



Es gilt das gesprochene Wort

**DEUTZ AG Hauptversammlung, - Köln, 30. April 2009
Rede Dr. Helmut Leube, Vorstandsvorsitzender**

Sehr geehrte Aktionärinnen, Aktionäre und Aktionärsvertreter,
liebe Gäste und Freunde unseres Unternehmens, sehr geehrte
Vertreter der Presse,

im Namen des Vorstands und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DEUTZ AG begrüße ich Sie sehr herzlich auf unserer ordentlichen Hauptversammlung. Wir freuen uns über Ihr großes Interesse. Beginnen werde ich meine Ausführungen mit der wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2008. Anschließend werde ich Ihnen berichten, wie wir uns mit dem Maßnahmenpaket MOVE auf die dramatisch veränderten Rahmenbedingungen in den Jahren 2008 und 2009 eingestellt haben und was wir noch tun, um unsere langfristigen Ziele zu erreichen. In diesem Zusammenhang informiere ich Sie abschließend über unsere derzeit wichtigsten Zukunftsinvestitionen in integrierte Motor- und Abgastechnologien und welche Entwicklungschancen sich daraus für DEUTZ ergeben.

Überblick Geschäftsjahr 2008

Unsere diesjährige Hauptversammlung ist geprägt von der weltweiten Rezession. In bisher nie gekannter Schnelligkeit und Wucht hat die Wirtschaftskrise praktisch alle Volkswirtschaften rund um den Globus erfasst. Nicht nur einzelne Unternehmen, sondern ganze Branchen und sogar einzelne Länder wurden in die Knie gezwungen. Mit Fug und Recht kann man sagen: Die Weltwirtschaft ist in einem Ausnahmezustand.

Auch für die DEUTZ AG war 2008 ein Jahr der Extreme. Noch bis zur Jahresmitte zeichnete sich nach dem hervorragenden Jahr 2007 ein weiteres Rekordjahr ab: Die Auftragslage und wesentliche Kennzahlen entwickelten sich planmäßig. Ja, in Teilbereichen konnten wir gar nicht so viele Motoren produzieren, wie unsere Kunden verlangten.

Das andere Extrem stellte sich ab der zweiten Jahreshälfte ein. Ab dem dritten Quartal, ausgelöst durch die Pleite der amerikanischen Investmentbank Lehman Brothers, sprang die Krise mit bisher nie gekannter Geschwindigkeit von den Finanzmärkten auf die Realwirtschaft über.



Relativ früh von der Nachfrageschwäche betroffen waren wichtige DEUTZ Abnehmerbranchen: Zunächst Hersteller von Baumaschinen; rasch erfasste die Verunsicherung dann auch Branchen wie den Nutzfahrzeugsektor. Regional griff die Marktschwäche schnell von den USA auf Süd-Europa und dann auf weitere Regionen über. Wie Sie wissen, mussten wir in dieser Folge auch unsere Erwartungen im 2. Halbjahr nicht nur einmal nach unten korrigieren.

Auch in den ersten Monaten des laufenden Geschäftsjahres ist die Unsicherheit in den Märkten extrem groß. Zuverlässige Prognosen sind derzeit ebenso wenig möglich, wie Aussagen darüber, wie lange die Rezession noch andauern wird und ob wir die Talsohle schon erreicht haben.

Eines kann ich vorweg aber schon sagen: DEUTZ hat gute Voraussetzungen die Krise zu meistern. Erstens: Das Unternehmen ist mit einer hohen Eigenkapitalquote sowie einer Banken-unabhängigen Finanzierung solide aufgestellt. Zweitens: Wir haben mit dem Maßnahmenpaket MOVE und den notwendigen Investitionen in Zukunftstechnologien wichtige Weichen für eine Fortsetzung des profitablen Wachstumskurses nach der Wirtschaftskrise gestellt.

Ich möchte Ihnen nun wesentliche Konzern-Kennzahlen des Geschäftsjahres 2008 näher erläutern. Bei diesen hat die weltweite Rezession natürlich deutliche Spuren hinterlassen.

Überblick Konzern-Kennzahlen 2008

Lag der Auftragseingang im ersten Halbjahr 2008 noch auf dem Niveau des Vorjahres, hatten wir mit zunehmender Verschlechterung des konjunkturellen Umfelds im dritten und vierten Quartal in Teilbereichen prozentual zweistellige Nachfrageeinbußen zu verzeichnen. Im Gesamtjahr 2008 ging der Auftragseingang gegenüber dem Vorjahr um 13,9 % auf 1,4 Mrd. € zurück.

Entsprechend rückläufig entwickelte sich auch die Zahl der verkauften Motoren mit einem Minus von 11,7 % auf 252.359 Stück im Vergleich zu 285.861 Motoren im Rekordjahr 2007. Der Rückgang beim Umsatz war 2008 mit einem Minus von 1,9% auf 1,5 Mrd. € noch relativ moderat. Der leichte Aufbau der Mitarbeiter im Jahresvergleich erfolgte hauptsächlich im 1. Halbjahr und zwar zum größten Teil im Bereich Forschung & Entwicklung.

