

BMW
GROUP



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS LTD



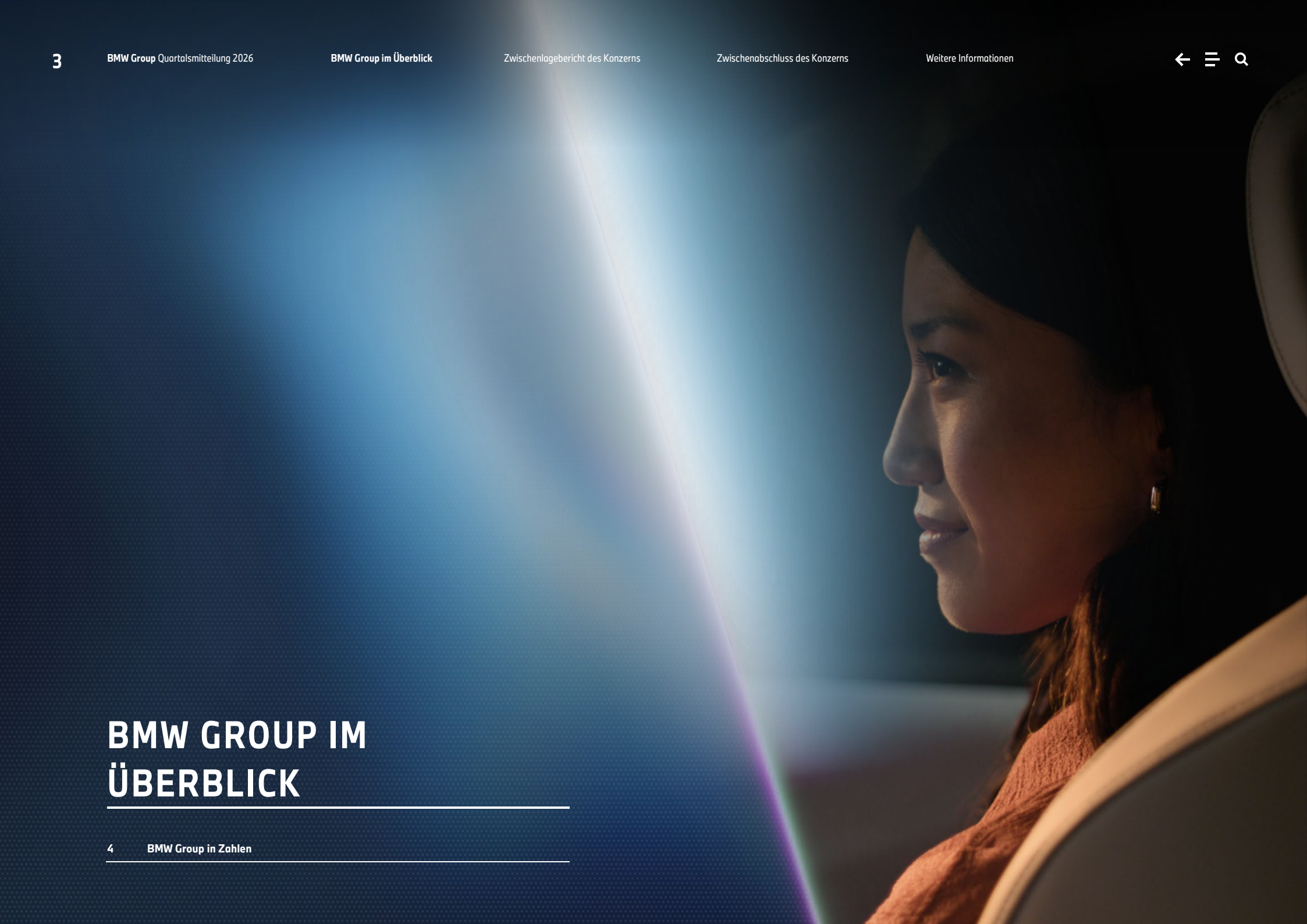
31. MÄRZ 2026

QUARTALSMITTEILUNG

INHALT

3	BMW Group im Überblick
7	Zwischenlagebericht des Konzerns
24	Zwischenabschluss des Konzerns
32	Weitere Informationen

BMW GROUP IM ÜBERBLICK



BMW GROUP IN ZAHLEN

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.348	3.113	- 24,6
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen	Einheiten	565.780	586.117	- 3,5
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	15,5	18,7	- 17,1
EBIT-Marge ¹	%	5,0	6,9	- 27,5
SEGMENT MOTORRÄDER				
Auslieferungen	Einheiten	42.735	44.609	- 4,2
EBIT-Marge ¹	%	11,4	9,4	21,3

WEITERE KENNZAHLEN

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
KONZERN				
EBT-Marge ²	%	7,6	9,2	- 17,4
Ergebnis je Stammaktie ³	€	2,68	3,38	- 20,7
Ergebnis je Vorzugsaktie ³	€	2,68	3,38	- 20,7
SEGMENT AUTOMOBILE				
Free Cashflow	Mio. €	777	413	88,1

¹ Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.

² Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

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

WEITERE KENNZAHLEN

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
KONZERN				
Konzernumsatzerlöse	Mio. €	31.007	33.758	- 8,1
Automobile	Mio. €	27.159	29.211	- 7,0
Motorräder	Mio. €	779	806	- 3,3
Finanzdienstleistungen	Mio. €	9.837	10.126	- 2,9
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	3	3	-
Konsolidierungen	Mio. €	- 6.771	- 6.388	6,0
Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	2.004	3.142	- 36,2
Automobile	Mio. €	1.345	2.024	- 33,5
Motorräder	Mio. €	89	76	17,1
Finanzdienstleistungen	Mio. €	353	652	- 45,9
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	2	- 6	-
Konsolidierungen	Mio. €	215	396	- 45,7
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. €	2.348	3.113	- 24,6
Automobile	Mio. €	1.266	1.904	- 33,5
Motorräder	Mio. €	88	75	17,3
Finanzdienstleistungen	Mio. €	381	650	- 41,4
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	543	295	84,1
Konsolidierungen	Mio. €	70	189	- 63,0
Steuern auf das Konzernergebnis	Mio. €	- 676	- 940	- 28,1
Konzernüberschuss	Mio. €	1.672	2.173	- 23,1

WEITERE KENNZAHLEN

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen	Einheiten	565.780	586.117	- 3,5
BMW	Einheiten	496.006	520.121	- 4,6
MINI	Einheiten	68.503	64.615	6,0
Rolls-Royce	Einheiten	1.271	1.381	- 8,0
Produktion	Einheiten	629.810	627.529	0,4
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Neuverträge Leasing/Finanzierung		420.212	402.811	4,3

ZWISCHENLAGEBERICHT DES KONZERNS

8	Finanzielle Leistung
9	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
18	Segment Finanzdienstleistungen
19	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20	Prognose, Risiko- und Chancenmanagement
20	Prognose
23	Risiko- und Chancenmanagement

9	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
18	Segment Finanzdienstleistungen
19	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20	Prognose
23	Risiko- und Chancenmanagement

FINANZIELLE LEISTUNG

BMW Group mit Wachstum in Europa – Free Cashflow im ersten Quartal deutlich über Vorjahr

Mit einem attraktiven Produktportfolio und einer robusten Auftragslage ist die BMW Group erfolgreich in das Berichtsjahr 2026 gestartet. In einem anspruchsvollen Umfeld gelang es dem Unternehmen, dank seiner hohen Flexibilität und konsequenten Kostendisziplin im Automobilgeschäft mit 5,0% eine EBIT-Marge im erwarteten Jahresrenditekorridor für 2026 und mit 7,6% eine Konzern-EBT-Marge auf dem Jahresniveau 2025 zu erzielen. Der Free Cashflow im Automobilsegment überstieg mit 777 Mio. € das Vorjahresquartal deutlich (+88,1%).

