunkte ausmachen, liegt Marge im Quartal bei 6,3 Prozent und die Marge nach neun Monaten bei 7,0 Prozent.

Zweitens: Das Auto EBIT beinhaltet auch die Belastung durch zusätzliche Zölle. Sie beträgt im dritten Quartal rund 1,75 Prozentpunkte und per September 1,5 Prozentpunkte.

Dieser Effekt sollte für einen fairen Vergleich unserer EBIT-Marge ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen im dritten Quartal im Jahresvergleich solide um 8,7 Prozent.

Nach neun Monaten erreichte der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge am Gesamtabsatz 18 Prozent.

Mit einem Anteil von 26,2 Prozent war mehr als jedes vierte weltweit verkaufte Fahrzeug elektrifiziert, also entweder ein BEV oder ein Plug-in-Hybrid.

Schauen wir nun auf die wesentlichen Kennzahlen im Segment Automobile.

Die Auslieferungen von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden erreichten im dritten Quartal 588.140 Einheiten.

In Europa stiegen die Verkäufe um 9,3 Prozent, in den USA um 24,9 Prozent.

In China entsprach der Absatz nicht unseren Erwartungen. Die Auslieferungen lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Nach neun Monaten betrug der Absatz annähernd 1,8 Millionen Einheiten, ein leichter Anstieg von 2,4 Prozent.

Hier beweist sich deutlich die Stärke unseres global ausgerichteten Geschäftsmodells. Die Verkaufszahlen in Europa und in den USA gleich die Herausforderungen in China mehr als aus.

Der Absatz unserer vollelektrischen Fahrzeuge überstieg im sechsten Quartal in Folge die Marke von 100.000 Einheiten.

Der Umsatz im Segment Automobile belief sich im dritten Quartal auf 28,5 Milliarden Euro, was einem leichten Anstieg von 2,4 Prozent im Vorjahresvergleich entspricht. Bereinigt um Währungseffekte betrug der Zuwachs 6,4 Prozent.

Das Segment-EBIT lag im dritten Quartal bei etwa 1,5 Milliarden Euro und von Januar bis September bei 5,1 Milliarden Euro.

Die berichtete EBIT-Marge – einschließlich der negativen Auswirkungen der BBA-Kaufpreisallokation (PPA) und der Zölle – betrug im dritten Quartal 5,2 Prozent und per September 5,9 Prozent.

Auf der folgenden Folie werde ich nun die Veränderung des operativen Ergebnisses gegenüber dem Vorjahresquartal näher erläutern.

Das EBIT im Segment Automobile ist im Vergleich zum dritten Quartal 2024 um rund 900 Millionen Euro gestiegen.

Wie erwartet, wirkte sich die Veränderung der Währungen negativ auf das EBIT aus. Im Q3 betrug die Belastung Millionen Euro.

Die Veränderung der Rohstoffpositionen blieb neutral.

Der Saldo aus Volumen, Modellmix und Pricing belastete das EBIT im dritten Quartal im Vorjahresvergleich um 300 Millionen Euro.

Volumen und Modellmix wirkten positiv, während das Pricing das Ergebnis belastete.

Das zeigt sich insbesondere in China, wo in allen Segmenten Preisdruck herrscht.

Darüber hinaus haben chinesische Banken seit Ende Juni die Händlerprovisionen deutlich reduziert.

Dies führte zwar wie erwartet zu einem gewissen Anstieg der Transaktionspreise. Dies konnte jedoch die negativen Auswirkungen der geringeren Provisionszahlungen für die Händler nicht ausgleichen.

Unternehmenskommunikation

Presse-Information

Datum

05. November 2025

Thema

Rede Oliver Zipse, Vorsitzender des Vorstands der BMW AG, Telefonkonferenz Quartalsmitteilung zum 30. September 2025

Seite

6

Folglich haben wir im dritten Quartal Maßnahmen zur Händlerunterstützung umgesetzt, um ihre Profitabilität und Liquidität zu stärken.

Meine Damen und Herren,

wie geplant, werden wir im Jahr 2025 und darüber hinaus unsere operativen Kosten weiter senken.

Dieser Trend spiegelt sich erneut in unseren Zahlen für das dritte Quartal wider.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten gingen im Vergleich zum Vorjahresquartal um etwa 300 Millionen Euro zurück.

