

Fokus. Außerdem betrachten wir als technologieorientiertes Unternehmen die F&E-Quote, die das Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Erstattungen) zum Umsatz darstellt, als Steuerungskenngröße im Rahmen unseres internen Kennzahlensystems. Anhand dieser Kennzahlen unterziehen wir den finanziellen Handlungsspielraum des Konzerns laufend einer Soll-Ist-Betrachtung, um im Fall signifikanter Abweichungen entsprechend schnell eingreifen zu können. Als Einmaleffekte werden wesentliche Erträge und Aufwendungen definiert, die außergewöhnlich sind und einen nicht wiederkehrenden Charakter haben.

Um vorausschauend handeln und zeitnah reagieren zu können, hat DEUTZ ein Frühwarnsystem auf Basis der Steuerungskennzahlen festgelegt. Der Vorstand verfolgt die Entwicklung der Kenngrößen auf Basis eines monatlichen bzw. vierteljährlichen Berichtswesens. Damit stellt er sicher, dass er auf aktuelle Geschäftsentwicklungen unverzüglich reagieren kann. Parallel dazu sorgen wir durch eine fundierte Ursachenanalyse dafür, dass Risiken minimiert und Chancen genutzt werden. Dreimal jährlich erstellen wir eine Jahresprognose für alle Messgrößen. So gewährleistet DEUTZ optimale Transparenz hinsichtlich der Geschäftsentwicklung – davon profitieren sowohl unser Unternehmen als auch alle Stakeholder.

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren im Rahmen des beschriebenen Steuerungssystems setzen wir noch eine Reihe weiterer Kenngrößen zur Messung unserer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ein. Hierzu gehören insbesondere der Auftragseingang, Umsatz und Absatz auf der Ertragsseite, das Working Capital zum Stichtag im Hinblick auf das gebundene Kapital sowie das EBIT vor Abschreibungen (EBITDA). Des Weiteren sind für uns das Konzernergebnis und das handelsrechtliche Ergebnis der DEUTZ AG als ausschüttungsrelevante Größen von Bedeutung.

KONTINUIERLICHE OPTIMIERUNG DES STEUERUNGSSYSTEMS

Unabhängig von konjunkturellen Schwankungen ist ein übergeordnetes Ziel von DEUTZ, die Steuerung des Konzerns kontinuierlich zu optimieren. Basis ist dabei die jährliche Planung aller genannten Kenngrößen. Diese basiert zum einen auf den internen Einschätzungen unserer künftigen Geschäfte und zum anderen auf Vergleichswerten von Wettbewerbern. Jede Organisationseinheit stellt für ihren Verantwortungsbereich Detailpläne auf, die mit den Ansätzen des Managements abgestimmt werden. Sowohl die konkreten Absatz- und Umsatzziele als auch die kunden- und produktbezogenen Ziele (EBIT-Margen) werden jährlich unter Beachtung der Konzernziele mit den operativen Bereichen abgestimmt. Dadurch sind sie auf der jeweils relevanten Hierarchieebene für die operative Steuerung verfügbar.

Um das gebundene Kapital zu optimieren, legen wir Working-Capital-Ziele für die einzelnen Gesellschaften des DEUTZ-Konzerns fest. Die Teilziele für »Vorräte«, »Forderungen aus Lieferungen und Leistungen« sowie »Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen« werden jeweils auf die einzelnen verantwortlichen Mitarbeiter heruntergebrochen.

Wir verfolgen einen langfristigen Wachstumskurs. Um hierfür die finanzielle Grundlage zu sichern, haben wir das Investitionsmanagement als den wesentlichen Aspekt bei der Steuerung des gebundenen Kapitals zentralisiert: Klare Budgetvorgaben legen den Rahmen für das Investitionsniveau und die Entwicklungsausgaben fest; der konkrete Bedarf leitet sich aus der mittelfristigen Absatzplanung und den daraus resultierenden Anforderungen an Kapazitäten und Technologien ab. Im Rahmen der jährlichen Budgetgespräche stimmen die Verantwortlichen das geplante Investitionsniveau, die Entwicklungsausgaben und einzelne Projekte mit der konzernweiten Finanzplanung ab und schreiben die Ergebnisse fest. Vor der konkreten Projektfreigabe steht eine zusätzliche detaillierte Prüfung, bei der wir die gängigen Methoden der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nutzen (interner Zinsfuß, Amortisationszeit, Kapitalwert, Auswirkung auf die Gewinn- und Verlustrechnung sowie Kostenvergleiche). Erst wenn diese Wirtschaftlichkeitsprüfung eindeutig positiv ausfällt, wird das Projekt mit dem entsprechenden Budget genehmigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG KONZERN

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Weltwirtschaftliche Dynamik blieb 2015 schwach Die konjunkturellen Erwartungen haben sich im Berichtsjahr wie bereits in den Vorjahren nicht erfüllt. Prognosen wurden im Jahresverlauf sukzessive nach unten angepasst. Das Jahr 2015 war geprägt von diversen Faktoren wie etwa geopolitischen Krisenherden, einem schwachen Wachstum in den Entwicklungsländern, niedrigen Preisen für Rohstoffe, Öl und Gas sowie landwirtschaftliche Güter, »Quantitative Easing«-Aktivitäten insbesondere der EZB, der von der US-Notenbank Fed zum Jahresende eingeleiteten Zinswende, starken Wechselkurschwankungen und Migrationsströmen nach Europa. Im Ergebnis haben diese Faktoren zu einer spürbaren Verunsicherung und Investitionszurückhaltung geführt, auch wenn die europäische Exportwirtschaft etwas Rückenwind durch einen schwachen Euro-Wechselkurs hatte.