Im ersten Quartal setzte die BMW Group ihr diszipliniertes Kostenmanagement weiter fort: Wie geplant blieben die Forschungs- und Entwicklungsleistungen trotz der Aufwendungen für die Einführung neuer Modelle deutlich unter dem Vorjahr (–11,5%). Auch die Vertriebs- und Verwaltungskosten entwickelten sich erwartungsgemäß rückläufig (–5,1%). Die damit verbundene Entlastung glich die Belastungen aus negativer Marktentwicklung in China, zusätzlichen Zollaufwendungen, erhöhten Abschreibungen und negativen Währungs- und Rohstoffeffekten nur zum Teil aus. Gestiegene Zollaufwendungen, vor allem in den USA, belasteten im ersten Quartal 2026 die EBIT-Marge im Segment Automobile mit absolut rund 1,25 Prozentpunkten. Im Vorjahresquartal wirkten sich dort lediglich die Antisubventionszölle der EU gegenüber China aus.

Im ersten Quartal 2026 lieferte die BMW Group weltweit insgesamt 565.780 Premiumautomobile ihrer Marken BMW, MINI und Rolls-Royce aus und behauptete sich besser als der Gesamtmarkt (2025: 586.117 Automobile/–3,5%). In der Vertriebsregion Europa stiegen die Auslieferungen um 3,1%. Besonders positiv war die Absatzentwicklung in Deutschland. Hier legte der Absatz um 7,0% zu. Auf dem US-Markt führte das Ende der Förderung für vollelektrische Automobile zu einem Absatzrückgang bei den BEVs*, der durch gestiegene Verkaufszahlen bei Fahrzeugen mit

Verbrennertechnologie weitgehend ausgeglichen wurde. In der Vertriebsregion China gingen die Auslieferungen um 10,0% zurück, blieben damit aber unter dem deutlich stärkeren Rückgang des Gesamtmarkts, der vom Wegfall der BEV-Förderung geprägt war.

Bei den vollelektrischen Automobilen entwickelte sich der Absatz in der Vertriebsregion Europa positiv mit einem BEV-Anteil von 25,3%. Bei den Bestelleingängen für vollelektrische Fahrzeuge war in Europa im ersten Quartal ein Zuwachs von mehr als 60% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen lag weltweit bei 15,5% (2025: 18,7%). Der Anteil elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV*) betrug 23,4% (2025: 26,9%). Damit fuhr fast jedes vierte ausgelieferte Fahrzeug der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce mit einem elektrifizierten Antrieb. Die Nachfrage nach Modellen mit Verbrennertechnologie lag leicht über dem hohen Niveau des Vorjahres. Damit bestätigt sich für die BMW Group erneut die Tragfähigkeit ihrer technologieoffenen Strategie.

Im Segment Finanzdienstleistungen legte die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft im ersten Quartal 2026 um 4,3% zu. Der Bestand an finanzierten und verleasteten Fahrzeugen lag zum Stichtag auf dem Niveau des Vorjahres (+0,7%).

Überzeugende Produkte, Technologieoffenheit und eine hohe Flexibilität im weltweiten Produktionsnetzwerk sind zentrale Erfolgsfaktoren der BMW Group. Das Unternehmen bedient mit einem breiten Antriebsportfolio weltweit unterschiedlichste Kundenwünsche. So hält die BMW Group strategisch Kurs auch unter volatilen Umfeldbedingungen.

* BEV: Battery Electric Vehicle; PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das Wachstum der Weltwirtschaft erwies sich im ersten Quartal als widerstandsfähig – trotz geopolitischer Konflikte und hoher Energiepreise. In den USA fiel das Wirtschaftswachstum im ersten Quartal höher aus als im vierten Quartal 2025, blieb jedoch leicht unter den Erwartungen. In Europa stieg die Wirtschaftsleistung im ersten Quartal nur geringfügig an; zugleich gibt es erste Anzeichen dafür, dass der Konflikt im Mittleren Osten die wirtschaftliche Aktivität belastet. In beiden Regionen zog die Inflation infolge der hohen Energiepreise an. In China zeigte sich die Konjunktur trotz geopolitischer Konflikte und hoher Energiepreise stabil, der Binnenkonsum blieb jedoch weiterhin verhalten.

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der weltweite Automobilmarkt entwickelte sich im ersten Quartal 2026 leicht rückläufig. In Europa verzeichneten die Automobilmärkte insgesamt ein leichtes Wachstum, während der US-Markt im Vergleich zum Vorjahr moderat nachgab. Dies war vor allem auf einen Basiseffekt zurückzuführen: Im Vorjahresquartal waren in den USA Fahrzeugkäufe vorgezogen worden, um erwarteten Importzöllen zuvorzukommen. Zusätzlich wirkte das Auslaufen der Steuergutschriften für elektrifizierte Fahrzeuge im ersten Quartal belastend. Deutlich schwächer entwickelte sich der Markt in China, insbesondere infolge von Förderkürzungen sowie einer anhaltenden Konsumzurückhaltung.

Für die größten Automobilmärkte ergab sich dabei folgendes Bild:

	Veränderung zum Vorjahr in %*
EU 27	+ 3,8
davon Deutschland	+ 5,3
davon Frankreich	- 2,2
davon Italien	+ 9,3
davon Spanien	+ 7,7
Vereinigtes Königreich (UK)	+ 5,9
USA	- 6,6
China	- 17,5
Japan	- 3,1
Südkorea	+ 6,7
Gesamt	- 3,7

* Der Gesamtmarkt umfasst länderspezifisch alle Fahrzeuggruppen, für die im BMW Group Portfolio ein Angebot existiert.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

KONZERNÜBERBLICK

BMW Group mit Wachstum in Vertriebsregion Europa

Im ersten Quartal 2026 lieferte die BMW Group weltweit insgesamt 565.780 Automobile ihrer Marken BMW, MINI und Rolls-Royce aus (2025: 586.117 Automobile/–3,5%). In der Vertriebsregion Europa stiegen die Auslieferungen um 3,1%. Besonders positiv war die Absatzentwicklung in Deutschland. Hier legte der Absatz um 7,0% zu. In der Vertriebsregion China lagen die Auslieferungen der BMW Group im Berichtszeitraum unter dem Vorjahr (–10,0%), allerdings vor dem Hintergrund eines insgesamt deutlich stärker rückläufigen Gesamtmarkts (–17,5%). Auf dem US-Markt führte das Ende der Förderung für elektrifizierte Fahrzeuge vor allem bei vollelektrischen Automobilen zu einem Absatzrückgang.

Bei den vollelektrischen Automobilen entwickelte sich der Absatz in der Vertriebsregion Europa erneut positiv und lag mit 59.936 Einheiten über dem Vorjahr (2025: 58.761 Automobile/+2,0%). Auch die Bestelleingänge für BEVs in der Vertriebsregion Europa zeigten im Berichtszeitraum einen deutlichen Anstieg um mehr als 60% im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt übergab die BMW Group in den ersten drei Monaten 87.488 vollelektrische Automobile in Kundenhand (2025: 109.513 Automobile/–20,1%). Der BEV-Anteil lag damit bei 15,5% (2025: 18,7%). Die Auslieferungen elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV) lagen im Auftaktquartal 2026 bei insgesamt 132.537 Fahrzeugen (2025: 157.487 Automobile/–15,8%). Ihr Anteil an den Gesamtauslieferungen betrug 23,4% (2025: 26,9%).

Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhte sich die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft im ersten Quartal 2026 auf 420.212 Verträge (2025: 402.811 Verträge/+4,3%). Dazu beigetragen hat eine veränderte Wettbewerbssituation im Finanzdienstleistungsgeschäft in China, die seit Mitte 2025 unter anderem in einer Reduzierung der Provisionen lokaler Banken bei der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden zum Ausdruck kam. Der Bestand an finanzierten oder verleasteen Fahrzeugen lag zum 31. März 2026 bei insgesamt 4.962.577 Fahrzeugen und bewegte sich damit auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 4.928.876 Fahrzeuge/+0,7%).