Die F&E-Leistungen des Konzerns beliefen sich bis September auf 5,9 Milliarden Euro. Trotz umfangreicher Produktinitiativen und intensiver Vorbereitungen für die ersten Modelle der NEUEN KLASSE liegt dieser Wert deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die F&E-Quote nach HGB betrug nach neun Monaten 5,9 Prozent.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen im Vergleich zum Vorjahresquartal um rund 200 Millionen Euro zurück.

Mit diesen nominalen Kosteneinsparungen in Höhe von 500 Millionen Euro konnten wir den negativen Effekt aus Volumen, Modellmix und Pricing mehr als kompensieren.

Other Cost Changes wirkten mit rund 1,2 Milliarden Euro positiv im Vergleich zum dritten Quartal 2024.

Diese Entwicklung resultiert hauptsächlich aus drei Bereichen:

Einerseits waren die Kosten für Gewährleistungen im Vergleich zum Vorjahresquartal deutlich niedriger.

Im dritten Quartal 2024 haben wir die notwendigen Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen für das integrierte Bremssystem vollständig gebildet.

Andererseits hatten die Zölle im dritten Quartal einen negativen Effekt von etwa 1,75 Prozentpunkten auf die EBIT-Marge im Segment Automobile.

Der Großteil der Verbesserung bei den Other Cost Changes im dritten Quartal resultiert aus der positiven Entwicklung der Herstellkosten und der Materialkosten.

Insgesamt konnten wir die Kosten im dritten Quartal um über 1 Milliarde Euro und per September um rund 2 Milliarden Euro senken.

Zölle beeinflussten nicht nur das EBIT, sondern auch den Free Cashflow.

Zoll-Rückerstattungen wurden im EBIT erfasst. Der tatsächliche Zahlungseingang wird aber eher im Jahr 2026 als im Jahr 2025 erfolgen.

Dies wirkte sich negativ auf den Free Cashflow per September aus. Alleine dieser Zeitversatz wird den Free Cashflow für das Gesamtjahr mit einem hohen dreistelligen Millionenbetrag belasten.

Der Free Cashflow im Segment Automobile belief sich im dritten Quartal auf 343 Millionen Euro.

Das EBT belief sich auf 1,4 Milliarden Euro.

Die Veränderung des Working Capital trug mit rund 300 Millionen Euro positiv zum Free Cashflow bei.

Der Saldo aus Investitionen und Abschreibungen belastete das dritte Quartal mit 300 Millionen Euro.

Die Investitionsquote lag im dritten Quartal bei 5,2 Prozent und nach neun Monaten bei 4,4 Prozent.

Nach dem Höchststand im Jahr 2024 werden die Investitionen im Gesamtjahr 2025 sinken. Die Investitionsquote wird voraussichtlich unter 6 Prozent bleiben.

Die Veränderung der Rückstellungen wirkte sich im dritten Quartal mit rund 500 Millionen Euro negativ auf den Free Cashflow aus, hauptsächlich bedingt durch den Verbrauch von Gewährleistungsrückstellungen.

Die Veränderung der sonstigen Themen in Höhe von etwa 600 Millionen Euro beinhaltet gezahlte Einkommensteuern.

Nach neun Monaten liegt der Free Cashflow im Automobilsegment bei annähernd 2,7 Milliarden Euro.

Für das Gesamtjahr streben wir nun einen Free Cashflow von über 2,5 Milliarden Euro an, gegenüber der ursprünglichen Prognose von über 5 Milliarden Euro.

Dies wird durch zwei Faktoren verursacht:

Geringere Erträge für das Gesamtjahr als ursprünglich erwartet.
Und Zollrückerstattungen, die wir voraussichtlich erst 2026 statt 2025 erhalten werden

Wir bleiben unserer Shareholder-Return-Strategie durch Dividenden und Aktienrückkäufe verpflichtet.

Trotz des niedrigeren Ausblicks für den Free Cashflow werden wir unsere Ausschüttungsquote von 30 bis 40 Prozent beibehalten und unser Aktienrückkaufprogramm fortsetzen.

Infolgedessen wird die erwartete Rendite unserer Aktionäre für das Geschäftsjahr 2025 den Free Cashflow übersteigen.

Kommen wir damit zum Segment Finanzdienstleistungen.