Für das Gesamtjahr 2015 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF)¹⁾ ein globales Wirtschaftswachstum von 3,1 %, das damit unter dem Vorjahreswert von 3,4 % liegt. Die Wirtschaft im Euro-Raum hat 2015 um 1,5 % zugelegt und somit deutlich stärker als im Vorjahr, als der Zuwachs 0,9 % betragen hatte. Die deutsche Wirtschaft konnte mit einem Wachstum von 1,5 % das Vorjahresniveau in etwa halten. Sehr erfreulich war die Entwicklung in Spanien, nachdem erst im Vorjahr die Rezession

¹⁾ IWF World Economic Outlook, Januar 2016.

Internes Steuerungssystem

Geschäftsentwicklung
Konzern

überwunden werden konnte. Hier wuchs die Wirtschaft um 3,2%. Auch Italien kam mit einem Plus von 0,8% aus der Rezession. Frankreich konnte sein Wirtschaftswachstum mit 1,1% ebenfalls ankurbeln.

Die US-amerikanische Wirtschaft war wie im Vorjahr eine der wesentlichen Wachstumslokomotiven für die Weltwirtschaft. Sie legte, insbesondere aufgrund der guten Arbeitsmarktsituation, um 2,5% zu, nach 2,4% im Vorjahr.

Mit einem Plus von 6,9% hat sich das Wachstumstempo der Wirtschaft in China noch einmal verlangsamt. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich fortsetzen. Das Marktumfeld im für DEUTZ relevanten Lastkraftwagen- und Baumaschinenbereich war weiterhin schwierig. Die russische Wirtschaft ist angesichts der Krise und der Sanktionen in eine Rezession gerutscht und auch in Südamerika lief der Wirtschaftsmotor weiterhin nicht rund.

DEUTZ-Abnehmerbranchen entwickeln sich schwach Die Hauptabnehmerbranchen von DEUTZ entwickelten sich 2015 rückläufig. Die Nachfrage nach Baumaschinen war – vor Berücksichtigung von Vorbaumotoren – nach eigener Einschätzung in Europa um ca. 10% rückläufig und lag in Nordamerika auf Vorjahresniveau. In China ging sie hingegen um circa 44% zurück.¹⁾ Die Landtechnikbranche in Europa gab im Berichtsjahr gemäß VDMA²⁾ um 8% nach. Der Markt für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen ging in China um 29% zurück.³⁾

AUSWIRKUNGEN DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS AUF DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

DEUTZ leidet unter Investitionszurückhaltung Während die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2015 um 3,1% gewachsen ist, ist der Umsatz bei DEUTZ um 18,5% zurückgegangen, der Absatz um 29,8%. Unsere wichtigsten Abnehmerbranchen entwickelten sich insgesamt größtenteils deutlich negativ. Damit entwickelte sich DEUTZ ähnlich wie seine Abnehmerbranchen.






Die Wirtschaft im Euro-Raum hat im Berichtsjahr um 1,5% zugelegt. Schwach entwickelten sich dabei wesentliche Abnehmerbranchen von DEUTZ in dieser Region: Die Volumina in der Landtechnikbranche gingen um etwa 8% zurück. Die Nachfrage nach Baumaschinen ist um etwa 10% gesunken. Zudem haben europäische Kunden Motorenbestände abgebaut, die sie im Hinblick auf einen Emissionswechsel bereits im Jahr 2014 in signifikantem Umfang erworben hatten. Der Umsatz von DEUTZ in unserem größten Markt EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) hat sich 2015 um 27,6% vermindert, der Absatz hat um 38,6% nachgegeben. Die amerikanische Wirtschaftsleistung hat im Berichtsjahr ein verhältnismäßig starkes Wachstum von 2,5% verzeichnet; die Nachfrage nach Baumaschinen in Nordamerika lag – in der Gesamtjahresbetrachtung – auf Vorjahresniveau. Unser Absatz ist in der Region Amerika um 11,0% zurückgegangen, den Umsatz konnten wir jedoch um 7,3% steigern. Unser wichtiger Auslandsmarkt China hat mit einem

Wirtschaftswachstum von 6,9% abermals gegenüber dem Vorjahr an Dynamik verloren. Die Märkte für Baumaschinen sowie mittelschwere und schwere Lastkraftwagen gaben in diesem Umfeld um rund 44% bzw. 29% nach. Der Umsatz von DEUTZ ist in der Region Asien/Pazifik hingegen um 18,8% gestiegen, der Absatz konnte um 14,4% ausgeweitet werden. Bei unserem Joint Venture DEUTZ (Dalian) Engine Co., Ltd., dessen Umsatz nicht im Konzernumsatz ausgewiesen wird, ist der Umsatz hingegen um 5,6% gegenüber Vorjahr zurückgegangen, der Absatz sogar um 29,5%.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen)¹⁾

in Mio. € (F&E-Quote in %)

2015	40,8	(3,3)	
2014	53,1	(3,5)	
2013	52,6	(3,6)	
2012	62,1	(4,8)	
2011	84,6	(5,5)	

