

Presse-Information
14. März 2025

- Es gilt das gesprochene Wort -

Rede**Walter Mertl****Mitglied des Vorstands der BMW AG, Finanzen****Jahreskonferenz 2025****BMW Welt in München, 14. März 2025, 08:00 Uhr MEZ**

Guten Morgen, meine Damen und Herren,

SLIDE: BMW Group in Full-Year 2024

wie Oliver betonte, verfolgen wir weiterhin unseren Kurs und setzen unsere langfristige Strategie um. Gleichzeitig konzentrieren wir uns auf das operative Geschäft, um konsequent das einzuhalten, was wir sagen.

Die BMW Group stellte dies im vierten Quartal 2024 einmal mehr unter Beweis: Wir haben den Vorratsbestand, der durch das Integrierte Bremssystem (IBS) beeinträchtigt war, erfolgreich reduziert. Und wir haben beim Absatz und im Ergebnis eine sequenzielle Verbesserung im Vergleich zum dritten Quartal erreicht.

Für das Gesamtjahr haben wir unsere angepasste Prognose bei allen Parametern erreicht.

Wie erwartet, haben wir 2024 Höchstwerte bei F&E-Leistungen und Investitionen erreicht, insbesondere zur Vorbereitung auf die Modelle der NEUEN KLASSE. Ab diesem Jahr werden sowohl die F&E-Quote als auch die Investitionsquote spürbar sinken. Wir werden mit der Produktion der NEUEN KLASSE beginnen und mit über 40 neuen und überarbeiteten Modellen bis 2027 das Fundament für den langfristigen Erfolg unseres Unternehmens legen.

Company
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postal address
BMW AG
80788 Munich

Telephone
+49 89-382-24118

Internet
www.bmwgroup.com

Durch unsere globale Aufstellung und unsere Flexibilität im operativen Geschäft können wir uns an das geopolitische Umfeld und kurzfristige

Marktdynamiken anpassen und damit unsere Resilienz unter Beweis stellen.

Betrachten wir die Finanzzahlen des Gesamtjahres.

2024 war ein Jahr der zwei Hälften:

Während das erste Halbjahr im Rahmen unserer ursprünglichen Planung verlief, wurde die Absatzentwicklung in der zweiten Jahreshälfte durch die IBS-bedingten Auslieferungssperren sowie die anhaltend gedämpfte Nachfrage in China beeinflusst. Wie erwartet, brachte das vierte Quartal eine Verbesserung gegenüber dem dritten Quartal.

SLIDE: BMW Group KPIs in FY24

Der Konzernumsatz belief sich auf 142,4 Milliarden Euro. Der moderate Rückgang im Vergleich zu 2023 war hauptsächlich auf das geringere Absatzvolumen sowie den intensiven Preiswettbewerb auf dem chinesischen Markt zurückzuführen.

Das Konzernergebnis vor Steuern lag bei 11 Milliarden Euro und damit deutlich unter dem Wert von 2023, jedoch im Rahmen unserer angepassten Guidance. Daraus ergibt sich für das Jahr eine EBT-Marge im Konzern von 7,7%.

SLIDE: BMW Group Segment Performance in FY24

Sehen wir uns die wichtigsten Finanzkennzahlen der einzelnen Segmente an:

Das Segment Automobile erzielte ein EBIT von 7,89 Milliarden Euro mit einer EBIT-Marge von 6,3%.

Motorrad erreichte ein EBIT von 198 Millionen Euro, was einer Marge von 6,1% entspricht.

Das Segment Finanzdienstleistungen erwirtschaftete ein EBT von 2,54 Milliarden Euro mit einem Return on Equity von 15,1%.

Das Segment Sonstige Gesellschaften generierte ein EBT von 837 Millionen Euro, und die Konsolidierungen schlugen mit minus 146 Millionen Euro zu Buche.

SLIDE: Automotive Retail Units, BEV Units, Auto Revenue and Auto EBIT in FY24

Schauen wir uns das Segment Automobile im Detail an:

Im Gesamtjahr lieferte die BMW Group weltweit 2,45 Millionen BMW, MINI und Rolls-Royce Fahrzeuge an Kunden aus. Dies entspricht einem leichten Rückgang von 4% gegenüber dem Vorjahr und liegt im Rahmen unserer angepassten Guidance.