Das operative Ergebnis (EBIT vor Einmaleffekten) lag mit 31,8 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Es war belastet insbesondere durch den Volumenrückgang in der zweiten Jahreshälfte 2008, Anlaufverluste unseres Joint Ventures DEUTZ Dalian in China,



Materialkostensteigerungen sowie Einmalaufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen in Zusammenhang mit MOVE für den Abbau von rund 200 indirekten Mitarbeitern.

Deutlich unter unseren Erwartungen lag die EBIT-Rendite mit 2,1% sowie das Konzernergebnis nach Steuern mit Minus 4,2 Mio. € für 2008. Grund hierfür waren vor allem auch die genannten Einmaleffekte durch die Strukturmaßnahmen. Das Ergebnis je Aktie betrug -4 Cent.

Nach Berechnung entsprechend den Vorschriften des Handelsgesetzbuches ergibt sich für die DEUTZ AG ein Bilanzgewinn in Höhe von 26,8 Mio. €, da aus dem Vorjahr ein Gewinnvortrag besteht. Angesichts der aktuellen, sehr schlechten Wirtschaftslage und der unsicheren Konjunkturprognosen halten wir es für ratsam, finanziell vorzusorgen. Daher schlägt der Vorstand vor, den Bilanzgewinn nicht als Dividende auszuschütten, sondern auf neue Rechnung vorzutragen.

Die rasant um sich greifende Wirtschaftskrise im vergangenen Jahr hat entsprechende Turbulenzen an den Börsen ausgelöst. Mit der rückläufigen Kursentwicklung war 2008 für unsere Aktionäre ein enttäuschendes Aktienjahr.

Kursentwicklung DEUTZ Aktie 2008

Zwischen Februar und Mai 2008 entwickelte sich die DEUTZ Aktie noch besser als Vergleichsindizes wie MDAX und Prime Industrial Index und erreichte im April bei 7,60 € den Jahreshöchststand.

Im weiteren Jahresverlauf konnten wir uns aber der schlechten Börsenentwicklung nicht entziehen, die von der pessimistischen Erwartung einer rückläufigen Investitionsneigung bei Industriegütern geprägt war. Insbesondere unsere Hauptabnehmergruppen, Baumaschinenhersteller und Nutzfahrzeughersteller, waren schon früh und heftig vom Abschwung betroffen. Die zweimalige Anpassung unseres Ausblicks im Herbst letzten Jahres, hatte einen weiteren negativen Einfluss auf den Kursverlauf.

Das Börsenjahr 2008 schloss die DEUTZ Aktie mit 2,38 € und somit 65,8% unter dem Schlusskurs des Vorjahres. Aufgrund der rückläufigen Kursentwicklung ging die Marktkapitalisierung trotz gestiegener Aktienanzahl zurück.

Da DEUTZ mit Rang 64 bei der Marktkapitalisierung das Kriterium für den MDAX nicht mehr erfüllte, ist die Aktie nach einer Überprüfung durch die Deutsche Börse seit 22. September 2008 im SDAX gelistet. Dieser schloss 2008 mit -46,1 % ebenfalls deutlich im Minus,



wie auch beispielsweise der MDAX mit -43,2% und der Prime Industrial Index mit -52,5%.

Kursentwicklung Januar – April 2009

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Finanzmarktkrise zeigten sich die Aktienmärkte im ersten Quartal 2009 trotz kurzer Erholungsphasen volatil. Der SDax notierte am 31. März 2009 bei 2.373 Punkten 15 % niedriger als zu Jahresbeginn; der Prime Industrial Standard verzeichnete ein Minus von 17 %

Im relativen Vergleich hat sich die DEUTZ Aktie insbesondere ab Mitte März deutlich besser als diese beiden Vergleichsindizes entwickelt. Nach einem schwachen Jahresbeginn schloss die DEUTZ Aktie am 31. März 2009 mit 2,30 € nur 3,4 % unter dem Schlusskurs des Vorjahres. In den letzten Wochen stieg der Kurs weiter an: Am 28. April 2009 lag der Kurs bei 3,12 Euro. Gerade in schwierigen Zeiten ist ein intensiver Dialog mit dem Kapitalmarkt und transparente Kommunikation wichtig. Nach der Vorstellung der Quartalsberichte haben wir zuletzt den Jahresabschluss 2008 zahlreichen Analysten und Investoren an den wesentlichen Finanzplätzen im In- und Ausland erläutert. Unsere Investor Relations Aktivitäten werden wir mit den Berichten 2009 weiter fortführen.

Neben den freien Aktionären verfügen wir mit SAME-DEUTZ-FAHR und Volvo über zwei strategische Investoren mit mittel- und langfristigen Perspektiven. Gerade in turbulenten Zeiten ist eine stabile Aktionärsbasis für ein Unternehmen besonders hilfreich.

Meine Damen und Herren,
lassen Sie mich nun einzelne Komponenten des Konzernabschlusses 2008 näher erläutern.