Konzernergebnis vor Steuern bei 2.348 Mio. € im ersten Quartal

Im ersten Quartal 2026 lagen die Umsatzerlöse im Konzern mit 31.007 Mio. € moderat unter dem Vorjahr (2025: 33.758 Mio. €/–8,1%, währungsbereinigt –4,3%). Gründe dafür waren ein geringeres Absatzvolumen und der starke Wettbewerb im weltweiten Automobilgeschäft. Im Finanzdienstleistungsgeschäft stiegen die Umsatzerlöse im Segment von Januar bis März währungsbereinigt aufgrund des gewachsenen Leasingportfolios (2025: 10.126 Mio. €/–8,1%, währungsbereinigt +1,0%). Höhere Umsatzeliminierungen durch das Leasingneugeschäft reduzierten die Konzernumsatzerlöse. Die Umsatzerlöse im Konzern waren auch durch negative Währungseffekte aus der Umrechnung von US-Dollar und chinesischem Renminbi belastet.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im ersten Quartal 2026 moderat auf 26.441 Mio. € (2025: 28.257 Mio. €/–6,4%). Zum Rückgang trugen niedrigere Materialkosten im Segment Automobile bei. Gegenläufig wirkten höhere Zollaufwendungen, vor allem aus Zollerhöhungen in den USA. Sie reduzierten die EBIT-Marge im Segment Automobile um rund 1,25 Prozentpunkte und wirkte somit im Vorjahresvergleich belastend, da im ersten Quartal 2025 lediglich die Anti-Subventionszölle der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China das EBIT belasteten. Zudem wirkten höhere Rohstoffpreise umsatzkostenerhöhend.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der laufenden Produktoffensive und der Markteinführung der ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 1.755 Mio. € wie geplant deutlich unter dem Vorjahresniveau (2025: 1.984 Mio. €/–11,5%). Die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzern stiegen allerdings im Vergleich zum Vorjahr vor allem wegen höherer Abschreibungen und einer geringeren Aktivierungsquote moderat um 7,3%. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Technologien der NEUEN KLASSE. Sie enthalten zudem die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW i3 und den Nachfolgemodellen für den BMW X5 und den 7er.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet auf 2.268 Mio. € zurück (2025: 2.389 Mio. €/–5,1%).

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen war im Vorjahresvergleich geprägt durch eine Zuführung zu der bestehenden Rückstellung im Zusammenhang mit dem von der Financial Conduct Authority (FCA) im Segment Finanzdienstleistungen Ende März veröffentlichten finalen branchenübergreifenden Entschädigungsprogramm für Autofinanzierungskunden in UK. Das Programm widerspricht bisherigen Erwartungen der BMW Group und führt zu einem insgesamt wahrscheinlich höheren Entschädigungsvolumen.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im ersten Quartal 2026 bei 2.004 Mio. € (2025: 3.142 Mio. €/–36,2%). Erwartungsgemäß konnten im Vergleich zum Vorjahr die Belastungen durch eine gedämpfte Marktentwicklung in China, zusätzliche Zollaufwendungen, erhöhte Abschreibungen und negative Währungs- und Rohstoffeffekte nur teilweise durch Einsparungen auf der Kostenseite kompensiert werden. Zudem wirkte die Zuführung zur bestehenden Rückstellung im Zusammenhang mit dem von der FCA veröffentlichten finalen branchenübergreifenden Entschädigungsprogramm belastend.

Das Finanzergebnis betrug in den ersten drei Monaten des Jahres 344 Mio. € (2025: –29 Mio. €). Im ersten Quartal wirkten im Wesentlichen positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im März aufgrund des Konflikts im Nahen Osten die langfristigen Zinsen deutlich gestiegen sind.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern im ersten Quartal 2026 mit 2.348 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2025: 3.113 Mio. €).

Die EBT-Marge betrug im ersten Quartal 7,6% (2025: 9,2%/–1,6 Prozentpunkte).

BMW Group - Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	1.755	1.984	– 11,5
Abschreibung auf Entwicklungskosten	687	488	40,8
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	– 551	– 709	– 22,3
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.891	1.763	7,3

in %	1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ²	5,7	5,9	– 0,2
Aktivierungsquote ³	31,4	35,7	– 4,3

¹ Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten, bereinigt um planmäßige Abschreibungen sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten.

² Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

³ Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

Aktienrückkaufprogramm

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

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

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wurde am 8. Dezember 2025 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis zum 8. Dezember 2025 7.498.153 Stamm- und 1.773.313 Vorzugsaktien zurückgekauft. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 750 Mio. € gezahlt.

Die zweite Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 625 Mio. € für Stammaktien im Zeitraum vom 2. Januar 2026 bis spätestens 31. August 2026 durchgeführt.

Bis zum 31. März 2026 hat die BMW AG im Rahmen dieser zweiten Tranche 3.543.123 Stammaktien für 303 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 31. März 2026 12.225.269 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 12.225.269 € entsprechen. Die gehaltenen Aktien bilden 1,99% des Grundkapitals zum 31. März 2026.

Am 16. Dezember 2025 hat der Vorstand beschlossen, der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 13. Mai 2026 sowie einer am selben Tag stattfindenden gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre die 1:1-Umwandlung sämtlicher Vorzugsaktien in Stammaktien vorzuschlagen. Es ist geplant, diese Umwandlung im Wege einer Satzungsänderung ohne Zuzahlungsverpflichtung der Vorzugsaktionäre durchzuführen.

Finanzierungsaktivitäten

Bis zum 31. März 2026 wurden Anleihen in Höhe von 6,8 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch eine Euro-Benchmarkanleihe, eine 144A-Anleihe in USD, eine Anleihe in kanadischen Dollar sowie eine Anleiheemission in China (Panda-Anleihe). Darüber hinaus wurden mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 2,0 Mrd. € eine ABS-Transaktion in Deutschland begeben sowie eine bestehende ABS-Transaktion in UK verlängert. Zum 31. März 2026 lag die Liquidität des Konzerns bei 19,9 Mrd. € (31. Dezember 2025: 19,5 Mrd. €).

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

SEGMENT AUTOMOBILE

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
Auslieferungen*	Einheiten	565.780	586.117	-3,5
Produktion	Einheiten	629.810	627.529	0,4
Umsatzerlöse	Mio. €	27.159	29.211	-7,0
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	1.345	2.024	-33,5
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.266	1.904	-33,5
EBIT-Marge*	%	5,0	6,9	-27,5

BMW Group gut behauptet – Wachstum in Europa

Die BMW Group behauptete in den ersten drei Monaten 2026 in einem herausfordernden Umfeld ihre solide Marktposition. Maßgeblichen Anteil daran hatte das attraktive Produktangebot des Unternehmens mit einer breiten Palette moderner Antriebssysteme. In Europa, der größten Vertriebsregion der BMW Group, erzielte das Unternehmen ein Wachstum um 3,1%. Dabei stieg der Absatz im Markt Deutschland um 7,0%. Insgesamt lagen die Auslieferungen der Konzernmarken BMW, MINI und Rolls-Royce zum Jahresauftakt bei 565.780 Automobilen (2025: 586.117 Automobile/-3,5%). Das herausfordernde Marktumfeld in China hatte auch im ersten Quartal 2026 einen negativen Einfluss auf die dortige Absatzentwicklung (-10,0%). In Korea, dem größten Markt der Vertriebsregion Asien-Pazifik, Osteuropa, Mittlerer Osten, Afrika und dem gleichzeitig fünftgrößten für die BMW Group weltweit, war mit 21.297 ausgelieferten Fahrzeugen ein solides Wachstum zu beobachten (2025: 20.110 Automobile/+5,9%).

Die Marke BMW behauptete sich in China und den USA jeweils besser als der Gesamtmarkt. Insgesamt lieferte die Kernmarke in den ersten drei Monaten 2026 weltweit 496.006 Automobile aus (2025: 520.121 Automobile/-4,6%). MINI setzte zum Jahresauftakt den Wachstumskurs der letzten fünf Quartale fort und erreichte mit 68.503 Fahrzeugen ein Plus von 6,0% (2025: 64.615 Automobile). Die Luxusmarke Rolls-Royce übergab im

ersten Quartal 1.271 Automobile in Kundenhand (2025: 1.381 Automobile/-8,0%).

