

DETAILINDEX

LAGEBERICHT

36 Grundlagen des Konzerns

36	Geschäftsmodell und Segmente
36	Markt- und Wettbewerbsumfeld
37	Strategie und Ziele
39	Wesentliche Standorte und Konsolidierungskreis
40	Internes Steuerungssystem
41	Forschung und Entwicklung
44	Produktion und Logistik
47	Einkauf und Beschaffung
48	Mitarbeiter

49 Gesamtwirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld

49	Wirtschaftliches Umfeld
49	Beschaffungsmarkt
50	Branchenspezifisches Umfeld

51 Geschäftsentwicklung Konzern

51	Auftragseingang
52	Absatz
52	Umsatz
53	Ergebnis

56 Geschäftsentwicklung Segmente

56	DEUTZ Classic
57	DEUTZ Green

58	Finanzlage
58	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
58	Finanzierung
59	Cashflow
60	Investitionen
61	Vermögenslage
63	DEUTZ AG
67	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr 2023
69	Nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289 b, 315 b HGB
69	Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289 f, 315 d HGB
69	Angaben nach §§ 289 a, 315 a HGB
74	Weitere Angaben
74	Erläuterung des Vorstands zu §§ 289 a, 315 a HGB
75	Risikobericht
85	Prognosebericht 2024
87	Ausblick 2025

Grundlagen des Konzerns

Die DEUTZ AG analysiert permanent ihr Portfolio und konzentriert sich auf die wachstumsstarken Kerngeschäfte. Aus diesem Grund hat das Unternehmen im Januar 2024 einen Vertrag zur Veräußerung seiner auf elektrische Bootsantriebe spezialisierten Tochtergesellschaft Torqeedo unterzeichnet. Das Closing soll voraussichtlich gegen Ende des ersten Quartals 2024 erfolgen. In Übereinstimmung mit IFRS 5 werden die Aktivitäten der Torqeedo-Gruppe daher als nicht fortgeführte Aktivitäten dargestellt. Die Zahlen für den Konzern sowie die Segmente DEUTZ Classic und DEUTZ Green werden im Folgenden, soweit nicht anders vermerkt, ausschließlich für die fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen zu gewährleisten, wurden auch die Vorjahreswerte für 2022 entsprechend angepasst. Nur in den Angaben für den Gesamtkonzern ist die 2023 noch zum Unternehmen gehörende Torqeedo-Gruppe enthalten.

Geschäftsmodell und Segmente

DEUTZ ist einer der weltweit führenden Hersteller von Antriebssystemen für den **Off-Highway**-Bereich. Das Unternehmen wurde 1864 gegründet und beschäftigte zum Jahresende 2023 weltweit rund 5.100 Mitarbeiter. Die Kernkompetenzen liegen in der Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb von Antriebssystemen für Anwendungen abseits der Straße im Leistungsbereich bis 620 kW. Das gegenwärtige Portfolio reicht dabei von Diesel- und Gas- über elektrifizierte bis hin zu wasserstoffbasierten Antrieben. Anwendungsbereiche für DEUTZ-Motoren sind unter anderem Bau- und Landmaschinen, **Material-Handling**-Anwendungen wie Gabelstapler oder Hebebühnen sowie Nutzfahrzeuge. Zudem bietet DEUTZ mit rund 1.000 Vertriebs- und Servicepartnern in mehr als 120 Ländern ein umfassendes Angebot an digitalen und analogen Serviceleistungen.

Die fortgeführten operativen Aktivitäten des Unternehmens gliedern sich in die Segmente Classic und Green. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff. Das Segment Classic, dessen Anteil am fortgeführten Konzernumsatz sich 2023 auf rund 99,6 % belief, umfasst sämtliche Aktivitäten, die die Entwicklung, die Herstellung, den Vertrieb und den Service von Diesel- und Gasmotoren betreffen sowie u. a. das at-equity bilanzierte Joint Venture mit dem chinesischen Baumaschinenhersteller SANY. Im Segment Green hingegen werden alle Aktivitäten rund um neue bzw. alternative Antriebslösungen abgebildet. Dazu zählen neben Wasserstoffantrieben elektrisch betriebene Motoren, mobile E-Schnellladestationen, dazugehöriges Servicegeschäft sowie die Tochtergesellschaft Futavis, deren Fokus auf Batteriemangementssystemen liegt.

Markt- und Wettbewerbsumfeld

Regional betrachtet liegt der Absatzschwerpunkt für Motoren auf Basis effizienter Dieselseltechnologie, das aktuelle Kerngeschäft des DEUTZ-Konzerns, in den Regionen Europa, Nordamerika und Asien. Konkurrierende Motorenanbieter kommen im Wesentlichen aus Italien, Großbritannien, Japan und den USA.

Hauptwettbewerber DEUTZ nach Anwendungsbereichen^{26,27}

Anwendungsbereiche	Anwendungen	Hauptwettbewerber ²⁸
Baumaschinen	Bagger Radlader Straßenfertiger Untertagegeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Weichai, China Yanmar, Japan
Material Handling	Gabelstapler Telehandler Hebebühnen Flugfeldgeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Kubota, Japan Yanmar, Japan
Landtechnik	Traktoren Erntemaschinen	Fiat Powertrain, Italien John Deere, USA Perkins, UK Yanmar, Japan
Stationäre Anlagen	GenSets Pumpen Kompressoren	Cummins, USA Kubota, Japan Perkins, UK Yanmar, Japan
Sonstiges	Schienenfahrzeuge Spezialfahrzeuge Marinemotoren	Ford, USA General Motors, USA Kubota, Japan Yanmar, Japan

Im Februar 2023 hat das EU-Parlament entschieden, dass neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen ab 2035 keine Treibhausgase mehr ausstoßen dürfen. Damit wird der Einsatz von Benzin- und Dieselmotoren für diese Fahrzeuge faktisch verboten. Für schwere Nutzfahrzeuge wurden mit dem EU-Entscheid im Februar 2024 ebenso strengere Flottengrenzwerte erlassen, mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoß von Lkw und Reisebussen in der EU bis 2040 um 90 %, verglichen mit 2019, zu senken. **eFuels** sollen dabei angerechnet werden können, eine verbindliche Regelung steht jedoch noch aus. Für Off-Highway-Anwendungen gelten diese CO₂-Grenzwertziele aktuell nicht, erfahrungsgemäß zieht der Gesetzgeber aber die Regulatorik für Off-Highway-Anwendungen nach einigen Jahren nach. Daher entwickelt DEUTZ sowohl Motoren, die mit alternativen Kraftstoffen laufen, als auch elektrische Antriebe, um den Kunden in Zukunft klimafreundlichere Lösungen anbieten zu können. Es ist zudem davon auszugehen, dass sich die Zulieferbasis für DEUTZ aufgrund dieser Entscheidung zukünftig verändern wird, da perspektivisch weniger Lieferanten im Motorenteilbereich aktiv sein dürften.

²⁶ Power Systems Research, Januar 2023, Leistungsklassen 15 bis 620 kW.

²⁷ Chinesische Wettbewerber, ausgenommen Weichai, werden aufgrund nicht vergleichbarer Qualitätsstandards und deutlich niedrigerer Kostenstrukturen nicht berücksichtigt.

²⁸ In alphabetischer Reihenfolge.

Strategie und Ziele

Zentrales Ziel 2030: Top 3 der unabhängigen Motorenhersteller

Unverändert bleibt das zentrale Ziel des DEUTZ-Konzerns, sich bis zum Jahr 2030 unter den Top 3 der unabhängigen Motorenhersteller zu etablieren. Dabei soll bis spätestens 2050 ein vollständig klimaneutrales Produkt- und Technologieportfolio angeboten werden. Das beinhaltet sowohl elektrische Antriebe als auch Verbrennungsmotoren, die mit alternativen Kraftstoffen klimaneutral betrieben werden können. Die Zielvorgaben hinsichtlich des geplanten profitablen Wachstums hat das Unternehmen bis 2025 definiert: Demzufolge soll der Konzernumsatz auf mehr als 2,5 Mrd. € und die EBIT-Rendite vor Sondereffekten auf 6 bis 7 % gesteigert werden. Diese Ziele leiten sich von der im Januar 2023 vorgestellten Wachstumsstrategie »Dual+« ab. [Weiterführende Informationen](#) siehe Ausblick 2025, S. 87.

DEUTZ bekennt sich uneingeschränkt zu seiner ökologischen, gesellschaftlichen und unternehmerischen Verantwortung. Entsprechend geht die Wachstumsstrategie zur Erreichung dieser Ziele Hand in Hand mit der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns, die unter dem Leitmotiv »Taking Responsibility« steht. DEUTZ hat sich in diesem Zusammenhang verschiedene nachhaltigkeitsbezogene Ziele gesetzt, die sowohl die Reduzierung von Emissionen als auch die Achtung der Menschenrechte, Diversität und Nachhaltigkeit in der Lieferkette umfassen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, S. 110 ff.

»Dual+«-Strategie für nachhaltig profitables Wachstum Die »Dual+«-Strategie wird angetrieben von den globalen Herausforderungen der Mobilitätswende und beinhaltet die Weiterentwicklung des Unternehmens vom Motorenbauer hin zum Anbieter von Mobilitätslösungen. Ein erstes Beispiel dafür ist der DEUTZ-PowerTree, eine mobile Ladestation für die Baustelle mit der elektrische Maschinen an Orten ohne Stromanschluss geladen werden können. Um dies und die genannten Wachstumsziele zu erreichen, wurden drei zentrale strategische Bausteine definiert: die Weiterentwicklung des DEUTZ-Classic-Geschäfts mit Verbrennungsmotoren, der Aufbau eines emissionsfreien Produktökosystems unter dem Namen DEUTZ Green und der weitere Ausbau des Servicegeschäfts.

»Dual+«-Strategie



Die für die Umsetzung der »Dual+«-Strategie notwendige Transformation des Angebotsportfolios erfolgt im Rahmen des Powering-Progress-Programms mit vielfältigen Unterinitiativen und -zielen. Diese sollen teils kurzfristig bis 2025, mittelfristig bis 2030 und langfristig über 2030 hinaus umgesetzt bzw. erreicht werden.

DEUTZ Classic | Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren

Die Weiterentwicklung des DEUTZ-Classic-Geschäfts steht unter der Zielsetzung aktive Marktkonsolidierung und Wachstum sowie Verbesserung der Leistungsfähigkeit. Hierfür hat DEUTZ einen Maßnahmenkatalog definiert, der sich an den sich verändernden Bedürfnissen und Wünschen der Kunden des Unternehmens orientiert, um im globalen Wettbewerbsumfeld zu bestehen und gemeinsam zukünftige Wachstumspotenziale zu generieren.

DEUTZ geht davon aus, dass Verbrennungsmotoren im **Off-Highway**-Bereich in den nächsten 20 Jahren trotz der Mobilitätstransformation eine hohe Relevanz behalten. Entsprechend bleibt das DEUTZ-Classic-Geschäft auch in den kommenden Jahren die Basis des unternehmerischen Wachstums des Konzerns. Vor diesem Hintergrund soll die Motorenproduktion in diesem Bereich nachhaltig von 186.427 Ende 2023 auf mehr als 200.000 Einheiten pro Jahr gesteigert werden. Dies soll über das erwartete Marktwachstum und die Gewinnung zusätzlicher Aufträge, aber auch durch eine aktive Rolle bei der erwarteten Marktkonsolidierung erreicht werden. Um die Profitabilität des Classic-Geschäfts nachhaltig zu steigern, soll der Produktmix durch höhermarginige Produkte verbessert werden und das globale Produktionsnetzwerk optimiert werden. Die hierfür notwendigen Maßnahmen werden flankiert durch eine marktorientierte Preispolitik. Die Standorteffizienz wird über eine verstärkte Automatisierung und Digitalisierung aller Prozesse verbessert. [Weiterführende Informationen](#) siehe Einkauf und Beschaffung, S. 47, sowie Produktion und Logistik, S. 44 ff.

Aktiver Konsolidierer im Motorenmarkt Da die Mobilitäts-
transformation mit einer Konsolidierung des Motorenmarktes
einhergeht, ergeben sich im Classic-Bereich Chancen, neben dem
organischen auch substanzielles anorganisches Wachstum über
Zukäufe und Kooperationen zu generieren. DEUTZ strebt hierbei
eine aktive Rolle als Konsolidierer an, was sich 2023 in zwei
Transaktionen widerspiegelt hat. So wurde Ende Januar 2023
eine Kooperation mit der Daimler Truck AG zur Entwicklung und
Vermarktung von schweren und mittelschweren Motoren (MDEG-
und HDEP-Plattformen) abgeschlossen. Hierauf aufbauend
arbeitet DEUTZ bereits an einer Erweiterung der Produktpalette
für die Bau- und Landmaschinenkunden sowie andere Nutz-
fahrzeug-OEMs. Die Vereinbarung beinhaltet auch eine
Gasvariante, die die Basis für eine Weiterentwicklung zum
Wasserstoffmotor ist. Der Produktionsstart der durch DEUTZ zu
vermarktenden Motorenvarianten soll 2028 erfolgen. Untermauert
wird die Kooperation beider Unternehmen durch eine 4,19%-
Beteiligung von der Daimler Truck AG an DEUTZ. Damit ist
Daimler Truck AG einer der größten Einzelaktionäre der
DEUTZ AG.

In strategischem Zusammenhang mit dieser Transaktion steht
auch die Ende 2023 kommunizierte voraussichtliche Übernahme
des Vertriebs und Services für ausgewählte Off-Highway-Motoren
von Rolls-Royce Power Systems. Diese Modelle basieren zum
Großteil auf den oben genannten Daimler-Truck-Motoren-
plattformen. Nachdem für erstgenannte Transaktion ein
Produktionsstart der künftig durch DEUTZ vermarkteten Daimler-
Truck-Motorenvarianten erst ab 2028 erfolgen sollte, kann dies
nun bereits nach Abschluss der zweiten Transaktion
voraussichtlich ab Mitte 2024 erfolgen. Damit erhält DEUTZ vier
Jahre früher als in der Transaktion mit Daimler Truck AG
vorgesehen Zugriff auf diese Motorenplattformen und kann
existierenden und potentiellen Kunden ein viel besseres Konzept
für den Übergang anbieten. Die Kunden erhalten Planung-
sicherheit und DEUTZ bekommt einen früheren Marktzugang.
DEUTZ erwartet nach Abschluss der Vereinbarung (voraus-
sichtlich Mitte 2024) zusätzliche jährliche Umsätze von rund
300 Mio. € mit einer EBIT-Marge vor Sondereffekten oberhalb der
für 2023 prognostizierten Marge für den Gesamtkonzern von 5,3
bis 5,8 %.²⁹ Rund 90 % dieses Umsatzes tragen zum Wachstum
des Classic-Bereichs, der Rest zur Expansion des Servicebereichs
bei (s. u.).³⁰ [Weiterführende Informationen](#) siehe Ereignisse nach dem
Abschlussstichtag, S. 224.

**DEUTZ Green | Aufbau eines emissionsfreien
Produktökosystems** Angesichts der Notwendigkeit zur
Transformation des Produktportfolios von DEUTZ hin zur
Klimaneutralität setzt das Unternehmen im Segment Green auf
einen technologieoffenen Ansatz, der mehrere technologische
Optionen oder eine Kombination aus ihnen umfasst. Dazu gehört
die klimaneutrale Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors,
etwa durch den Einsatz von Wasserstoff, HVO³¹ oder
synthetischen Kraftstoffen ebenso wie die Entwicklung
alternativer Antriebsformen wie beispielsweise elektrifizierte

Antriebsstränge. DEUTZ hat 2022 angekündigt, bis 2025 rund
100 Mio. € in die Portfolioentwicklung des Segments Green zu
investieren, wovon mehr als ein Drittel bereits 2023 eingesetzt
wurden. DEUTZ analysiert permanent sein Portfolio im Green-
Bereich und konzentriert sich auf die wachstumsstarken Kern-
geschäfte. Daher hat das Unternehmen im Januar 2024 den
Verkauf seiner auf elektrische Bootsantriebe spezialisierten
Tochter Torqeedo bekannt gegeben. Das Closing wird für Ende
des ersten Quartals erwartet. Das für das Segment Green
definierte Ziel, den Umsatzanteil des Geschäfts bis 2025 auf 5 bis
10 % auszubauen, wurde von DEUTZ nach dem angekündigten
Verkauf von Torqeedo gestrichen, da die Gesellschaft den
Großteil (rund 89 %) des Segmentumsatzes erwirtschaftet hatte.
Neue Mittelfristziele sollen im Rahmen der Neuaufstellung des
Segments Green, das eine eigene Entwicklung, ein eigenes
Produktmanagement und eine eigene Vertriebsorganisation
sowie einen dedizierten CEO bekommt, im Laufe des
Geschäftsjahres 2024 definiert werden.

Erster Serienauftrag für Wasserstoffmotoren Ein Fokus lag und
liegt dabei auf der Entwicklung von Wasserstoffmotoren, wo sich
DEUTZ als einer der Vorreiter für umweltfreundliche Antriebe
etablieren will. So sind bereits mehrere Pilotprojekte etwa bei der
stationären Energieerzeugung, für den Schienenverkehr, im
Bereich Transportlogistik und auch für Off-Highway-
Anwendungen erfolgreich angelaufen. Im November 2023 erhielt
DEUTZ zudem den ersten Serienauftrag über 100 wasserstoff-
betriebene Stromerzeugungsaggregate (**GenSets**) aus China.
Neben Wasserstoffantrieben ist auch die Verwendung von **eFuels**
als Kraftstoff ein wichtiger Baustein beim Antriebsmix für eine
grüne Mobilität im Off-Highway-Bereich. [Weiterführende Informationen](#)
siehe Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

Weitere Fortschritte kann DEUTZ auch hinsichtlich seiner
Elektrifizierungsstrategie E-DEUTZ vermelden. Hier arbeitet das
Unternehmen daran, ein skalierbares Produktangebot
vollelektrischer Antriebe für spezifische Kundenanforderungen
aufzubauen. Dabei präsentiert sich DEUTZ sowohl als
Systempartner als auch -integrator und kann ein abgestimmtes
System von E-Motor, Batterie, Leistungselektronik, Reduktions-
getriebe für Traktion sowie Steuerungssoftware für Batterie-
management, funktionale Sicherheit und Ansteuerungslogik aus
einer Hand anbieten. Auch hier kann DEUTZ bereits erste
Absatzerfolge vorweisen. So werden Anfang 2024 drei Prototypen
für Kehrmaschinen mit Batterien der zweiten Generation an
Kärcher ausgeliefert, die gemeinsam mit DEUTZ entwickelt
wurden. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

²⁹ Siehe Q3-Pressmitteilung vom 9. November 2023 sowie Pressemitteilung zu Rolls-Royce Power Systems vom 13. Dezember 2023.

³⁰ Der endgültige Vollzug der Transaktionen wird erst nach einer finalen Vereinbarung und dem Closing vorbehaltlich der Erteilung der üblichen behördlichen Genehmigungen ab Mitte 2024 erwartet.

³¹ Hydrotreated Vegetable Oils (dt. Hydrierte Pflanzenöle).

Darüber hinaus prüft DEUTZ den Ausbau der Angebotspalette und seiner Wertschöpfungsketten in Richtung neuer Geschäftsmodelle jenseits des Antriebsstrangs etwa beim Laden von elektrischen Maschinen oder beim Betanken von Wasserstoffmotoren. Beispiele hierfür sind der DEUTZ-PowerTree, eine mobile E-Schnellladestation, die Tochter Futavis, ein Dienstleister für das Thema Batteriemangement, und die strategische Partnerschaft mit Talpa Solutions, die eine Telemetrielösung für Off-Highway-Anwendungen entwickelt, mit der die Serviceintervalle optimiert werden können. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

DEUTZ Service | Globaler Wachstumstreiber Neben der Hebung der Potenziale in den Bereichen Classic und Green ist die Expansion des Service- und Aftermarket-Geschäfts das dritte wesentliche Element der Wachstumsstrategie »Dual+«. Ziel ist es, den Umsatz dieses Bereichs bis Ende 2025 bei gleichbleibend hoher, spürbar über dem Konzerndurchschnitt liegenden Profitabilität von 450 Mio. € im Jahr 2022 und 484 Mio. € im

Geschäftsjahr 2023 auf rund 600 Mio. € zu steigern. Dazu setzt DEUTZ auf eine Expansion seines globalen Servicenetzwerks, auch über Zukäufe und strategische Partnerschaften, die Erweiterung seines Portfolios insbesondere im Hinblick auf digitale Servicekonzepte sowie die Ausweitung seiner Serviceaktivitäten auf die Wartung von Fremdmotoren.

Daher hat sich DEUTZ auch im Berichtsjahr 2023 mit zwei Serviceakquisitionen verstärkt. So wurde im Oktober durch die Übernahme der Diesel Motor Nordic Gruppe die regionale Präsenz in Skandinavien verstärkt. Darüber hinaus hat DEUTZ im Juli den chilenischen Motorenhändler Mauricio Hochschild Ingeniería y Servicios S.A. (MHIS) akquiriert, der dank seiner Aktivitäten in Chile und Peru dabei unterstützen wird, die Position des DEUTZ-Servicegeschäfts in Südamerika weiter auszubauen.

Schwerpunktbereiche und nächste Schritte in unserer Transformation



Wesentliche Standorte und Konsolidierungskreis

Die Führungs- und operative Konzernobergesellschaft des DEUTZ-Konzerns ist die DEUTZ AG mit Sitz in Köln (Deutschland). Diese besitzt verschiedene Beteiligungen im In- und Ausland, zu denen mehrere Unternehmen mit Vertriebs- und Servicefunktionen sowie Produktionsstandorten in China, Deutschland, Marokko, Spanien und den USA zählen.

Im Juli hat DEUTZ den chilenischen Motorenhändler Mauricio Hochschild Ingeniería y Servicios S.A. (MHIS) akquiriert, der dank seiner Aktivitäten in Chile und Peru dabei unterstützen wird, die Position des DEUTZ-Servicegeschäfts in Südamerika weiter auszubauen. Aufgrund dessen wurde die neue Tochtergesellschaft zum 31. Juli 2023 erstmalig in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen.

Gleiches gilt für die Ende September abgeschlossene Übernahme der Diesel Motor Nordic Gruppe mit Hauptsitz in Järfälla, Schweden, die erstmalig zum 2. Oktober 2023 in den Konzernabschluss einbezogen wurde. Die übernommene Gruppe besteht aus den drei Gesellschaften Diesel Motor Nordic AB, Järfälla (Schweden), Diesel Motor Nordic Oy, Helsinki (Finnland), und Diesel Motor Nordic AS, Risskov (Dänemark). Die Akquisitionen dienen der Stärkung der regionalen Präsenz in Skandinavien und

dem Ausbau des Servicegeschäfts auch auf Wettbewerbsmotoren.