Absatzentwicklung im 5-Jahresvergleich

In den Jahren 2004 – 2007 befand sich die DEUTZ AG auf einem Wachstumskurs, bei dem ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 18% erzielt wurde. Wie ich bereits sagte, wies kaum etwas in der ersten Jahreshälfte 2008 auf einen Einbruch hin – und schon gar nicht in dem jetzt erlebten Ausmaß. Im Gegenteil: Mit einer Absatzzahl von gut 149.000 Motoren im ersten Halbjahr 2008 lagen wir deutlich über der Vergleichszahl vom Vorjahr mit rund 135.000 Motoren. Damit sahen wir uns auf gutem Weg, erstmals mehr als 300.000 Einheiten im Jahr zu produzieren. Unser Hauptthema im ersten Halbjahr 2008 war: Wie können wir überhaupt soviel



produzieren, wie unsere Kunden wünschen. Leider hat sich diese Situation jetzt grundlegend geändert.

Umsatz nach Regionen

Regional entwickelte sich der Umsatz vor allem im Inland positiv mit einer Steigerung von 8,7% gegenüber Vorjahr. Die erfreuliche Entwicklung war vor allem getragen durch die hohe Nachfrage der Landtechnikbranche sowie noch insbesondere im 1. Halbjahr von der Baumaschinenindustrie.

Rund drei Viertel unseres Umsatzes erzielen wir jedoch außerhalb unseres Heimatmarktes Deutschland, alle anderen Regionen verzeichneten Rückgänge. In den USA war die Marktschwäche als Erste erkennbar und betraf zunächst vor allem kleine Motoren für Baumaschinen. Im Jahresverlauf waren Rückgänge in Südwesteuropa und dann verstärkt auch in Osteuropa und Asien zu spüren.

Als dynamische Wachstumsräume sind Asien und China nach wie vor strategisch wichtige Märkte für DEUTZ. In China ist die Wirtschaftskrise ebenfalls spürbar. Das Land verzeichnet allerdings immer noch vergleichsweise hohe Wachstumsraten von rund 6%.

Entwicklung Auftragseingang

Der Auftragseingang ging im Geschäftsjahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 13,9 % auf 1.363,5 Mio. € zurück.

Bezogen auf die Anwendungsbereiche waren vor allem die Segmente Mobile Arbeitsmaschinen und Automotive von einer schwächeren Nachfrage betroffen. Relativ stabil zeigte sich die Entwicklung in den Bereichen Landtechnik, Motoren >8 Liter Hubraum sowie im Service. Die Darstellung der quartalsweisen Entwicklung verdeutlicht noch einmal die Dramatik des Nachfrageinbruchs infolge der Wirtschaftskrise mit -42,4% im 4. Quartal gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Mobile Arbeitsmaschinen verzeichneten sogar einen Rückgang um mehr als 75%.

Die ersten Monate des aktuellen Geschäftsjahres, meine sehr geehrten Damen und Herren, zeigen, dass sich der negative Trend des letzten Quartals 2008 mit stark rückläufigen Werten beim Auftragseingang, Absatz und Umsatz auch im ersten Quartal 2009 fortsetzt. Eine spürbare Nachfragebelebung erwarten wir frühestens



ab 2010. Nicht zuletzt ist hierbei wesentlich, inwieweit Konjunkturprogramme, die mit Infrastrukturinvestitionen auf unsere Hauptabnehmerbranchen zielen, greifen.

Entwicklung EBIT vor Einmaleffekten

Die negativen Auswirkungen der Krise werden in der Entwicklung des operativen Ergebnisses (EBIT) im 4. Quartal 2008 besonders deutlich. DEUTZ Customised Solutions verzeichnete mit 47,1 Mio. € einen Ergebniszuwachs im Vergleich zum Vorjahr. Vor allem durch den Verlust bei Kompaktmotoren ging dagegen die Marge auf -3,8% zurück - im Vergleich zu plus 5,8 % im Vorjahr.

Allerdings war 2007 positiv beeinflusst durch Sondererträge in Höhe von 14 Mio. € sowie einen geringeren Anlaufverlust bei DEUTZ Dalian in Höhe von 6 Mio. €. Neben den bereits zu Beginn der Rede aufgeführten belastenden Faktoren aus dem Volumensrückgang, DEUTZ Dalian sowie Einmaleffekten aus MOVE, waren auch gestiegene Materialaufwendungen ursächlich für den Ergebnisrückgang in 2008. Zu letzteren gehören auch höherwertige und komplexe Einbaukomponenten für Motorenbaureihen der Abgasstufe TIER 3, gleichzeitig ist der Umsatzanteil dieser Baureihen gestiegen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
lassen Sie mich nun die Ergebnisse in den Segmenten näher darstellen:

Überblick Segment Kompaktmotoren

Im Segment Kompaktmotoren verzeichneten wir im Gesamtjahr 2008 mit 1.032,5 Mio. € 14,2 % weniger Aufträge als im Vorjahr. Hier zeigte sich die schon mehrfach angesprochene Situation einer dynamisch rückläufigen Entwicklung im zweiten Halbjahr, die durch regelrecht zusammengebrochene Märkte gekennzeichnet war.

Insgesamt wurden im Segment Kompaktmotoren im Berichtsjahr 219.681 Motoren abgesetzt; das entspricht einem Minus von 11,8 %.