¹⁾ Forschungs- und Entwicklungsausgaben abzüglich der von Großkunden und Entwicklungspartnern erhaltenen Zuschüsse.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben planmäßig gesunken

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich 2015 auf 49,5 Mio. € (2014: 68,7 Mio. €). Abzüglich der von Großkunden und Entwicklungspartnern erhaltenen Zuschüsse lagen die Ausgaben bei 40,8 Mio. € (2014: 53,1 Mio. €). Die F&E-Quote (nach Zuschüssen) – das Verhältnis von Netto-Entwicklungsausgaben zum Konzernumsatz – ist wie geplant geringfügig auf 3,3% gesunken (2014: 3,5%). Der Rückgang der F&E-Ausgaben ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass alle Motoren der neuesten Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 bereits bis 2014 in den Markt eingeführt wurden. Von den Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen wurden im Berichtsjahr 31,9% aktiviert (2014: 49,5%).

In der Segmentbetrachtung beliefen sich die Ausgaben nach Zuschüssen bei DEUTZ Compact Engines auf 38,2 Mio. € (2014: 48,1 Mio. €) und bei DEUTZ Customised Solutions auf 2,6 Mio. € (2014: 5,0 Mio. €).

Stage V ready Unser Motorenportfolio haben wir in den Vorjahren für die Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 komplett überarbeitet. Das Ergebnis sind sehr kompakte Motoren mit auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Abgasnachbehandlungskonzepten und niedrigen Lebenszykluskosten. Die nächste europäische Emissionsstufe EU Stufe V, die für 2019 avisiert ist,⁴⁾ wird von unseren mit einem Dieselpartikelfilter ausgestatteten TCD-Motoren im Bereich 2,9 bis 7,8 Liter Hubraum bereits heute erfüllt. Eine weitere Emissionsstufe in den USA ist bis dato nicht geplant.

¹⁾ China Construction Machinery Association, Januar 2016, und eigene Schätzungen.

²⁾ VDMA Konjunkturbulletin, November 2015.

³⁾ China Automotive Information Net, Januar 2016.

⁴⁾ Vorschlag der EU-Kommission zur EU Stufe V gemäß Veröffentlichung vom 25. September 2014.

Mit einer vergleichbar komplexen Herausforderung wie bei der Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 rechnen wir in der Zukunft nicht mehr – vielmehr erwarten wir, dass wir diese Motoren bis weit in das nächste Jahrzehnt vermarkten können. Entwicklungen werden zukünftig nicht mehr im gleichen Umfang durch die Emissionsgesetzgebung getrieben sein, sondern in stärkerem Umfang auf unternehmerischen Entscheidungen beruhen. Auch in der Zukunft werden wir mit unseren Motoren technologisch führende Konzepte und weitere Leistungssteigerungen bei gleichen Baumaßen verfolgen.

Ausweitung des Produktportfolios Unsere Produktpalette wollen wir mit Weiterentwicklungen arrondieren. So befindet sich mit dem TCD 2.2 ein 3-Zylinder-Motor in der Entwicklung, der auf dem bestehenden 4-Zylinder-Motor mit 2,9 Liter Hubraum basiert. Außerdem werden wir die kleineren Motoren neben einer Dieselsonne auch für den Betrieb mit Flüssiggas (LPG) anbieten. Dies ist insbesondere für Gabelstapler und andere Material-Handling-Anwendungen interessant.

Vorentwicklungsaktivitäten auf hohem Niveau Eine intensive Forschung und Entwicklung bleibt auch zukünftig die Basis für die Innovationsführerschaft von DEUTZ in seiner Branche. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Einführung der neuesten Emissionsstufe besteht die Möglichkeit, dass wir uns auf neue Aufgaben konzentrieren. Schwerpunkte sind Elektronik- und Softwareentwicklung sowie die Weiterentwicklung unserer Abgasnachbehandlungstechnologie, um den Bauraumbedarf weiter zu reduzieren.

Neue technische Konzepte Wir entwickeln ständig neue, innovative Ansätze und haben hier unsere Aktivitäten zuletzt hinsichtlich alternativer Kraftstoffe ausgeweitet. So haben wir auf der Basis des TCD 3.6 den Prototyp eines mit Erdgas (CNG) betriebenen Gasmotors realisiert und in einem Traktor appliziert. Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Universität Rostock und der SAME DEUTZ-FAHR Group umgesetzt und durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt gefördert. Der Traktor wurde im November 2015 auf der Agritechnica in Hannover präsentiert.

Schutzrechte sichern unser Know-how Mit Patenten, Patentanmeldungen und Gebrauchsmustern schützen wir unser Know-how vor fremder, unbefugter Nutzung. Im Berichtsjahr haben wir 19 neue Schutzrechte angemeldet, davon sieben im Inland. Insgesamt verfügen wir nun über 153 deutsche und 262 ausländische Schutzrechte.

BESCHAFFUNG

Im Geschäftsjahr 2015 fokussierte sich der Einkauf weiterhin darauf, die Wettbewerbsfähigkeit der Motorenpalette durch Materialkostensenkungen zu verbessern. Die Aktivitäten, die im Rahmen der definierten Materialgruppenstrategien konsequent umgesetzt wurden, betrafen insbesondere die Baureihen im

Segment < 4 Liter. Hinzu kamen abermals verschärfte Anforderungen an die Versorgungssicherheit und die Lieferperformance.