Zum 31. Dezember 2023 sind neben der DEUTZ AG neun inländische (31. Dezember 2022: zehn) und 32 ausländische Gesellschaften (31. Dezember 2022: 28) in den Konzernabschluss einbezogen. Der vollständige Anteilsbesitz der DEUTZ AG zum 31. Dezember 2023 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt. [Siehe](#) Anteilsbesitz DEUTZ AG, S. 233 ff.

Die zuvor vollkonsolidierten Gesellschaften der Torqeedo-Gruppe wurden zum 31. Dezember 2023 als aufgebener Geschäftsbereich nach IFRS 5 »Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgebene Geschäftsbereiche« bilanziert und entsprechend ausgewiesen. Zu der Torqeedo-Gruppe gehören die Gesellschaften Torqeedo GmbH, Oberpaffenhofen/Weßling, Torqeedo Inc., Illinois (USA), und Torqeedo Asia-Pacific Ltd., Bangkok (Thailand).

Internes Steuerungssystem

Der DEUTZ-Konzern definiert sowohl seine Budget- als auch seine mittelfristigen Unternehmensziele anhand ausgewählter betrieblicher Kenngrößen. Um die Profitabilität zu steigern und nachhaltiges Wachstum zu erzielen, wird der Konzern auf Basis der nachfolgend dargestellten bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren gesteuert. Bei diesen Kenngrößen handelt es sich um sogenannte alternative Leistungskennzahlen (Alternative Performance Measures), die nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) nicht definiert sind. Im Folgenden wird die Überleitung dieser Kenngrößen zu den im Abschluss verwendeten Beträgen dargelegt.

Das Geschäft der Torqueedo-Gruppe wird im Konzernabschluss wie beschrieben als nicht fortgeführte Aktivität ausgewiesen. Die Leistungsindikatoren zur Konzernsteuerung werden im Geschäftsjahr 2023 aus Steuerungssicht weiterhin inklusive der Beiträge der Torqueedo-Gruppe berechnet. Zum Vergleich erfolgt eine Berechnung der Leistungsindikatoren 2023 auf Basis der fortgeführten Aktivitäten.

Leistungsindikatoren ³²		2023 ³³	2023 ³⁴	2022 ³⁵
Umsatzwachstum	in %	9,0	7,8	20,8
EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)	in %	7,0	5,7	4,6
Working-Capital-Quote (Durchschnitt)	in %	17,7	18,7	16,7
ROCE (vor Sondereffekten)	in %	14,4	11,1	9,0
F&E-Quote	in %	4,7	4,9	4,6
Free Cashflow	in Mio. €	41,8	24,8	-16,6

Umsatzwachstum DEUTZ strebt eine kontinuierliche Steigerung seiner Umsatzerlöse als Grundlage einer profitablen Unternehmensentwicklung an. Die Umsatzerlöse und deren Entwicklung werden differenziert nach Produktgruppen, Anwendungssegmenten und Regionen monatlich ermittelt und dem Management umgehend vorgelegt, um bei Bedarf frühzeitig auf kurzfristige Veränderungen reagieren zu können.

EBIT-Rendite (vor Sondereffekten) Für die Steuerung der operativen Ertragskraft des Unternehmens sieht DEUTZ die EBIT-Rendite vor Sondereffekten als die zentrale Kennzahl an. Ausgangsgröße ist das Konzernergebnis vor Ertragsteuern und Zinsergebnis (EBIT). Nach Bereinigung um Sondereffekte wird diese Größe ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt. Als Sondereffekte werden wesentliche Erträge und Aufwendungen definiert, die im Hinblick auf ihren zeitlichen und/oder sachlichen Ursprung einen nicht wiederkehrenden Charakter haben und außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit liegen. Die Bereinigung um Sondereffekte dient dazu, eine bessere Vergleichbarkeit der operativen Ertragskraft des Unternehmens im Zeitablauf zu ermöglichen. Sondereffekte können unter anderem Wertminderungen, Wertaufholungen oder Ergebnisse

aus der Veräußerung von Anlagevermögen, bestimmte Kosten für strategische Projekte oder organisatorische Veränderungen, Restrukturierungsaufwendungen und Erträge aus der Auflösung von in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellungen sein. Die bereinigte EBIT-Rendite wird, wie das Umsatzwachstum, auf monatlicher Basis ermittelt und dem Management im Rahmen der internen Berichterstattung vorgelegt. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Sondereffekte in Höhe von -20,1 Mio. € ausgewiesen. Für Erläuterungen hierzu verweisen wir auf die Ergebniscommentierung. [📄 Siehe Ergebnis, S. 53 ff.](#)

Working-Capital-Quote (Durchschnitt) Das im Unternehmen gebundene Kapital wird über die durchschnittliche Working-Capital-Quote gesteuert. Dabei wird das durchschnittliche Working Capital der vergangenen vier Quartale ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen der letzten zwölf Monate gesetzt. Das Working Capital umfasst Vorräte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, vermindert um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gemeinsam mit dem Umsatzwachstum und der EBIT-Rendite (vor Sondereffekten) wird auch diese Kenngröße monatlich bestimmt und vom Management zur Unternehmenssteuerung herangezogen.

ROCE³⁶ (vor Sondereffekten) Die Messung und Steuerung der Rentabilität des im Konzern eingesetzten Kapitals erfolgt auf jährlicher Basis mit der Kennzahl ROCE (vor Sondereffekten). Diese wird wie folgt ermittelt:

ROCE		2023 ³³	2023 ³⁴	2022 ³⁵
in Mio. €				
Bilanzsumme		1.514,5	1.590,2	1.475,4
Zahlungsmittel und -äquivalente		90,1	90,1	54,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		256,0	258,5	291,5
Sonstige kurz- und langfristige Verbindlichkeiten		110,2	111,4	81,9
Capital Employed		1.058,2	1.130,2	1.047,1
Capital Employed (Jahresdurchschnitt)		999,2	1.088,7	988,4
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)		143,6	120,4	89,4
ROCE (vor Sondereffekten) in %		14,4	11,1	9,0

Forschungs- und Entwicklungsquote Als technologieorientiertes Unternehmen zählt DEUTZ auch die Forschungs- und Entwicklungsquote zu seinen bedeutendsten Steuerungskennzahlen im Rahmen des internen Steuerungssystems. Sie stellt das Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen) zu den Umsatzerlösen des betrachteten Zeitraums dar. Die F&E-Quote wird monatlich ermittelt und an das Management berichtet.

³² Alternative Leistungskennzahlen (Alternative Performance Measures).

³³ Leistungsindikatoren aus Sicht fortgeführter Aktivitäten.

³⁴ Leistungsindikatoren aus Sicht des gesamten Konzerns einschließlich nicht fortgeführter Aktivitäten (Steuerungssicht).

³⁵ Leistungsindikatoren aus Sicht des gesamten Konzerns einschließlich nicht fortgeführter Aktivitäten (Steuerungssicht).

³⁶ Return on Capital Employed.

Free Cashflow Zur Steuerung der Liquidität steht im DEUTZ-Konzern die Kennzahl Free Cashflow im Fokus. Dieser umfasst die Mittelzu- und Mittelabflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Investitionstätigkeit des Konzerns in der betrachteten Periode, vermindert um Zinszahlungen aus Finanzierungstätigkeit. Mittels dieser Kenngröße wird aufgezeigt, welcher in dem jeweiligen Geschäftsjahr generierte Cashflow dem Unternehmen etwa zur Tilgung von Schulden oder zur Zahlung einer möglichen Dividende an die Aktionäre zur Verfügung steht. Der Free Cashflow wird monatlich an das Management berichtet.

Auf Basis der zuvor genannten Steuerungskennzahlen hat DEUTZ ein Frühwarnsystem festgelegt, um vorausschauend handeln und zeitnah reagieren zu können. Parallel dazu sorgt das Unternehmen durch eine fundierte Ursachenanalyse dafür, dass Risiken minimiert und Chancen genutzt werden. Dreimal jährlich wird eine Jahresprognose für alle Messgrößen erstellt, um dadurch eine transparente Geschäftsentwicklung zu gewährleisten.

Neben den bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren im Rahmen des beschriebenen Steuerungssystems misst DEUTZ seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit auch mithilfe weiterer Kenngrößen. Hierzu gehören insbesondere der Auftragseingang, Umsatz und Absatz, das Working Capital zum Stichtag im Hinblick auf das gebundene Kapital sowie das EBIT vor Abschreibungen (EBITDA). Des Weiteren sind für DEUTZ das Konzernergebnis und das handelsrechtliche Ergebnis der DEUTZ AG als ausschüttungsrelevante Größen von Bedeutung.

Kontinuierliche Optimierung des Steuerungssystems Unabhängig von konjunkturellen Schwankungen ist es ein übergeordnetes Ziel von DEUTZ, die Steuerung des Konzerns kontinuierlich zu optimieren. Die Basis dafür bildet die jährliche Planung aller zuvor genannten Kenngrößen. Sie berücksichtigt dabei zum einen die internen Einschätzungen des künftigen Geschäfts und zum anderen die Vergleichswerte von Wettbewerbern. Jede Organisationseinheit stellt für ihren Verantwortungsbereich Detailpläne auf, die mit dem Management abgestimmt werden. Sowohl die konkreten Absatz- und Umsatzziele als auch die kunden- und produktbezogenen Ziele (EBIT-Renditen) werden jährlich unter Beachtung der Konzernziele mit den operativen Bereichen abgestimmt. Dadurch sind sie auf der jeweils relevanten Hierarchieebene für die operative Steuerung der Segmente verfügbar.

Um das gebundene Kapital zu optimieren, werden Working-Capital-Ziele für die einzelnen Konzerngesellschaften festgelegt. Teilziele für Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden jeweils auf die einzelnen verantwortlichen Mitarbeiter heruntergebrochen.

Um die finanzielle Grundlage für seinen Wachstumskurs zu sichern, hat DEUTZ das Investitionsmanagement als den wesentlichen Aspekt bei der Steuerung des gebundenen Kapitals zentralisiert: Budgetvorgaben legen den Rahmen für das Investitionsniveau und die Entwicklungsausgaben fest; der konkrete Bedarf leitet sich dabei 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 sowie einzelne Projekte mit der konzernweiten Finanzplanung ab und dokumentieren die hieraus gewonnenen Ergebnisse. Vor der konkreten Projektfreigabe erfolgt eine zusätzliche, detaillierte Prüfung, bei der die gängigen Methoden der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wie der interne Zinsfuß, die Amortisationszeit, der Kapitalwert, die Auswirkung auf das Ergebnis sowie Kostenvergleiche genutzt werden. Erst wenn diese Wirtschaftlichkeitsprüfung eindeutig positiv ausfällt, wird das Projekt mit dem entsprechenden Budget genehmigt.

Neben den finanziellen steuerungsrelevanten Leistungsindikatoren betrachtet DEUTZ für den Konzern auch nachhaltigkeitsbezogene Ziele, über die im Gesonderten Nichtfinanziellen Bericht ausführlich berichtet wird. [📄 Weiterführende Informationen](#) siehe [Zusammengefasster Gesonderter Nichtfinanzieller Bericht](#), S. 110 ff.

Forschung und Entwicklung

Die Themenbereiche Forschung und Entwicklung (F&E) sind für DEUTZ von zentraler Bedeutung für die Transformation des Angebotsportfolios und die Umsetzung der »Dual+«-Strategie in den nächsten Jahren. Die getätigten Investitionen werden durch die zu erfüllenden gesetzlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf die weltweiten Emissionsgesetzgebungen bestimmt. Einen weiteren wesentlichen Einflussfaktor stellt der voranschreitende Klimawandel und die damit einhergehende Diskussion über die Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen dar. Im Gegensatz zu Pkw- und Nutzfahrzeuganwendungen gibt es trotz der auch im Berichtsjahr 2023 in Europa, Nordamerika und Japan sehr intensiv geführten Diskussionen derzeit keine gesetzlichen Vorgaben bzw. Grenzwerte zur weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen für mobile Arbeitsmaschinen. DEUTZ beobachtet diese Entwicklungen sehr genau und fokussiert die Forschungs- und Entwicklungsausgaben und -projekte darauf, bereits frühzeitig die zu erwartenden Grenzwertfestlegungen mit seinem Produktportfolio abbilden zu können. DEUTZ ist bestrebt, die klimaneutrale Mobilität im **Off-Highway**-Bereich aktiv voranzutreiben, und hat sich daher das Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 ein klimaneutrales Produkt- und Technologieportfolio anzubieten. Dafür wird intensiv sowohl an elektrischen Antriebssystemen gearbeitet als auch an der Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren mit alternativen, klimaneutralen Kraftstoffen.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Berichtsjahr 2023 auf 106,5 Mio. € nach 93,4 Mio. € im Vorjahr. Abzüglich Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln erhöhten sich die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr von 84,7 Mio. € auf 97,9 Mio. €. Der Anteil aktivierter Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen belief sich auf 2,6 Mio. € (Vorjahr: 5,3 Mio. €). Die F&E-Quote veränderte sich nach Zuschüssen im Vorjahresvergleich von 4,5 % auf 4,7 %.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen

in Mio. € (F&E-Quote in %)

2023	97,9	(4,7)	
2022	84,7	(4,5)	

Mit Blick auf die Segmente entfielen Forschungs- und Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen in Höhe von 66,5 Mio. € auf DEUTZ Classic (2022: 59,1 Mio. €), zum Beispiel für die Weiterentwicklung des Portfolios im Bereich <4-Liter-Motoren, und 31,4 Mio. € auf DEUTZ Green (2022: 25,6 Mio. €), die insbesondere in die Entwicklung des 360-V-Systems und des Wasserstoffmotors flossen.

Technologieoffenheit Unterschiedliche Anwendungen bedürfen aufgrund ihrer jeweiligen Leistungsanforderungen alternativer Antriebslösungen. So erfordern beispielsweise Bau- oder Landmaschinen wesentlich mehr Antriebskraft und -energie als Gabelstapler oder Hebebühnen. Aus diesem Grund geht DEUTZ bei der Weiterentwicklung seines Antriebsportfolios technologieoffen vor und verfolgt auf dem Weg in eine klimaneutrale Mobilität abseits der Straße grundsätzlich zwei Technologiepfade: Das Unternehmen ist davon überzeugt, dass der Verbrennungsmotor in mobilen Arbeitsmaschinen in den kommenden Jahren weiterhin eine dominierende Rolle bei bestimmten Applikationen einnehmen wird und einnehmen muss, um die Mobilitätswende störungsfrei zu gestalten. Für diese Einsatzfälle zielen die F&E-Aktivitäten von DEUTZ darauf ab, den klassischen Verbrennungsmotor dahingehend weiterzuentwickeln, dass er auf Basis alternativer bzw. nachhaltiger Kraftstoffe wie beispielsweise HVO, Wasserstoff oder eFuels angetrieben werden kann und damit einen umweltfreundlicheren Einsatz ermöglicht. Daneben stellt der Ausbau der Elektrifizierung einen weiteren Technologiepfad dar.

Wasserstoffbetriebene Antriebslösungen DEUTZ hat im Zuge der Portfoliotransformation auch 2023 konsequent die Entwicklung von Verbrennungsmotoren vorangetrieben, die nachhaltige Energiequellen nutzen und damit CO₂-frei angetrieben werden können. Zu solchen nachhaltigen Energiequellen zählt unter anderem Wasserstoff, der als Kraftstoff für einen CO₂-freien Verbrennungsmotor genutzt werden kann. Als sogenannter »Grüner Wasserstoff«, gewonnen aus Solar-, Wasser- oder Windenergie, ermöglicht er als Energieträger die effektive Nutzung erneuerbarer Energie als speicherbares Gas.

Ein wichtiges Highlight und ein Beleg für den Erfolg der diesbezüglichen intensiven F&E-Aktivitäten für wasserstoffbetriebene Antriebslösungen von DEUTZ war der erste Serienauftrag über 100 wasserstoffbetriebene Stromerzeugungsaggregate (H₂-GenSets) aus China. Die Generatoren werden zunächst mit grauem Wasserstoff betrieben, der als Nebenprodukt bei industriellen Prozessen anfällt. Gegenüber der konventionellen Stromerzeugung können so pro Generator bis zu 800 Tonnen CO₂ im Jahr eingespart werden. Schon heute wird mit diesen Generatoren die Infrastruktur für die Wasserstofftechnologie aufgebaut, die zu einem späteren Zeitpunkt auf klimaneutralen grünen Wasserstoff umgestellt werden kann. Auf Grundlage des hierfür eingesetzten ersten Wasserstoffmotors DEUTZ TCG 7.8 H₂ hat DEUTZ 2023 zahlreiche weitere Anwendungsgebiete gemeinsam mit Kunden erfolgreich weiterentwickelt. Dies umfasst auch das gemeinsam mit der Universität Rostock initiierte Pilotprojekt für die Entwicklung eines CO₂-freien Antriebsstranges für mobile Arbeitsmaschinen. Darüber hinaus arbeitet DEUTZ gemeinsam mit mehreren Bahntechnikern an der Serienreife für einen wasserstoffbetriebenen Verbrennungsmotor für Bahnanwendungen. Fortschritte hat DEUTZ auch beim Forschungsprojekt HyCET (Hydrogen Combustion Engine Trucks) erzielt. Es zielt darauf ab, das Nachhaltigkeitspotenzial von Lkw mit Wasserstoffverbrennungsmotor in der Transportlogistik aufzuzeigen. Dazu werden gemeinsam mit mehreren Partnern unter Führung der BMW Group zwei 18-Tonnen-Lkw entwickelt, in denen der Wasserstoffmotor DEUTZ TCG 7.8 H₂ zum Einsatz kommt. Das Investitionsvolumen des Forschungsprojekts mit einer Laufzeit von vier Jahren beläuft sich auf insgesamt 19,5 Mio. € und wird mit 11,3 Mio. € durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Unverändert ist für Ende 2024 zudem geplant, die Serienproduktion eines Wasserstoffmotors, der die aktuellen Emissionsgrenzwerte für emissionsfreie, schwere Nutzfahrzeuge erfüllt, aufzunehmen.

Ebenfalls in diesem Jahr wird am DEUTZ-Standort in Zafra, Spanien, ein Pilotprojekt gestartet, um ein eigenes Ökosystem für die Wasserstoffversorgung und Rückverstromung zu entwickeln, das in den kommenden Jahren Kunden angeboten werden kann. Dabei wird Strom, der über die bestehende Photovoltaikanlage produziert wird, mit Hilfe eines Elektrolyseurs in Wasserstoff umgewandelt. Der Wasserstoff kann dann bei Bedarf über einen Notstromgenerator, der mit einem DEUTZ-Wasserstoffverbrennungsmotor betrieben wird, wieder in Strom verwandelt werden.

Elektrifizierte Antriebslösungen Einen wichtigen Beitrag zu einer »grünen Mobilität« abseits der Straße soll zudem die bereits 2017 initiierte E-DEUTZ-Strategie leisten. Sie zielt darauf ab, ein skalierbares Produktangebot von elektrischen Antrieben und Schnellladlösungen für spezifische Kundenanforderungen im Off-Highway-Bereich aufzubauen.

In den kommenden Jahren liegt der Fokus des standortübergreifenden E-DEUTZ-Entwicklungsteams darauf, grundlegende Antriebssysteme für Kundenanwendungen mit niedrigen und mittleren Leistungsanforderungen zur Marktreife zu bringen. Dabei präsentiert sich DEUTZ als Systempartner und -integrator und kann ein abgestimmtes System von E-Motor, Batterie, Leistungselektronik, Reduktionsgetriebe für Traktion sowie Steuerungssoftware für Batteriemangement, funktionale Sicherheit und Ansteuerungslogik aus einer Hand anbieten. So sollen 2024 beispielsweise mehrere Prototypen unserer weiterentwickelten E-DEUTZ-Hochvoltbatterien etwa an unseren Kunden Kärcher für den Einsatz in Kehrmaschinen ausgeliefert werden.

Zentraler Baustein der elektrifizierten Antriebslösungen ist das 2023 zur Serienreife gebrachte 360-V-System. DEUTZ ist hier in Pilotprojekten mit Kunden dabei, unterschiedliche Applikationen etwa für elektrifizierte Raupendumper und -kräne, Betonpumpen, Schnellladlösungen und Minibagger zu entwickeln. Darüber hinaus arbeitet DEUTZ auch intensiv gemeinsam mit Kunden an der Entwicklung von Vorserien neuartiger Ladesysteme für die Logistik oder den Einsatz auf Flughäfen. Hierbei setzt DEUTZ zusätzlich auf das sogenannte Retrofitting, die Umrüstung bestehender Dieselfahrzeuge auf einen umweltfreundlichen Elektroantrieb.

Ab 2024 ist DEUTZ zudem in der Lage, mit dem seit 2021 entwickelten PowerTree als einer der ersten Anbieter eine komplette »plug and play«-Off-Road-Schnelladestation zur schnellen und sicheren Aufladung von elektrisch angetriebenen Maschinen und Baustellenfahrzeugen anbieten zu können.

Dieselmotoren Für die zukünftigen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bei den DEUTZ Dieselmotoren sind die im Jahr 2023 abgeschlossene Kooperation mit der Daimler Truck AG bei mittelschweren und schweren Motoren sowie die Übernahme der Vertriebs- und Serviceaktivitäten von diversen Industriemotoren in den Hubraumklassen 5–16 L mit einer Leistung bis 480 kW von Rolls-Royce von zentraler Bedeutung. Damit wird durch die Übernahme von Lizenzrechten das bestehende Produktportfolio im **Off-Highway**-Bereich bereits ab 2024 vor allem im Agrar- und Baumaschinensektor deutlich erweitert. DEUTZ spart aufgrund von Synergien in der Produktentwicklung Forschungs- und Entwicklungsausgaben. Dies umfasst neben der Optimierung und Weiterentwicklung klassischer Verbrennungsmotoren auch die verstärkte Entwicklung eines klimaneutralen Produktportfolios.

Erfolgreich weiterentwickelt wurde das Motorenportfolio im Leistungsbereich bis 130 kW auch über die seit mehr als drei Jahren bestehende Entwicklungskooperation mit John Deere Power Systems für die 2025 geplante Serienproduktion des DEUTZ TCD 3.9, der sich für alle Industrienanwendungen und auch Varianten für zukünftige, klimaneutrale Kraftstoffe eignet.