Elektromobilität: BEV-Nachfrage in Europa wächst

In den ersten drei Monaten 2026 lieferte die BMW Group insgesamt 132.537 elektrifizierte Fahrzeuge (BEV und PHEV) an Kundinnen und Kunden aus (2025: 157.487 Automobile/-15,8%). Bei den vollelektrischen Automobilen (BEV) lag der Absatz von Januar bis März bei 87.488 Einheiten (2025: 109.513 Automobile/-20,1%). Der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen betrug dabei 23,4% (2025: 26,9%); bei den vollelektrischen Automobilen lag er bei 15,5% (2025: 18,7%).

Während in den USA und in China der Wegfall der Förderung für elektrifizierte Fahrzeuge spürbaren Einfluss auf die dortigen Märkte hatte, entwickelte sich vor allem in der Vertriebsregion Europa der BEV-Absatz weiterhin positiv und übertraf dabei das hohe Niveau des Vorjahres. Dies spiegelte sich auch in den Auftragseingängen wider: Von Januar bis März verzeichneten die Bestelleingänge in Europa für vollelektrische Automobile einen Anstieg um mehr als 60% im Vergleich zum Vorjahr.

* Bedeutsamster Leistungsindikator.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
BEV	87.488	109.513	- 20,1
PHEV	45.049	47.974	- 6,1
Gesamt	132.537	157.487	- 15,8
in %			
BEV-Anteil	15,5	18,7	- 17,2
PHEV-Anteil	8,0	8,2	- 2,7
xEV-Anteil	23,4	26,9	- 12,8

BMW mit starker Marktposition und Wachstum in Deutschland

Die Marke BMW lieferte im ersten Quartal 2026 insgesamt 496.006 Automobile aus (2025: 520.121 Automobile/-4,6%). In der Vertriebsregion Europa verzeichnete die Kernmarke ein Plus von 0,7%. In Deutschland stieg die Zahl der Auslieferungen um 2,1%. Weltweit behauptete die Marke BMW weiterhin ihre starke Marktposition.

Zu den erfolgreichsten BMW Modellen zählten im Berichtszeitraum vor allem die Modelle der X-Familie. Volumenstärkstes Modell war dabei der BMW X1*. Die höchste Wachstumsrate erzielte der BMW X3* mit 18,5%. Anfang des Jahres startete die Markteinführung des ersten Modells der NEUEN KLASSE: Bereits im März wurde der neue BMW iX3* an erste Kundinnen und Kunden in Europa ausgeliefert. Die Vorbestellungen für den BMW iX3* ziehen weiter an und reichen bereits bis weit ins laufende Jahr. Aktuell sind mehr als die Hälfte der bestellten BMW X3* vollelektrisch.

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen*

in Einheiten	1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
BMW 1er/2er	50.492	51.237	- 1,5
BMW 3er/4er	103.814	117.719	- 11,8
BMW 5er/6er	66.336	71.301	- 7,0
BMW 7er/8er	11.269	13.489	- 16,5
BMW Z4	2.555	2.436	4,9
BMW X1/X2	101.831	106.565	- 4,4
BMW X3/X4	77.500	71.136	8,9
BMW X5/X6	62.275	62.866	- 0,9
BMW X7	12.155	13.673	- 11,1
BMW iX	6.319	7.927	- 20,3
BMW XM	1.458	1.770	- 17,6
BMW i3 (bis 2022)	2	2	-
BMW gesamt	496.006	520.121	- 4,6
davon BEV	63.235	86.440	- 26,8
davon PHEV	45.048	47.935	- 6,0

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

BMW Group – Auslieferungen nach Vertriebsregionen und Märkten¹

in Einheiten	1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
Vertriebsregion Europa ²	236.770	229.726	3,1
davon Deutschland	62.582	58.464	7,0
davon UK	46.922	47.977	-2,2
Vertriebsregion Amerika	110.057	114.665	-4,0
davon USA	90.883	94.970	-4,3
Vertriebsregion China	144.072	160.047	-10,0
Vertriebsregion Asien-Pazifik, Osteuropa, Mittlerer Osten, Afrika	74.838	81.646	-8,3
Sonstige	43	33	30,3
Gesamt	565.780	586.117	-3,5

MINI weiterhin auf Wachstumskurs

Die Marke MINI setzte zum Jahresbeginn ihren Wachstumskurs fort. Weltweit lagen die Auslieferungen der Marke bei 68.503 Automobilen und erzielten damit ein solides Plus (2025: 64.615 Automobile/+6,0%). Auch die vollelektrischen Modelle der MINI Familie bleiben auf Erfolgskurs: Der BEV-Absatz stieg in den ersten drei Monaten 2026 auf 24.048 Einheiten (2025: 22.794 Automobile/+5,5%). Mit einem Anteil von 35,1% an den gesamten Auslieferungen der Marke fuhr mehr als jeder dritte MINI vollelektrisch (2025: 35,3%).

Zu den erfolgreichsten Modellen im Berichtszeitraum gehörten der MINI Countryman³ und der MINI Cooper³. Bei beiden Modellen können Kundinnen und Kunden zwischen vollelektrischem Antrieb und effizientem Verbrennungsmotor wählen. Steigende Auslieferungen verzeichneten außerdem der MINI Aceman³ und das neue MINI Cabrio³, das mit nach oben offenem Gokart-Feeling begeistert.

Rolls-Royce Motor Cars stellt Coachbuild Collection vor

Rolls-Royce Motor Cars lieferte in den ersten drei Monaten 2026 weltweit insgesamt 1.271 handgefertigte Luxusfahrzeuge aus (2025: 1.381 Automobile/-8,0%). Die Auslieferungen entsprachen dabei den Erwartungen der Marke. Begehrtestes Modell war erneut der Rolls-Royce Cullinan³.

Im Auftaktquartal kündigte Rolls-Royce Motor Cars zudem die neue Coachbuild Collection an – ein neues Kapitel in der Coachbuild-Geschichte der Marke. Das Produktionskonzept der ersten Rolls-Royce Coachbuild Collection wurde unter dem Namen Project Nightingale vorgestellt: Das vollelektrische Automobil wird in einer limitierten Auflage von lediglich 100 Exemplaren gefertigt.

¹ Vertriebsregionen sind unabhängig von geografischen Regionen definiert.

² Europäische Union, UK, Schweiz und Norwegen.

³ ² Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

EBIT-Marge im ersten Quartal mit 5,0% im Jahreskorridor

Im ersten Quartal 2026 belasteten ein geringeres Absatzvolumen und der starke Wettbewerb im weltweiten Automobilgeschäft die Umsatzentwicklung im Segment Automobile. Zusammen mit negativen Währungseffekten aus der Umrechnung im Wesentlichen aus dem US-Dollar und dem chinesischen Renminbi lagen die Umsatzerlöse bei 27.159 Mio. € und damit moderat unter dem Vorjahr (2025: 29.211 Mio. €/–7,0%, währungsbereinigt –2,9%).

Die Umsatzkosten im Segment reduzierten sich im gleichen Zeitraum vor allem wegen gesunkener Materialkosten moderat um 5,0% auf 24.020 Mio. € (2025: 25.278 Mio. €). Gegenläufig wirkten höhere Zollaufwendungen, vor allem in den USA. Sie reduzierten die EBIT-Marge im Segment Automobile um rund 1,25 Prozentpunkte und wirkten somit im Vorjahresvergleich belastend, da im ersten Quartal 2025 lediglich die Anti-Subventionszölle der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China das EBIT belasteten. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen in Höhe von rund 0,3 Mrd. € aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in den Umsatzkosten enthalten (2025: 0,3 Mrd. €). Dies entspricht einer weiteren Belastung der EBIT-Marge von 1,2 Prozentpunkten. Neben negativen Rohstoffeffekten wirkten zudem höhere Abschreibungen auf die aktivierten Eigenleistungen in den Forschungs- und Entwicklungskosten umsatzkostenerhöhend.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen im Vergleich zum Vorjahresquartal moderat um 133 Mio. € zurück (2026: 1.773 Mio. €; 2025: 1.906 Mio. €/–7,0%).