Rohstoffpreise geben nach Der Kurs für Gussschrott hat sich im Jahresverlauf erneut stark abgeschwächt. Die Preise für Aluminium und Kupfer sind weniger stark gefallen. Die Notierung von Platin hat sich im Gegensatz zu den Vorjahren deutlich abgeschwächt. Palladium zeigte 2015 einen ähnlichen Kursverlauf, wobei die Bedeutung für DEUTZ deutlich geringer ist als die von Platin. Alle Jahresdurchschnittswerte lagen unterhalb der von uns prognostizierten Bandbreiten. Rohstoffpreise haben jedoch insgesamt nur einen begrenzten Einfluss auf die Beschaffungspreise von Zulieferteilen, da die Wertschöpfung von sehr hoher Bedeutung ist.

Seit der Einführung von Tier 4 steigt der Anteil der EAT-Komponenten bei den Erzeugniskategorien. Dennoch machen die Gießerei-Erzeugnisse (vor allem Zylinderkopf und Motorblock), die Einspritzeinrichtungen (im Wesentlichen Pumpen und Ventile) sowie die Mess- und Regelanlagen (zum Beispiel mechanische und elektronische Regler und Sensoren) einen Großteil des Materialeinkaufsvolumens aus.

Unser Augenmerk lag im vergangenen Jahr besonders auf den Einkaufsstrategien in den Bereichen Einspritzung, ECU, EAT und AGR. Gerade die technologieintensiven Komponenten haben sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Dadurch stellen sich Preisgefüge anders dar als noch vor fünf Jahren, und einst neue Marktteilnehmer werden zu etablierten Zulieferern. Durch einen strukturierten Auswahl-, Verhandlungs- und Vergabeprozess konnten wir sicherstellen, dass uns keine Wettbewerbsnachteile entstehen und wir die richtigen strategischen Partner gewählt haben.

Wir haben verstärkt in den Emerging Markets zugekauft, da die nachlassende Konjunktur in China einen leichten Preisdruck auf die verarbeitende Industrie ausübt. Hiervon konnten wir profitieren und so die Kosten weiter senken.

Lieferperformance auf hohem Niveau stabilisiert und weiter verbessert Durch die enge Verzahnung von Logistik und Einkauf konnte die Lieferperformance im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozentpunkte auf über 97 % im Jahresdurchschnitt verbessert werden. Somit konnten Zusatzkosten durch eine kurzfristige Unterversorgung oder Verzögerung weitgehend vermieden werden.

Lieferantenqualität nachhaltig optimiert Unsere PPM-Rate (parts per million als Kennzahl für defekte Teile) ist das vierte Jahr in Folge unter 1.000 ppm geblieben und damit weiterhin auf einem historischen Tief. Dies resultiert aus der konsequenten und nachhaltigen monatlichen Bewertung der Lieferanten sowie der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lieferqualität.

PRODUKTION UND LOGISTIK

In den Bereichen Produktion und Logistik haben wir im Geschäftsjahr 2015 die Mitarbeiterzahl und die Materialbereitstellung zeitnah an die sich ändernde Nachfragesituation angepasst. Im Hinblick auf die bereits 2014 beschlossene Standortoptimierung wurden zahlreiche Maßnahmen plangemäß umgesetzt. Darüber hinaus standen die Themen Arbeitssicherheit und Ergonomie, Produkt- und Prozessqualität sowie Effizienz im Fokus.

Kölner Werke, Deutschland An unserem größten Montagestandort für Serienmotoren in Köln-Porz haben wir im vergangenen Jahr verschiedene Aktivitäten angestoßen, um die Arbeitssicherheit bzw. Ergonomie zu steigern. Wir haben die Materialbereitstellung optimiert und Kommissionierzonen neu gestaltet. Um die Produktivität weiter zu erhöhen, haben wir unsere fahrerlosen Transportfahrzeuge im Prüffeld erneuert. Das im Vorjahr eingeführte Werkerinformationssystem haben wir weiter ausgebaut. Sowohl die reaktiven als auch die präventiven Qualitätsverbesserungsmaßnahmen haben wir weiter intensiviert.

Komponentenfertigung Die Verlagerung der im Werk Köln-Deutz gefertigten Komponenten im Rahmen der Standortoptimierung ist angelaufen. Der Fokus liegt auf dem Neubau des Wellenzentrums mit 13.500 m² Fläche an unserem Standort Köln-Porz, das ab Mitte 2016 die Kurbel- und Nockenwellenfertigung aufnimmt. Im Rahmen der Detailplanung haben wir die Maschinenanordnung und die Arbeitsorganisation mit Kaizen-Techniken sowie unter ergonomischen Gesichtspunkten optimiert.

Im Komponentenwerk Herschbach haben wir die größte Einzelinvestition der letzten Jahre für das Werk in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich um ein modernes Bearbeitungszentrum mit Palettenspeichersystem, in dem unterschiedlichste, komplexe Anbauteile des Motors in beliebiger Losgröße sehr wirtschaftlich gefertigt werden können.