Wie avisiert hat DEUTZ im Berichtsjahr 2023 den neuen DEUTZ TCD 5.2 Motor zur Serienproduktion geführt. Der Dieselmotor mit vier Zylindern und 5,2-Liter-Hubraum soll zukünftig größere Sechszylindermotoren ersetzen. Er hat keine Abgasrückführung und verfügt über ein effizientes **NOx**-Nachbehandlungssystem sowie einen katalytisch beschichteten Filter (CSF) zur Partikelreduktion. Der DEUTZ TCD 5.2 eignet sich zudem auch für den Betrieb mit alternativen Kraftstoffen wie Biodiesel und ist darüber hinaus für eine mögliche hybridelektrische Nutzung über eine 48-Volt-Option vorbereitet.

DEUTZ hat bereits Ende 2022 alle Antriebe der **EU-Abgasstufe V** zum Betrieb mit paraffinischen Dieselmotoren wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) zugelassen. Dies ist ein Biokraftstoff, der aus biologischen Abfallstoffen, Gülle, Altpeiseölen und Altfetten hergestellt wird und somit nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht. Der Einsatz der HVO-Kraftstoffe verbessert die CO₂-Bilanz der DEUTZ-Motoren um bis zu 90 %. Die Bedeutung dieser Kraftstoffe könnte 2024 steigen, da die Bundesregierung in einer Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) Mitte 2023 beschlossen hat, dass HVO100 ab 2024 auch an öffentlichen Tankstellen in Deutschland getankt werden kann, was in anderen EU-Ländern bereits seit Längerem möglich ist. Noch steht die Zustimmung des Bundesrats jedoch aus.

Produktion und Logistik

Produktionsstandorte DEUTZ-Konzern

Deutschland

- **ALSDORF/AACHEN (FUTAVIS)**
Batteriemanagementsysteme

- **WESSLING (TORQEEDO)***
Elektrische Bootsmotoren, komplette E-Marine-Antriebssysteme

- **HERSCHBACH**
Komponentenwerk für die Fertigung und Vormontage komplexer Anbauteile

- **KÖLN-PORZ (HAUPTSITZ DEUTZ AG)**
Montagewerk für die Serienproduktion <4-Liter- sowie 4-bis-8-Liter-Motoren, Kompetenzzentren für Nocken- und Kurbelwellen

- **KÖLN-KALK**
Kompetenzzentrum für die Kurbelgehäusefertigung

- **ULM**
Kleinserienproduktion (V-Motoren, luft-/ölgekühlte Motoren. Fertigung des DEUTZ-PowerTree, Xchange-Austauschmotorenfertigung, mechanische Kleinserienfertigung für Kurbelgehäuse, Kurbelwellen und Zahnräder, Kleinserienproduktion auslaufender Baureihen)

China

- **CHANGSHA (SANY-JOINT-VENTURE)**
Motorenmontagewerk für SANY-Trucks und -Baumaschinen

- **TIANJIN**
Motorenmontagewerk für <4-Liter- sowie 6-Liter-Motoren für Anwendungen in Hebebühnen, Gabelstaplern und kleineren Baumaschinen im Rahmen der Auftragsfertigung mit BEINEI

Spanien

- **ZAFRA (DEUTZ SPAIN)**
Kompetenzzentrum für die Bearbeitung und Vormontage von Zylinderköpfen, Kurbelgehäusen für <4-Liter-Motoren, Pleueln und Zahnrädern

Marokko

- **SAPINO (MAGIDEUTZ)**
Stromerzeugungsaggregate

USA

- **PENDERGRASS/ATLANTA (DEUTZ CORPORATION)**
Value-Add-Produktion, Xchange-Austauschmotorenfertigung

* Nicht fortgeführt.

DEUTZ hat im Geschäftsjahr 2023 seine Produktionsziele trotz einer spürbaren Nachfrageschwäche in China erreicht und die Ausbringung seiner Produktionswerke gegenüber 2022 von 184.965 auf 186.427 DEUTZ-Motoren³⁷ gesteigert. Der Großteil der Produktion, die weit überwiegend den Classic-Bereich betraf, erfolgte wie schon in den Vorjahren im Hauptwerk Köln-Porz, wo mit knapp 165.200 Motoren mehr und in Ulm mit über 16.000 Motoren weniger produziert wurde als 2022. Im chinesischen Tianjin wurden annähernd 5.200 Motoren und damit ebenfalls mehr als im Vorjahr fertiggestellt. Das Joint Venture mit SANY für die Motorenmontage in Changsha (ebenfalls China) – wo rund 8.700 Motoren gefertigt wurden – wird nicht konsolidiert.

Die leichte Steigerung der Motorenproduktion 2023 gelang, obwohl es erneut zu Materialengpässen und Verzögerungen in der Lieferkette kam, die sich zum Ende des Jahres durch die Krise im Nahen Osten und im Speziellen in der Logistik rund um das Rote Meer verschärft haben. DEUTZ hat hierauf in seinem internen und externen Lieferantennetzwerk mit zahlreichen Gegenmaßnahmen wie kurzfristigen Umplanungen und einem übergreifenden Engpassmanagement reagiert. [Weiterführende](#)

Informationen siehe Einkauf und Beschaffung, S. 47 ff., sowie Beschaffungsmarkt, S. 49 ff.

Verbesserte Effizienz für zukünftig mindestens 200.000 Motoren

Übergeordnetes Ziel des Unternehmens bleibt es, seine Produktionseffizienz sukzessiv zu erhöhen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, nachhaltig mindestens 200.000 Motoren jährlich im Classic-Bereich zu produzieren. [Weiterführende](#)

Informationen siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff.

Die hierfür notwendige Optimierung der Produktionsprozesse und den konsequenten Ausbau des globalen Produktionsnetzwerkes hat DEUTZ im Berichtsjahr 2023 im Rahmen mehrerer strategischer Kernaktivitäten vorangetrieben. Hinsichtlich der Optimierung der Organisationsstruktur und der Produktionsabläufe standen die Themen Supply-Chain- und Materialfluss-Management im Fokus. Die Supply-Chain-Verantwortlichen berichten seit 2023 direkt an den Vorstand (COO) von DEUTZ. Zur Optimierung des Materialflusses und zur Bündelung der Logistikthemen am Standort Köln wurden die bislang auf fünf Warenlager aufgeteilten Aktivitäten im neuen Multifunktionszentrum (MFZ) zusammengeführt. Hierdurch werden in den kommenden Jahren substantielle Kosteneinsparungen und Effizienzgewinne im Produktionsablauf erwartet.

Es wurde zudem eine konzernweite Initiative zur Optimierung der Bestände in den Bereichen Fertigprodukte, Komponenten sowie Service ins Leben gerufen. Das globale Bestandsmanagement wurde neu aufgestellt, um die Nachhaltigkeit der Initiative sicherzustellen.

Die Lieferantenbasis von DEUTZ wird sich in den nächsten Jahren deutlich verändern. Für relevante Komponenten muss DEUTZ die Verfügbarkeit langfristig absichern. Mit dem Projekt Resilience wurden diese Teile zunächst identifiziert, um in einem nächsten Schritt sowohl alternative Lieferanten zu suchen als auch strategische Make-or-Buy-Entscheidungen zu treffen.

Nach intensiven Vorarbeiten ist es im August im Hauptwerk gelungen, die avisierte dritte Produktionsschicht einzuführen, sodass zeitweise mit zusätzlichen 200 Mitarbeitenden bis zu 800 Motoren pro Tag gefertigt wurden. Angesichts einer nachlassenden Nachfragedynamik wurde die Produktion aber im vierten Quartal 2023 wieder heruntergefahren. Bei den Themen Sales und Operations Planning sowie Vorratsmanagement stand ebenfalls das Thema **Supply-Chain-Management** im Fokus. Zur Optimierung des Working Capitals wurden mehr als 60 Initiativen weltweit gestartet. Darüber hinaus wurden auch intensive Gespräche hinsichtlich der Preisgestaltung mit den Zulieferern geführt.

In China ist DEUTZ auf einem guten Weg, den angestrebten Bezug lokaler Materialien am Standort Tjanjin deutlich zu erhöhen. Am Joint-Venture-Standort in Changsha stand die Produktionserüchtigung für neue Motoren im Fokus. An allen DEUTZ-Standorten wurden die Themen Automatisierung und Digitalisierung weiter forciert und zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die die Effizienz einiger Produktionslinien um bis zu 25 % steigern sollen. Die Liefersicherheit für die wichtigsten Motorenreihen wurde durch die Intensivierung der Dual-Source-Politik gestärkt. Hinsichtlich des neuen Produktangebots im Bereich DEUTZ Green konnte der Aufbau der Serienfertigung zum Beispiel für den PowerTree vorangetrieben werden. Schließlich wurde konzernweit daran gearbeitet, die IT-Strukturen zu verbessern und die Digitalisierung der Aktivitäten voranzutreiben. Dieses Projekt wird 2024 fortgesetzt. Zudem wurden auch die in den Vorjahren gestarteten **Kaizen-Workshops**, das **Lean-Management-Training** und die Umsetzung von Lean-Projekten zu Steigerung der Kosteneffizienz an allen Standorten weitergeführt.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff.

Verbesserungsmaßnahmen an den Standorten weltweit

Mit dem Ziel, seine technische Leistungsfähigkeit zu steigern und dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, hat DEUTZ im Geschäftsjahr 2023 an seinen Standorten zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Produktionseffizienz initiiert bzw. abgeschlossen:

Am Hauptsitz in **Köln** wurden im Berichtsjahr umfangreiche technische Vorarbeiten geleistet, um wie avisiert das neue Montage-Setup für die 4-bis-8-Liter-Motoren auf zwei Produktionsbändern im ersten Halbjahr 2024 in Betrieb nehmen zu können. Hier sind insbesondere die Fortschritte bei der Digitalisierung und Automatisierung der Montageabläufe hervorzuheben. Das erwähnte zwischenzeitliche Hochfahren der Produktion auf Dreischichtbetrieb zeigt, dass DEUTZ in der Lage ist, mittlerweile relativ flexibel auf Nachfrageveränderungen zu reagieren. Zudem konnte die Ausbringung durch technische Verbesserungen und Automatisierungsmaßnahmen an mehreren Bändern verbessert werden. Planmäßig erfolgte zudem der Beginn der Vorserienfertigung für Wasserstoffmotoren an einem der Produktionsbänder. Hierdurch und durch den diesbezüglichen Beginn des Umbaus eines weiteren Produktionsbandes Ende des Jahres 2023 wurden die Grundlagen für die pünktliche Produktion und Auslieferung der ersten 100 Wasserstoffmotoren nach China in

³⁷ Ohne elektrische Boatsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

der zweiten Jahreshälfte 2024 gelegt. In 2023 fanden zudem insgesamt 26 Kaizen-Workshops zur Prozessoptimierung sowie zahlreiche Mitarbeiter-Workshops zur Operationalisierung der »Dual+«-Strategie statt. Für 2024 betreffen die größten Investitionsprojekte die Inbetriebnahme des neuen Bandes 6 für 4-8-Liter- sowie H2-Motoren, die technische Verbesserung der Serienprüfstände für den Wasserstoffmotor sowie den Umbau des <4-Liter-Bandes zur Integration der neuen Motorenbaureihe 3.9 für den SOP 2025.

Um die Produktion und die Materialströme weiter zu optimieren, wurde im Geschäftsjahr 2023 im **Wellenzentrum** am Standort Köln-Porz sowie am Standort **Herschbach** und der **Kurbelgehäusefertigung** in Kalk in zahlreiche Projekte zum Thema Automatisierung sowie Lean Management und Teamtraining investiert. Im Wellenzentrum wurden zudem die notwendigen Vorkehrungen für die Komponentenzulieferung für die geplante Serienfertigung der Wasserstoffmotoren in Köln getroffen. Die Produktionseffizienz wurde auf allen Ebenen durch zahlreiche Automatisierungsprojekte weiter verbessert. Zudem lief die Vorbereitung der Produktion für die Kurbelwellen der neuen Motorenreihe DEUTZ TCD 3.9 nach Plan.

Im Komponentenwerk **Herschbach** hat DEUTZ den Aufbau einer neuen Logistikhalle vorangetrieben. Aufgrund von Projektverschiebungen erfolgte der Spatenstich hierfür aber erst Mitte Januar 2024. Zudem wurden zwei weitere Fünf-Achs-Maschinen in Betrieb genommen, die die Ausbringungseffizienz und Flexibilität der Produktion am Standort erhöhen. Des Weiteren wurde in die fortgesetzte Digitalisierung und Optimierung der Supply Chain investiert.

Im Werk **Ulm** wurde in 2023 die Produktion für eine technisch weiterentwickelte Generation des DEUTZ-PowerTree gestartet. Die Kleinserienproduktion ist erfolgreich angelaufen und wird in 2024 mit zusätzlichen Funktionalitäten der mobilen Schnellladestation fortgesetzt. [🔗 Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Produktverantwortung, S. 133 ff. In Zusammenarbeit mit der DEUTZ-Tochter, dem Batteriespezialisten Futavis, wurde die Batteriemontage vom Standort der Beteiligung Torqeedo nach Ulm umgezogen. Futavis wird zukünftig die Qualifizierung der Mitarbeiter und den Produktionsprozess in Ulm begleiten, der im Januar 2024 gestartet wurde. Um die Effizienz in der Produktion zu erhöhen, wurden zudem eine neue CNC-Drehmaschine sowie mehrere neue Messmaschinen installiert, die über einen höheren Automatisierungsgrad verfügen. Die Supply-Chain-Prozesse wurden unter anderem durch eine Optimierung der Transportwege und eine Verlagerung von Produktionsaktivitäten für kleinere Motorengrößen vorangetrieben.

Im spanischen Werk in **Zafra** wurden die letzten Schritte der Industrialisierungs- und Prozessauslegungsphase für die Fertigung von Prototypen für Zylinderköpfe des DEUTZ TCG 7.8 H2 abgeschlossen, die Serienproduktion soll 2024 beginnen. Dies gilt auch für die vorbereitenden Arbeiten zum Aufbau der Serienkomponentenfertigung (Kurbelgehäusezylinderköpfe, **Pleuel** und Getriebe) für die neuen 3.9-Liter-Motoren, sowohl für die interne Versorgung als auch zur Lieferung

an John Deere. DEUTZ plant hier die Serienfertigung des Motors für das Jahr 2025. Die Fertigung des Kurbelgehäuses und der Lagerdeckel der 3.6-Liter-Motoren soll durch mehrere bereits eingeleitete Projekte und Investitionen künftig weitgehend automatisiert werden. Die Kosteneffizienz wurde auch durch den Bau der ersten Stufe einer Photovoltaikanlage erhöht, die zunächst etwa 6 % des Energieverbrauchs des Werks abdecken wird. Zudem wurde eine Vereinbarung mit einem großen Energieversorger über die Installation einer neuen Photovoltaikanlage geschlossen, deren Betrieb Ende 2024 aufgenommen werden soll. Die Anlage soll bei optimaler Nutzung der Sonnenstunden bis zu 30 % des Gesamtverbrauchs der Produktionsanlage abdecken. Neben einer erheblichen Kostensenkung wird dadurch auch ein großer Beitrag zur Dekarbonisierung des Produktionsprozesse geleistet.

Am **US-Standort in Pendergrass (Georgia)** wurde die Produktion des 2,9-Liter-Exchange-Motors aufgenommen. Zudem wurde viel Zeit in die Verbesserung der Lieferkettenprozesse im Rahmen des Projekts Foresight investiert. Neu etabliert wurde eine COO-Position, die für Operations, Lieferkette und Einkauf zuständig ist. Damit soll eine Verbesserung der Produktionseffizienz erreicht werden: vom **Supply-Chain-Management** über die Neuordnung der Materialflüsse und die Automatisierung bis hin zur Einführung von **Lean** Management und der damit verbundenen Reduzierung der Komplexität der Produktionsprozesse. Die für die Umsetzung geplanten Projekte der oben genannten Maßnahmen sind für 2024 und darüber hinaus vorgesehen.

Produktion in China Im Werk in Tianjin, wo trotz schwieriger konjunktureller Rahmenbedingungen im chinesischen Markt wie avisiert mehr Motoren produziert wurden als im Vorjahr, wurde vor allem die Optimierung des Materialbezugs weiter verbessert. So ist DEUTZ zuversichtlich, bald den Anteil lokal gefertigter Materialien und Komponenten auf die angestrebten 50 bis 69 % zu bringen. Hierfür wurden mit mehreren Zulieferern intensive Gespräche hinsichtlich Liefer- und Qualitätssicherheit geführt. Dies und weitere Verbesserungsmaßnahmen sollen die Effizienz der Serienproduktion der dort vor allem gefertigten 2.9- und 6.1-Baureihen für den lokalen chinesischen Markt nachhaltig verbessern.

Im Rahmen eines Joint Ventures für die Motorenmontage für Baumaschinen und schwere Lkw mit dem und für den dortigen Hersteller SANY hat DEUTZ Mitte 2023 eine weitere Montagelinie in Betrieb genommen, auf der DEUTZ-5.7-Liter-Motoren ausschließlich für **Off-Highway**-Anwendungen produziert werden.

Einkauf und Beschaffung

Der DEUTZ-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen zu rund 5.600 Lieferanten in 61 Ländern. Bei einem weltweiten Einkaufsvolumen von insgesamt 1,27 Mrd. € trägt die Lieferkette in einem erheblichen Umfang zur Wertschöpfung des Unternehmens bei.

Verzögerungen in der Lieferkette waren auch 2023 noch spürbar und stellten sowohl den Einkauf als auch die Produktionsbereiche weiter vor Herausforderungen. Vorrangiger Grund für Verzögerungen waren die Nachwirkungen der Halbleiterkrise, die vor allem im ersten Halbjahr des Berichtszeitraums noch Auswirkungen hatten. Auch der andauernde Krieg in der Ukraine wirkt sich weiterhin auf die globalen Warenströme und somit auch auf DEUTZ aus, obwohl der Konzern keine direkt in den Krisenregionen ansässigen Lieferanten hat. Gleiches gilt für die geopolitischen Auswirkungen auf die Entwicklung der Preise für etwa Energie und Rohstoffe, die zu unmittelbaren und mittelbaren Kostensteigerungen auf der Beschaffungsseite führten. [🔗 Siehe auch Beschaffungsmarkt, S. 49 ff.](#)

Die inflationäre Preisentwicklung stellte 2023 die zentrale Herausforderung auf dem Beschaffungsmarkt dar. Um die steigenden Beschaffungskosten abzumildern, hielt DEUTZ im Rahmen seiner Performanceinitiativen an seinem Prozess zur Lastenteilung sowohl mit seinen Lieferanten als auch mit seinen Kunden fest, der bereits im Vorjahr etabliert wurde. In diesem Zusammenhang wurden auch im Berichtsjahr 2023 zahlreiche Verhandlungen mit Lieferanten geführt. Darüber hinaus konnten die gestiegenen Beschaffungskosten im Zuge von Preiserhöhungen vollständig an die Kunden weitergegeben werden.

Durch seine marktorientierte Preispolitik beabsichtigt DEUTZ, Ausschläge bei etwa Rohstoff- und Energiepreisen bestmöglich zu kompensieren und seine Wettbewerbsposition zu festigen. So soll die zunehmend aktivere Preisgestaltung insbesondere dazu beitragen, die Margenentwicklung auch in einem inflationären Umfeld relativ stabil zu halten.

Lieferantenrisikomanagement Das übergeordnete Lieferantenrisikomanagement zielt insbesondere darauf ab, durch die Lieferkette bedingte Lieferengpässe zu minimieren bzw. steuern zu können und so die Versorgung sicherzustellen. Um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, werden über ein im Einkauf etabliertes Informationstool fortlaufend alle Serienlieferanten sowie Lieferanten im indirekten Einkauf digital überwacht. Durch die Überwachung auf Basis festgelegter Indikatoren wird der Einkauf in die Lage versetzt, bei Bedarf frühzeitig risikominimierende Gegenmaßnahmen ergreifen zu können, um eine verlässliche Versorgung sicherzustellen. Die Indikatorenbasis im Risikomanagement wurde 2023 um länderspezifische Faktoren erweitert; darüber hinaus wurden ESG-Faktoren aufgenommen. Im regelmäßigen Austausch mit den Fachabteilungen werden wesentliche Veränderungen aufgezeigt und notwendige Maßnahmen abgeleitet.

Globale Einkaufsorganisation und -strategie Grundsätzlich ist eine sukzessive Zentralisierung des Konzerneinkaufs geplant, sodass, soweit sinnvoll, sämtliche Tochtergesellschaften mittelfristig denselben Prinzipien wie die DEUTZ AG unterliegen. Die dafür zuständige Abteilung »Purchasing Excellence« konnte im Berichtsjahr Prozesse optimieren und führte in diesem Zusammenhang unter anderem eine neue Einkaufsplattform (Supplier-Relation-Management-Tool) zunächst für die indirekten Bereiche ein. Darüber hinaus nutzt DEUTZ eine etablierte Plattform, über welche es möglich ist, die standortübergreifende Lieferantenbasis transparent abzubilden und gleichzeitig die konzernweiten Ausgaben einheitlich zu strukturieren. Die Integration weiterer internationaler Lieferanten wurde im Berichtsjahr ausgebaut. Weiterhin hat DEUTZ 2023 eine konzernweit gültige Einkaufsrichtlinie verabschiedet und implementiert, durch welche sichergestellt werden soll, dass die Beschaffungsaktivitäten im gesamten Konzern nach einheitlichen Vorgaben erfolgen. Mit dem Ziel, die Zusammenarbeit der standortübergreifenden Einkaufsorganisation zu fördern, wurde im Berichtszeitraum erstmals ein Meetingformat zum globalen Austausch aufgesetzt, im Rahmen dessen auch die zunehmende Bedeutung der nachhaltigen Beschaffung thematisiert wurde.

Nachhaltige Beschaffung Das systematische Lieferantenmanagement erfolgt grundsätzlich über das sogenannte Lieferantencockpit. Mittels dessen wird die Leistung wesentlicher Lieferanten bislang vorrangig hinsichtlich der Qualität zugelieferter Komponenten, Lieferzeiten, Verfügbarkeit sowie kommerzieller Rahmenbedingungen überwacht. Im Zuge der Umsetzung der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie sollen jedoch zunehmend auch Nachhaltigkeitsaspekte bei der Auswahl von Lieferanten berücksichtigt werden. Dafür nutzt DEUTZ etwa eine webbasierte Bewertungsplattform für globale Beschaffungsketten sowie ein Geschäftspartner-Compliance-Tool, über welche diverse Nachhaltigkeitsthemen abgefragt und bewertet werden. Um über potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken aufseiten der Lieferkette informiert zu sein, wurde ein Informationstool etabliert, das mittels öffentlich zugänglicher Informationen eine fortlaufende Überwachung ermöglicht. [🔗 Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 130 ff.

Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz Das Thema der nachhaltigen Beschaffung gewinnt auch durch das zum 1. Januar 2023 in Deutschland in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz weiter an Bedeutung. Es ist darauf ausgerichtet, menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken innerhalb der Lieferkette vorzubeugen bzw. diese zu minimieren oder gar auszuschließen. In diesem Zusammenhang hat DEUTZ erstmals im Geschäftsjahr 2023 eine Grundsatzerklärung veröffentlicht. Diese hat neben einer Beschreibung, wie DEUTZ seinen Sorgfaltpflichten nachkommt, auch identifizierte prioritäre menschenrechtliche und die Offenlegung umweltbezogener Risiken zum Inhalt. Zudem werden die daraus abgeleiteten Erwartungen des Unternehmens an seine Beschäftigten und Zulieferer dargestellt. [🔗 Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 130 ff.

Mitarbeiter³⁸
Übersicht Mitarbeiter³⁹

Angaben in FTE

	31.12.2023	31.12.2022
DEUTZ-Konzern	5.084	4.773
Davon		
Inland	3.387	3.255
Ausland	1.697	1.518
Davon		
Arbeiter	2.725	2.648
Angestellte	2.270	2.038
Auszubildende	89	87

Zum Ende des Berichtsjahres 2023 beschäftigte DEUTZ weltweit 5.084 Mitarbeiter und damit 311 bzw. 7 % mehr Personen als zum Jahresende 2022. Ursächlich hierfür war zum einen der zwischenzeitlich genutzte Aufbau des Dreischichtbetriebs im Hauptwerk Köln. Darüber hinaus ist die Zahl der Beschäftigten in den USA aufgrund des erhöhten Produktionsvolumens und der Etablierung neuer Servicestandorte um mehr als 13 % auf 452 gestiegen. Zudem wurden durch die Erweiterung des Konsolidierungskreises aufgrund der Übernahmen der Diesel Motor Nordic Gruppe in Skandinavien und des chilenischen Motorenhändlers Mauricio Hochschild Ingeniería y Servicios S.A. (MHIS) im Servicebereich insgesamt 123 Mitarbeiter aufgebaut.

Mit einem Anteil von 66,6 % ist der Großteil der Konzernbelegschaft im Inland beschäftigt, wobei 2.731 der insgesamt 3.387 inländischen Mitarbeiter am Unternehmenshauptsitz in Köln arbeiten. Der Anteil der außerhalb Deutschlands Beschäftigten stieg gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund der 2023 getätigten Akquisitionen und der US-Expansion um 12 % auf 1.697.

Die Anzahl der Leiharbeitnehmer ist im Zwölfmonatsvergleich von 233 auf 249 gestiegen. Damit belief sich ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft im Berichtsjahr 2023 auf unter 5 %.

Ergänzend dazu: In der als nicht fortgeführte Aktivität klassifizierten Torqeedo-Gruppe waren Ende des Jahres 199 Mitarbeiter und weitere fünf Leiharbeitnehmer beschäftigt.

³⁸ Angaben zur Anzahl an Mitarbeitern und Leiharbeitnehmern im vorliegenden Abschnitt in FTE (Full Time Equivalents, dt. Vollzeitäquivalente).
³⁹ Mitarbeiterangaben aus Sicht fortgeführter Aktivitäten; ohne Leiharbeitnehmer.

Gesamtwirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld

Wirtschaftliches Umfeld

Weiterhin hohe Inflation belastet Wachstumsentwicklung Die Inflation ließ im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr spürbar nach. Trotzdem lag das Weltwirtschaftswachstum leicht unter dem Vorjahr dank schlechter Konsumentenstimmung vor allem im Euroraum, anhaltenden Negativeffekten der hohen Energiepreise sowie aufgrund einer schwächeren Nachfrage in den zinssensitiven Produktions- und Dienstleistungsbereichen. Die weltweite Wertschöpfung stieg nach aktuellen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) um 3,1 %. Damit lag die Wachstumsrate leicht unter dem Vorjahreswert von 3,5 %. Nach einem Zuwachs um 5,2 % im Jahr 2022 zeigte der Welthandel mit einem Plus von nur 0,4 % im Berichtsjahr 2023 eine deutliche Verlangsamung, die insbesondere auf die weiterhin hohe Inflation zurückzuführen ist, die im Jahresmittel bei 6,8 % lag nach 8,8 % im Vorjahr.⁴⁰

BIP-Wachstum⁴¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

	2023	2022 ⁴²
Global	3,1	3,5
Entwickelte Volkswirtschaften	1,6	2,6
Euroraum	0,5	3,4
Deutschland	-0,3	1,8
USA	2,5	1,9
Schwellenländer	4,1	4,1
China	5,2	3,0

Während das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der entwickelten Volkswirtschaften um insgesamt 1,6 % stieg, zeigten die Schwellenländer mit einem Wachstum von 4,1 % eine deutlich positivere Entwicklung. Dabei erzielte das für die globale Wirtschaft wichtige Schwellenland China nach der Lockerung seiner sehr restriktiven Anti-Corona-Politik einen Zuwachs um 5,2 % und damit wieder eine gegenüber den Schwellenländern überdurchschnittliche Wachstumsrate.

Beschaffungsmarkt

Nachdem sich die Rohstoff- und Energiepreise sowie die Transportkosten im Berichtsjahr 2022 außerordentlich stark verteuert hatten, gingen diese im Jahr 2023 wieder spürbar zurück und näherten sich wieder dem Vor-Corona-Niveau. Während sich die Preise für Rohstoffe erholten und die Kapazitäten im Seefrachtbereich wieder zunahm, verblieben die Preise für Landfracht weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Materialversorgung im Halbleiterbereich entspannte sich unterjährig.

Energiepreisentwicklung Die Strom- und Gaspreise haben sich im Berichtsjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr weiter beruhigt und ist deutlich gesunken. Ausschlaggebend hierfür waren volle Gasspeicher und ein relativ milder Winter. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien sowie steigende Einspeisungen durch Wind und Solar haben diese Preisabsenkung gegenüber 2022 ebenfalls unterstützt. Die Strom- und Gaspreise liegen allerdings weiter signifikant über den Preisen der Jahre 2020 und 2021.

Rohstoffpreisentwicklung Ausgehend von einem hohen Preisniveau im Jahr 2022 sanken die Rohstoffpreise 2023 signifikant. So reduzierten sich die Preise für Gießerei- und Schmiedeschrott im Vergleich zum Durchschnittswert des Geschäftsjahres 2022 um rund 14 % bzw. 18 %, während die Preise für Nichteisenmetalle, beispielsweise Aluminium und Nickel, rund 17 % bzw. 18 % niedriger notierten.

Transportmarktentwicklung Der Transportmarkt im Berichtsjahr 2023 war geprägt von einem weiteren Rückgang der Raten im Seefrachtbereich, vor allem auf den Routen Asien–Europa und Europa–USA, sowie einer signifikanten Verbesserung der Kapazitäten und Lieferzeiten. Es kam weiterhin vereinzelt zu Ausfällen mit zusätzlicher Kapazität mangels Auslastung nicht in den Verkehr brachten. Im Bereich der Landfrachten existiert weiterhin das strukturelle Problem, dass es zu wenige Fahrer gibt und Stellen unbesetzt bleiben. Aufgrund des gesunkenen Konsumverhaltens gab es im Berichtsjahr 2023 allerdings wenig negative Auswirkungen und Transportengpässe, da genügend Kapazität vorhanden war.

⁴⁰ IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2024.

⁴¹ IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2024.

⁴² Vorjahreszahlen gemäß IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2024 angepasst.

Branchenspezifisches Umfeld

Dieselmotorenmarkt Auf Basis aktuell vorliegender Marktdaten entwickelten sich die für DEUTZ relevanten Einzelmärkte Baumaschinen, **Material-Handling-Anwendungen** und Landmaschinen im **Off-Highway-Bereich** im Gesamtjahr 2023 uneinheitlich. Die Gründe dafür waren regional sehr unterschiedlich. In Europa führten das geringe Wirtschaftswachstum und die anhaltend negativen Folgen des Ukrainekriegs zu mäßigen Absatzsteigerungen. In China wirkten sich insbesondere die schwächelnde Konjunktur und die schwelende Immobilienkrise negativ auf die Absatzentwicklung aus. Die Märkte in Nordamerika zeigten sich robust gegenüber den globalen Krisen und konnten mehrheitlich Absatzzuwächse generieren.

Der Absatz im Bereich Baumaschinen hat sich im Berichtszeitraum 2023 gegenüber dem Vorjahr uneinheitlich entwickelt: In Nordamerika hat sich der Markt durch umfangreiche staatliche Impulse, wie den Infrastructure Bill der Biden-Regierung, robust gegenüber den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gezeigt. In Europa blieb ein Wachstum trotz des Infrastrukturprogramms der EU-Kommission aus.⁴³ Der chinesische Markt für Baumaschinen ist gegenüber dem Vorjahr weiter eingebrochen; einerseits infolge von Sättigungstendenzen, andererseits durch die Auswirkungen der Immobilienkrise, die bereits mit Evergrande und Country Garden zu zwei großen Bauträgerpleiten geführt hat.⁴⁴

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen verlief in allen Regionen positiv, wenn auch auf niedrigerem Niveau. So entwickelten sich im Jahr 2023 beispielsweise die Absätze bei Gabelstaplern in Nordamerika und Europa aufgrund der staatlichen Stimuli positiv. Auch die Absätze in China sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen, was sich auf den hohen Elektrifizierungsanteil zurückführen lässt.⁴⁵ Im Produktsegment Hebebühnen und Telehandler führten die anhaltend hohen Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten zu Absatzzuwächsen.

Nach zwei absatzstarken Jahren hat die Entwicklung im Markt für Landmaschinen im Jahr 2023 in Europa und in Nordamerika einen Wendepunkt erreicht. Es ist zwar ein weiterer moderater Absatzanstieg in der Branche zu verzeichnen, doch die Auftragseingänge sind rückläufig. In China scheinen die strukturellen und technologischen Anpassungen, die durch die Einführung des neuen Emissionsstandards CN 4 eingeleitet wurden, weitgehend abgeschlossen zu sein. Allerdings sind die Subventionen für den Kauf neuer leistungsstarker Traktoren gestrichen worden, sodass die Absatzzahlen insgesamt rückläufig sind.⁴⁶

⁴³ VDMA »Construction equipment and building material machinery«, Februar 2024.

⁴⁴ Chinese Construction Machinery Association »CCMA Sales YTD 12-2023«, Januar 2024.

⁴⁵ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2023«, Januar 2024.

⁴⁶ VDMA »Geschäftsklima und Marktentwicklung weltweit«, Februar 2024.

Geschäftsentwicklung Konzern

In der positiven Geschäftsentwicklung von DEUTZ im Berichtsjahr 2023 spiegelt sich die konsequente Umsetzung der »Dual+«-Strategie wider. Angesichts einer soliden Nachfrage wurde der Motorenabsatz und auch der Konzernumsatz im erwarteten Rahmen verbessert. Dank des höheren Geschäftsvolumens im Classic-Segment, einer marktorientierten Preisgestaltung und einer deutlich positiven Entwicklung im höhermargigen Servicebereich wurde die Profitabilität spürbar verbessert. Dies gelang trotz gegenläufiger Währungseffekte sowie gestiegener Beschaffungs- und Beschäftigungskosten und anhaltender Belastungen in der Lieferkette. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S.49 ff., Einkauf und Beschaffung, S. 47 ff., sowie Produktion und Logistik, S. 44 ff.

Aufgrund der fortgeschrittenen Vertragsverhandlungen und der Abstimmung der angekündigten Veräußerung der Torqeedo-Gruppe mit dem Aufsichtsrat im Dezember wird diese Aktivität gemäß IFRS 5 als nicht fortgeführte Aktivität dargestellt. Der Veräußerungsvertrag wurde im Januar 2024 unterzeichnet. Ein Closing wird gegen Ende des ersten Quartals 2024 erwartet. Die Torqeedo-Gruppe war Teil des Segments DEUTZ Green.

Im Folgenden werden, soweit nicht anders vermerkt, die Zahlen für den Konzern sowie für das Segment DEUTZ Green nur für die fortgeführten Aktivitäten dargestellt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend den Regelungen des IFRS 5 angepasst.

Für die Bilanz erfolgte entsprechend den Regelungen des IFRS 5 keine Anpassung der Vorjahreswerte. Analog hierzu wurden die Vorjahreswerte im Rahmen der Darstellung der Vermögenslage nicht angepasst.

Auftragseingang

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang

in Mio. €

2023	1.749,9	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
2022	1.980,8	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: gray;"></div>

Der Auftragseingang des DEUTZ-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2023 mit 1.749,9 Mio. € um 11,7 % unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Ursächlich hierfür waren zum einen Nachfragerückgänge, zum anderen Vorzieheffekte in Höhe von rund 100 Mio. € aufgrund des im vierten Quartal 2022 umgesetzten Fixed-Volume-Programms für Kompaktmotoren. Wegen der Ende 2022 gestörten Lieferketten und den damit verbundenen verlängerten Lieferzeiten erfolgte kundenseitig eine vorgezogene Auftragsplatzierung mit vergleichsweise längeren Bestellhorizonten. Dies war 2023 nicht mehr der Fall.

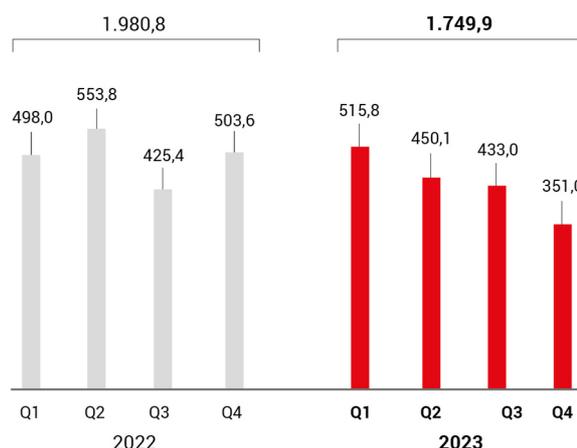
Regional betrachtet konnte der Auftragseingang in Amerika leicht verbessert werden. Im EMEA-Raum⁴⁷ war die Nachfrage im übrigen Europa spürbar rückläufig, während sich Deutschland mit einem leichten Rückgang solide entwickelte. Stark belastet von der unsicheren konjunkturellen Entwicklung in China war dagegen die Auftragslage in Asien/Pazifik. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche war der Rückgang des Auftragseingangs bei Baumaschinen, Landtechnik und stationären Anlagen am ausgeprägtesten. Dagegen konnte im **Material Handling** und bei den Sonstigen Aktivitäten (vor allem bei Nutzfahrzeugen) eine bessere Nachfrage verzeichnet werden.

Der spürbar verbesserte Auftragseingang im Servicegeschäft – 480,1 Mio. € gegenüber 453,5 Mio. € im Jahr 2022 – bestätigt den strategischen Wachstumsfokus auf diese Aktivitäten. Besonders ausgeprägt war dieser im Teilehandel und **Xchange**-Geschäft.

Ergänzend dazu: Bei den nicht fortgeführten Aktivitäten von Torqeedo war ein Rückgang um 10,2 % auf 47,4 Mio. € zu verzeichnen.

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang nach Quartalen

in Mio. €



Aufgrund der genannten Vorzieheffekte, die im vierten Quartal am stärksten ausgeprägt waren, sowie des Nachfragerückgangs ging der Auftragseingang im Schlussquartal 2023 gegenüber dem Vorjahresquartal deutlich um 30,3 % auf 351,0 Mio. € zurück.

Dies führte auch dazu, dass der Auftragsbestand zum 31. Dezember 2023 mit 450,4 Mio. € nach 766,5 Mio. € zum Jahresende 2022 stark zurückging.

⁴⁷ EMEA ist die Abkürzung für den Wirtschaftsraum Europa (Europe), Mittlerer Osten (Middle East) und Afrika (Africa).

Absatz

Die Anzahl abgesetzter DEUTZ-Motoren erhöhte sich um 3,2 % gegenüber dem Vorjahr (181.268) auf 187.116 Stück und lag damit in der zuletzt prognostizierten Bandbreite von 185.000 bis 190.000 DEUTZ-Motoren.⁴⁸

DEUTZ-Konzern: Absatz

in Stück

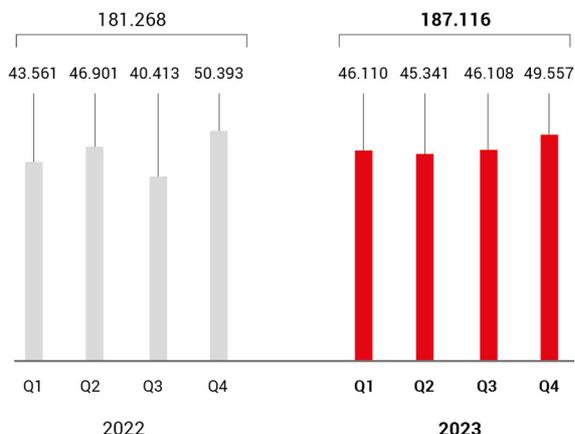


Ausschlaggebend für die positive Absatzentwicklung war das starke Wachstum im Anwendungsbereich Material Handling (+20 %). Dagegen wiesen die anderen größeren Absatzgebiete Baumaschinen, Landtechnik und Stationäre Anlagen Rückgänge im einstelligen Prozentbereich aus. Regional war das Absatzplus in Amerika mit 13,8 % am stärksten ausgeprägt. Aber auch in EMEA konnte DEUTZ leicht zulegen. Dagegen wies die Region Asien/Pazifik wegen der schwächeren Nachfrage aus China ein spürbares Minus von knapp 10 % aus.

Ergänzend dazu: Bei den nicht fortgeführten Aktivitäten von Torqeedo war ein starker Absatzrückgang um -32,4 % von 53.414 auf 36.131 Motoren zu verzeichnen.

DEUTZ-Konzern: Absatz nach Quartalen

in Stück



Im vierten Quartal 2023 war der Konzernabsatz gegenüber dem Vorjahresschlussquartal von 50.393 auf 49.557 Motoren leicht rückläufig. Auch hier ragte die Region Amerika mit einem Plus von 8,7 % positiv heraus, während in EMEA (-2,4 %) und Asien/Pazifik (-10,2 %) nicht die Vorjahreswerte erreicht wurden. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche war der Absatz bei Material Handling, aber auch in der Landtechnik deutlich besser als im Vorjahresschlussquartal. Bei den Baumaschinen und Stationären Anlagen wurde dagegen ein deutlicher Rückgang ausgewiesen.

⁴⁸ Vgl. Pressemitteilung vom 9. November 2023.
⁴⁹ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2023.

Umsatz

DEUTZ-Konzern: Umsatz

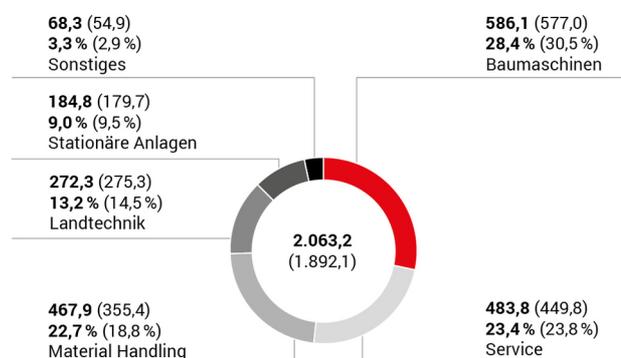
in Mio. €



Einhergehend mit der positiven Absatzentwicklung und dank marktorientierter Preisanpassungen stieg der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2023 um 9,0 % auf 2.063,2 Mio. €.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)

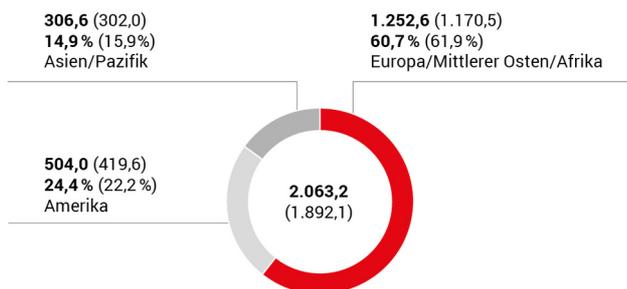


Das Umsatzwachstum wurde von fast allen Anwendungsbereichen getragen. Ausnahme war die Landtechnik mit einem leichten Rückgang. Dagegen war das Umsatzplus bei Material Handling besonders ausgeprägt. Im Servicebereich konnte DEUTZ im Vorjahresvergleich im erwarteten Rahmen ein Umsatzwachstum von 7,6 % auf 483,8 Mio. € realisieren. Neben dem Beitrag der beiden Unternehmenserwerbe im Berichtsjahr sowie der zwei Akquisitionen im Vorjahr waren insbesondere die Ausweitung des Teilehandels und DEUTZ-Xchange, das Geschäft mit Austauschmotoren, die Treiber.

Ergänzend dazu: Die zuletzt prognostizierte Umsatzerwartung⁴⁹ von rund 2,1 Mrd. € bezog sich auf den gesamten Konzern einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten. Mit 2.104,8 Mio. € wurde die Prognose erfüllt. Bei den nicht fortgeführten Aktivitäten von Torqeedo war 2023 ein deutliches Umsatzminus um 32,1 % auf 41,6 Mio. € zu verzeichnen.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Regionen

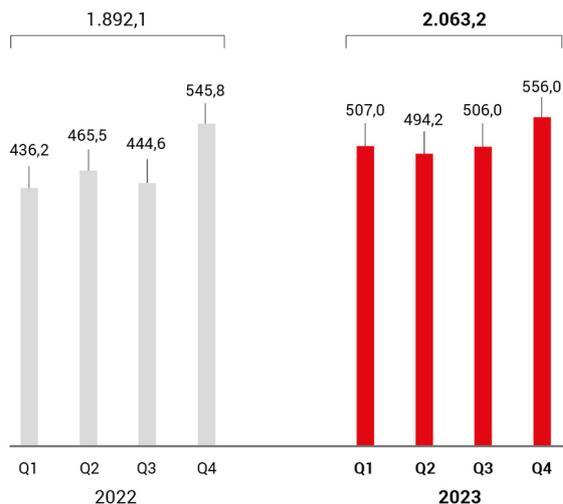
in Mio. € (Vorjahreswerte)



Mit Blick auf die Regionen zeigte sich durchgängig eine positive Entwicklung. Besonders erfreulich entwickelte sich Amerika (+20,1 %), aber auch in EMEA (+7,0 %) war ein spürbares Wachstum zu verzeichnen. In Asien/Pazifik wurde trotz des Umsatzrückgangs in China insgesamt ein leichter Aufwärtstrend von 1,5 % verzeichnet.