Das Ergebnis vor Finanzergebnis belief sich im ersten Quartal 2026 auf 1.345 Mio. € (2025: 2.024 Mio. €/–33,5%). Erwartungsgemäß konnten im Vergleich zum Vorjahr die Belastungen durch die negative Marktentwicklung in China, zusätzliche Zollaufwendungen, erhöhte Abschreibungen und negative Währungs- und Rohstoffeffekte nur teilweise durch Einsparungen auf der Kostenseite kompensiert werden. Die EBIT-Marge lag mit 5,0% im Korridor für das Gesamtjahr 2026 (2025: 6,9%).

Das Finanzergebnis im Segment Automobile erreichte –79 Mio. € (2025: –120 Mio. €). Hintergrund für die Veränderung im Vorjahresvergleich war

im Wesentlichen ein verbessertes Zinsergebnis sowie positive Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Beteiligung an SGL Carbon.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag mit 1.266 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2025: 1.904 Mio. €/–33,5%).

Segment Automobile – Free Cashflow im ersten Quartal bei 777 Mio. €

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten auf 2.490 Mio. € und ergab sich im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf Anlagevermögen. Die Veränderung des Working Capitals betrug –534 Mio. € (2025: 65 Mio. €). Der höhere Bestand an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge des gegenüber dem Jahresende gestiegenen Produktionsvolumens wirkte sich positiv auf das Working Capital aus. Dem standen entsprechend saisonal höhere Vorratsbestände gegenüber, die das Working Capital negativ beeinflussten. Der Rückgang der Rückstellungen ist im Wesentlichen bedingt durch die erwarteten Verbräuche von Gewährleistungsrückstellungen. Innerhalb der sonstigen Positionen wirken hauptsächlich erhaltene Zinsen, gezahlte Ertragssteuern und die Zahlungen von Händlerboni. Diese wirkten in Summe negativ auf den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ging signifikant zurück und lag bei –1.856 Mio. € (2025: –2.405 Mio. €). Er resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen sowie immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 1.723 Mio. € (2025: 2.819 Mio. €). Darin enthalten sind 606 Mio. € Mittelabflüsse aus im Vorjahr erfassten Investitionen, die im ersten Quartal gezahlt wurden (2025: 964 Mio. €). Insbesondere waren die Investitionen in die NEUE KLASSE und die Elektromobilität im Vergleich zum Vorjahr rückläufig.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag damit in den ersten drei Monaten 2026 bei 777 Mio. € (2025: 413 Mio. €). Im Vorjahresvergleich ist der Anstieg des Free Cashflow auf einen deutlich geringeren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ohne Berücksichtigung der Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der im Vorjahresvergleich gesunkene Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit insbesondere infolge der Working-Capital-Veränderung durch den im laufenden Jahr höheren Vorratsbestandsaufbau sowie ein

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

niedrigeres Ergebnis. Geringere Steuerzahlungen sowie höhere planmäßige Abschreibungen wirkten teilweise kompensierend.

in Mio. €	2026	2025	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	2.490	3.182	- 692
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 1.856	- 2.405	549
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	143	- 364	507
Free Cashflow Segment Automobile	777	413	364

Nettofinanzvermögen – Automobile

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.3.2026	31.12.2025	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.166	15.425	- 259
Wertpapiere und Investmentanteile	365	214	151
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	31.934	31.362	572
Finanzvermögen	47.465	47.001	464
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.603	- 2.613	10
Nettofinanzvermögen Automobile	44.862	44.388	474

* Ohne derivative Finanzinstrumente.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		1. Quartal 2026	1. Quartal 2025	Veränderung in %
Neuverträge Leasing/Finanzierung		420.212	402.811	4,3
Umsatzerlöse	Mio. €	9.837	10.126	- 2,9
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	353	652	- 45,9
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	381	650	- 41,4
		31.3.2026	31.12.2025	Veränderung in %
Bestand finanzierte oder verleaste Fahrzeuge		4.962.577	4.928.876	0,7
Bilanzielles Geschäftsvolumen ¹	Mio. €	153.833	151.178	1,8

Kreditfinanzierung und Leasing für private sowie gewerbliche Kunden bilden das größte Geschäftsfeld im Segment Finanzdienstleistungen. Händlerfinanzierung und das Management der konzerneigenen Flotte ergänzen das Segmentportfolio.

Neugeschäft leicht über Vorjahr

Im Finanzierungs- und Leasinggeschäft stieg die Zahl der neuabgeschlossenen Verträge im ersten Quartal 2026 um 4,3% auf 420.212 Verträge (2025: 402.811 Verträge). Der Anteil der Neufahrzeuge der BMW Group, die über das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresquartal auf 51,6%² (2025: 43,0%). Dazu beigetragen hat die veränderte Wettbewerbssituation in China. Dort reduzierten lokale Banken seit Mitte 2025 ihre Provisionen im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant.

Da in China überwiegend Finanzierungsprodukte vertrieben werden, legte das Finanzierungsneugeschäft des Segments Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum solide um 8,1% zu. Das Leasingneugeschäft entwickelte sich leicht rückläufig auf 160.211 Verträge (2025: 162.392 Verträge/

-1,3%). Der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft belief sich im ersten Quartal 2026 damit auf 38,1% (2025: 40,3%).

Negative Währungseffekte führten dazu, dass das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge trotz der höheren Vertragszahl mit 15.867 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres blieb (2025: 15.988 Mio. €/-0,8%, währungsbereinigt +4,1%).

Betreuter Fahrzeugbestand auf Vorjahresniveau

Der betreute Bestand an finanzierten oder verleasteten Fahrzeugen belief sich zum 31. März 2026 auf 4.962.577 Fahrzeuge und lag damit auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2025: 4.928.876 Fahrzeuge/+0,7%). Die Regionen Amerika (+0,1%), Asien (+0,1%) und Afrika (+0,1%) entwickelten sich stabil. In Europa (+1,1%) und Ozeanien (+1,6%) wurden leichte Zuwächse verzeichnet.

Flottengeschäft verzeichnet leichtes Wachstum

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen umfassende Lösungen im Flottenmanagement an. Das Angebot umfasst Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen. Zum Stichtag entfielen 783.483 Fahrzeuge auf das Flottengeschäft. Dies entspricht einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr

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

² Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist. Ab 2026 werden in der Penetrationsrate auch Finanzierungs- und Leasingverträge mit jungen gebrauchten Fahrzeugen berichtet, die im Berichtsjahr erstmals an Endkunden vertrieben werden. In 2026 mocht dies circa 3 Prozentpunkte der Penetrationsrate von 51,6% aus. Für 2025 beläuft sich der Anteil der nicht berücksichtigten Finanzierungs- und Leasingverträge mit jungen gebrauchten Fahrzeugen auf 2,5 bis 3,0%.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

(31. Dezember 2025: 775.642 Fahrzeuge/+1,0%). Alphabet übernimmt darüber hinaus das Management und die Vermarktung eines Teils der konzerninternen Flotte. Zum 31. März 2026 wurden dabei 28.681 Fahrzeuge betreut (31. Dezember 2025: 27.228 Fahrzeuge/+5,3%).

Leichter Volumenanstieg in der Händlerfinanzierung

Infolge leicht gestiegener Händlerbestände erhöhte sich das Geschäftsvolumen der Händlerfinanzierung zum Ende des ersten Quartals auf 20.302 Mio. € (31. Dezember 2025: 19.549 Mio. €/+3,8%).

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern belief sich zum Ende des Berichtszeitraums auf 381 Mio. € und lag damit deutlich unter Vorjahr (2025: 650 Mio. € / -41,4%). Das erste Quartal war geprägt durch eine Zuführung zu der bestehenden Rückstellung im Zusammenhang mit dem branchenübergreifenden Entschädigungsprogramm für Autofinanzierungskunden in UK, das Ende März von der Financial Conduct Authority (FCA) final veröffentlicht wurde. Das veröffentlichte Entschädigungsprogramm widerspricht bisherigen Erwartungen der BMW Group und führt zu einem insgesamt wahrscheinlich höheren Entschädigungsvolumen. Des Weiteren waren geringere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern zu verzeichnen.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag im Berichtszeitraum bei 0,27% (2025: 0,23%).