Werke Ulm und Übersee am Chiemsee Im Rahmen der Standortoptimierung wird das Werk Ulm zum Kleinserienwerk mit dem Fokus auf DEUTZ-Customised-Solutions-Produkte, Projektgeschäft, Austauschmotoren und auslaufende Bau-reihen ausgebaut. Die Verlagerung von Montage und Auftragssteuerung von Übersee am Chiemsee nach Ulm ist bereits im Berichtsjahr erfolgt. Trotz des Umzugs konnte der Umsatz im Austauschmotorengeschäft gesteigert werden. Die für den Xchange-Prozess sehr wichtigen Durchlaufzeiten wurden verringert und Synergien gehoben. Der Umzug aller anderen Funktionen von Übersee nach Ulm erfolgt im Jahr 2017.

Werk Zafra, Spanien In unserem Werk in Zafra (Spanien) werden neben den Hauptbauteilen Zylinderkopf, Pleuel und Zahn-räder zukünftig auch die Kurbelgehäuse < 4 Liter produziert.

Neben dem Kurbelgehäuse für die Baureihe 2011, das erfolgreich von der Eigenfertigung in Köln nach Zafra verlagert wurde, wird dort in Zukunft auch das Kurbelgehäuse 2.9 gefertigt.

Werke in Georgia/USA Die Fertigung von einbaufertigen Systemlösungen nach kunden- oder segmentspezifischen Bedürfnissen ist 2015 von Norcross, Georgia/USA, nach Pendergrass, Georgia/USA, verlagert worden. Dadurch sind nun alle wertschöpfenden Aktivitäten für den US-Markt an einem Standort konzentriert. So können Synergien zwischen der bereits in Pendergrass befindlichen Produktion von Austauschmotoren und der verlagerten Montage gehoben werden. Gleichzeitig wurden die Prozesse entlang der Logistikkette und in der Produktion optimiert.

Logistik Im vergangenen Jahr haben wir weitere Lieferanten in unser Bedarfs- und Kapazitätsmanagement integriert, so dass Ende 2015 ein Gesamteinkaufsvolumen von rund 95 % abgedeckt wurde. Um kritische Lieferanten hinsichtlich ihrer Liefertabilität zu verbessern, haben wir entsprechende Prozesse und Verfahren ausgebaut. Das Leergutzentrum haben wir im Rahmen der Schließung des Standorts Köln-Deutz in den Eigenbetrieb im Raum Köln zurückgeführt. Damit konnten zusätzlich 35 Stammarbeitsplätze gesichert werden. Für Motorenauslieferungen nach Nordamerika haben wir gemeinsam mit einem Logistikdienstleister Verteilzentrumsstrukturen aufgebaut und umgesetzt. Hierdurch werden Zeit- und Kosteneinsparungen erreicht.

QUALITÄT

Qualität ist in unseren Unternehmensgrundsätzen festgeschrieben Der Name DEUTZ steht bei Motoren seit jeher für einen hohen Qualitätsstandard. Diesem wollen wir auch künftig gerecht werden.

Aus diesem Grund haben wir 2015 die Einführung der Null-Fehler-Strategie beschlossen. Mit diesem Qualitätsprogramm verfolgen wir vorrangig das Ziel, stets die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen. Fehler sollen schon im Ansatz erkannt werden, bevor sie überhaupt auftreten. Aus Fehlern wiederum, die bereits aufgetreten sind, müssen wir umgehend lernen, so dass sich derselbe Fehler nicht wiederholt. Dabei stehen wir vor der Herausforderung, dass wir eine große Variantenvielfalt anbieten und die Komplexität unserer Produkte heute sehr hoch ist.

Daneben haben wir im vergangenen Jahr auch den Produktentwicklungsprozess mit deutlich optimierten Ansätzen und der frühzeitigen Einbindung der Qualitätsabteilung überarbeitet. Mit verbesserten Prozessen bei der Pflichten- und Lastenheft-erstellung sollen die Kundenwünsche bei der Produktentwicklung noch besser berücksichtigt werden.

Die Normen ISO 9001 (Qualitätsmanagement), 14001 (Umweltmanagement) und 50001 (Energiemanagement) wurden im Jahr 2015 im Rahmen eines Überwachungsaudits durch unseren externen Zertifizierer überprüft. Erneut wurden sämtliche Kriterien erfüllt.

So konnten die Zertifikate abermals bestätigt werden. Die sich aus den überarbeiteten Standards ISO 9001:2015 und 14001:2015 ergebenden erweiterten Anforderungen werden derzeit in das bestehende DEUTZ-Managementsystem integriert.

INTERNATIONALE JOINT VENTURES

China ist seit einiger Zeit ein sehr herausfordernder Markt. Wachstumserwartungen wurden spürbar zurückgeschraubt und in der Motorenbranche sind hohe Kapazitäten vorhanden. Anfang 2015 haben wir entschieden, unsere Produktionsaktivitäten in China in unserem etablierten Joint Venture DEUTZ (Dalian) Engine Co., Ltd. in Dalian (China) zu konsolidieren, das über ausreichend Kapazitäten verfügt.