Die Marktdynamik in China bleibt schwach, was die Absatzentwicklung beeinträchtigte. Dennoch verzeichnete die Marke BMW in allen anderen wichtigen Regionen Wachstum.

In Europa verbesserte sich der Auftragseingang im vierten Quartal von Monat zu Monat. In den USA verzeichneten wir nach der Beeinträchtigung durch IBS im vierten Quartal eine starke Erholung, mit einem Wachstum von etwas mehr als 50% gegenüber dem Vorquartal und 8,9% gegenüber dem Vorjahresquartal.

Der weltweite Absatz der BMW Group verbesserte sich im vierten Quartal gegenüber dem dritten Quartal. Die globalen Auslieferungen stiegen im Quartalsvergleich um fast ein Drittel, wobei das mittlere und obere Segment zusammen ein zweistelliges Wachstum verzeichneten.

Vollelektrische Fahrzeuge blieben für uns ein wichtiger Wachstumstreiber. Die BEV-Auslieferungen beliefen sich für das Jahr auf über 426.000 Einheiten und lagen um 13,5% deutlich über dem Wert von 2023. Insgesamt machten BEVs damit 17,4% des Gesamtabsatzes aus.

Unsere Plug-in-Hybride waren mit über 166.000 verkauften Einheiten im Jahr 2024 weiterhin ebenfalls sehr beliebt. Elektrifizierte Fahrzeuge – also vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride zusammen – machten damit fast ein Viertel des Gesamtabsatzes aus.

Die Umsatzerlöse im Segment Automobile beliefen sich auf knapp 125 Milliarden Euro. Das entspricht einem Rückgang von 5,6% gegenüber 2023.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern erreichte 7,9 Milliarden Euro. Daraus resultierte eine EBIT-Marge von 6,3%, die innerhalb unseres angepassten Prognosekorridors von 6 bis 7% für das Gesamtjahr lag.

Ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf BBA-Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 1,3 Milliarden Euro lag die EBIT-Marge im Automobilsegment für das Jahr bei 7,4%.

SLIDE: Automotive EBIT Development in FY24

Betrachten wir das operative Ergebnis im Detail:

Im Vergleich zu 2023 verzeichnete das EBIT für das Gesamtjahr 2024 einen positiven Effekt von 1 Milliarde Euro aus dem Saldo der Währungs- und Rohstoffpositionen.

Im Vergleich zum Vorjahr belastete der Saldo aus Volumen, Modellmix und Pricing das EBIT des Segments Automobile. Die Belastung resultierte zum Teil aus dem Volumentrückgang, insbesondere in China. Belastungen im Pricing, einschließlich der Auswirkungen des starken Wettbewerbs auf dem chinesischen Markt und Händlerstützungen in China, machten mehr als die Hälfte des Gesamtrückgangs von 4,4 Milliarden Euro aus.

Der negative Effekt in Höhe von 1,4 Milliarden Euro in den Other cost changes wurde getrieben durch die Inflation bei den Materialkosten und der Unterstützung in der Lieferkette.

Der Effekt aus den Gewährleistungsaufwendungen wirkte im Vergleich zum Vorjahr positiv. Insgesamt waren im Jahr 2024 in jedem Quartal geringere Zuführungen zu Gewährleistungsrückstellungen für spezifische Themen erforderlich als im Vorjahr. Eine Ausnahme bildete das dritte Quartal aufgrund der Auswirkungen durch das IBS. Für das Gesamtjahr 2024 entwickelten sich die Auswirkungen von Qualitätsthemen auf die Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahr positiv, wie geplant.

