

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.