Der rapide Nachfragerückgang nach kleineren Motoren bis 4 Liter Hubraum, der eng an die Entwicklung der Baukonjunktur gekoppelt ist, setzte ab Jahresmitte ein. Zum Jahresende erfasste er auch den Bereich der Motoren 4 - 8 Liter Hubraum, wo die stark rückläufige Nutzfahrzeugkonjunktur in Europa deutliche Spuren hinterließ.

Der Gesamtumsatz im Segment Kompaktmotoren lag im Geschäftsjahr 2008 mit 1.143,2 Mio. € um 3,6 % unter dem Vorjahreswert. Dabei legte die Landtechnik um 37 % bzw. 186,0



Mio. € gegenüber dem Vorjahr deutlich zu. Auch im Servicegeschäft stieg der Umsatz um 9 % - hauptsächlich wegen der positiven Entwicklung im Ersatzteilhandel in Europa.

Gravierende Bremsspuren verzeichnete das operative Ergebnis (EBIT vor Einmaleffekten) des Segments Kompaktmotoren für das Gesamtjahr. Während das EBIT zur Jahresmitte noch bei rund 21 Mio. € gelegen hatte, wies das Segment zum Jahresende einen Verlust in Höhe von -13,6 Mio. € aus.

Hauptursache für die negative Entwicklung waren neben dem Konjunkturunbruch die bereits genannten Belastungen aus Materialpreissteigerungen sowie Anlaufverluste aus dem Joint Venture DEUTZ Dalian in Höhe von 11,1 Mio. €.

Überblick Customised Solutions

DEUTZ Customised Solutions erzielte mit 32.678 verkauften Motoren einen Auftragseingang von insgesamt 331,0 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang von -11,4 % bzw. -13,0 %. Rückgänge waren vor allem im Neumotorengeschäft zu verzeichnen. Zusätzlich wirkte sich aus, dass ein Großkunde im Bereich Landtechnik seinen Bedarf an luftgekühlten durch wassergekühlte DEUTZ Motoren ersetzte, so dass der Auftragseingang in diesem Anwendungsbereich um mehr als die Hälfte zurückging. Trotz rückläufiger Absatzzahlen ist der Umsatz im Berichtsjahr um 4,0 % auf 351,8 Mio. € gestiegen. Hierzu trug vor allem das Geschäft mit Motoren für Stationäre Anlagen bei, das einen Umsatzwachstum von 22% verzeichnen konnte.

Motoren mit einem Hubraum >8 Liter für Schienen- und Marineanwendungen legten im Geschäftsjahr zu. Durch die Aufgabe der Produktion kleiner luftgekühlter Motoren in Spanien verbesserte sich der Produktmix. Stabilisierend wirkte sich auch das insgesamt gute Geschäft mit Serviceleistungen aus, das rund ein Drittel des Segmentumsatzes ausmacht. Es umfasst neben dem Ersatzteilehandel das Geschäft mit Austauschteilen und -motoren, den sogenannten Xchange-Motoren. Gegen Jahresende zeigte sich allerdings auch hier eine Abschwächung der Nachfrage.

Mit einem Plus von 5,4% gegenüber dem Vorjahr entwickelte sich das Segmentergebnis (EBIT vor Einmaleffekten) mit 47,1 Mio. € positiv.

Aufwendungen für F&E

Die Zeiten sind sehr schwierig. Das zeigen eindringlich die vorgestellten Zahlen, meine sehr geehrten Damen und Herren. Um so wichtiger ist es, das Notwendige für unsere Wettbewerbsfähigkeit



zu tun. Deshalb investierten und investieren wir hohe Beträge in unsere Forschung & Entwicklung – und damit in die Zukunft.

Der Anstieg der F&E-Aufwendungen im Berichtsjahr um mehr als 60% auf 90,3 Mio. € ist vor allem auf Entwicklungsprojekte für Abgasemissionsstufen zurückzuführen, die ab 2011 bzw. 2014 vorgeschrieben sind. Der Großteil davon entfällt mit 78,7 Mio. € auf unser Segment Kompaktmotoren.

Die sogenannte F&E-Quote, also der Anteil am Gesamtumsatz stieg damit von 3,7% auf 6,0% im Geschäftsjahr 2008. Wegen des höheren Arbeitsvolumens erhöhten wir die Belegschaft in den Entwicklungsabteilungen von 388 auf 431 Mitarbeiter. Investitionen in Forschung und Entwicklung sind Investitionen in die Zukunft und tragen ganz wesentlich dazu bei, dass DEUTZ Krisenzeiten besser überstehen kann.

Ein weiteres Instrument, mit dem DEUTZ den derzeit rauen Zeiten trotzen kann, ist die langfristige Finanzierungsbasis über ein sogenanntes Private Placement – kurz USPP - das wir 2007 in den USA gezeichnet haben.

Verschuldung mit langen Fälligkeiten

Insgesamt beträgt das Kreditvolumen des USPP 274 Mio. US-\$ mit Laufzeiten von fünf, sieben und zehn Jahren. 70% der Finanzschulden, also rund 157 Mio. €, haben eine Laufzeit von mehr als 5 Jahren.