SLIDE: R&D Expenditure in FY24**SLIDE: Capital Expenditure in FY24**

Unsere F&E-Aktivitäten und -Investitionen konzentrierten sich auf unsere fortlaufende Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie für das gesamte Portfolio. Wie erwartet, erreichten die F&E-Leistungen und Investitionen im Jahr 2024 Höchststände – sowohl in absoluten Zahlen als auch in Relation zum Umsatz.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns beliefen sich im Gesamtjahr auf 9,1 Milliarden Euro, verglichen mit 7,8 Milliarden Euro im Jahr 2023. Die F&E-Quote nach HGB lag bei 6,4%, das sind 1,4 Prozentpunkte mehr als 2023.

Die Investitionen des Konzerns stiegen auf 9,1 Milliarden Euro, eine Zunahme gegenüber 8,8 Milliarden Euro im Jahr 2023. Daraus ergab sich eine Investitionsquote von 6,4% im Vergleich zu 5,7% im Jahr 2023.

Mit Beginn des Rollouts der Modelle der NEUEN KLASSE werden wir einen Rückgang sowohl der F&E-Leistungen als auch der Investitionen sehen. Sowohl absolut als auch relativ gesehen werden wir spätestens 2027 zurück in Richtung unserer strategischen Korridore von 4 bis 5% für F&E bzw. weniger als 5% für Investitionen gehen.

SLIDE: Automotive Segment Free Cash Flow in FY24

Kommen wir zum Free Cashflow – wie Sie wissen, steuern wir diesen auf Jahresbasis.

Ausgehend vom EBT von 7,5 Milliarden Euro für das Gesamtjahr trug das Working Capital mit 200 Millionen Euro positiv zum Free Cashflow bei. Waren die Lagerbestände aufgrund der IBS-bedingten Auslieferungssperren im dritten Quartal noch angestiegen, konnten wir sie im vierten Quartal erfolgreich um 5 Milliarden Euro abbauen. Infolgedessen erreichten die Vorräte zum Jahresende fast das gleiche Niveau wie zu Beginn des Jahres.

Für das Gesamtjahr verringerte der Nettoeffekt aus Investitionen und Abschreibungen den Free Cashflow um 3,3 Milliarden Euro.

Die Entwicklung der Rückstellungen verringerte den Free Cashflow um 700 Millionen Euro.

Die Position „Sonstige“ spiegelt mehrere positive Effekte wider, darunter erhaltene Zinsen.

Im Einklang mit unserer angepassten Guidance erreichte der Free Cashflow im Jahr 2024 4,9 Milliarden Euro.

Und das, nachdem wir 18,2 Mrd. Euro investiert haben: 9,1 Milliarden Euro an Investitionen und weitere 9,1 Milliarden Euro an Forschungs- und Entwicklungsleistungen. Damit haben wir die Weichen für unsere Zukunft gestellt und unsere Finanzkraft unter Beweis gestellt.

Diese Finanzkraft wird durch unser Nettofinanzvermögen (NFV) des Automobilgeschäfts unterstrichen, das von der starken Entwicklung des Free Cashflow im vierten Quartal profitierte. Zum Jahresende belief sich das NFV des Automobilgeschäfts auf fast 46 Milliarden Euro, was in etwa dem Niveau von Anfang des Jahres entspricht.

SLIDE: Financial Services Segment in FY24

Kommen wir nun zum Segment Finanzdienstleistungen.

Die Entwicklung des Neugeschäfts im Segment blieb das ganze Jahr über robust. Insgesamt wurden fast 1,7 Millionen neue Finanzierungs- und Leasingverträge abgeschlossen. Das entspricht einem soliden Anstieg von fast 10% gegenüber dem Vorjahr.

Insgesamt stieg das Neugeschäftsvolumen sogar deutlich um 12,5% auf 64,5 Milliarden Euro, was auf ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug zurückzuführen ist.

Die Penetrationsrate für Leasing- und Kreditfinanzierung stieg um 4,4 Prozentpunkte und erreichte 42,6%. Ohne China lag die Penetrationsrate über 50%, mit Zuwächsen insbesondere in den USA und Großbritannien.

Das Segmentergebnis vor Steuern belief sich auf 2,54 Millionen Euro und lag damit deutlich unter dem Vorjahr. Dies war hauptsächlich auf höhere Kredit- und Restwertrisikokosten als im Jahr 2023 zurückzuführen, lag jedoch im Rahmen unserer Erwartungen. Wir verzeichnen weiterhin Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern, allerdings aufgrund der Marktdynamik auf einem niedrigeren Niveau.