Das bilanzielle Geschäftsvolumen belief sich zum 31. März 2026 auf 153.833 Mio. € und lag damit leicht über dem Niveau zum Ende des Vorjahres (31. Dezember 2025: 151.178 Mio. €/+1,8%).

SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Ergebnis vor Steuern des ersten Quartals im Segment Sonstige Gesellschaften über Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im ersten Quartal 2026 bei 543 Mio. € (2025: 295 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten im Wesentlichen die im ersten Quartal 2026 positiven Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften.

Ergebnis vor Steuern des ersten Quartals aus den Konsolidierungen unter Vorjahr

Im ersten Quartal lag das Ergebnis vor Steuern aus den Konsolidierungen mit 70 Mio. € unter dem Vorjahr (2025: 189 Mio. €). Hier wirkten im Wesentlichen Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Kreditfinanzierungsgeschäft.

9	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
18	Segment Finanzdienstleistungen
19	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20	Prognose
23	Risiko- und Chancenmanagement

PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Die vorliegende Prognose sowie das Risiko- und Chancenmanagement geben die voraussichtliche Entwicklung der BMW Group für den übrigen Verlauf des Jahres 2026 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die darin enthaltenen zukunftsbezogenen Angaben basieren auf Erwartungen und enthalten Konsensmeinungen führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Sie können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass der tatsächliche Geschäftsverlauf positiv oder negativ von den nachfolgend beschriebenen Annahmen abweicht. Nähere Informationen dazu finden sich im BMW Group Bericht 2025 unter [Prognose](#) und [Risiken und Chancen](#).

PROGNOSE

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat aufgrund des Nahostkonflikts seine Wachstumserwartung für die Weltwirtschaft für 2026 auf 3,1% leicht nach unten korrigiert. Selbst im IWF-Basisszenario, dass der Konflikt regional und zeitlich begrenzt bleibt und es zu keiner massiven Zerstörung global kritischer Energieinfrastruktur kommt, wird davon ausgegangen, dass durch steigende Energiepreise die globale Inflation im Jahr 2026 moderat ansteigen wird. Dies könnte in diesem Jahr zu Leitzinserhöhungen führen. Insgesamt bleiben die Abwärtsrisiken erhöht, insbesondere im Falle eines länger andauernden und ausgeweiteten Nahostkonflikts, einer zunehmenden geopolitischen Fragmentierung sowie anhaltender Handelsspannungen.

Entsprechend unsicher sind die Aussichten für die Automobilmärkte. Weltweit wird von einem leichten Rückgang der Automobilmärkte für das Gesamtjahr ausgegangen.

Erwartungen der BMW Group – Prognoseannahmen und Ausblick

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum für das Geschäftsjahr 2026 und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Für das Geschäftsjahr 2026 geht die BMW Group weiterhin von einer erhöhten Volatilität im Zusammenhang mit Zöllen aus. Die erwarteten Zolleffekte können weiterhin nur unter Berücksichtigung von Annahmen abgebildet werden. Die BMW Group erwartet unveränderte Zölle für Exporte aus der EU in die USA und dass die zwischen den USA und der EU vereinbarte Zollreduzierung für Importe von Automobilen und Teilen in die EU von 10% auf 0% nach der positiven Abstimmung im Europäischen Parlament sowie weitere erwartete Zollreduzierungen für Importe in die USA aus Mexiko und Kanada ab der zweiten Jahreshälfte wirksam werden. Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die BMW Group mit einer Belastung aus den erhöhten Zöllen von rund 1,25 Prozentpunkten der EBIT-Marge im Segment Automobile anstelle von rund 1,5 Prozentpunkten im Geschäftsjahr 2025.

Die BMW Group beobachtet die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine weiterhin aufmerksam. Das am 23. April 2026 verabschiedete 20. EU-Sanktionspaket umfasst weitreichende Maßnahmen, unter anderem gegen russische Energieexporte und Finanzdienstleister, sowie Ausfuhrbeschränkungen und Einfuhrverbote für Schlüsseltechnologien. Die bestehenden Restriktionen sind in der aktuellen Prognose berücksichtigt.

Die geopolitische Lage im Nahen Osten ist durch den anhaltenden Konflikt in der Region aktuell von hoher Unsicherheit geprägt. Vor diesem Hintergrund basiert die folgende Einschätzung der möglichen Auswirkungen auf die BMW Group auf Annahmen. In der Prognose ist hinsichtlich der

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**10** Konzernüberblick**13** Segment Automobile**18** Segment Finanzdienstleistungen**19** Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**20** Prognose**23** Risiko- und Chancenmanagement

Auswirkungen unterstellt, dass es sich um einen nicht länger anhaltenden Konflikt handelt.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen vor allem die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie eine mögliche weitere Verschärfung internationaler Handelskonflikte. Auch die erhöhte Volatilität an den Zinsmärkten aufgrund des Konflikts im Nahen Osten kann sich im weiteren Jahresverlauf auf die Marktbewertungen von Derivaten auswirken.

Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die BMW Group geht für Europa und USA insgesamt von Wachstumspotentialen aus. In China hat die BMW Group auf das Marktumfeld reagiert und verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise vorgenommen. Die China Passenger Car Association (CPCA) hat seit Dezember 2025 die Marktprognosen für das Gesamtjahr 2026 für den Markt China mehrmals reduziert. Die BMW Group kann sich dieser Entwicklung im Gesamtmarkt nicht vollumfänglich entziehen und wird weiterhin balanciert zwischen Absatz, Transaktionspreisen und Händlerprofitabilität steuern.

Die Zahl der weltweiten Auslieferungen von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce im Segment Automobile wird unverändert auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Zudem wird der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen modellzyklusbedingt sowie aufgrund unterschiedlicher Marktdynamiken auf dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Auch im Geschäftsjahr 2026 werden die Investitionen, die Herstellungskosten, die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Vertriebs- und Verwaltungskosten weiter reduziert. Im Vergleich zum Vorjahr werden auch die Belastungen aus erhöhten Zöllen niedriger erwartet. Demgegenüber stehen steigende Abschreibungen aufgrund der Investitionen und Aktivierung von Entwicklungskosten in den vergangenen Jahren. Daneben wirken auch negative Effekte aus Währungen und Rohstoffen, aus Preis- und Produktmaßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise in China, aus einer durch das Entwicklungsportfolio bedingt deutlich niedrigeren

Aktivierungsquote, sowie aus insgesamt geringeren Erlösen im Zusammenhang mit dem Gebrauchtwagenmarkt ergebnisbelastend.

Die Reduktionen auf der Kostenseite werden die genannten Belastungen nicht vollständig kompensieren. Vor diesem Hintergrund wird im Segment Automobile von einer EBIT-Marge im Korridor 4 bis 6% ausgegangen.

In Anbetracht eines stabil bleibenden eingesetzten Kapitals führt die Ergebniserwartung zu einem Return on Capital Employed (RoCE) im Segment Automobile in einem Korridor von 6 bis 10%.

Für die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 wird eine leichte Reduzierung erwartet, da weitere Substitutionsmaßnahmen in der Energieversorgung greifen.

Die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden leicht ansteigen. Gründe dafür sind die Verschärfung der regulatorischen Vorgaben zur Anrechenbarkeit des elektrischen Fahranteiles bei Plug-in-Hybriden sowie das geplante Produktionsprogramm.

Im Segment Motorräder werden die Auslieferungen auf Vorjahresniveau erwartet. Aufgrund von Währungsbelastungen wird die EBIT-Marge im Korridor von 4 bis 6% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 10 bis 14% erwartet.

Für den Return on Equity (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Preisentwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich im Vergleich zum Vorjahr die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern gegenüber 2025 weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird aufgrund der beschriebenen Entwicklungen moderat sinken.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht sinkenden Anzahl an Mitarbeitenden erreicht. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen BMW AG verbleibt auf Vorjahresniveau.