Die Zins- und Tilgungszahlungen in US-Dollar sind über die gesamte Laufzeit in Euro abgesichert. Es bestehen im Rahmen des US Private Placements keinerlei Zinsänderungs- und Währungsrisiken. Kurzfristig besteht für die DEUTZ AG kaum Refinanzierungsbedarf. Was eine langfristige, Banken-unabhängige Finanzierung in der momentan schwierigen Situation auf den Kreditmärkten wert ist, brauche ich nicht besonders zu betonen.

Und noch etwas hilft uns in der Krise: Eine solide Finanzstruktur:

Nettofinanzposition/ Eigenkapitalquote

Zum 31. Dezember 2008 betrug unsere Nettofinanzposition -12,8 Mio. €, ein Wert, der für ein Unternehmen mit der Größe von DEUTZ sehr gut ist. Die Nettofinanzverschuldung betrug 2001 übrigens noch 340 Mio. € und wurde in den vergangenen Jahren konsequent zurückgefahren. Zu bemerken ist hierbei, dass der Vorjahreswert durch einen Mittelzufluss aus dem Verkauf von DEUTZ Power Systems beeinflusst war. Der Rückgang um rd. 100 Mio. € gründet



sich je zur Hälfte durch die Dividendenzahlung in 2008 (48 Mio. €) sowie Investitionen während des Geschäftsjahres 2008.

Weitere positive Merkmale sind der hohe Liquiditätsbestand in Höhe von 208 Mio. € zum Jahresende 2008 sowie unsere Eigenkapitalquote von über 42 %.

Soweit das abgelaufene Geschäftsjahr, meine sehr verehrten Aktionärinnen und Aktionäre.

Konjunkturelle Talsohle nicht erreicht

Wie geht es weiter, wie sind die Aussichten insgesamt und natürlich im Besonderen für DEUTZ?

Wie ich bereits sagte, verzeichnete die Weltwirtschaft und damit auch DEUTZ eine drastische Abschwächung vor allem ab dem 3. Quartal 2008, die sich nach der Pleite von Lehman Brothers noch einmal dramatisch beschleunigte. Im Vergleich zum 4. Quartal 2007 hatten wir im vierten Quartal 2008 einen Nachfragerückgang von mehr als 40 % zu verzeichnen und wir haben Verluste geschrieben. Dieser negative Trend hat sich auch in das Geschäftsjahr 2009 hinein fortgesetzt.

Deutsche und internationale Wirtschaftsgutachten gehen für das Jahr 2009 von einer stark rückläufigen Wirtschaftsleistung aus – lediglich über die Höhe des Rückgangs wird noch diskutiert. Davon betroffen sind unsere Schlüsselbranchen wie die Baumaschinenindustrie und der Nutzfahrzeugsektor. Wenn eine Belebung eintritt, dann langsam. Entscheidend wird sein, ob, wie intensiv und wie schnell Konjunkturprogramme greifen, die weltweit auf unsere Schlüsselbranchen zielen.

Von einer spürbaren Nachfragebelebung können wir wohl frühestens ab 2010 ausgehen. Auf Grund der nach wie vor sehr großen Unsicherheiten in den Finanzmärkten und der Realwirtschaft sind verlässliche und seriöse Prognosen derzeit nicht möglich.

Durch die anhaltende Nachfrageschwäche werden Auftragseingang, Absatz und Umsatz in 2009 sehr deutlich unter dem Vorjahr liegen. Wir stellen uns strukturell sowie kostenseitig auf unterschiedlich starke, rückläufige Geschäftsentwicklungen im Jahresverlauf ein. Diese basieren alle auf erheblich geringeren Stückzahlen als im Geschäftsjahr 2008.



Das Segment Kompaktmotoren wird weiter wesentlich von der anhaltenden Schwäche der Hauptabnehmerbranchen, allen voran der Baumaschinenindustrie, mobilen Arbeitsmaschinen und des Nutzfahrzeugsektors, betroffen sein. Bei DEUTZ Customised Solutions zeichnet sich ebenfalls eine merkliche Abschwächung gegenüber dem abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 ab.

Der Rückgang bei Auftragseingang, Absatz und Umsatz wird sich entsprechend im operativen Ergebnis niederschlagen. Höchste Priorität hat daher für alle im Unternehmen, die Verluste so schnell wie möglich zu stoppen. Welches Ergebnis wir im Geschäftsjahr 2009 erreichen, ist entscheidend abhängig von der erfolgreichen Umsetzung von MOVE sowie der weltwirtschaftlichen Entwicklung im 2. Halbjahr 2009.

Unsere Investitionen 2009 orientieren sich in der Höhe an denen des Geschäftsjahres 2008, wobei wir die Ausgaben selbstverständlich an die Marktentwicklung anpassen. Hier sind wir gegenüber den ursprünglichen Planungen bereits massiv auf die Bremse getreten.

Durch ein Restrukturierungsprogramm passen wir unsere Organisationsstrukturen und den Belegschaftsstand an die veränderte Marktentwicklung an. Davon werden wir auch nach der Krise profitieren.