Die Kreditausfallquote von 0,26% für das gesamte Kreditportfolio lag deutlich innerhalb der Erwartungen und unter dem Branchendurchschnitt.

Der Return on Equity für das Gesamtjahr erreichte 15,1% und lag damit innerhalb unseres angepassten Zielkorridors von 15 bis 18%.

Meine Damen und Herren,

unserem BMW Group Report werden Sie entnehmen, dass wir erstmals freiwillig die vollständigen European Sustainability Reporting Standards als Rahmen für die Berichterstattung aller nachhaltigkeitsbezogenen Angaben in unserer zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung übernommen haben.

Die BMW Group berichtet nur über Nachhaltigkeitsthemen, die gemäß ESRS als „wesentlich“ eingestuft sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Themen, die als „nicht wesentlich“ eingestuft werden, zwangsläufig weniger wichtig sind.

Wir betrachten Nachhaltigkeit ganzheitlich und als einen Wettbewerbsvorteil. Deshalb legen wir unsere Performance in puncto Nachhaltigkeit gegenüber unseren Investoren und Kunden offen.

Sie werden feststellen, dass die Umsetzung der ESRS-Anforderungen zu einer Ausdehnung unseres Berichts um über 100 zusätzliche Seiten geführt hat. Da die Wesentlichkeitsanalyse unternehmensspezifisch ist, bleibt die Vergleichbarkeit zwischen Unternehmen jedoch begrenzt – selbst innerhalb derselben Branche.

Man kann in der Tat in Frage stellen, welchen Mehrwert der zusätzliche Umfang und die begrenzte Vergleichbarkeit für die Stakeholder bieten. Dementsprechend begrüßen wir die vorgeschlagenen regulatorischen Änderungen im Entwurf des sogenannten Omnibus-Pakets und sehen den Aktualisierungsentwürfen und dem reduzierten Anwendungsbereich des ESRS erwartungsvoll entgegen.

Letztlich wollen wir Mehrwert für unsere Stakeholder – das heißt relevante und präzise Informationen. Es geht nicht nur um Berichterstattung und Compliance.

SLIDE: Proposed Dividend and Payout Ratio

Ein wichtiges Element unserer Orientierung an den Interessen unserer Stakeholder ist unsere Shareholder-Return-Strategie, der die BMW Group weiterhin verpflichtet bleibt.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 4,30 Euro je Stammaktie und 4,32 Euro je Vorzugsaktie vorschlagen. Dies ergibt in Summe eine Dividendenausschüttung von 2,7 Milliarden Euro.

Die vorgeschlagene Dividende für 2024 entspricht einer Ausschüttungsquote von 36,7%. Damit liegen wir innerhalb unseres langfristigen strategischen Zielkorridors von 30-40% und deutlich über der Ausschüttungsquote im Jahr 2023.

Am 2. Januar haben wir mit der letzten Tranche unseres laufenden zweiten Aktienrückkaufprogramms begonnen, das spätestens am 30. April abgeschlossen sein soll. Damit wird das zweite Programm – mit 2 Milliarden Euro – über ein halbes Jahr früher als ursprünglich geplant abgeschlossen sein.

Zu diesem Zeitpunkt werden wir den Bestand der Aktien im Umlauf seit Beginn der Rückkaufgenehmigung im Jahr 2022 um insgesamt 47 Millionen Aktien reduziert haben. Dies entspricht einer Reduzierung des Aktienkapitals um über 7%.

Der Vorstand der BMW AG plant, auf der kommenden Hauptversammlung einen Tagesordnungspunkt vorzuschlagen, der eine neue fünfjährige Autorisierung zum Erwerb eigener Aktien in Höhe von bis zu 10 Prozent des bestehenden Grundkapitals vorsieht.