DEUTZ-Konzern: Umsatz nach Quartalen

in Mio. €



Im vierten Quartal 2023 legte der Konzernumsatz der fortgeführten Aktivitäten um 1,9 % auf 556,0 Mio. € zu. Regional war die Entwicklung in Amerika deutlich positiv, in EMEA stabil und in Asien rückläufig. Bezogen auf die Absatzgebiete ragte Material Handling positiv heraus, der Landtechnikumsatz war kaum verändert und bei Baumaschinen und Stationären Anlagen sanken die Umsatzerlöse.

Ergebnis
DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Ertragslage⁵⁰

in Mio. €

	1-12/2023	1-12/2022	Veränderung
Umsatzerlöse	2.063,2	1.892,1	9,0 %
Umsatzkosten	-1.616,4	-1.541,9	4,8 %
Forschungs- und Entwicklungskosten	-109,6	-80,1	36,8 %
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-207,4	-172,0	20,6 %
Sonstige betriebliche Erträge	24,0	33,6	-28,6 %
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25,8	-26,2	-1,5 %
Wertminderung und -aufholung finanzieller Vermögenswerte	0,4	-4,4	-
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen	-5,5	-3,7	-48,6 %
Übriges Beteiligungsergebnis	0,6	0,2	200,0 %
EBIT	123,5	97,6	26,5 %
Zinserträge	1,8	1,3	38,5 %
Zinsaufwendungen	-16,4	-6,3	160,3 %
Übriges Finanzergebnis	-0,7	-0,9	-22,2 %
Finanzergebnis	-15,3	-5,9	-159,3 %
Ertragsteuern	-1,3	3,7	-
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	106,9	95,4	12,1 %
Konzernergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-25,0	-15,2	-64,5 %
Konzernergebnis	81,9	80,2	2,1 %
Bereinigtes Ergebnis – Green (EBIT vor Sondereffekten)	-37,1	-25,1	-47,8 %
Bereinigtes Ergebnis – Classic (EBIT vor Sondereffekten)	180,1	128,1	40,6 %
Konsolidierung/Sonstiges ⁵¹	0,6	0,5	20,0 %
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)	143,6	103,5	38,7 %
Sondereffekte	-20,1	-5,9	240,7 %
EBIT	123,5	97,6	26,5 %

DEUTZ-Konzern: Kennzahlen Gesamtkonzern⁵²

in Mio. €

	1-12/2023	1-12/2022	Veränderung
Umsatz	2.104,8	1.953,4	7,8%
EBIT	100,3	82,6	21,4%
Konzernergebnis	81,9	80,2	2,1%
Bereinigtes Ergebnis – Green (EBIT vor Sondereffekten)	-60,3	-39,2	-53,8%
Classic (EBIT vor Sondereffekten)	180,1	128,1	40,6%
Konsolidierung/Sonstiges	0,6	0,5	20,0%
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)	120,4	89,4	34,7%
Sondereffekte	-20,1	-6,8	195,6%
EBIT	100,3	82,6	21,4%

⁵⁰ Seit dem Geschäftsjahr 2023 werden planmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten nicht mehr unter der Position »Forschungs- und Entwicklungskosten«, sondern unter der Position »Umsatzkosten« dargestellt. Der Vorjahreswert wurde aus Vergleichsgründen in der Ertragslage entsprechend angepasst.

⁵¹ »Konsolidierung/Sonstiges« beinhaltet vorwiegend zentrale Aktivitäten ohne operatives Geschäft sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten.

⁵² Die Kennzahlen für den Gesamtkonzern beinhalten die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten (einschließlich der Torqeedo-Gruppe).

DEUTZ-Konzern: Bereinigtes Ergebnis und EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)

2023	143,6	(7,0)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
2022	103,5	(5,5)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: gray;"></div>

Bereinigtes Ergebnis DEUTZ erzielte im Geschäftsjahr 2023 ein bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten) aus fortgeführten Aktivitäten in Höhe von 143,6 Mio. €. Damit erzielte DEUTZ eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert von 103,5 Mio. €. Die signifikante Verbesserung um 40,1 Mio. € resultiert aus dem deutlich gestiegenen Geschäftsvolumen bei einer gleichzeitig marktorientierten Preisgestaltung und einer konsequenten Umsetzung der Wachstumsstrategie im Servicebereich, zu der auch die Unternehmenserwerbe der letzten beiden Berichtsjahre beigetragen haben. Negativ wirkten sich insbesondere volumen- und preisbedingt gestiegene Beschaffungskosten infolge höherer Energie- und Materialpreise, gestiegene Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie negative Währungseffekte aus. Die negativen Effekte konnten jedoch aufgrund des guten Geschäftsverlaufs mehr als kompensiert werden.

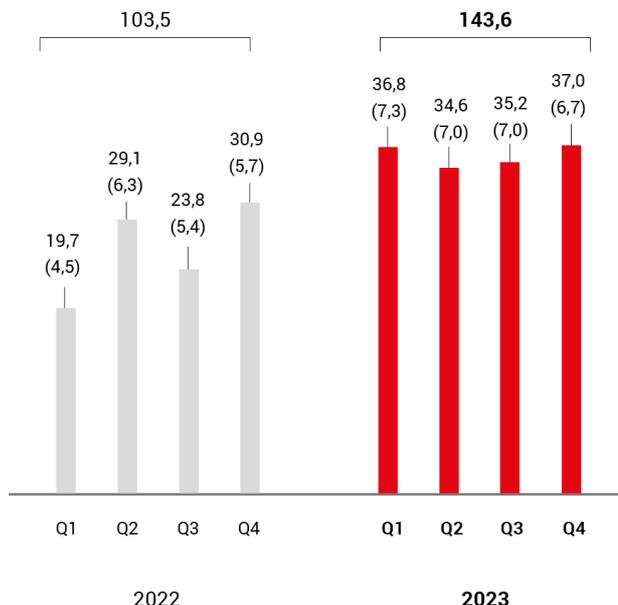
Die bereinigte EBIT-Rendite aus fortgeführten Aktivitäten ist im Vorjahresvergleich von 5,5 % auf 7,0 % deutlich gestiegen. Der Return on Capital Employed⁵³ (ROCE vor Sondereffekten) des DEUTZ-Konzerns hat sich im gleichen Zeitraum von 11,0 % auf 14,4 % verbessert.

Das bereinigte Ergebnis ist im Schlussquartal 2023 gegenüber dem Vorjahresquartal aufgrund eines höheren margenstarken Servicegeschäfts sowie positiver Währungseffekten von 30,9 Mio. € auf 37,0 Mio. € gestiegen.

Ergänzend dazu: Die zuletzt prognostizierte Bandbreite von 5,3 bis 5,8 % für die bereinigte EBIT-Rendite⁵⁴ bezieht sich auf den gesamten Konzern einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten. Mit 5,7 % lag die Rendite am oberen Ende dieser Bandbreite. Der Return on Capital Employed (ROCE vor Sondereffekten) des DEUTZ-Konzerns einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten hat sich im gleichen Zeitraum von 9,0 % auf 11,1 % verbessert und übertraf damit die ursprüngliche Prognose im Geschäftsbericht 2022 (hoher einstelliger Prozentbetrag).

DEUTZ-Konzern: Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten) nach Quartalen

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)



Im Geschäftsjahr 2023 sind Sondereffekte in Höhe von -20,1 Mio. € angefallen. Diese betreffen im Wesentlichen mit -16,8 Mio. € Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen sowie zugehörige Betriebsmittel und Teile der Fertigung, mit -1,5 Mio. € die Wertminderung einer Vertriebslizenz, mit -1,0 Mio. € Kosten im Zusammenhang mit der Veräußerung der Torqeedo-Gruppe und mit -0,4 Mio. € Rückstellungszuführungen für Aktienoptionen ehemaliger Vorstandsmitglieder. Nach Berücksichtigung der Sondereffekte belief sich das EBIT im Geschäftsjahr 2023 auf 123,5 Mio. € nach 97,6 Mio. € im Vorjahr.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten haben sich im Geschäftsjahr 2023 aufgrund des deutlich gestiegenen Geschäftsvolumens um 4,8% auf -1.616,4 Mio. € erhöht. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus volumenbedingt höheren Material- und Personalaufwendungen sowie gestiegenen Produktions- und Transportkosten. Die Bruttomarge⁵⁵ konnte von 18,5 % im Vorjahr auf 21,7 % im Berichtsjahr 2023 verbessert werden.

Forschungs- und Entwicklungskosten Ab dem Geschäftsjahr 2023 werden planmäßige Abschreibungen der aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von 15,1 Mio. € (2022: 17,4 Mio. €) nicht mehr in den Forschungs- und Entwicklungskosten, sondern in den Umsatzkosten ausgewiesen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen Personal- und Materialaufwendungen beinhalten, beliefen sich im Berichtsjahr 2023 auf -109,6 Mio. € (2022: -80,1 Mio. €). Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Anstieg gegenüber dem

⁵³ Return on Capital Employed (ROCE): Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichem Capital Employed. Capital Employed: Bilanzsumme abzüglich Zahlungsmitteln und -äquivalenten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten basierend auf Durchschnittswerten von zwei Bilanzstichtagen.

⁵⁴ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2023.

⁵⁵ Bruttomarge: Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen.

angepassten Vorjahreswert in Höhe von -29,5 Mio. € ist auf gestiegene Entwicklungsaktivitäten zurückzuführen, die insbesondere den Wasserstoffmotor DEUTZ TCG 7.8 H2 und die HDEP-Baureihe (Kooperation mit der Daimler Truck AG) betreffen. Darüber hinaus sind im Berichtsjahr in Folge geringerer Absatzerwartungen bei zwei Baureihen Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 14,3 Mio. € angefallen. Unter Berücksichtigung des nicht zu Vergleichszwecken angepassten Vorjahreswerts von -97,5 Mio. € wäre der Anstieg hauptsächlich auf die gestiegenen Entwicklungsaktivitäten zurückzuführen. Den Wertminderungen im Berichtsjahr würden im Vorjahr die planmäßigen Abschreibungen der aktivierten Entwicklungsleistungen in Höhe von 17,4 Mio. € gegenüberstehen.

Vertriebs- und Verwaltungskosten Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sind im Berichtszeitraum um insgesamt -35,4 Mio. € auf -207,4 Mio. € gestiegen. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf höhere Beratungskosten im Zusammenhang mit Akquisitionen und Beratungsprojekten, höheren IT-Dienstleistungen in Vorbereitung auf die Umstellung der SAP-Software auf S4 Hana, den im Geschäftsjahr 2023 neu einbezogenen Gesellschaften sowie auf einen insgesamt höheren Personalbestand zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen im Berichtsjahr 2023 bei 24,0 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von -9,6 Mio. € ist insbesondere auf geringere Währungskursgewinne zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2023 nur leicht um 0,4 Mio. € auf -25,8 Mio. € gesunken. Der Rückgang beruht auf geringen sich kompensierenden Effekten.

Wertminderung und -aufholung finanzieller Vermögenswerte Die Wertminderung finanzieller Vermögenswerte betrifft Wertberichtigungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Wertaufholung finanzieller Vermögenswerte im Berichtsjahr resultiert aus der Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

At-equity-Ergebnis Aufgrund des negativen Ergebnisses des chinesischen Joint Ventures Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. hat sich das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen im Geschäftsjahr 2023 um -1,8 Mio. € auf -5,5 Mio. € verschlechtert.

Finanzergebnis Das Finanzergebnis hat sich im Berichtszeitraum um -9,4 Mio. € auf -15,3 Mio. € verschlechtert. Ursächlich dafür sind insbesondere die höhere Inanspruchnahme der Kreditlinien bei Kreditinstituten, gestiegene Refinanzierungszinssätze (3M-Euribor) bei Forderungsverkäufen und gestiegene Zinssätze bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten.

Ertragsteuern 2023 wurde ein Steueraufwand in Höhe von insgesamt -1,3 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist ergebnisbedingt um -4,6 Mio. € auf -20,7 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 19,4 Mio. € erfasst. Dieser Effekt ist zum einen auf temporäre Differenzen aufgrund geringerer aktivierter Entwicklungsleistungen zurückzuführen, die in der Steuerbilanz nicht angesetzt werden. Zum anderen ist die Entwicklung bedingt durch höhere latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge. Maßgebend hierfür sind höhere prognostizierte Effekte in der Steuerplanung für den kommenden Fünf-Jahres-Zeitraum.

Ergebnis je Aktie Der Konzerngewinn stieg im Geschäftsjahr 2023 um 11,5 Mio. € auf 106,9 Mio. €. Das Ergebnis je Aktie erhöhte sich gegenüber 2022 aufgrund der an die Daimler Truck AG ausgegebenen Aktien unterproportional von 0,79 € auf 0,86 €. Bereinigt um Sondereffekte stieg das Konzernergebnis im Vorjahresvergleich von 100,6 Mio. € auf 124,5 Mio. €, das bereinigte Ergebnis je Aktie von 0,83 € auf 1,00 €.

Der Konzerngewinn wurde im Berichtsjahr durch latente Steuererträge in Höhe von 19,4 Mio. € begünstigt. Ohne Berücksichtigung dieser latenten Steuererträge beläuft sich der Konzerngewinn auf 87,5 Mio. € und das Ergebnis je Aktie auf 0,70 €.

Ergänzend dazu: Der Gewinn für den gesamten Konzern einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten stieg im Geschäftsjahr 2023 leicht auf 81,9 Mio. € (2022: 80,2 Mio. €). Das Ergebnis je Aktie blieb aufgrund der neu ausgegebenen Aktien an die Daimler Truck AG unverändert bei 0,66 €.

Geschäftsentwicklung Segmente

Die Berichtsstruktur von DEUTZ differenziert die Segmente Classic und Green. Das Segment Classic umfasst sämtliche Aktivitäten der Entwicklung, der Herstellung, des Vertriebs und der Wartung sowie den Service von Diesel- und Gasmotoren. Im Segment Green hingegen werden alle Aktivitäten rund um neue Antriebe abgebildet. Dazu zählen neben Wasserstoffmotoren auch der Batteriemanager Spezialist Futavis, Elektromotoren, mobile E-Schnellladestationen sowie das dazugehörige Servicegeschäft. Vor dem Hintergrund, dass sich DEUTZ gegenwärtig erst am Anfang seiner Transformation befindet, spiegeln die Kennzahlen des Green-Segments im Ergebnis zusätzlich die hohen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der elektrifizierten und wasserstoffbetriebenen Antriebssysteme wider.

Wie bereits erläutert, werden die Aktivitäten der Torqeedo-Gruppe gemäß IFRS 5 als nicht fortgeführte Aktivität dargestellt. Die Torqeedo-Gruppe war Teil des Segments DEUTZ Green. Im Folgenden werden, soweit nicht anders vermerkt, die Zahlen für das Segment DEUTZ Green nur für die fortgeführten Aktivitäten dargestellt. Die Vorjahreswerte werden entsprechend den Regelungen des IFRS 5 angepasst. Für das Segment DEUTZ Classic ändert sich nichts.

DEUTZ-Konzern: Segmente

in Mio. €		
	2023	2022
Auftragseingang		
Classic	1.743,2	1.981,1
Green	6,7	-0,3 ⁵⁶
Gesamt	1.749,9	1.980,8
Absatz (in Stück)		
Classic	186.718	181.249
Green	398	19
Gesamt	187.116	181.268
Umsatz		
Classic	2.058,2	1.889,4
Green	5,0	2,7
Gesamt	2.063,2	1.892,1
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)		
Classic	180,1	128,1
Green	-37,1	-25,1
Konsolidierung/Sonstiges	0,6	0,5
Gesamt	143,6	103,5

⁵⁶ Zahl negativ aufgrund von Stornierungen.

DEUTZ Classic

DEUTZ Classic

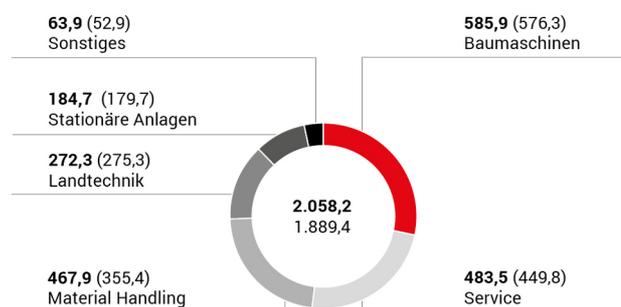
in Mio. €			
	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang	1.743,2	1.981,1	-12,0 %
Absatz (in Stück)	186.718	181.249	3,0 %
Umsatz	2.058,2	1.889,4	8,9 %
EMEA	1.247,6	1.167,9	6,8 %
Amerika	504,0	419,5	20,1 %
Asien/Pazifik	306,6	302,0	1,5 %
EBIT vor Sondereffekten	180,1	128,1	40,6 %
EBIT-Rendite vor Sondereffekten in %	8,8	6,8	+2 PP

Das Segment Classic verzeichnete im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der oben genannten Vorzieheffekte einen Rückgang des Auftragseingangs um 12,0 % auf 1.743,2 Mio. €. Während die Nachfrage im Anwendungsbereich [Material Handling](#) leicht anstieg, wurde in der Landtechnik, bei Baumaschinen und bei Stationären Anlagen ein deutliches Auftragsminus ausgewiesen. Der Servicegeschäft wuchs weiter um 5,8 % auf 479,8 Mio. €. Der Auftragsbestand sank zum 31. Dezember 2023 deutlich von 763,7 Mio. € auf 445,8 Mio. €. Mit 186.718 verkauften Motoren stieg der Segmentabsatz im Vorjahresvergleich um 3,0 %, wozu die Region Amerika und der EMEA-Raum mit Steigerungen von 3,4 % bzw. 13,5 % beitrugen, während die Entwicklung in Asien/Pazifik rückläufig war (-10,2 %). Bezogen auf die Anwendungsbereiche zeigte Material Handling einen spürbar höheren Absatz (+20,4 %), während es in den anderen Bereichen im einstelligen Prozentbereich zurückging.

Der Segmentumsatz erhöhte sich im Berichtsjahr 2023 um 8,9 % auf 2.058,2 Mio. € und traf damit voll die Erwartungen. Der im Vergleich zur Absatzentwicklung höhere Umsatzanstieg resultierte insbesondere aus durchgesetzten Preiserhöhungen.

DEUTZ Classic: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Im vierten Quartal 2023 waren die beschriebenen Vorzieheffekte von Aufträgen in das Vorjahresschlussquartal sowie ein konjunkturell bedingtes Nachlassen der Nachfrage besonders spürbar. Daher nahm der Auftragseingang im Vorjahresvergleich um 30,6 % auf 350,6 Mio. € ab. Während im Servicebereich ein deutliches Wachstum um 15,3 % realisiert wurden, verfehlten die Anwendungsbereiche das Vorjahresniveau deutlich. Der Segmentabsatz nahm mit 49.187 Motoren 2,3 % ab. Dabei konnten regional nur Amerika und bezogen auf die Anwendungsbereiche Material Handling und Landtechnik spürbar zulegen. Der Umsatz des Classic-Segments legte im Schlussquartal 2023 mit 554,2 Mio. € um 1,7 % gegenüber dem vierten Quartal 2022 zu.

Das bereinigte Segmentergebnis (EBIT vor Sondereffekten) verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich um 52,0 Mio. € auf 180,1 Mio. €. Die Verbesserung gegenüber dem Vergleichswert von 128,1 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus den zuvor genannten Ergebnistreibern für das Geschäftsjahr 2023 und führte zu einem Anstieg der bereinigten EBIT-Rendite des Classic-Geschäfts von 6,8 % auf 8,8 % und lag damit über der zuletzt⁵⁷ prognostizierten Bandbreite von 8,0 bis 8,5 %.

Im vierten Quartal 2023 belief sich das bereinigte Segmentergebnis auf 48,1 Mio. € und lag damit um 12,5 Mio. € über dem Vorjahresquartal (35,6 Mio. €). Die Verbesserung resultiert insbesondere aus einem höheren margenstarken Servicegeschäft sowie positiven Währungseffekten. Dem gegenüber standen höhere Verwaltungskosten bedingt durch die neu in den Konzern einbezogenen Gesellschaften, einen insgesamt höheren Personalbestand sowie höhere Beratungskosten im Zusammenhang mit Akquisitionen und Beratungsprojekten. Das Servicegeschäft wird neben einer marktorientierten Preisgestaltung durch die Wachstumsstrategie, zu der auch die Unternehmenserwerbe der letzten beiden Berichtsjahre gehören, positiv beeinflusst.

DEUTZ Green

DEUTZ Green

in Mio. €

	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang	6,7	-0,3⁵⁸	-
Absatz (in Stück)	398	19	1.994,7 %
Umsatz	5,0	2,7	85,2 %
EMEA	5,0	2,6	92,3 %
Amerika	0,0	0,1	-
Asien/Pazifik	0,0	0,0	-
EBIT vor Sondereffekten	-37,1	-25,1	-47,8 %
EBIT-Rendite vor Sondereffekten in %	-742,0	-929,6	+187,6PP

Die fortgeführten Aktivitäten des Segments Green verzeichneten im Berichtsjahr 2023 aufgrund des Start-up-Charakters des Geschäfts einen noch geringen Auftragseingang von 6,7 Mio. €, im Vorjahr wurde hier kein Auftragseingang realisiert. Regionaler Schwerpunkt war klar EMEA. Der Auftragsbestand lag mit

4,6 Mio. € um 64,3 % über dem zahlenmäßig noch sehr niedrigen Vorjahresniveau. Der Segmentabsatz war mit 398 Motoren ebenfalls noch gering. Gleiches gilt für den Segmentumsatz, der mit 5,0 Mio. € um 85,2 % zulegte.

Im vierten Quartal 2023 lag der Auftragseingang des Green-Segments bei 0,4 Mio. €, der Absatz bei 370 Einheiten und der Quartalsumsatz bei 1,8 Mio. €.

Das bereinigte Segmentergebnis lag mit -37,1 Mio. € um -12,0 Mio. € unterhalb des Vergleichswerts im Vorjahr (2022: -25,1 Mio. €). Diese Entwicklung ist auf gestiegene Entwicklungsaufwendungen für neue Antriebstechnologien zurückzuführen, die in erster Linie den Wasserstoffmotor DEUTZ TCG 7.8 H2 betreffen. Aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens entwickelte sich die bereinigte Ergebnismarge trotz des gestiegenen Segmentverlusts positiv. Das bereinigte Segment-ergebnis und die bereinigte Ergebnismarge sind jedoch weiterhin durch die erforderlichen Entwicklungsaktivitäten im Segment geprägt. Im vierten Quartal 2023 belief sich das bereinigte Segmentergebnis auf -11,5 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal um -5,9 Mio. € ist ebenfalls im Wesentlichen auf höhere Entwicklungsaufwendungen für neue Antriebstechnologien zurückzuführen.