F&E Ausgaben zur Zukunftssicherung, vor allem für integrierte Abgastechnologien, müssen 2009 auf dem hohen Niveau des Vorjahres fortgeführt werden, da wir sonst die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasstufen nicht erreichen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
die Entwicklung der Konjunktur und unserer Märkte können wir nicht beeinflussen. Aber wir können intern alles tun, um unsere Kostenstrukturen so schnell wie möglich an die dramatisch geänderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Im Rahmen unserer Berichterstattung haben wir Sie über Maßnahmen informiert, die wir bereits ab Mitte des Jahres 2008 angesichts der sich abschwächenden Nachfrage zeitnah ergriffen hatten. Lassen Sie mich nun auf einige Themen näher eingehen, die wir bereits frühzeitig umgesetzt haben – und konsequent fortsetzen werden.

Maßnahmeprogramm „MOVE“

Bereits im Herbst vergangenen Jahres schnürten wir ein umfassendes Maßnahmenpaket mit dem Namen »MOVE« zur



kurzfristigen Ertrags- und gleichzeitig langfristigen
Zukunftssicherung.

Der Begriff MOVE steht für:

M = Motivation

O = Operational Excellence (Operative Spitzenleistungen),

V = Vision und Strategie sowie

E = Effizienz.

MOVE kombiniert, wie schon gesagt, kurzfristig wirksame Kostensenkungsmaßnahmen mit strukturellen Maßnahmen zur nachhaltigen Ertragsverbesserung.

Bei den kurzfristigen Maßnahmen, die ihren Schwerpunkt im aktuellen Geschäftsjahr haben, stellen wir alles auf den Prüfstand: Beispiele hierfür sind: die Senkung der Personal- und Sachgemeinkosten, die Anpassung der Mitarbeiterkapazitäten an rückläufige Absatzzahlen oder Effizienzsteigerungen im F&E Bereich.

Mit unseren Kunden haben wir in diesem Winter intensive Gespräche über Preiserhöhungen geführt, teils recht erfolgreich, da wir bereits letztes Jahr als die Situation noch etwas besser schien, schon damit begonnen haben. Der zweite Block, die strukturellen Maßnahmen, führen über effizientere Prozesse sowie Produktivitäts- und Qualitätssteigerungen zu nachhaltigen Ertragsverbesserungen. Diese sind längerfristig, d.h. über das Jahr 2009 hinaus angelegt.

Beispiele hierfür sind die Straffung der Organisation, etwa die Verkleinerung des Vorstands von vier auf drei Mitglieder, die Zentralisierung der weltweiten Vertriebs- und Marketingaktivitäten bei gleichzeitiger Reduzierung des Personalaufwandes, die Optimierung des Qualitätsmanagements zur Vorbeugung und Reduzierung von Garantiekosten oder die Optimierung von Fertigungsprozessen zur Senkung von Durchlaufzeiten, Beständen und des Personalaufwands. Eine hohe Priorität haben natürlich erfolgreiche Produktneuanläufe sowie die Ergebnisverbesserung unseres Joint Ventures DEUTZ Dalian, in dem wir wesentliche MOVE-Eckpunkte ebenfalls umsetzen.

Wir alle, Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstand, arbeiten mit Hochdruck daran, dass wir diese anspruchsvollen Ziele auch erreichen. Bei der Umsetzung sind wir auf einem gutem Weg: Seit dem Start des Programms haben wir die Ziele aufgrund der



rückläufigen Marktentwicklung bereits zweimal verschärft und wollen damit rund 100 Millionen Euro einsparen.

Da die Absatzzahlen der beiden vergangenen Quartale auf einem sehr niedrigen Niveau lagen und wir derzeit von keiner Belebung der Nachfrage ausgehen, sind weitergehende MOVE-Schritte zur Struktur- und Mitarbeiteranpassung unausweichlich. Hierzu nutzen wir bisher freiwillige, sozialverträgliche Lösungen, wie Vorruhestandsregelungen und Abfindungsangebote. Wenn diese nicht ausreichen, werden wir zeitnah weitere Programme aufsetzen müssen.

Erste Schritte der Personalanpassung waren ab dem Sommer 2008 eine Reduzierung der Schichten sowie der Abbau von Leiharbeitern und befristet Beschäftigten. Um die bis zum Sommer vergangenen Jahres hohen Stückzahlen zu produzieren, arbeiteten bei DEUTZ neben der Stammebelegschaft auch rund 1.200 Leiharbeiter und befristet Beschäftigte. Für die ab dem 2. Halbjahr notwendigen Kapazitätsanpassungen wurden rund 800 dieser Arbeitsverhältnisse beendet sowie Schichten reduziert. Die in diesem Jahr noch vorhandenen befristeten Verträge werden jetzt aufgelöst.

Zusätzlich haben wir im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum 3. Quartal 2008 darüber informiert, dass 200 Stellen in der Stammebelegschaft, vor allem über Frühpensionierungen abgebaut werden; mehr als 75% davon sind bereits vertraglich vereinbart. Zur Umsetzung wurden im 4. Quartal 2008 dafür Rückstellungen in Höhe von 10,2 Mio. € gebildet. An Auslandsstandorten in Spanien und in den USA wurde die Belegschaft ebenfalls massiv angepasst.