Das Joint Venture DEUTZ Dalian betreiben wir seit 2007 gemeinsam mit der First-Automotive-Works-Gruppe, einem der führenden Automobilhersteller Chinas. Hier produzieren wir 3- bis 8-Liter-Dieselmotoren vor allem für Automotive-Anwendungen für den chinesischen Markt. Der Absatz belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf knapp 75.000 Motoren, ein Rückgang um 29,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die Geschäftsentwicklung war von der Marktentwicklung in China – vor allem im LKW- und Baumaschinengeschäft – deutlich beeinträchtigt. Bei einem verbesserten Mix wurde ein Umsatz von umgerechnet rund 340 Mio. € erzielt, der um 5,6 % unter dem Vorjahreswert lag; in lokaler Währung lag der Umsatz 19,6 % unter Vorjahr. Die Gesellschaft hat im Rahmen der At-equity-Konsolidierung das operative Ergebnis des DEUTZ-Konzerns mit 7,0 Mio. € belastet, nachdem im Vorjahr ein positiver Ergebnisbeitrag von 3,5 Mio. € erwirtschaftet worden war. Für das laufende Geschäftsjahr rechnen wir bei einem weiterhin schwierigen Marktumfeld mit einer reduzierten Ergebnisbelastung. Das Ergebnis wird jedoch auch weiterhin maßgeblich durch die Auslastung beeinflusst werden.

Hinsichtlich der Konsolidierung unserer anderen chinesischen Produktionsaktivitäten haben wir im Berichtsjahr große Fortschritte gemacht. Das Joint Venture DEUTZ Engine (China) Co., Ltd. in Linyi (China) wurde zum Jahresende 2015 aufgelöst. Ursprünglich hatten wir die Gesellschaft zusammen mit AB Volvo gegründet; die Gesellschaft hat zu keinem Zeitpunkt wesentliche Investitionen getätigt.

Das Joint Venture WEIFANG WEICHAI-DEUTZ DIESEL ENGINE CO., LTD. in Weifang (China) haben wir Ende 2015 an den bisherigen Mitgeschafter Weichai Power veräußert. Die Gesellschaft produziert ausschließlich Lizenzmotoren der Baureihe 226B und wurde von uns nicht mehr als strategisch bedeutsam eingeschätzt.

Bei dem Joint Venture DEUTZ Engine (Shandong) Co., Ltd. in Linyi (China), an dem wir mit 70% beteiligt sind, wurde ebenfalls die Schließung eingeleitet. Wir rechnen mit der vollständigen Liquidation im Laufe des Jahres 2016. Die Implementierungsarbeiten wurden bei dieser Gesellschaft frühzeitig unterbrochen bzw. beendet.

Aus der Liquidation bzw. dem Verkauf der vorgenannten Gesellschaften, also von DEUTZ Engine China, WEIFANG WEICHAI-DEUTZ DIESEL ENGINE CO., LTD. und DEUTZ Engine (Shandong) Co., Ltd., resultierte im Berichtsjahr insgesamt ein geringfügiger positiver Ergebniseffekt.

DEUTZ AGCO MOTORES S.A. (DAMSA), unser argentinisches Joint Venture mit der AGCO-Gruppe, produziert Motoren für den lokalen Markt, insbesondere für Landtechnik-, Bus- und Industrieanwendungen. Im Geschäftsjahr 2015 hat die Gesellschaft in einem sehr schwierigen Marktumfeld rund 1.150 Motoren abgesetzt. Damit wurde ein Umsatz von rund 19 Mio. € erzielt, der aufgrund von Preissteigerungen um rund ein Fünftel über dem Vorjahr lag. Der Verlust der Gesellschaft belief sich auf 0,1 Mio. €.

An der D.D. Power Holdings (Pty) Ltd., unserem südafrikanischen Joint Venture, halten wir einen Anteil von 30 %. Die Vertriebs- und Servicegesellschaft ist im lokalen Markt aktiv und hat einen Schwerpunkt unter anderem im lokalen Minengeschäft. Im Berichtsjahr hat die Gesellschaft einen Umsatz von rund 20 Mio. € und einen Gewinn von rund 2,5 Mio. € erzielt, die damit jeweils über Vorjahr lagen.

AUFTRAGSEINGANG

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang

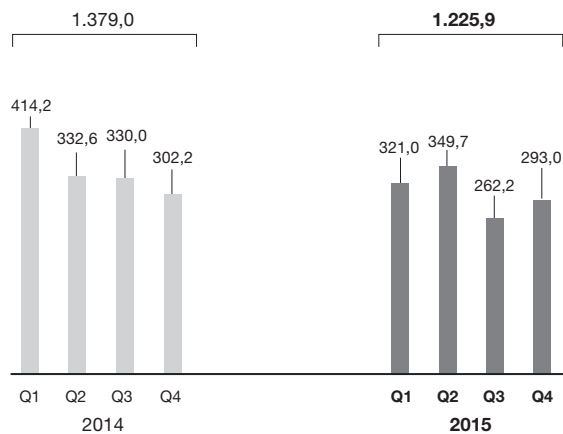
in Mio. €		
2015	1.225,9	
2014	1.379,0	
2013	1.649,7	
2012	1.237,1	
2011	1.479,3	

Auftragseingang niedriger als im Vorjahr Im Geschäftsjahr 2015 sind im DEUTZ-Konzern Bestellungen im Wert von 1.225,9 Mio. € eingegangen. Dies sind 11,1 % weniger als im Vorjahr mit 1.379,0 Mio. €. Mit Ausnahme des Servicegeschäfts, das um 7,2 % zulegen konnte, erhielten alle anderen Anwendungsbereiche weniger Aufträge als im Vorjahr. Bei Mobilien Arbeitsmaschinen ging der Auftragseingang um 20,0% zurück, bei Stationären Anlagen um 8,9 % und in der Landtechnik um 4,1 %. Der Anwendungsbereich Automotive verzeichnete ein leichtes Minus von 1,3 %.