9	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
18	Segment Finanzdienstleistungen
19	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20	Prognose
23	Risiko- und Chancenmanagement

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

BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren¹

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der BMW Group stellen sich nach den aktuellen Erkenntnissen und Bewertungen für das Gesamtjahr 2026 wie folgt dar:

		2025 berichtet	2026 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	10.236	Moderater Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende ²		154.540	Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen BMW AG ³	%	20,0	Auf Vorjahresniveau
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2	Mio. t	0,811	Leichte Reduzierung
SEGMENT AUTOMOBILE			
EBIT-Marge	%	5,3	4 bis 6
Return on Capital Employed (RoCE)	%	9,0	6 bis 10
Auslieferungen	Einheiten	2.463.681	Auf Vorjahresniveau
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,9	Auf Vorjahresniveau
CO ₂ e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase ⁴	Mio. t	118,7	Leichter Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER			
EBIT-Marge	%	5,7	4 bis 6
Return on Capital Employed (RoCE)	%	12,8	10 bis 14
Auslieferungen	Einheiten	202.563	Auf Vorjahresniveau
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	14,3	13 bis 16

¹ Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten [↗ Glossar](#) im BMW Group Bericht 2025.

² Ohne die Joint Operation Spotlight.

³ Ab dem Geschäftsjahr 2026 bezieht sich der Leistungsindikator auf die BMW AG in Deutschland.

⁴ CO₂e-Emissionen der Scope-3-Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen (exkl. Customer Support Umfänge), Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile.

9 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

20 Prognose

23 Risiko- und Chancenmanagement

RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

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

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

Zudem liegen der Prognose Annahmen zum Nahostkonflikt zugrunde. Eine längere Dauer des Konflikts könnte sich mit zusätzlichen Effekten auf das Absatzvolumen, die Versorgungslage, die Energie- und Materialkosten sowie über Veränderungen der makroökonomischen Rahmenbedingungen, wie Zinsumfeld und Inflation, nachteilig auf die BMW Group auswirken.

Weitere Informationen zu Risiken und Chancen und den angewendeten Methoden im Risiko- und Chancenmanagement sind im BMW Group Bericht 2025 unter [Risiken und Chancen](#) zu finden.

ZWISCHENABSCHLUSS DES KONZERNS

- 25 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 31. März
- 27 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. März 2026
- 31 Verkürzte Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 31. März

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Umsatzerlöse	31.007	33.758	27.159	29.211	779	806
Umsatzkosten	- 26.441	- 28.257	- 24.020	- 25.278	- 634	- 668
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.566	5.501	3.139	3.933	145	138
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 2.268*	- 2.389*	- 1.773	- 1.906	- 56	- 62
Sonstige betriebliche Erträge	192	304	176	267	1	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 486	- 274	- 197	- 270	- 1	- 1
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.004	3.142	1.345	2.024	89	76
Ergebnis aus Equity-Bewertung	- 10	- 3	- 10	- 3	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	103	131	230	274	1	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 92	- 143	- 305	- 372	- 2	- 2
Übriges Finanzergebnis	343	- 14	6	- 19	-	-
Finanzergebnis	344	- 29	- 79	- 120	- 1	- 1
Ergebnis vor Steuern	2.348	3.113	1.266	1.904	88	75
Ertragsteuern	- 676	- 940	- 362	- 578	- 25	- 23
Überschuss/Fehlbetrag	1.672	2.173	904	1.326	63	52
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	50	76	52	76	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	1.622	2.097	852	1.250	63	52
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	2,68	3,38				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,68	3,38				
Verwässerungseffekte	-	-				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	2,68	3,38				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	2,68	3,38				

* Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 1.081 Mio. € (2025: 1.127 Mio. €).

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Umsatzerlöse	9.837	10.126	3	3	- 6.771	- 6.388
Umsatzkosten	- 8.750	- 9.064	-	-	6.963	6.753
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.087	1.062	3	3	192	365
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 435	- 419	- 9	- 7	5	5
Sonstige betriebliche Erträge	3	17	9	7	3	12
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 302	- 8	- 1	- 9	15	14
Ergebnis vor Finanzergebnis	353	652	2	- 6	215	396
Ergebnis aus Equity-Bewertung	-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	2	2	1.092	1.168	- 1.222	- 1.314
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 2	- 2	- 860	- 874	1.077	1.107
Übriges Finanzergebnis	28	- 2	309	7	-	-
Finanzergebnis	28	- 2	541	301	- 145	- 207
Ergebnis vor Steuern	381	650	543	295	70	189
Ertragsteuern	- 108	- 201	- 154	- 91	- 27	- 47
Überschuss/Fehlbetrag	273	449	389	204	43	142
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 2	-	-	-	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	275	449	389	204	43	142
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						
Verwässerungseffekte						
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 31. MÄRZ 2026

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025
AKTIVA						
Immaterielle Vermögenswerte	19.558	19.915	18.994	19.345	193	199
Sachanlagen	39.475	39.903	38.815	39.233	582	595
Vermietete Erzeugnisse	54.291	53.024	-	-	-	-
At Equity bewertete Beteiligungen	554	526	554	526	-	-
Sonstige Finanzanlagen	883	891	14.652	14.670	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	54.033	53.599	-	-	-	-
Finanzforderungen	2.440	2.568	1.475	1.474	-	-
Latente Ertragsteuern	2.423	2.205	3.187	2.873	-	-
Sonstige Vermögenswerte	1.707	1.688	2.368	2.206	33	23
Langfristige Vermögenswerte	175.364	174.319	80.045	80.327	808	817
Vorräte	22.635	21.281	20.870	19.370	914	872
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.111	2.946	2.607	2.534	212	160
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.403	36.440	-	-	-	-
Finanzforderungen	2.673	2.460	1.737	1.595	-	-
Laufende Ertragsteuern	1.922	1.849	921	856	-	-
Sonstige Vermögenswerte	8.505	7.818	25.209	25.156	6	6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.011	18.854	15.154	15.416	33	17
Kurzfristige Vermögenswerte	95.260	91.648	66.498	64.927	1.165	1.055
Bilanzsumme	270.624	265.967	146.543	145.254	1.973	1.872

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 31. MÄRZ 2026

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025
AKTIVA						
Immaterielle Vermögenswerte	370	370	1	1	-	-
Sachanlagen	78	75	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	62.234	60.985	-	-	-7.943	-7.961
At Equity bewertete Beteiligungen	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen	25	25	23.446	23.436	-37.240	-37.240
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	54.196	53.753	-	-	-163	-154
Finanzforderungen	246	189	841	1.043	-122	-138
Latente Ertragsteuern	703	615	39	60	-1.506	-1.343
Sonstige Vermögenswerte	3.527	3.394	44.228	41.772	-48.449	-45.707
Langfristige Vermögenswerte	121.379	119.406	68.555	66.312	-95.423	-92.543
Vorräte	851	1.039	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	291	251	1	1	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.403	36.440	-	-	-	-
Finanzforderungen	671	664	332	269	-67	-68
Laufende Ertragsteuern	48	66	953	927	-	-
Sonstige Vermögenswerte	3.974	3.691	69.296	69.100	-89.980	-90.135
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.016	3.230	808	191	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	46.254	45.381	71.390	70.488	-90.047	-90.203
Bilanzsumme	167.633	164.787	139.945	136.800	-185.470	-182.746