Da diese Maßnahmen nicht ausreichten, haben wir ab Anfang Dezember zusätzlich Kurzarbeit für 2008 und den Bemessungszeitraum 2009 beantragt. Nach Teilbereichen der Fertigung und Montage wurde diese im Februar weiter - auch auf indirekte Bereiche wie die Verwaltung - ausgedehnt. Bis auf weiteres gilt eine 4-Tage Woche. Lediglich der F&E Bereich ist von Kurzarbeit ausgenommen. Insgesamt entspricht die Kapazitätsreduzierung im März dem Vollzeit-Äquivalent von rund 700 Mitarbeitern, im ersten Quartal durchschnittlich 520 Mitarbeitern.

Kurzarbeit bedeutet Gehaltseinbußen für die Mitarbeiter. Selbstverständlich leisten auch der Vorstand und die leitenden Angestellten entsprechende Beiträge. Hierzu wird der Vorstand auf je 10 % der fixen und 10% der variablen Vergütung verzichten. Die leitenden Angestellten verzichten auf ein Monatsgehalt sowie auf die für 2009 ursprünglich vorgesehene Gehaltsanpassung.



Chancen der Zukunft nutzen

Zu schnellen, wirksamen Gegenmaßnahmen gegen die weltweite Rezession gibt es keine Alternative, meine Damen und Herren.

Doch bei allen unausweichlichen Aktionen in der Gegenwart dürfen wir unsere zukünftige Entwicklung nicht aus den Augen verlieren.

Dass wir beides im Auge haben, signalisiert das Motto unseres Geschäftsberichts: „Die Chancen der Zukunft nutzen“.

Dieses Motto haben wir sehr bewusst gewählt, und ich möchte Ihnen erläutern, warum: Trotz der aktuell sehr schwierigen Lage, in der wir uns befinden, sind grundsätzliche Trends nach wie vor intakt und DEUTZ hat rund um den Globus alle Chancen, diese zu nutzen:

Weltweit gibt es verschiedene Megatrends, die mittel- und langfristig zu einer wachsenden Nachfrage nach unseren Motoren führen. So zwingen die wachsende Weltbevölkerung, gewandelte Ernährungsgewohnheiten und nachwachsende Rohstoffe zu einer intensiveren Landwirtschaft mit leistungsfähigen Maschinen.

Die Urbanisierung ist nicht aufzuhalten und führt über leistungsfähigere Infrastrukturen und mehr Fläche pro Einwohner auch zu einer wachsenden Nachfrage nach Baumaschinen.

Der wachsende Welthandel mit seinen arbeitsteiligen Strukturen führt zu mehr Logistik- und Transportleistungen – angetrieben von DEUTZ Motoren in Lkw's, Schienenfahrzeugen oder Schiffen. Das gilt vor allem in dynamischen Regionen wie Asien oder Südamerika, die auch in Zukunft ein überproportionales Wachstum verzeichnen werden.

In China, einer der wichtigsten Zukunftsregionen verfügen wir mit den Joint Ventures DEUTZ Dalian und Weichai Deutz über zwei Standbeine, die uns erlauben, am zukünftigen Wachstum im Reich der Mitte zu partizipieren.

Schließlich führen die begrenzten fossilen Brennstoffe sowie das wachsende Umweltbewusstsein zu gesetzlichen Vorgaben, die Verbrauch und Emissionen immer weiter einschränken. Auch wenn Alternativen zum Verbrennungsmotor derzeit in aller Munde sind: Auf Jahrzehnte führt am Dieselmotor in unseren Anwendungsgebieten kein Weg vorbei. Niedriger Verbrauch und geringste Emissionen, die beide zu unseren wichtigsten Entwicklungszielen zählen, werden als Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb immer wichtiger.



All das sind Chancen für einen weltweit führenden Motorenhersteller wie DEUTZ, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Auf das Thema Abgastechnologien mit nachgelagertem Service möchte ich wegen seiner besonderen Bedeutung für DEUTZ nun etwas näher eingehen:

Neue Abgasgesetzgebung

Wie bereits angesprochen, hat im Neumotorengeschäft die erfolgreiche Umsetzung der nächsten Stufen der Abgasgesetzgebung für DEUTZ höchste Priorität.

Ab 2011 gilt die Abgasemissionsstufe EU III B in Europa beziehungsweise US TIER 4 interim in den USA für Motoren in Mobilien Arbeitsmaschinen – zunächst ab einer Leistung von 130 kW. Stufenweise gelten diese Grenzwerte dann auch für niedrigere Leistungsklassen. Und, wie die US-Bezeichnung TIER 4 interim bereits ausgedrückt, handelt es sich um eine Zwischenstufe, der im Jahr 2014 die noch schärfere Stufe US TIER 4 final beziehungsweise EU IV folgen werden.

Das heißt, die Emissionen von Stickoxiden und Partikeln in Abgasen von Dieselmotoren müssen bis zum Jahr 2014 um insgesamt 95 % gegenüber dem Jahr 1999 gesenkt werden. Vorgeschrieben ist erstmals, dass zukünftig der Motorenhersteller für die Einhaltung der Grenzwerte verantwortlich ist. Das heißt, Motor- und Abgastechnologien müssen als integriertes System gesehen werden.