Sie sehen, dass wir unseren Ansatz seit 2021 grundlegend geändert haben. Ab 2022 haben wir Aktienrückkäufe als zusätzliches Instrument neben Dividendenzahlungen eingeführt. Wir haben auch den Korridor für Dividendenausschüttungen zunehmend genutzt. Und wir haben den

Anteil des an die Aktionäre ausgeschütteten Free Cashflow des Automobilsegments gegenüber den Vorjahreswerten auf fast 100 % in diesem Jahr erhöht.

Schauen wir nun auf unsere Erwartungen für 2025.

Ein Blick auf die Marktentwicklung im Jahr 2025:
Aufgrund der sich stabilisierenden Inflation und der sinkenden Zinssätze in vielen Ländern erwarten wir eine steigende Nachfrage.

Wie wird sich der Absatz der BMW Group in diesem Jahr entwickeln?

Angesichts der robusten Wirtschaftslage erwarten wir eine solide Marktentwicklung in den USA. In Europa erwarten wir ein Wachstum, das von elektrifizierten Fahrzeugen angetrieben wird. Die Marktdynamik in China bleibt jedoch weiterhin herausfordernd.

Für das Gesamtjahr erwarten wir im Segment Automobile einen Umsatz pro Fahrzeug in der gleichen Größenordnung wie 2024.

Unsere Prognose spiegelt den aktuellen Stand unserer Planung wider, einschließlich aller am 12. März 2025 in Kraft befindlichen Zölle.

SLIDE: Outlook 2025

Was erwarten wir für unsere wichtigsten Leistungsindikatoren im Jahr 2025?

Lassen Sie mich auf einige ausgewählte Parameter eingehen.

Im Segment Automobile rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Auslieferungen von BMW, MINI und Rolls-Royce Fahrzeugen.

Was die Profitabilität abgeht, so belaufen sich die Auswirkungen der bis zum 12. März in Kraft getretenen Zollerhöhungen auf die Auto EBIT-Marge auf etwa einen Prozentpunkt. Infolgedessen wird die EBIT-

Marge nun zwischen 5 und 7% erwartet. Folglich sollte der Return on Capital Employed im Segment Automobile innerhalb einer Bandbreite von 9 bis 13% liegen.

Im Segment Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einer Eigenkapitalrendite von 13 bis 16%.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird voraussichtlich auf Vorjahresniveau liegen.

Ab dem 1. Januar 2025 haben wir die Prognosebandbreite für das Konzern-EBT angepasst. Die bestehende Bandbreite war zu eng, um die zugrunde liegenden Bewegungen in den Segmenten widerzuspiegeln. Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem Glossar des BMW Group Reports.

Die vollständige Prognose für 2025 für alle wichtigen Leistungsindikatoren finden Sie im BMW Group Report.

Für das Gesamtjahr 2025 erwarten wir im Segment Automobile einen Free Cashflow von über 5 Milliarden Euro.

SLIDE: Closing

Meine Damen und Herren,

Die BMW Group konzentriert sich weiterhin voll und ganz auf die Erreichung unserer kurzfristigen Ergebnisse, ohne dabei unsere langfristigen strategischen Ziele zu gefährden.

Wir halten an unserem langfristigen Zielkorridor von 8 bis 10% EBIT-Marge im Segment Automobile fest.

Zu diesem Zweck verbessern wir kontinuierlich unser operatives Geschäft, um sicherzustellen, dass wir unsere strategischen Prioritäten erreichen und unsere Rendite optimieren.

Nach dem Höchststand im Jahr 2024 erwarten wir 2025 nicht nur eine Trendwende bei den F&E-Leistungen und den Investitionen, sondern auch eine Trendwende bei den operativen Kosten. Und damit meine ich einen nominalen Kostenrückgang, der die Auswirkungen der Inflation abdeckt. Dies wird im Laufe des Jahres sichtbar werden.

Starke Marken und emotionale Produkte bilden seit langer Zeit die Grundlage für den Erfolg der BMW Group.

Mit dem Technologieschub, den die NEUE KLASSE für das gesamte Portfolio mit sich bringt, freuen wir uns darauf, dass die positiven Auswirkungen unserer Investitionen noch in diesem Jahr zum Tragen kommen werden.