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 31. MÄRZ 2026

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025
PASSIVA						
Gezeichnetes Kapital	616	616				
Kapitalrücklage	2.479	2.479				
Gewinnrücklagen	97.196	95.471				
Kumuliertes übriges Eigenkapital	- 2.020	- 2.168				
Eigene Anteile	- 1.004	- 701				
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	97.267	95.697				
Anteile anderer Gesellschafter	2.288	2.209				
Eigenkapital	99.555	97.906	61.041	60.225	-	-
Rückstellungen für Pensionen	207	203	123	121	-	-
Sonstige Rückstellungen	6.546	6.524	6.168	6.142	95	101
Latente Ertragsteuern	4.422	4.110	3.767	3.501	-	-
Finanzverbindlichkeiten	71.478	68.159	2.303	2.313	2	2
Sonstige Verbindlichkeiten	7.184	7.341	9.255	9.283	793	743
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	89.837	86.337	21.616	21.360	890	846
Sonstige Rückstellungen	7.691	7.670	6.608	6.846	132	127
Laufende Ertragsteuern	1.025	864	734	683	-	-
Finanzverbindlichkeiten	40.705	42.310	1.389	1.250	1	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.028	12.488	11.468	11.001	511	495
Sonstige Verbindlichkeiten	18.783	18.392	43.687	43.889	439	403
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	81.232	81.724	63.886	63.669	1.083	1.026
Bilanzsumme	270.624	265.967	146.543	145.254	1.973	1.872

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 31. MÄRZ 2026

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025	31.3.2026	31.12.2025
PASSIVA						
Gezeichnetes Kapital						
Kapitalrücklage						
Gewinnrücklagen						
Kumuliertes übriges Eigenkapital						
Eigene Anteile						
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG						
Anteile anderer Gesellschafter						
Eigenkapital	16.723	16.444	63.512	62.997	- 41.721	- 41.760
Rückstellungen für Pensionen	13	12	71	70	-	-
Sonstige Rückstellungen	283	281	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	3.258	3.038	39	77	- 2.642	- 2.506
Finanzverbindlichkeiten	21.475	22.028	47.820	43.954	- 122	- 138
Sonstige Verbindlichkeiten	45.571	43.139	738	577	- 49.173	- 46.401
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	70.600	68.498	48.668	44.678	- 51.937	- 49.045
Sonstige Rückstellungen	948	693	3	4	-	-
Laufende Ertragsteuern	196	117	95	64	-	-
Finanzverbindlichkeiten	26.132	25.527	13.250	15.600	- 67	- 68
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.043	984	6	8	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	51.991	52.524	14.411	13.449	- 91.745	- 91.873
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	80.310	79.845	27.765	29.125	- 91.812	- 91.941
Bilanzsumme	167.633	164.787	139.945	136.800	- 185.470	- 182.746

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ

in Mio. €	Konzern		Automobile		Finanzdienstleistungen	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Ergebnis vor Steuern	2.348	3.113	1.266	1.904	381	650
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	2.388	2.156	2.342	2.118	6	6
Veränderung der Rückstellungen	- 59	- 284	- 298	- 172	254	- 40
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 1.693	- 272	-	-	- 1.649	- 247
Veränderung des Working Capital	- 395	131	- 534	65	209	251
Sonstiges	- 1.450	- 1.332	- 286	- 733	158	- 400
Mittelzufluss /-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.139	3.512	2.490	3.182	- 641	220
Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 1.742	- 2.863	- 1.723	- 2.819	-	- 1
Zufluss/Abfluss aus Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 138	363	- 143	364	6	-
Sonstiges	2	49	10	50	-	-
Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit	- 1.878	- 2.451	- 1.856	- 2.405	6	- 1
Mittelzufluss /-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	866	- 649	- 918	- 1.956	424	- 591
Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	- 17	22	- 61	- 3	141
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	157	395	- 262	- 1.240	- 214	- 231
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	18.854	19.287	15.416	14.853	3.230	3.103
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. März	19.011	19.682	15.154	13.613	3.016	2.872

WEITERE INFORMATIONEN

33 [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

36 [Kontakt](#)

VERBRAUCHS- UND CO₂-ANGABEN

Stand: Mai 2026

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO ₂ -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO ₂ -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW					
BMW iX1 eDrive20		16,1 – 16,0	0		A
BMW iX1 xDrive30		17,2 – 17,1	0		A
BMW iX2 eDrive20		15,7 – 15,6	0		A
BMW iX2 xDrive30		16,7 – 16,5	0		A
BMW iX3 50 xDrive		17,9 – 15,1	0		A
BMW iX xDrive45		20,9	0		A
BMW iX xDrive60		21,0	0		A
BMW iX M70 xDrive		22,8	0		A
BMW X1 xDrive25e	2,8 – 2,7	13,8 – 13,7	63 – 62	6,5 – 6,4	E/B
BMW X1 xDrive30e	2,8	13,8 – 13,7	64 – 63	6,5 – 6,4	E/B
BMW X3 30e xDrive	3,3	16,7	76	8,2	G/B
BMW X5 xDrive50e	4,0 – 3,4	24,4 – 20,9	90 – 76	10,5 – 9,6	G/B
BMW XM50e	4,7	25,4	106	11,3	G/C
BMW XM Label	5,3	25,7	121	12,9	G/D
BMW Z4 sDrive20i	7,4 – 7,3		166 – 164		F
BMW Z4 sDrive30i	7,4		167		F
BMW Z4 M40i	8,4 – 8,0		197 – 181		G

Stand: Mai 2026

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO ₂ -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO ₂ -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW X1 sDrive18i	6,8		153		E
BMW X1 sDrive20i	6,1		137		E
BMW X1 xDrive23i	6,7		152 – 151		E-D
BMW X1 M35i xDrive	7,9		178		G
BMW X1 sDrive18d	5,3		140		E
BMW X1 sDrive20d	4,8		126		D
BMW X1 xDrive20d	5,1		133		E
BMW X1 xDrive23d	5,0		132		E
BMW X2 sDrive20i	6,2		140		E
BMW X2 M35i xDrive	8,2		186 – 185		G
BMW X2 sDrive18d	5,5		144		E
BMW X2 sDrive20d	4,9		130		E
BMW X2 xDrive20d	5,2		136		E
BMW X3 20 xDrive	7,6		172		F
BMW X3 M50 xDrive	8,3		189		G
BMW X3 20d xDrive	6,5		171		F
BMW X3 40d xDrive	6,7		177		G
BMW X5 xDrive40i	9,9 – 9,3		224 – 210		G
BMW X5 M60i xDrive	12,5		285		G
BMW X5 xDrive30d	8,2 – 7,8		215 – 204		G
BMW X5 xDrive40d	8,4 – 7,8		220 – 206		G
BMW X6 xDrive40i M Sport	9,6 – 8,9		216 – 202		G
BMW X6 M60i xDrive	12,4		282		G
BMW X6 xDrive30d M Sport	7,9 – 7,5		206 – 196		G
BMW X6 xDrive40d M Sport	8,1 – 7,5		212 – 198		G
BMW X7 xDrive40i	10,5		238 – 237		G

Stand: Mai 2026

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO ₂ -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO ₂ -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW X7 M60i xDrive	12,9 – 12,8		293 – 292		G
BMW X7 xDrive40d	8,8 – 8,7		231 – 229		G
MINI					
MINI Cooper E		14,3	0		A
MINI Cooper SE		14,7 – 14,6	0		A
MINI Aceman E		14,6	0		A
MINI Aceman SE		14,7	0		A
MINI Countryman E		16,3	0		A
MINI Countryman SE ALL4		17,3	0		A
MINI Cooper C (3-Türer)	6,5		146		E
MINI Cooper C (5-Türer)	6,6		149		E
MINI Cooper S (3-Türer)	6,7		150		E
MINI Cooper S (5-Türer)	6,8		152		E
MINI Cooper C Cabrio	6,8		154		E
MINI Cooper S Cabrio	6,9		156		F
MINI Countryman ONE	6,7		152		E
MINI Countryman C	6,2		141		E
MINI Countryman S ALL4	6,9		156		F
MINI Countryman D	4,9		127		D
ROLLS-ROYCE					
Rolls-Royce Black Badge Cullinan Series II	16,9		385		G
Rolls-Royce Cullinan Series II	16,9		385		G

KONTAKT

WIRTSCHAFTSPRESSE

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

E-Mail presse@bmwgroup.com

INVESTOR RELATIONS

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

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

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

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

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

[↗ www.bmw.com](http://www.bmw.com)

[↗ www.mini.com](http://www.mini.com)

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

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

HERAUSGEBER

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