Um den Dieselmotor sauberer zu machen, wurden bisher vor allem sogenannte innermotorische Maßnahmen genutzt. Dazu zählen beispielsweise die Erhöhung der Einspritzdrücke und der Brennraumoptimierung, um eine bessere Verbrennung zu erzielen, die Vierventiltechnik oder Turbolader, um schneller und mehr Verbrennungsluft auszutauschen oder eine Teilrückführung mit Kühlung der Abgase, um über eine Absenkung des Sauerstoffgehalts in der Verbrennungsluft die Stickoxidbildung zu verringern.

Zukünftige Abgastechnologien

Was zusätzlich notwendig ist, zeigt Ihnen eine kurze Animation, deren Langfassung Sie im Foyer ausführlich betrachten können.

Zur Einhaltung der zukünftigen Grenzwerte müssen die innermotorischen nun um externe Maßnahmen, vor allem Katalysatoren, Partikelfilter die selektive katalytische Nachbehandlung, ergänzt werden. Um allen Anforderungen bestmöglich gerecht zu werden, hat DEUTZ mit DVERT einen



Systembaukasten mit Abgastechnologien entwickelt, der es ermöglicht, jedem Kunden für seinen Anwendungsfall genau die Lösung zusammenzustellen, die für ihn technisch wie wirtschaftlich optimal ist.

Da die Abgasnachbehandlung zusätzlichen Bauraum braucht sind unsere Lösungen schon für die Zwischenstufe Tier4 interim so angelegt, dass ein Ausbau auf die ab 2014 noch schärferen Grenzwerte von Tier 4 final ohne größere Modifikationen möglich ist.

Weitere Herausforderungen ergeben sich aus der Vielfalt unserer Anforderungen: So haben in der Landtechnik etwa Verbrauch und Leistung einen besonders hohen Stellenwert, während der Baumaschinenbereich durch extrem unterschiedliches Lastverhalten gekennzeichnet ist. Und um die Sache nicht kompliziert genug zu machen, bevorzugen Kunden dann noch je nach Region und Maschinentyp unterschiedliche Lösungen. Und natürlich erwarten unsere Kunden dazu einen ebenso passenden wie wirtschaftlichen Service.

Für all diese Anforderungen können wir mit unserem DVERT Systembaukasten die bestmöglichen Lösungen bieten. Unsere innovativen Konzepte sind vorige Woche bei unseren Kunden auf der Pariser Intermat, einer der weltweit wichtigsten Messen für die Baumaschinenindustrie, auf großes Interesse und Anerkennung gestoßen.

Wachstumspotenzial Abgastechnologien

Weniger Emissionen = mehr Abgastechnologie! Das hat natürlich seinen Preis. So steigen die Anschaffungskosten pro Motor um 50-100% - entsprechend ergeben sich zusätzliche Umsatzpotenziale. Weitere können wir auch mit dem Verkauf einzelner Komponenten an Dritte erschließen – etwa dem leistungsfähigen Brenner zur Regeneration der Partikelfilter – oder über unseren Service, der das Recycling von Partikelfiltern im Austausch anbietet.

Wie hoch die Umsatzzuwächse ausfallen, hängt natürlich zuallererst von den Absatzzahlen und unserem zukünftigen Geschäftsmodell ab. Um alle Potenziale optimal zu nutzen, die sich bei einer Belebung der Nachfrage ergeben, haben wir Anfang des Jahres die Produktlinie EAT, Exhaust Aftertreatment – deutsch: Abgasnachbehandlung – geschaffen. Mit ihr stärken wir unsere DEUTZ Systemkompetenz und erschließen zusätzliche Wachstumschancen für Ihr Unternehmen.



Sie sehen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, die DEUTZ AG agiert schnell, offensiv und kalkulierbar auch in einem extrem schwierigen Umfeld.

DEUTZ hat gute Voraussetzungen

Neben einem konsequenten Kostenmanagement und der Restrukturierung von Prozessen und unserer Organisation verlieren wir unsere langfristige Wachstums- und Internationalisierungsstrategie nicht aus den Augen.

Wir haben eine hohe Eigenkapitalquote und eine Banken unabhängige Finanzierung.

Unsere technologische Basis und unsere Innovationsfähigkeit stärken wir auch in Krisenzeiten weiter.

Die Marke DEUTZ genießt rund um den Globus einen erstklassigen Ruf und schafft damit ideale Voraussetzungen für unseren weltweiten Vertrieb.

Neben Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die DEUTZ teils seit Jahrzehnten die Treue halten, gilt mein besonderer Dank allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Denn Sie haben nicht nur Verständnis für teils nicht einfache Entscheidungen, sondern gestalten mit Engagement und Sachverstand die Zukunft der DEUTZ AG mit.

Damit ist eines sehr deutlich geworden: Alles in allem hat DEUTZ gute Voraussetzungen, um nach der Krise schnell auf den profitablen Wachstumskurs zurückzukehren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!