Ergänzend dazu: Die nicht fortgeführten Aktivitäten der Torqeedo-Gruppe verzeichneten 2023 einen Auftragseingang von 47,4 Mio. € (2022: 52,8 Mio. €), einen Absatz von 36.131 Motoren (2022: 53.414) und einen Umsatz von 41,6 Mio. € (2022: 61,3 Mio. €). Das bereinigte Ergebnis der Torqeedo-Gruppe verschlechterte sich von -15,9 Mio. € auf -23,2 Mio. €.

Der zuletzt prognostizierte Verlust in Höhe von -55 Mio. € für das bereinigte EBIT des Green-Segments bezog sich auf das Green Segment einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten. Für das Geschäftsjahr lag das bereinigte EBIT einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten bei -60,3 Mio. €. Gründe sind höhere Entwicklungsaufwendungen sowie ein höherer Verlust als erwartet bei der Torqeedo-Gruppe. Die entsprechende bereinigte EBIT-Rendite des Segments Green lag somit bei -129,4 %.

⁵⁷ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2023.

⁵⁸ Zahl negativ aufgrund von Stornierungen.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Ziel unseres Finanzmanagements ist es, die Zahlungsfähigkeit des DEUTZ-Konzerns durch die Beschaffung notwendiger finanzieller Mittel zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen, Zins-, Währungs- und Rohstoffrisiken konzernweit abzusichern bzw. zu begrenzen und gleichzeitig die Kapitalkosten zu optimieren. Die Verantwortung für das konzernweite Finanzmanagement, einschließlich der Steuerung finanzieller Mittel innerhalb des Konzerns, obliegt dabei der DEUTZ AG als Konzernobergesellschaft.

Finanzierung

Ausreichende Liquidität gesichert Im ersten Halbjahr des vorangegangenen Geschäftsjahres 2022 hat DEUTZ seine Finanzierung neu aufgestellt. Im Zuge dessen wurde das Volumen des langfristigen syndizierten Kredits von 160 Mio. € auf 250 Mio. € erhöht und gleichzeitig dessen Laufzeit um drei Jahre bis zum 2. Mai 2027 verlängert. Die Kreditmodalitäten des unbesicherten und variabel verzinsten Kredits beinhalten zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Im Juni 2023 hat DEUTZ eine dieser Verlängerungsoptionen in Anspruch genommen und damit die Laufzeit bis zum 2. Mai 2028 verlängert.

Das ungenutzte Volumen des syndizierten Kredits belief sich zum Ende des Geschäftsjahres 2023 auf rund 95 Mio. €.

Des Weiteren hat DEUTZ im Laufe des Berichtsjahres 2023 die drei bestehenden bilateralen Linien von 75 Mio. € auf 95 Mio. € erhöht und verlängert sowie um zwei weitere bilaterale Kreditlinien ergänzt. Damit stehen der DEUTZ AG insgesamt 140 Mio. € mit einer Fälligkeit zum Ende des zweiten Quartals 2025 zur Verfügung, welche ebenfalls unbesichert und variabel verzinst sind. Zum Bilanzstichtag war keine der fünf Linien in Anspruch genommen.

Damit verfügt DEUTZ über ausreichende finanzielle Mittel, um das operative Geschäft zu finanzieren, in die Transformation zu investieren und auch, um anorganisch zu wachsen.

Zusätzlich verfügt DEUTZ über kurzfristige Kreditlinien und nutzt zinssubventionierte Darlehen.

Im Rahmen seiner Finanzierungsvereinbarungen hat sich DEUTZ dazu verpflichtet, bestimmte finanzielle und nichtfinanzielle Kennzahlen einzuhalten. Bei deutlich schlechterer Wirtschaftsentwicklung, wie beispielsweise infolge der Auswirkungen der Coronapandemie oder des Ukrainekriegs, besteht jedoch das Risiko, diese Auflagen kurzfristig zu verletzen. Sollte sich ein solches Risiko konkretisieren, würde DEUTZ im Vorfeld an seine Finanzpartner herantreten, um mit diesen einen dann erforderlichen **Waiver** zu verhandeln und weitere Ziehungen unter dem syndizierten Kredit zu ermöglichen. Einschränkungen im Hinblick auf die Realisierung von Wachstumsprojekten würden sich durch die Einhaltung der Finanzkennzahlen nicht ergeben. **Siehe** auch

Finanzrisikomanagement, Erläuterung 28, S. 211 ff.

Forderungsmanagement durch Factoring und systematische Verbesserung der Zahlungsziele optimiert

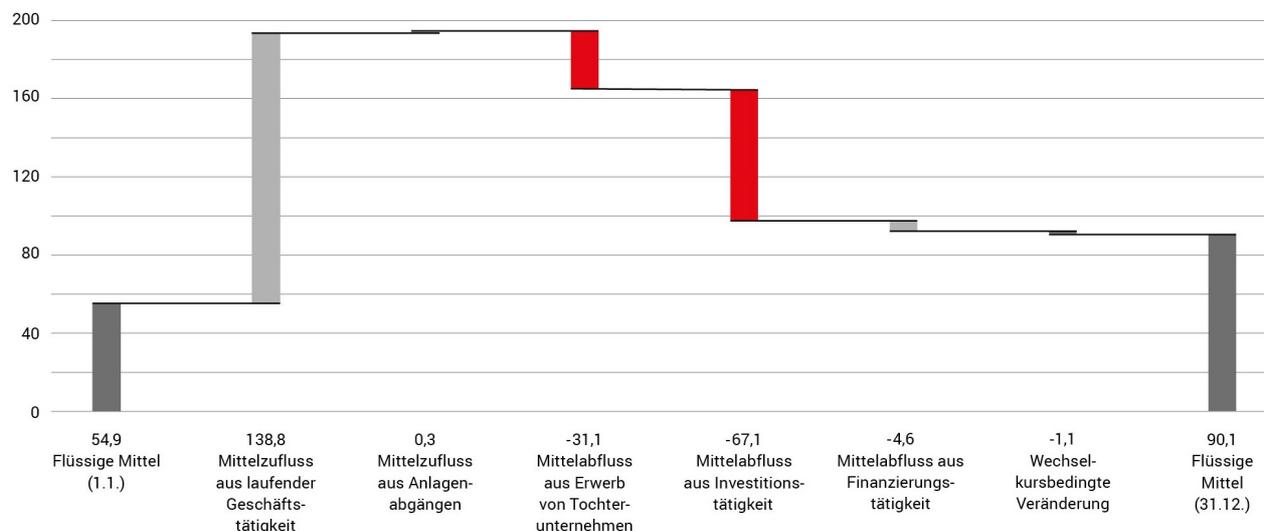
Ein wichtiges Instrument zur Optimierung des Forderungsmanagements stellt der Verkauf von Forderungen dar, das sogenannte **Factoring**. Damit wird nicht nur die Liquidität gesichert, sondern gleichzeitig auch das Working Capital verbessert, das grundsätzlich durch eine hohe Kapitalbindung infolge der Vorfinanzierung der Motorenproduktion und eingeräumter Zahlungsziele beeinflusst wird.

Das Volumen des Forderungsverkaufs belief sich am 31. Dezember 2023 auf insgesamt 151,2 Mio. € und lag damit bedingt durch die Geschäftsentwicklung unter dem Vorjahresniveau von 171,6 Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen Zum 31. Dezember 2023 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen und Investitionsverpflichtungen in Höhe von 173,1 Mio. €. Diese entfallen mit 100,0 Mio. € auf Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Vorräte, mit 62,4 Mio. € auf Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Anlageninvestitionen, mit 10,6 Mio. € auf IT-Dienstleistungen und mit 0,1 Mio. € auf geleaste Vermögenswerte von geringem Wert. IT-Dienstleistungen in Höhe von 10,6 Mio. € und geleaste Vermögenswerte von geringem Wert in Höhe von 0,1 Mio. € werden im laufenden Geschäftsjahr 2024 in Anspruch genommen. Die weiteren finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 17,9 Mio. € sind in den Jahren 2025 bis 2028 fällig. Die außerbilanziellen Verpflichtungen haben keinen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns.

DEUTZ-Konzern: Veränderung der flüssigen Mittel für den Gesamtkonzern⁵⁹

in Mio. €



Cashflow

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €

	2023	2022	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	151,5	77,7	95,0 %
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-96,0	-64,9	-47,9 %
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1,1	30,6	-
Zahlungswirksame Veränderung des Zahlungsmittelbestands	36,3	18,1	100,6 %
Free Cashflow fortgeführte Aktivitäten⁶⁰	41,8	6,4	553,1 %
Free Cashflow Gesamtkonzern⁶¹	24,8	-16,6	-
Kennzahlen fortgeführte Aktivitäten			
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	90,1	54,2	66,2 %
Kurz- und langfristige zinstragende Finanzschulden am 31.12.	253,5	210,1	20,7 %
davon Leasingverbindlichkeiten	81,5	85,6	-4,8 %
Nettofinanzposition am 31.12. ⁶²	-163,4	-155,9	-4,8 %

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit der fortgeführten Tätigkeiten betrug im Geschäftsjahr 2023 151,5 Mio. € und lag damit um 73,8 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg ist neben einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Mittelabfluss aus der Working-Capital-Entwicklung auf die positive operative Ergebnisentwicklung zurückzuführen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag mit -96,0 Mio. € über dem Niveau des Vorjahres. Hierfür sind insbesondere der Vollzug und die damit verbundene Auszahlung für den Erwerb der Diesel Motor Nordic Gruppe mit Hauptsitz in Järfälla, Schweden, und von Mauricio Hochschild in Santiago, Chile, verantwortlich. Im Rahmen einer Kooperation mit der Daimler Truck AG hat DEUTZ Lizenzrechte an den Motoren der schweren Daimler-Truck-HDEP-Baureihe erworben. Die Auszahlungen hierfür erfolgen in zeitlich gestaffelten Beträgen bis 2028, wobei der erste Teilbetrag im ersten Quartal 2023 ausgezahlt wurde.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr -1,1 Mio. € und lag insbesondere aufgrund einer geringeren Inanspruchnahme der bestehenden Kreditlinie und höheren Zinsausgaben unter dem Vorjahreswert von 30,6 Mio. €.

Bedingt durch den Anstieg des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit verbesserte sich der Free Cashflow gegenüber dem Vergleichswert im Vorjahr von 6,4 Mio. € auf 41,8 Mio. €.

⁵⁹ Die Veränderung der flüssigen Mittel beinhaltet die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten (einschließlich der Torqeedo-Gruppe).

⁶⁰ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

⁶¹ Die Kennzahlen für den Gesamtkonzern beinhalten die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten (einschließlich der Torqeedo-Gruppe).

⁶² Zahlungsmittel und -äquivalente abzgl. kurz- und langfristiger zinstragender Finanzschulden.

Die Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen belasten den Free Cashflow im Berichtsjahr in Höhe von -31,1 Mio. €.

Die beschriebene Cashflow-Entwicklung führte im Geschäftsjahr 2023 zu einem Anstieg der Zahlungsmittel und -äquivalente in Höhe von 35,9 Mio. € auf 90,1 Mio. €. Der Anstieg der Nettoverschuldung resultiert aus höherer Kreditaufnahme, welche durch den Anstieg der Zahlungsmittel- und äquivalente teilweise kompensiert wird.

Ergänzend dazu: Der in der Prognose für den Free Cashflow vor M&A genannte mittlere zweistellige Mio.-€-Betrag bezieht sich auf den Gesamtkonzern einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten. Der Wert betrug im Berichtsjahr 55,9 Mio. € und lag damit im Rahmen der abgegebenen Prognose.⁶³

Investitionen

Investitionen (nach Investitionszuschüssen)

in Mio. €			
	2023	2022	Veränderung
Sachanlagen	75,1	94,2	-19,1
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16	17,1	9,0	8,1
davon Sachanlagen (exkl. Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16)	58,0	85,2	-27,2
Immaterielle Vermögenswerte	42,0	10,7	31,3
	117,1	104,9	12,2

Die gesamten Investitionen aus fortgeführten Aktivitäten in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte nach Investitionszuschüssen, inklusive Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten, lagen im Berichtsjahr über dem Niveau des Vorjahres. Diese Entwicklung resultiert vor allem aus dem DEUTZ-seitigen Erwerb von Immaterialgüterrechten (IP-Rechten) der Daimler Truck AG an deren mittelschweren MDEG-Motoren im Wege einer Sachkapitalerhöhung und von Lizenzrechten an deren Motoren der HDEP-Baureihe in Höhe von insgesamt 35,2 Mio. €.

Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere Investitionen in IT-Ausstattung, Software, Montage- und Prüf-anlagen sowie Logistik.

Der Anstieg der Investitionstätigkeit bei den Nutzungsrechten ist im Wesentlichen auf den Abschluss neuer langfristiger Mietverhältnisse zurückzuführen.

Der Großteil der Investitionen (nach Investitionszuschüssen) entfiel mit 116,6 Mio. € auf den Bereich Classic (2022: 104,3 Mio. €). Im Segment Green wurden 0,5 Mio. € (2022: 0,6 Mio. €) investiert. Die Investitionen liegen insgesamt um 12,2 % über denen des Vorjahres.

Ergänzend dazu: Die in der Ursprungsprognose⁶⁴ genannte Bandbreite von 70 bis 90 Mio. € für die Investitionen bezog sich auf den gesamten Konzern einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten. Mit 119,2 Mio. € lag dieser Wert deutlich oberhalb der Ursprungsprognose. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei dieser die Vereinbarung mit der Daimler Truck AG noch nicht berücksichtigt war. Ohne diese Vereinbarung hätten die Investitionen am oberen Ende der Prognosebandbreite gelegen.

⁶³ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2023.

⁶⁴ Veröffentlicht im Geschäftsbericht 2022.

Vermögenslage

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €

	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Langfristiges Vermögen	734,7	730,3	0,6 %
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	70,8	87,3	-18,9 %
Kurzfristiges Vermögen	779,8	745,1	4,7 %
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte nicht fortgeführter Aktivitäten	75,7	0,0	-
Vermögen gesamt	1.590,2	1.475,4	7,8 %
Eigenkapital	743,2	668,8	11,1 %
Langfristige Schulden	202,9	195,8	3,6 %
davon Leasingverbindlichkeiten	65,6	76,8	-14,6 %
Kurzfristige Schulden	625,1	610,8	2,3 %
davon Leasingverbindlichkeiten	15,9	17,8	-10,7 %
Schulden in direktem Zusammenhang mit Vermögenswerten nicht fortgeführter Aktivitäten	19,0	0,0	-
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.590,2	1.475,4	7,8 %
Kennzahlen fortgeführte Aktivitäten			
Working Capital (in Mio. €)	379,8	313,8	21,0 %
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %)	18,4	16,6	+1,8 PP
Working-Capital-Quote (Durchschnitt, in %)	17,7	15,6	+2,1 PP
Kennzahlen Gesamtkonzern⁶⁵			
Working Capital (in Mio. €) ⁶⁶	405,7	346,3	17,2 %
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %) ⁶⁷	19,3	17,7	+1,6 PP
Working-Capital-Quote (Durchschnitt, in %) ⁶⁸	18,7	16,7	+2 PP
Eigenkapitalquote in %⁶⁹	46,7	45,3	+1,4 PP

Die im Folgenden dargestellten Zahlen betreffen wie erläutert die fortgeführten Aktivitäten, während die Torqeedo-Gruppe als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen wird. Da die Vorjahreswerte der Bilanz nicht angepasst wurden, werden bei der Erläuterung der Vermögenslage im Wesentlichen die Geschäftsvorfälle im Berichtsjahr dargestellt.

Vermögen Das langfristige Vermögen belief sich zum 31. Dezember 2023 auf 734,7 Mio. € und lag damit um 4,4 Mio. € über dem Vorjahreswert. Im Rahmen der Ende März vollzogenen Kooperation mit der Daimler Truck AG hat DEUTZ IP-Rechte an deren mittelschweren MDEG-Motoren im Wege einer Sachkapitalerhöhung erworben. Zudem hat DEUTZ Lizenzrechte an den Motoren der schweren HDEP-Baureihe von der Daimler Truck AG erworben, um sie für den Einsatz abseits der Straße

weiterzuentwickeln und eigenständig zu vertreiben. Die Auszahlungen für die Rechte an der HDEP-Baureihe erfolgen in zeitlich gestaffelten Beträgen bis 2028. Der erste Teilbetrag wurde im ersten Quartal 2023 ausbezahlt.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren aktiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen bedingt durch geringere aktivierte Entwicklungsleistungen, die in der Steuerbilanz nicht angesetzt werden, sowie aus einer höheren Nutzbarkeit von Verlustvorträgen.

Dem gegenüber standen Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen, zugehörige Betriebsmittel und Teile der Fertigung sowie eine Vertriebslizenz in Höhe von insgesamt -18,7 Mio. €.

Die Umgliederung der langfristigen Vermögenswerte der Torqeedo-Gruppe als zur Veräußerung bestimmt enthält den auf die Abgangsgruppe entfallenden Geschäfts- oder Firmenwert des Segments Green in Höhe von 19,6 Mio. € und steht ebenfalls dem Anstieg des langfristigen Vermögens gegenüber.

Working Capital Die Entwicklung des Working Capitals aus Sicht der fortgeführten Aktivitäten und des gesamten Konzerns einschließlich der nicht fortgeführten Aktivitäten entspricht sich nahezu, da sich das Working Capital der Torqeedo-Gruppe nur geringfügig verändert hat. Die Vorräte liegen trotz des geringeren Auftragsbestands im vierten Quartal 2023 bedingt durch gestiegene Beschaffungspreise sowie die Geschäftsausweitung in Chile und Skandinavien auf dem Niveau zum 31. Dezember 2022. Der Anstieg des Working Capitals aus fortgeführten Aktivitäten um 66,0 Mio. € resultiert aus gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Folge geringerer Forderungsverkäufe zum Stichtag sowie aus deutlich gesunkenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bedingt durch geringere Beschaffungen infolge eines niedrigeren Auftragseingangs im vierten Quartal 2023 im Vergleich zum Vorjahresquartal. Das durchschnittliche Working Capital der letzten vier Quartalsstichtage hat sich ebenfalls deutlich gegenüber dem Vergleichszeitraum erhöht. Demzufolge ist die durchschnittliche Working-Capital-Quote im Vorjahresvergleich von 15,6 % auf 17,7 % angestiegen.

Ergänzend dazu: Die durchschnittliche Working-Capital-Quote des gesamten Konzerns betrug zum 31. Dezember 2023 18,7 % und lag damit nur leicht oberhalb der ursprünglichen Prognosebandbreite⁷⁰ von 16 bis 18 %.

Eigenkapital Die Eigenkapitalquote hat sich zum 31. Dezember 2023 infolge des höheren Eigenkapitals gegenüber dem Jahresende 2022 von 45,3 % auf 46,7 % erhöht. Der Anstieg des Eigenkapitals resultiert neben der positiven Ergebnissituation aus dem Erwerb der IP-Technologie von der Daimler Truck AG an

⁶⁵ Die Kennzahlen für den Gesamtkonzern beinhalten die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten (einschließlich der Torqeedo-Gruppe).

⁶⁶ Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

⁶⁷ Verhältnis des Working Capitals (Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) zum Stichtag zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁶⁸ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage im Verhältnis zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁶⁹ Eigenkapital bzw. Eigenkapital und Schulden gesamt.

⁷⁰ Vgl. Ursprungsprognose im Geschäftsbericht 2022.

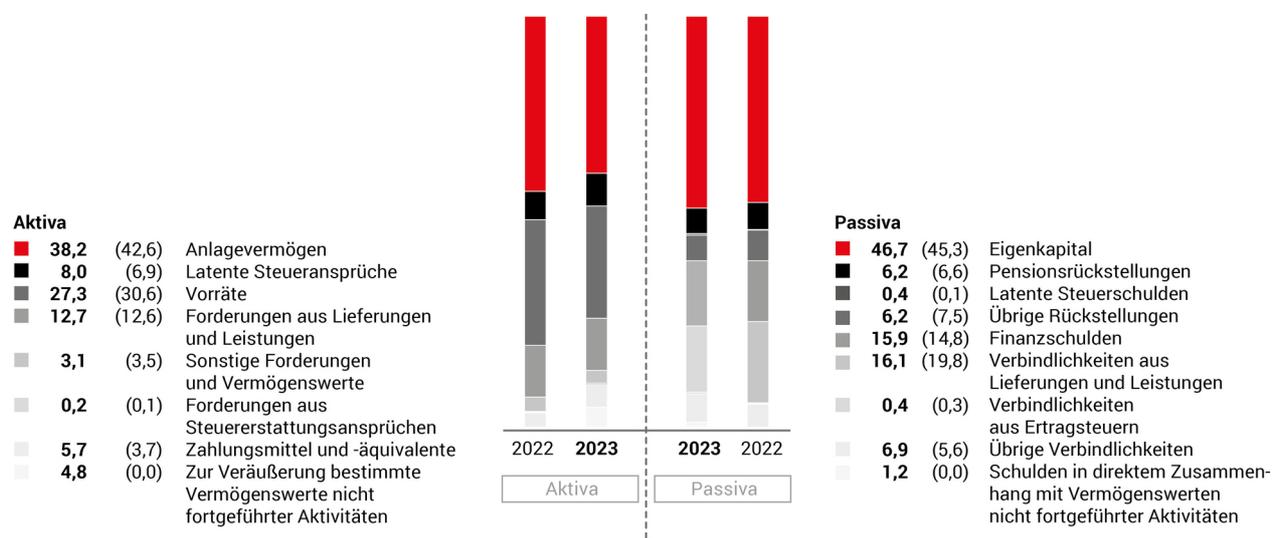
deren mittelschweren MDEG-Motoren. Der Erwerb erfolgte als Sacheinlage im Wege der Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital und gewährt der Daimler Truck AG 5.285.412 neue auf den Inhaber lautende Stückaktien an der DEUTZ AG mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von gerundet 2,56 € je Stückaktie zum Gesamtausgabebetrag von 13,5 Mio. €. Die Differenz zwischen dem Gesamtausgabebetrag und dem Einbringungswert der MDEG-Sacheinlage in Höhe von 11,5 Mio. € wurde in die Kapitalrücklage eingestellt.