Financial Services ist ein zentraler Bestandteil unserer Customer Journey und ein wichtiger Teil unserer integrierten Wertschöpfungskette. Als entscheidendes Element unseres finanziellen Betriebsmodells trägt das Segment kontinuierlich zum Konzernergebnis bei.

Das Neugeschäft ist im dritten Quartal deutlich gewachsen, hauptsächlich bedingt durch das veränderte Wettbewerbsumfeld in China.

Dies führte zu einem leichten Anstieg von 1,9 Prozent bei den neu abgeschlossenen Leasing- und Finanzierungsverträgen mit Endkunden nach neun Monaten im Vorjahresvergleich.

Das Neugeschäftsvolumen stieg um 4,2 Prozent auf 48,5 Milliarden Euro.

Die Penetrationsrate für Leasing und Kreditfinanzierung erhöhte sich um 4,1 Prozentpunkte auf 46,4 Prozent.

Das Segmentergebnis vor Steuern belief sich auf mehr als 1,8 Milliarden Euro, ein Rückgang von 14,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf geringere Erlöse aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern sowie auf eine Steuerzahlung im zweiten Quartal zurückzuführen, die sich aus einer geänderten Feststellung zu betrieblichen Steuern aus den Vorjahren ergibt

Die Erlöse aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern sind über das Portfolio weiterhin positiv.

Die Kreditverlustquote für das gesamte Kreditportfolio blieb mit 0,26 Prozent auf einem niedrigen Niveau.

Im Segment Motorräder stiegen die Auslieferungen im Vorjahresvergleich solide um 5,7 Prozent.

Das Segment-EBIT für das dritte Quartal belief sich auf 60 Millionen Euro, was einer EBIT-Marge von 7,9 Prozent entspricht.

Kommen wir nun zu unserem Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 zu.

Vor vier Wochen haben wir bestätigt, dass die Auto-EBIT-Marge im prognostizierten Korridor von 5 bis 7 Prozent bleiben wird – genauer gesagt im Bereich von 5 bis 6 Prozent.

Wir haben ebenfalls bestätigt, dass die Auslieferungen im Segment Automobile voraussichtlich leicht steigen werden.

Gleichzeitig hat die BMW Group ihre Prognose für die folgenden zwei wichtigen Leistungskennzahlen angepasst:

- Das Konzernergebnis vor Steuern wird nun gegenüber 2024 voraussichtlich leicht zurückgehen
- Die Eigenkapitalrendite (Return on Capital Employed, RoCE) im Automobilsegment wird nun in einem Korridor zwischen 8 und 10 Prozent erwartet

Im Segment Motorräder rechnen wir nun mit einem leichten Rückgang der Auslieferungen, während wir bestätigen, dass die EBIT-Marge im Korridor zwischen 5,5 und 7,5 Prozent liegen wird.

Im Segment Finanzdienstleistungen bestätigen wir eine Eigenkapitalrendite (Return on Equity, RoE) im Korridor von 13 bis 16 Prozent.

Meine Damen und Herren,

im Einklang mit unserer langfristigen Strategie haben wir frühzeitig und umfassend in die Zukunft unseres Unternehmens investiert.

Unsere Technologie-Cluster sind bereit und ebnen den Weg für den breiten Einsatz von Innovationen in unserem gesamten Produktportfolio.

Unsere Gen6-Batterietechnologie wird in Kürze auf den Markt kommen und die Profitabilität durch Kosteneinsparungen von 40 bis 50 Prozent für das battery pack unterstützen.

Nach den Höchstständen im Jahr 2024 reduzieren wir planmäßig sowohl die Investitionen als auch die Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

Wir setzen zudem unser konsequentes Kostenmanagement fort. Dies zeigt sich in unseren Zahlen für das dritte Quartal und per September und es wird auch zukünftig sichtbar bleiben.

Mit unseren hochattraktiven Produkten und der NEUEN KLASSE haben wir die richtigen Hebel, um unsere globale Marktposition kontinuierlich zu stärken – heute und in der Zukunft.

Wir sind überzeugt, dass unsere Profitabilität für 2025 im aktuellen Geschäftsumfeld herausragt, mit einem Gewinnrückgang vor Steuern, der nur im einstelligen Prozentbereich liegt.

Auf Grundlage unserer starken und soliden Bilanz liefern wir weiterhin konsistente Renditen für unsere Stakeholder.

Vielen Dank.