Unterjährig entwickelte sich der Bestelleingang ganz unterschiedlich: Nur im zweiten Quartal, das mit 349,7 Mio. € zugleich das stärkste war, konnte der Vorjahreswert übertroffen werden. Ansonsten lag der Auftragseingang in allen Quartalen unter dem Vorjahreswert. Im Hinblick auf sogenannte Vorbaumotoren, die europäische Kunden im Vorgriff auf einen Emissionswechsel bereits im Vorjahr erworben hatten, war dies tendenziell erwartet worden. Ab dem dritten Quartal kam eine starke Investitionszurückhaltung in unseren Endmärkten hinzu, die den Auftragszugang im zweiten Halbjahr enorm belastet hat. So wurde im dritten Quartal mit Bestellungen von 262,2 Mio. € der niedrigste Auftragszugang verbucht. Im vierten Quartal lagen die Bestellungen mit 293,0 Mio. € um 11,7% über dem sehr niedrigen Vorquartal und um 3,0% unter dem Vorjahreswert.

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang nach Quartalen

in Mio. €

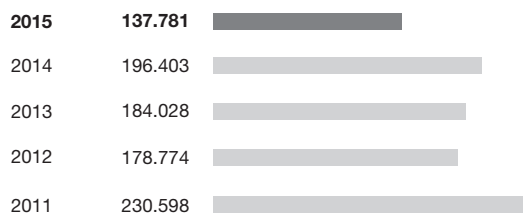


Der Auftragsbestand belief sich zum 31. Dezember 2015 auf 201,0 Mio. €. Damit lag er 8,5% unter dem Vorjahreswert von 219,7 Mio. €.

ABSATZ

DEUTZ-Konzern: Absatz

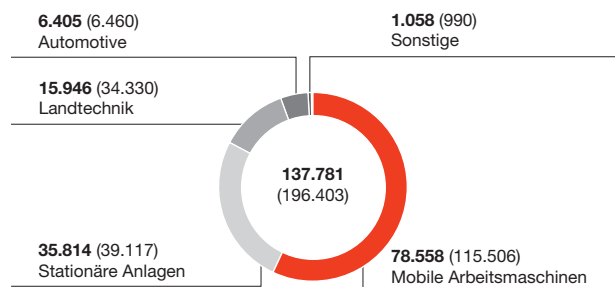
in Stück



Absatz unter Vorjahr Im Berichtsjahr hat DEUTZ 137.781 Motoren verkauft. Dies sind 29,8% weniger als im Vorjahr, in dem 196.403 Motoren abgesetzt werden konnten. Dabei gab der Absatz insbesondere im Anwendungsbereich Landtechnik mit 53,6% und bei Mobilien Arbeitsmaschinen mit 32,0% deutlich nach.

DEUTZ-Konzern: Absatz nach Anwendungsbereichen

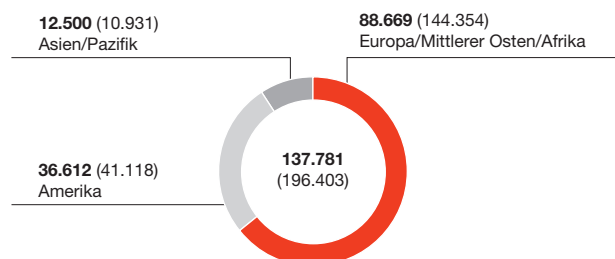
in Stück (Vorjahreswerte)



Die regionale Betrachtung ergibt ein sehr uneinheitliches Bild: In unserem größten Absatzmarkt EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) sind die Verkaufszahlen um 38,6% auf 88.669 Motoren zurückgegangen. In Amerika war der Absatz mit 36.612 Motoren um 11,0% rückläufig. In der Region Asien/Pazifik hingegen wurde der Absatz um 14,4% auf 12.500 Motoren ausgeweitet.

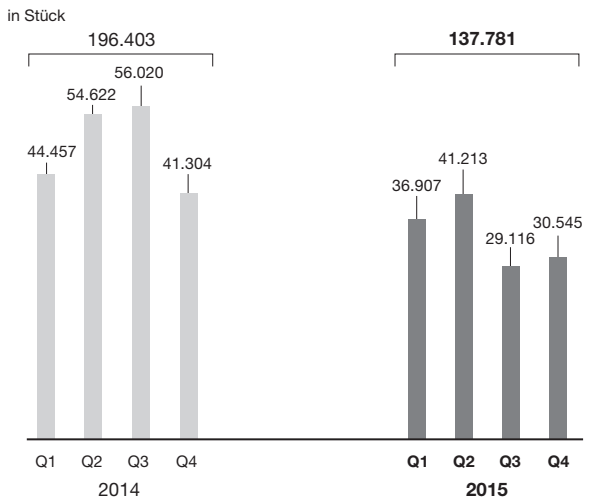
DEUTZ-Konzern: Absatz nach Regionen

in Stück (Vorjahreswerte)