Die Eigenkapitalquote liegt somit weiterhin über dem grundsätzlich angestrebten Zielwert von mehr als 40%.⁷¹

Schulden Die Auszahlungen für die Rechte an der HDEP-Baureihe erfolgen wie bereits erwähnt in zeitlich gestaffelten Beträgen bis 2028. Infolgedessen sind die langfristigen Schulden gestiegen. Gegenläufig wirkt sich die Umgliederung von langfristigen Leasingverbindlichkeiten der Torqeedo-Gruppe gemäß IFRS 5 aus. Der Anstieg der kurzfristigen Schulden ist in erster Linie auf den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge einer höheren Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien zum Stichtag zurückzuführen. Dem gegenüber steht der Rückgang bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

DEUTZ-Konzern: Bilanzstruktur

in % (Vorjahreswerte)



⁷¹ Vgl. Ursprungsprognose im Geschäftsbericht 2022.

DEUTZ AG

Die nachfolgenden Kommentierungen beziehen sich auf den Jahresabschluss der DEUTZ AG. Der Jahresabschluss der DEUTZ AG wird nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

GRUNDLAGEN UND GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER DEUTZ AG

Die DEUTZ AG ist die Muttergesellschaft des DEUTZ-Konzerns. Im In- und Ausland ist die DEUTZ AG direkt oder indirekt an 47 Unternehmen (2022: 44 Unternehmen) beteiligt. Darüber hinaus ist die DEUTZ AG die weitaus größte Produktionsgesellschaft des DEUTZ-Konzerns und hat die zentralen Funktionen des Konzerns inne. [Weiterführende Informationen](#) zu den Beteiligungen der DEUTZ AG siehe Anteilsbesitz, S. 233 ff.

Da die Geschäftsentwicklung und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der DEUTZ AG im Wesentlichen denen des DEUTZ-Konzerns entsprechen, verweisen wir hierzu auf den Abschnitt Geschäftsentwicklung des DEUTZ-Konzerns dieses Zusammengefassten Lageberichts. [Weiterführende Informationen](#) siehe Geschäftsentwicklung DEUTZ-Konzern, S. 51 ff.

Aufgrund des Gewichts der DEUTZ AG im Konzern und der starken Interdependenzen mit anderen Konzerngesellschaften erfolgt die Steuerung des DEUTZ-Konzerns auf Ebene der DEUTZ AG. Zusätzlich zu den Steuerungskennzahlen auf Ebene des Konzerns gehört auch das Jahresergebnis der DEUTZ AG als ausschüttungsrelevante Größe zum Steuerungssystem der DEUTZ AG. Das interne Steuerungssystem des DEUTZ-Konzerns wird in diesem Zusammengefassten Lagebericht dargestellt. [Weiterführende Informationen](#) siehe Internes Steuerungssystem, S. 40 ff.

Es folgt eine Überleitung vom DEUTZ-Konzernergebnis nach IFRS auf das handelsrechtliche Jahresergebnis der DEUTZ AG:

ERTRAGSLAGE

DEUTZ AG: Überleitungsrechnung

in Mio. €	
DEUTZ-Konzernergebnis (IFRS)	81,9
Konsolidierung von Beteiligungen	4,2
DEUTZ AG Unternehmensergebnis (IFRS)	77,7
Wesentliche Unterschiede aufgrund unterschiedlicher Rechnungslegungsvorschriften	
Bilanzierung von Entwicklungskosten	8,0
Bilanzierung von Leasingverträgen	2,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	-6,3
Bewertung von Finanzanlagen	-3,3
Bewertung von Vorräten	-1,6
Sonstige rechnungslegungsbezogene Differenzen	0,1
DEUTZ AG Jahresergebnis (HGB)	77,2

DEUTZ AG: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €			
	2023	2022 ⁷²	Veränderung
Umsatzerlöse	1.721,1	1.667,8	53,3
Umsatzkosten	-1.433,3	-1.414,2	19,1
Forschungs- und Entwicklungskosten	-107,7	-78,1	29,6
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-118,7	-96,4	22,3
Sonstige betriebliche Erträge	36,1	48,7	-12,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-21,7	-25,4	-3,7
Beteiligungsergebnis	1,1	-3,8	4,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-4,2	-24,5	-20,3
Operatives Ergebnis (EBIT)	72,7	74,1	-1,4
Zinsergebnis	-5,9	-1,6	-4,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	11,0	1,8	9,2
Sonstige Steuern	-0,6	-0,5	0,1
Jahresergebnis	77,2	73,8	3,4

Umsatzerlöse Die Umsatzerlöse der DEUTZ AG sind im Berichtsjahr 2023 um 3,2 % auf 1.721,1 Mio. € gestiegen. Der Anstieg ist auf den Anwendungsbereich **Material Handling** (+30,9 % auf 373,2 Mio. €) sowie das margenstarke Servicegeschäft (+1,6 % auf 333,4 Mio. €) zurückzuführen. Die anderen Anwendungsbereiche verzeichneten dagegen leichte Rückgänge: Baumaschinen (-3,6 % auf 539,5 Mio. €), Landtechnik (-2,2 % auf 261,5 Mio. €), Stationäre Anlagen (-0,7 % auf 152,8 Mio. €), Sonstige (-17,8 % auf 60,7 Mio. €). Regional betrachtet ist der Umsatz in der Region Amerika (+ 10,0 % auf 333,4 Mio. €) und im EMEA-Raum (+ 6,2 % auf 1.153,5 Mio. €) gewachsen. In der Region Asien/Pazifik gab es dagegen ein Umsatzminus von 16,2 % auf 234,2 Mio. €.

⁷² Seit dem Geschäftsjahr 2023 werden planmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten nicht mehr unter der Position »Forschungs- und Entwicklungskosten«, sondern unter der Position »Umsatzkosten« dargestellt. Der Vorjahreswert wurde aus Vergleichsgründen in der Ertragslage entsprechend angepasst.

Ergebnisentwicklung Im Geschäftsjahr 2023 hat die DEUTZ AG einen operativen Gewinn (EBIT) in Höhe von 72,7 Mio. € erwirtschaftet. Einer deutlichen Steigerung des Geschäftsvolumens und der damit einhergehenden Erhöhung der Bruttomarge standen insbesondere höhere Forschungs- und Entwicklungskosten sowie gestiegene Vertriebs- und Verwaltungskosten gegenüber. Darüber hinaus sind die sonstigen betrieblichen Erträge deutlich gesunken. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 4,2 Mio. € betrafen im Geschäftsjahr 2023 die Beteiligungen an der Futavis GmbH, Oberpfaffenhofen/Weßling, und der Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels), Kildare (Irland), sowie die Ausleihung an die Tochtergesellschaft DEUTZ Corporation, Atlanta (USA). Die außerplanmäßige Abschreibung der Ausleihung zum 31. Dezember 2023 resultiert aus der Währungsumrechnung des langfristigen USD-Darlehens.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten der DEUTZ AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 1.433,3 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus volumenbedingt höheren Material- und Personalaufwendungen. Die Bruttomarge⁷³ hat sich im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aufgrund positiver Skaleneffekte sowie verbesserter Preisdurchsetzung von 15,2 % auf 16,7 % signifikant verbessert.

Forschungs- und Entwicklungskosten Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen Material- und Personalaufwendungen sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten beinhalten, beliefen sich im Berichtsjahr 2023 auf -107,7 Mio. €. Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Anstieg gegenüber 2022 in Höhe von -29,6 Mio. € ist insbesondere auf außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sowie höhere Entwicklungsaktivitäten für neue Antriebssysteme im Segment Green zurückzuführen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungsprojekte resultieren im Wesentlichen aus geänderten Nachfrageerwartungen.

Vertriebs- und Verwaltungskosten Der Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten ist in erster Linie auf höhere Beratungsleistungen und gestiegene Personalkosten zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um -12,6 Mio. € verringert. Dies ist hauptsächlich auf gesunkene Währungskursgewinne zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um -3,7 Mio. € gesunken. Im Wesentlichen stand geringeren Währungs-kursverlusten eine teilweise höhere Zuführung zu Pensionsrückstellungen gegenüber. Der Vorjahresbetrag beinhaltet weiterhin negative Währungseffekte aus der Umrechnung des in USD ausgereichten langfristigen Darlehens an die Tochtergesellschaft Deutz Corporation, Atlanta (USA) in Höhe von -6,2 Mio. €. Im Berichtsjahr werden diese Währungseffekte (-3,2 Mio. €) unter dem Posten Abschreibungen auf Finanzanlagen ausgewiesen.

Ertragsteuern Im Berichtsjahr 2023 wurde insgesamt ein Steuerertrag in Höhe von 11,0 Mio. € verbucht. Der originäre Steuerertrag ist, bedingt durch den Rückgang des Vorsteuerergebnisses um -2,5 Mio. €, auf 6,7 Mio. € gesunken. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 17,7 Mio. € erfasst. Die Erträge resultieren hauptsächlich aus der Erhöhung der latenten Steueransprüche auf Verlustvorträge aufgrund einer verbesserten Ergebnisprognose im Mittelfristzeitraum.

Jahresergebnis Aufgrund der beschriebenen Geschäftsentwicklung belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2023 auf 77,2 Mio. € und lag damit oberhalb des im Geschäftsbericht 2022 prognostizierten mittleren zweistelligen Mio.-€-Bereichs.

FINANZLAGE

Das Finanzmanagement im DEUTZ-Konzern als eine seiner zentralen Funktionen des Konzerns erfolgt durch die DEUTZ AG. Daher stimmen die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements sowie die Finanzierung der DEUTZ AG mit denen des Konzerns im Wesentlichen überein. Wir verweisen an dieser Stelle auf die entsprechenden Abschnitte dieses Zusammengefassten Lageberichts. [Weiterführende Informationen](#) siehe Finanzlage DEUTZ-Konzern, S. 58 ff.

DEUTZ AG: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	101,2	101,9	-0,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-112,6	-154,1	41,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	22,1	57,4	-35,3
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	10,7	5,2	5,5
Free Cashflow ⁷⁴	-15,4	-52,3	36,9
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	31,3	20,6	10,7

⁷³ Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen.

⁷⁴ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Nettozinsausgaben.

Liquidität Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im laufenden Geschäftsjahr 101,2 Mio. € und blieb nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Einem deutlich höheren Aufbau im Working Capital standen größere Zahlungseingänge für Forderungen gegen verbundene Unternehmen gegenüber. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2023 um 41,5 Mio. € unter dem des Vorjahres. Während die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen gestiegen sind, haben sich die Investitionen in Finanzanlagen deutlich verringert. Im Geschäftsjahr 2023 beinhalten die Investitionen in Finanzanlagen im Wesentlichen eine Kapitalerhöhung bei der 100%igen Tochtergesellschaft Torqeedo GmbH und den Erwerb einer 100%igen Beteiligung an der Diesel Motor Nordic Gruppe. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet eine Dividendenzahlung in Höhe von 18,9 Mio. € und ist insbesondere durch höhere Zinszahlungen infolge gestiegener Marktzinsen sowie eine geringere Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien im Vergleich zum Vorjahr gekennzeichnet. Der Free Cashflow hat sich insbesondere bedingt durch den geringeren Zahlungsmittelabfluss für Investitionen in Finanzanlagen gegenüber dem Vorjahr um 36,9 Mio. € verbessert.

Investitionen Im Geschäftsjahr 2023 hat die DEUTZ AG nach Investitionszuschüssen insgesamt 161,0 Mio. € investiert (2022: 155,5 Mio. €). Davon entfielen 43,0 Mio. € auf Sachanlagen (2022: 36,1 Mio. €), 42,4 Mio. € auf das immaterielle Vermögen (2022: 10,2 Mio. €) und 75,6 Mio. € auf die Finanzanlagen (2022: 109,2 Mio. €). Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere Ersatzinvestitionen in Maschinen und Werkzeuge. Zudem wurden Investitionen in Montage- und Prüfanlagen, IT-Ausstattung und Software getätigt.

Bei den Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens stand die Kooperation mit Daimler Truck aus dem ersten Quartal des Geschäftsjahres im Vordergrund. Im Rahmen der Kooperation hat die DEUTZ AG IP-Rechte an den mittelschweren MDEG-Motoren im Wege einer Sachkapitalerhöhung erworben. Zudem hat die DEUTZ AG Lizenzrechte an den Motoren der schweren HDEP-Baureihe von Daimler Truck erworben. Die Zugänge in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen eine Kapitalerhöhung bei der Torqeedo GmbH sowie den Erwerb der 100%igen Beteiligung an der Diesel Motor Nordic Gruppe. Die Kapitalerhöhung bei der Torqeedo GmbH steht im Zusammenhang mit dem Verkauf der Gesellschaft im ersten Quartal 2024. Der Veräußerungsvertrag wurde im Januar 2024 geschlossen und sieht vor, dass die Anteile »debt- und cash-free« an den neuen Investor übergehen. Im Rahmen der Kapitalerhöhung wurde die Torqeedo GmbH mit den notwendigen finanziellen Mitteln zur Rückzahlung ihrer Verbindlichkeiten aus der Finanzierung an die DEUTZ AG ausgestattet.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ AG: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Anlagevermögen	782,4	706,7	75,7
Umlaufvermögen	494,2	499,9	-5,7
Rechnungsabgrenzungsposten	7,7	6,1	1,6
Aktive latente Steuern	111,2	93,5	17,7
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	6,2	6,0	0,2
Vermögen gesamt	1.401,7	1.312,2	89,5
Eigenkapital	751,8	668,5	83,3
Rückstellungen	269,0	284,7	-15,7
Verbindlichkeiten	379,8	357,8	22,0
Rechnungsabgrenzungsposten	1,1	1,2	-0,1
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.401,7	1.312,2	89,5
Working Capital (in Mio. €) ⁷⁵	109,4	62,4	47,0
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %)	6,4	3,7	+2,7 PP
Eigenkapitalquote in % ⁷⁶	53,6	50,9	+2,7 PP

Anlagevermögen Das Anlagevermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 75,7 Mio. € erhöht. Diese Entwicklung ist insbesondere auf Investitionen in Finanzanlagen sowie immaterielle Vermögenswerte zurückzuführen.

Umlaufvermögen Das Umlaufvermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um -5,7 Mio. € verringert. Einem Anstieg der Vorräte und der flüssigen Mittel stand im Wesentlichen ein Rückgang bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen gegenüber.

Working Capital Das Working Capital lag zum 31. Dezember 2023 bei 109,4 Mio. € und damit um 47,0 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung resultiert insbesondere aus dem stichtagsbedingten Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Aufgrund des Working-Capital-Anstiegs hat sich die Working-Capital-Quote zum Stichtag deutlich auf 6,4 % erhöht (31. Dezember 2022: 3,7 %).

⁷⁵ Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

⁷⁶ Eigenkapital bzw. Eigenkapital und Schulden gesamt.

Eigenkapitalquote Der Anstieg des Eigenkapitals in Höhe von 83,3 Mio. € auf 751,8 Mio. € resultiert neben dem positiven Jahresergebnis aus dem Erwerb der MDEG-Motoren-IP von Daimler Truck. Der Erwerb erfolgte als Sacheinlage im Wege der Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital und gewährt Daimler Truck 5.285.412 neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien der DEUTZ AG mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von gerundet 2,56 € je Stückaktie, wodurch sich ein Gesamtausgabebetrag von 13,5 Mio. € ergibt. Die Differenz zwischen dem Gesamtausgabebetrag und dem Einbringungswert der MDEG-Sacheinlage in Höhe von 11,5 Mio. € wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Die Eigenkapitalquote hat sich zum Jahresende auf 53,6 % erhöht.

Verbindlichkeiten Der Anstieg bei den Verbindlichkeiten in Höhe von 22,0 Mio. € ist insbesondere auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge einer höheren Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien zum Stichtag zurückzuführen. Darüber hinaus haben sich auch die sonstigen Verbindlichkeiten im Zuge des Erwerbs der HDEP-Lizenzen von Daimler Truck erhöht. Die Auszahlungen für die Lizenzrechte an der HDEP-Baureihe erfolgen in zeitlich gestaffelten Beträgen bis 2028. Dem gegenüber standen stichtagsbedingt geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Rückstellungen Die Entwicklung der Rückstellungen ist insbesondere auf gesunkene Rückstellungen für drohende Verluste im Auftragsbestand zurückzuführen.

MITARBEITER

Die DEUTZ AG beschäftigte zum 31. Dezember 2023 insgesamt 3.372 Mitarbeiter und damit 134 Personen mehr als zum Jahresende 2022. Die Anzahl der Leiharbeitnehmer erhöhte sich um 16. [Weiterführende Informationen](#) siehe Mitarbeiter DEUTZ-Konzern, S. 48.

DEUTZ AG: Mitarbeiter⁷⁷

Anzahl	31.12.2023	31.12.2022
Köln	2.731	2.591
Ulm	477	492
Übrige	164	155
Gesamt	3.372	3.238

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die DEUTZ AG ist in das Risikomanagementsystem des DEUTZ-Konzerns integriert. Als zentrale Funktion ist das Risikomanagement des Konzerns bei der DEUTZ AG angesiedelt. Zur Ausgestaltung und Funktionsweise des Risikomanagementsystems sowie des Risikomanagements bezogen auf Finanzinstrumente wird auf die Erläuterungen im Risikobericht des DEUTZ-Konzerns auf S. 75 ff. verwiesen.

Durch die zahlreichen Verflechtungen mit anderen Konzerngesellschaften entspricht die Risiko- und Chancensituation der DEUTZ AG im Wesentlichen der des Konzerns. Risiken von Tochtergesellschaften können sich über den Beteiligungsansatz, reduzierte Ausschüttungen und die internen Geschäftsbeziehungen auf die DEUTZ AG auswirken. Die Risiken und Chancen des DEUTZ-Konzerns sind in diesem Zusammengefassten Lagebericht dargestellt. [Weiterführende Informationen](#) siehe Risikobericht DEUTZ-Konzern, S. 75 ff.

Informationen zu dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem der DEUTZ AG sowie dem Risikomanagement im Hinblick auf den Einsatz von Finanzinstrumenten bei der DEUTZ AG werden im Zusammengefassten Lagebericht dargestellt. [Weiterführende Informationen](#) siehe Internes Kontrollsystem, S. 81 ff.

PROGNOSEBERICHT

Die DEUTZ AG stellt die zentralen Funktionen des DEUTZ-Konzerns und auch die mit Abstand größte Produktionsgesellschaft im Konzern dar. Durch diese weitreichenden Beziehungen zu anderen Konzerngesellschaften in Verbindung mit ihrer Größe im Konzern decken sich die im Prognosebericht des Konzerns dargelegten Erwartungen für das kommende Geschäftsjahr im Wesentlichen mit denen für die DEUTZ AG. Insofern ist davon auszugehen, dass sich die Umsatzerlöse der DEUTZ AG weitgehend entsprechend den für den DEUTZ-Konzern getroffenen Aussagen entwickeln werden. Beim Jahresergebnis rechnen wir für das Geschäftsjahr 2024 mit einem positiven Ergebnis im mittleren bis höheren zweistelligen Mio.-€-Bereich, das damit auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2023 liegen würde. [Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht 2024 DEUTZ-Konzern, S. 85 ff.

Zu Ereignissen nach dem Abschlussstichtag verweisen wir auf Erläuterung 32 auf Seite 224 ff. im Konzernanhang.

⁷⁷ Angaben zur Anzahl an Mitarbeitern im vorliegenden Abschnitt in FTE (Full Time Equivalents, dt. Vollzeitäquivalente).

Gesamtaussage zum Geschäftsjahr 2023

Soll-Ist-Vergleich für das Geschäftsjahr 2023⁷⁸

DEUTZ-Konzern	Ist 2022	Ursprungsprognose 2023 ⁷⁹	Prognose November 2023 ⁸⁰	Ist 2023	Ist 2023 exkl. Torqeedo-Gruppe ⁸¹
Absatz DEUTZ-Motoren ⁸²	181.286	175.000 bis 195.000	185.000 bis 190.000	187.116	187.116
Umsatz	1,95 Mrd. €	1,9 bis 2,1 Mrd. €	rund 2,1 Mrd. €	2,10 Mrd. €	2.063,2 Mio. €
	1,89 Mrd. €	davon DEUTZ Classic: 1,8 bis 2,0 Mrd. €		2,06 Mrd. €	2.058,2 Mio. €
	64,0 Mio. €	davon DEUTZ Green: 60 bis 100 Mio. €		46,6 Mio. €	5,0 Mio. €
EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)	4,6 %	4,0 bis 5,0 %	5,3 bis 5,8 %	5,7 %	7,0 %
	6,8 %	dabei DEUTZ Classic: 6,0 bis 7,0 %	8,0 bis 8,5 %	8,8 %	8,8 %
	-61,3 %	dabei DEUTZ Green: -40 bis -30 %	ausgesetzt	-129,4 %	-742,0 %
EBIT DEUTZ Green (vor Sondereffekten)	-39,2 Mio. €	–	-55 Mio. €	-60,3 Mio. €	-37,1 Mio. €
ROCE (vor Sondereffekten)	9,0 %	Hoher einstelliger Prozentbereich	–	11,1 %	14,4 %
F&E-Ausgaben (nach Zuschüssen) ⁸³	90,8 Mio. €	100 bis 120 Mio. €	–	103,9 Mio. €	97,9 Mio. €
Investitionen (nach Zuschüssen) ^{84,85}	116,9 Mio. €	70 bis 90 Mio. €	–	119,2 Mio. €	117,1 Mio. €
Free Cashflow (vor M&A) ⁸⁶	-16,6 Mio. €	Mittlerer zweistelliger Mio.-€-Betrag	–	55,9 Mio. €	72,9 Mio. €
Durchschnittliche Working-Capital-Quote ⁸⁷	16,7 %	16 bis 18 %	–	18,7 %	17,7 %
Eigenkapitalquote ⁸⁸	45,3 %	Deutlich über 40 %	–	46,7 %	46,7 %
DEUTZ AG	Ist 2022	Ursprungsprognose 2023⁸⁹	Prognose November 2023	Ist 2023	Ist 2023 exkl. Torqeedo-Gruppe
Jahresergebnis	73,8 Mio. €	Mittlerer zweistelliger Mio.-€-Betrag	–	77,2 Mio. €	77,2 Mio. €

Auch das Geschäftsjahr 2023 war, wie schon das Vorjahr, von geopolitischen Unruhen aufgrund des Ukrainekriegs und insbesondere zum Jahresende durch die sich zuspitzende Nahostkrise geprägt. Dies beeinflusste spürbar die Warenströme und die Beschaffungskosten, obwohl die Inflation getrieben von sinkenden Energiepreisen nennenswert zurückging. Die entsprechenden Kosten lagen aber weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Trotz der damit verbundenen Belastungen und der konjunkturellen Unsicherheiten ist es DEUTZ gelungen, die mit Veröffentlichung des Jahresabschlusses 2022 im März kommunizierten und im Zuge der Veröffentlichung der Neunmonatszahlen im November konkretisierten Jahresziele für 2023 weitestgehend zu erreichen.