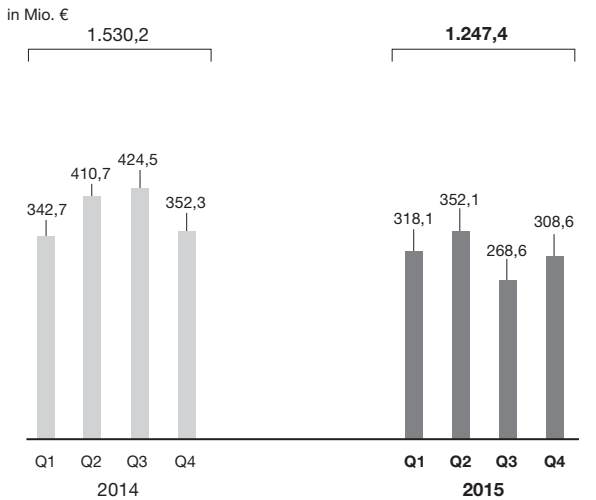


Unterjährig lag der Absatz in allen vier Quartalen deutlich unter den jeweiligen Vorjahreswerten. Die höchsten Verkaufszahlen wies das zweite Quartal mit 41.213 Motoren auf. Im vierten Quartal sind 30.545 Motoren abgesetzt worden, eine leichte Steigerung um 4,9% gegenüber dem sehr niedrigen Vorquartal und ein Rückgang um 26,0% gegenüber dem Vorjahresquartal.

DEUTZ-Konzern: Konzernabsatz nach Quartalen

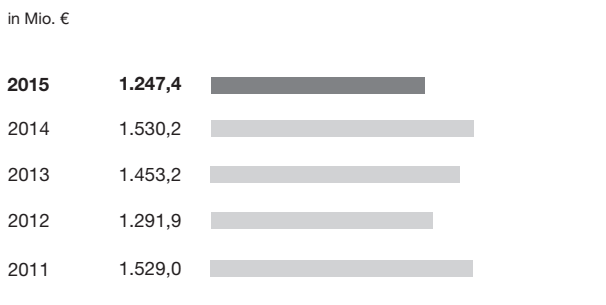


DEUTZ-Konzern: Konzernumsatz nach Quartalen



ERTRAGSLAGE

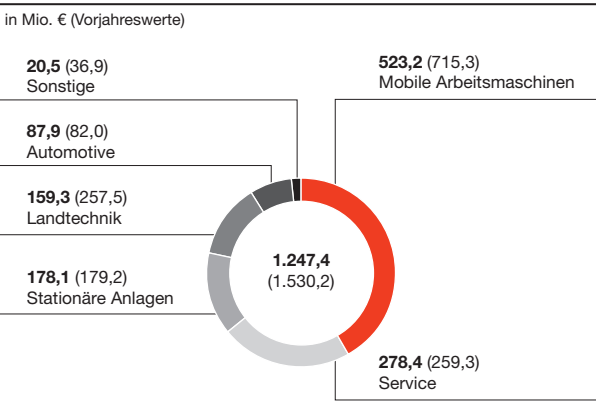
DEUTZ-Konzern: Umsatz



Umsatz gibt unterproportional zum Absatz nach Im Geschäftsjahr 2015 erlöste DEUTZ 1.247,4 Mio. € und damit 18,5 % weniger als im Vorjahr. 2014 hatte sich der Umsatz auf 1.530,2 Mio. € belaufen. Damit haben wir unsere im Geschäftsbericht 2014 veröffentlichte Prognose – wir hatten einen Umsatzrückgang in der Größenordnung von rund 10 % prognostiziert – nicht erreicht. Unsere im September 2015 revidierte Prognose eines Umsatzrückgangs von rund 20 % wurde hingegen eingehalten. Die Umsatzabschwächung ist zum einen auf den Emissionswechsel für Motoren < 130 kW in der EU zum 1. Oktober 2014 und damit verbundene sogenannte Vorbaumotoreffekte zurückzuführen. Zum anderen erleben wir seit der zweiten Jahreshälfte 2015 auch eine ausgeprägte Investitionszurückhaltung in unseren Endmärkten, die maßgeblich für die Prognoseänderung war. Damit ist der Umsatz jedoch prozentual nicht so stark zurückgegangen wie der Absatz.

Unterjährig war die Tendenz bei den Umsatzerlösen sehr uneinheitlich: Nach 318,1 Mio. € im ersten Quartal stieg der Umsatz auf 352,1 Mio. € im zweiten Quartal, fiel im dritten Quartal jedoch wieder auf 268,6 Mio. €. Im vierten Quartal erlösten wir 308,6 Mio. € und damit 14,9 % mehr als im Vorquartal, jedoch 12,4 % weniger als im Vorjahresquartal. Damit war das zweite Quartal unterjährig das stärkste. In allen Quartalen wurden die Vorjahreswerte jedoch nicht erreicht.

DEUTZ-Konzern: Umsatz nach Anwendungsbereichen



Unser größter Anwendungsbereich Mobile Arbeitsmaschinen konnte nicht an seinen im Vorjahr deutlich gesteigerten Umsatz anknüpfen. Mit 523,2 Mio. € verfehlte er diesen um 26,9%. Auch die Landtechnik gab mit 38,1 % auf 159,3 Mio. € deutlich nach. Der Anwendungsbereich Stationäre Anwendungen bewegte sich mit einem Umsatz von 178,1 Mio. € hingegen auf Vorjahresniveau. Zulegen konnten dagegen der Anwendungsbereich Automotive mit einem Plus von 7,2 % auf 87,9 Mio. € und das Servicegeschäft mit einem Plus von 7,4 % auf 278,4 Mio. €.