Da die Konzernprognose sich immer auf den Gesamtkonzern inklusive der Torqeedo-Gruppe bezog, wird in diesem Abschnitt, abweichend von den vorherigen Kapiteln, auf den Konzern inklusive der nicht fortgeführten Aktivitäten referenziert. Nur so lässt sich die Prognose sowie der Zielerreichungsgrad richtig einordnen.

Der DEUTZ-Motorenabsatz lag mit 187.116 Stück im Rahmen des am 9. November 2023 veröffentlichten Zielkorridors von 185.000 bis 190.000 Stück. Einhergehend mit der positiven Absatzentwicklung und dank marktorientierter Preisanpassungen stieg der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2023 um 7,8 % auf 2.104,8 Mio. € und lag damit leicht oberhalb des prognostizierten Wertes von 2,1 Mrd. €. Die bereinigte EBIT-Rendite für den Konzern lag bei 5,7 % und damit innerhalb der zuletzt prognostizierten Bandbreite von 5,3 bis 5,8 %. Hierbei machten sich neben den Umsatzsteigerungen auch die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienz- und Profitabilitäts-

⁷⁸ Betrachtung des Gesamtkonzerns inklusive nicht fortgeführter Aktivitäten.

⁷⁹ Veröffentlicht im Geschäftsbericht 2022.

⁸⁰ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2023.

⁸¹ Betrachtung fortgeführter Aktivitäten.

⁸² Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

⁸³ Nach Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln.

⁸⁴ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen) und immaterielle Vermögenswerte.

⁸⁵ Nach Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln.

⁸⁶ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

⁸⁷ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage im Verhältnis zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁸⁸ Eigenkapital im Verhältnis zur Gesamtsumme aus Eigenkapital und Schulden.

⁸⁹ Veröffentlicht im Geschäftsbericht 2022.

steigerung, ein verbesserter Produktmix und der gestiegene Anteil des höhermargigen Servicegeschäfts positiv bemerkbar.

In der Segmentbetrachtung lag der Umsatz des Segments Classic mit 2.058,2 Mio. € oberhalb der eigenen Erwartungen. Die bereinigte Ergebnismarge des Segments übertraf mit 8,8 % ebenfalls den im November 2023 erwarteten Wert zwischen 8,0 und 8,5 %. Dagegen erreichte der Umsatz des Segments Green mit 46,6 Mio. € nicht die selbstgesteckten Prognosen. Das bereinigte Segmentergebnis lag mit -60,3 Mio. € und einer bereinigten Ergebnismarge von -129,4 % deutlich unterhalb der Vergleichswerte des Vorjahres (2022: -39,2 Mio. € sowie -61,3 %). Die im November 2023 aktualisierte Prognose von rund -55 Mio. € für das bereinigte Ergebnis wurde ebenfalls verfehlt. Ursächlich hierfür waren gestiegene Entwicklungsaufwendungen und höhere Verluste bei Torqeedo.

Der Free Cashflow vor M&A-Ausgaben lag mit 55,9 Mio. € im Rahmen der Prognose. So ging DEUTZ davon aus, dass sich der Free Cashflow vor M&A-Ausgaben aufgrund der grundsätzlich positiven operativen Entwicklung von 21,6 Mio. € im Jahr 2022 auf einen mittleren zweistelligen Mio.-€-Betrag verbessern würde. Der ROCE vor Sondereffekten übertraf mit 11,1 % sowohl die Prognose (hoher einstelliger Prozentbereich) als auch den Vorjahreswert von 9,0 %. Gleiches gilt für die Eigenkapitalquote mit 46,7 % – ein Wert, der erneut sehr deutlich über der Zielmarke von 40 % lag.

Die durchschnittliche Working-Capital-Quote lag dagegen mit 18,7 % über der ursprünglichen Prognosebandbreite. Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben betragen 103,9 Mio. € und lagen damit wie prognostiziert über dem Vorjahreswert. Die Investitionen nach Zuschüssen erreichten 119,2 Mio. € und damit ein Niveau deutlich oberhalb der Prognosebandbreite. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei der Ursprungsprognose die Vereinbarung mit der Daimler Truck AG, die zu Investitionen in Höhe von 35,2 Mio. € führte, noch nicht bekannt und somit noch nicht berücksichtigt war. Ohne diese Vereinbarung hätten die Investitionen am oberen Ende der Prognosebandbreite gelegen.

Unter Berücksichtigung der geopolitischen und konjunkturellen Unsicherheiten und Belastungen bewertet der DEUTZ-Vorstand die Entwicklung im Berichtsjahr 2023 sowohl hinsichtlich der operativen Entwicklung als auch bezogen auf die Verbesserungen bei wichtigen Finanzkennziffern etwa beim Cashflow und bezogen auf die Bilanz als solide und weitestgehend positiv.

Nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289 b, 315 b HGB

Die DEUTZ AG erstellt einen Gesonderten Nichtfinanziellen Bericht für den DEUTZ-Konzern und die DEUTZ AG. Wir verweisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 110 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/nfb2023.

Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289 f, 315 d HGB⁹⁰

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f HGB ist Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts. Wir verweisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 21 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/ezu2023.

Angaben nach §§ 289 a, 315 a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der DEUTZ AG hat sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt verändert: Nach der Transaktion mit der Daimler Truck AG betrug das Grundkapital Ende 2023 322.490.183,20 €, das in 126.147.195 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt war. Zuvor hatte es 308.978.241,98 € betragen und war in 120.861.783 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen Der DEUTZ AG sind keine Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.

Direkte oder indirekte Beteiligungen von über 10 % der Stimmrechte Bis zum 31. Dezember 2023 wurde der DEUTZ AG keine direkte oder indirekte Beteiligung an der DEUTZ AG von über 10 % der Stimmrechte mitgeteilt.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und über die Änderung der Satzung Die Bestellung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder sind in den §§ 84, 85 AktG sowie in § 31 MitbestG geregelt. Gemäß § 84 Absatz 1 AktG werden die Mitglieder des Vorstands vom Aufsichtsrat auf höchstens fünf Jahre bestellt. Entsprechend den Vorgaben des **Deutschen Corporate Governance Kodex** erfolgt eine erste Bestellung nur für drei Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Nach § 84 Abs. 3 AktG besteht die Möglichkeit, dass ein Mitglied eines Vorstands das Recht hat, den Aufsichtsrat um den Widerruf seiner Bestellung zu ersuchen, wenn es wegen Mutterschutz, Elternzeit, der Pflege eines Familienangehörigen oder Krankheit seinen mit der Bestellung verbundenen Pflichten vorübergehend nicht nachkommen kann. Nach Maßgabe des § 84 Abs. 3 AktG muss der Aufsichtsrat die Bestellung dieses Vorstandsmitglieds widerrufen und dabei die Wiederbestellung zusichern. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum

Vorstandsmitglied gemäß § 84 AktG widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Der § 31 MitbestG, der für die in den Anwendungsbereich des Mitbestimmungsgesetzes fallende DEUTZ AG Anwendung findet, regelt die für die Bestellung bzw. Abberufung von Vorstandsmitgliedern erforderliche Stimmenmehrheit und das Verfahren im Aufsichtsrat.

Ziffer 7 Abs. 1 und 2 der Satzung der DEUTZ AG enthalten ergänzende Bestimmungen und lauten:

- 1 Der Vorstand besteht aus wenigstens zwei Mitgliedern.
- 2 Der Aufsichtsrat bestimmt die Anzahl der Vorstandsmitglieder und die Verteilung der Geschäfte. Er kann eine Geschäftsordnung erlassen.

Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, so hat in dringenden Fällen das Gericht auf Antrag eines Beteiligten das Mitglied zu bestellen (§ 85 AktG).

Jede Satzungsänderung bedarf gemäß § 179 AktG eines Beschlusses der Hauptversammlung. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst. Die Satzung kann aber eine andere Kapitalmehrheit, für eine Änderung des Gegenstands des Unternehmens jedoch nur eine größere Kapitalmehrheit bestimmen. Die Satzung der DEUTZ AG macht von diesen Abweichungsmöglichkeiten in Ziffer 20 Abs. 1 Gebrauch, die wie folgt lautet: »Die Hauptversammlung beschließt stets mit der Mehrheit der abgegebenen Ja- oder Nein-Stimmen und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Kapitalmehrheit, falls nicht das Gesetz oder die Satzung zwingend etwas anderes vorschreibt.«

Die Befugnis zu Änderungen der Satzung, die nur die Fassung betreffen, kann die Hauptversammlung gemäß § 179 AktG dem Aufsichtsrat übertragen. Hiervon wurde mit der Regelung in Ziffer 14 der Satzung der DEUTZ AG Gebrauch gemacht, die lautet:

»Der Aufsichtsrat kann Satzungsänderungen beschließen, die nur die Fassung betreffen.«

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen
Genehmigtes Kapital 2023/I

Der Vorstand ist gemäß Ziffer 4 Abs. 2 der Satzung der DEUTZ AG ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. April 2028 einmalig oder mehrmalig in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 61.795.646,86 € (in Worten: einundsechzig Millionen siebenhundertfünfundneunzigtausend sechshundertsechsvierzig Euro und sechsundachtzig Eurocent) gegen Bareinlagen durch Ausgabe von bis zu 24.172.356 (in Worten: vierundzwanzig Millionen einhundertzweiundsiebzigttausend dreihundertsechsfünzig

⁹⁰ Ungeprüft.

neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023/I).

Die Ausgabe von neuen Aktien aufgrund dieser Ermächtigung ist nur zulässig, soweit – unter Berücksichtigung anderer anzurechnender Aktien – insgesamt rechnerisch ein Anteil der neuen Aktien von 40 % des Grundkapitals nicht überschritten wird. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 40 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die zuvor oder gleichzeitig (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden.

Die neuen Aktien sind den Aktionären grundsätzlich zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch von Kreditinstituten, Wertpapierinstituten oder nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53 b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht auszuschließen, soweit dies für Spitzenbeträge erforderlich ist, die sich aufgrund des Bezugsverhältnisses ergeben.

Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts nach dieser Ermächtigung ausgegebenen Aktien darf insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht übersteigen. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die zuvor oder gleichzeitig (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden bzw. werden.

Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe zur Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital 2023/I festzulegen.

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Erhöhung des Grundkapitals durch Ausübung des Genehmigten Kapitals 2023/I sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist zu ändern.

Genehmigtes Kapital 2023/II

Der Vorstand ist gemäß Ziffer 4 Abs. 3 der Satzung der DEUTZ AG ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. April 2028 einmalig oder mehrmalig in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 61.795.646,86 € (in Worten: einundsechzig Millionen siebenhundertfünfundneunzigtausend sechshundertsechsvierzig Euro und sechsundachtzig Eurocent) gegen Bareinlagen durch Ausgabe von bis zu 24.172.356 (in Worten: vierundzwanzig Millionen einhundertzweiundsiebzigttausend dreihundertsechsfünzig) neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023/II).

Die Ausgabe von neuen Aktien aufgrund dieser Ermächtigung ist nur zulässig, soweit – unter Berücksichtigung anderer anzurechnender Aktien – insgesamt rechnerisch ein Anteil der neuen Aktien von 40 % des Grundkapitals nicht überschritten wird. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 40 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die zuvor oder gleichzeitig (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden.

Die neuen Aktien sind den Aktionären grundsätzlich zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch von Kreditinstituten, Wertpapierinstituten oder nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53 b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht).

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen,

a) soweit dies für Spitzenbeträge erforderlich ist, die sich aufgrund des Bezugsverhältnisses ergeben;

b) bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen, insbesondere (i) zur Gewährung von Aktien im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen oder im Rahmen des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen, einschließlich der Erhöhung bestehenden Anteilsbesitzes, oder von anderen mit einem solchen Akquisitionsvorhaben im Zusammenhang stehenden einlagefähigen Wirtschaftsgütern, einschließlich Forderungen gegen die Gesellschaft, (ii) zum Erwerb von sonstigen Vermögensgegenständen oder von Ansprüchen auf den Erwerb von Vermögensgegenständen sowie (iii) bei Durchführung einer sogenannten Aktiendividende, bei der den Aktionären angeboten wird, ihren Dividendenanspruch wahlweise (ganz oder teilweise) als Sacheinlage gegen Gewährung neuer Aktien aus dem Genehmigten Kapital 2023/II in die Gesellschaft einzulegen;

c) bei Bareinlagen, wenn der Ausgabebetrag der Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages nicht wesentlich unterschreitet. Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts gegen Bareinlagen gemäß diesem Unterpunkt c) ausgegebenen Aktien darf 10 % des Grundkapitals nicht übersteigen. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss zuvor oder gleichzeitig veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden. Ferner sind auf diese Begrenzung diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden;

d) soweit es erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von Options- und/oder Wandlungsrechten beziehungsweise entsprechender Options- und/oder Wandlungspflichten aus Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen und/oder Genussrechten, die von der Gesellschaft oder von im unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbesitz der Gesellschaft stehenden Gesellschaften ausgegeben wurden oder werden, ein Umtausch- oder Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Options- bzw. Wandlungsrechte bzw. nach Erfüllung von Options- bzw. Wandlungspflichten als Aktionär zustehen würde.

Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts nach dieser Ermächtigung ausgegebenen Aktien darf insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht übersteigen. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die zuvor oder gleichzeitig (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden bzw. werden.

Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe zur Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital 2023/II festzulegen.

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Erhöhung des Grundkapitals durch Ausübung des Genehmigten Kapitals 2023/II sowie nach Ablauf der Ermächtigungsfrist zu ändern.

Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionschuldverschreibungen / Bedingtes Kapital 2023

Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 27. April 2023 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. April 2028 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen oder Optionsschuldverschreibungen (zusammen »Schuldverschreibungen«) im Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 100.000.000 mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte für auf den Inhaber lautende neue Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von bis zu EUR 61.795.646,86 (dies entspricht gerundet 20 % des zum Zeitpunkt der Einreichung der Einberufung der Hauptversammlung beim Bundesanzeiger bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft) nach näherer Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen zu gewähren. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen kann gegen Bareinlagen oder Sacheinlagen erfolgen.

Die Anleihe- bzw. Optionsbedingungen können auch eine bedingte oder unbedingte Pflicht zur Wandlung oder Optionsausübung zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt oder aufgrund eines bestimmten Ereignisses vorsehen.

Die Begründung von Wandlungs- und/oder Optionsrechten bzw. -pflichten aufgrund der Ermächtigung ist nur zulässig, soweit – unter Berücksichtigung anderer anzurechnender Aktien – insgesamt rechnerisch maximal Wandlungs- und/oder Optionsrechte bzw. -pflichten auf Aktien in Höhe von 40 % des Grundkapitals begründet werden. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf die vorgenannte 40 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die zuvor oder gleichzeitig (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen veräußert oder ausgegeben wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden.

Den Aktionären steht grundsätzlich ein Bezugsrecht zu. Die Schuldverschreibungen können auch von Kreditinstituten, Wertpapierinstituten oder nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53 b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand ist – mit Zustimmung des Aufsichtsrats – ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschießen, unter anderem bei Ausgabe gegen Sacheinlagen und bei Barzahlung, wenn der Ausgabepreis der Schuldverschreibungen den ermittelten theoretischen Marktwert nicht wesentlich unterschreitet.

Jede Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts darf unter dieser Ermächtigung nur erfolgen, wenn der auf die Summe der neuen Aktien, die aufgrund einer solchen Schuldverschreibung bzw. begründeten Wandlungs- und/oder Optionsrechten bzw. -pflichten auszugeben sind, entfallende rechnerische Anteil des Grundkapitals 10 % des Grundkapitals nicht überschreitet. Maßgeblich ist das Grundkapital der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig aufgrund einer anderen Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben oder veräußert wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind,

sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden.

Das Grundkapital ist gemäß Ziffer 4 Abs. 4 der Satzung der DEUTZ AG um bis zu EUR 61.795.646,86 durch Ausgabe von bis zu 24.172.356 neuen Aktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung des Vorstands durch die Hauptversammlung vom 27. April 2023 von der Gesellschaft oder von einer Tochtergesellschaft bis zum 26. April 2028 begeben werden, von ihrem Wandlungs- oder Optionsrecht Gebrauch machen oder, soweit sie zur Wandlung bzw. Optionsausübung verpflichtet sind, ihre Verpflichtung zur Wandlung bzw. Optionsausübung erfüllen und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu den nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Ermächtigungsbeschlusses in den Schuldverschreibungs- bzw. Optionsbedingungen jeweils zu bestimmenden Wandlungs- oder Optionspreisen («Bedingtes Kapital 2023»). Die aufgrund dieser Bestimmung ausgegebenen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG sowie zum Ausschluss des Andienungs- und Bezugsrechts sowie zur Einziehung eigener Aktien

Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 27. April 2023 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. April 2028 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Dabei dürfen auf die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt oder die ihr gemäß §§ 71 a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des jeweiligen Grundkapitals entfallen.

Der Vorstand wurde ermächtigt, die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen eigenen Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu verwenden:

Sie können über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot an alle Aktionäre unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes (§ 53a AktG) veräußert werden.

Sie können aber auch in anderer Weise als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot an alle Aktionäre veräußert werden, wenn sie gegen Barzahlung zu einem Preis veräußert

werden, der den Durchschnitt (arithmetisches Mittel) der Schlusskurse der Aktie im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse an den letzten drei Handelstagen vor der Verpflichtung zur Veräußerung um nicht mehr als 5 % unterschreitet. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf erworbene eigene Aktien ist insoweit ausgeschlossen. Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußerten eigenen Aktien darf insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten, und zwar weder bezogen auf das Grundkapital zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung noch bezogen auf den Zeitpunkt ihrer Ausübung. Auf diese 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig aufgrund einer anderen Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben oder veräußert wurden bzw. werden; anzurechnen sind (ii) ferner diejenigen Aktien, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft auf der Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung zuvor oder gleichzeitig ausgegeben wurden bzw. werden.

Die erworbenen eigenen Aktien können auch eingezogen werden, ohne dass die Einziehung oder ihre Durchführung eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf. Die Einziehung von Stückaktien ist entweder mit oder ohne Kapitalherabsetzung vorzunehmen. Erfolgt die Einziehung von Stückaktien ohne Kapitalherabsetzung, so erhöht sich der Anteil der übrigen Aktien am Grundkapital gemäß § 8 Abs. 3 AktG. Für diesen Fall ist allein der Vorstand des Weiteren ermächtigt, die Angabe der Zahl der Aktien der Gesellschaft in der Satzung anzupassen (§ 237 Abs. 3 Ziffer 3 AktG).

Weitere Angaben

Es gibt keine Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen. Zahlreiche Arbeitnehmer sind als Aktionäre direkt an der DEUTZ AG beteiligt. Es bestehen nach Kenntnis der DEUTZ AG keine Beschränkungen, die Kontrollrechte aus diesen Aktien unmittelbar auszuüben.

Ein Bankenkonsortium hat der DEUTZ AG eine syndizierte Barkreditlinie über 250 Mio. € eingeräumt. Die Bedingungen der Kreditverträge sehen vor, dass die Kreditgeber im Falle eines Kontrollwechsels – also dann, wenn eine oder mehrere gemeinsam handelnde Personen eine direkte oder indirekte Beteiligung von 50 % oder mehr an den Aktien und/oder Stimmrechten der DEUTZ AG erwirbt/erwerben – die Rückzahlung des ausstehenden Kreditbetrags innerhalb einer bestimmten Frist verlangen können. Diese Bedingung gilt auch in einer bilateralen Linie in Höhe von 25 Mio. €. In weiteren bilateralen Kreditverträgen über 115 Mio. € ist vorgesehen, dass im Falle eines Kontrollwechsels eine für beide Seiten zufriedenstellende Einigung über die Fortsetzung des Kreditvertrags, gegebenenfalls zu veränderten Konditionen, erzielt werden muss. Für den Fall, dass die DEUTZ AG nach einem Kontrollwechsel in erheblichem Umfang vorzeitige Tilgungen auf die Kredite leisten muss, hat sie die dafür notwendigen Mittel kurzfristig anderweitig aufzubringen.

Der zwischen der DEUTZ AG und Liebherr abgeschlossene Kooperationsvertrag sieht im Fall eines Kontrollwechsels bei der DEUTZ AG ein Kündigungsrecht für Liebherr vor. Ein relevanter Kontrollwechsel in diesem Sinn liegt vor, wenn sich ein Wettbewerber von Liebherr mit mindestens 30 % der Stimmrechte direkt oder indirekt an der DEUTZ AG beteiligt oder durch Verträge direkt oder indirekt Einfluss nehmen kann. Auch der dem Joint Venture mit SANY zugrundeliegende Vertrag sieht im Fall eines Kontrollwechsels bei einem der Joint-Venture-Partner ein Kündigungsrecht für den jeweils anderen Joint-Venture-Partner vor. Ein relevanter Kontrollwechsel in diesem Sinn liegt vor, wenn mehr als 50 % der Anteile oder der Stimmrechte an der DEUTZ AG erworben werden, sonst Kontrolle über die DEUTZ AG im Sinne der deutschen Gesetze erworben wird oder sonst erheblicher Einfluss auf die Entscheidungen der Anteilseigner oder des Vorstands ausgeübt werden kann. In einem solchen Fall ist zunächst der Versuch zu unternehmen, eine einvernehmliche Lösung zwischen den Partnern zu erarbeiten. Sollte dies nicht gelingen, kann der zur Kündigung berechnete Partner entweder die Anteile des anderen Partners zu einem vereinbarten Preis erwerben (»Call Option«), seine Anteile an den das Kündigungsrecht auslösenden Partner zu einem vereinbarten Preis veräußern (»Put Option«) oder die Liquidation des Joint Ventures verlangen.

Schließlich enthält auch der Kooperationsvertrag mit Deere & Company im Falle eines Kontrollwechsels oder im Falle des Erwerbs einer Beteiligung von mehr als 25 % der Anteile durch einen Wettbewerber des jeweils anderen Partners ein Kündigungsrecht. Ein relevanter Kontrollwechsel in diesem Sinn liegt vor, wenn mehr als 50 % der Anteile des jeweils anderen

Unternehmens erworben werden oder beherrschender Einfluss im Sinne des § 17 AktG ausgeübt werden kann.

Die mit Blick auf die Neuerungen des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) und des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) abgeschlossenen Dienstverträge der Vorstände enthalten entsprechend der Anregung in Ziffer G.14 des DCGK keine Zusagen für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung des Dienstvertrages infolge eines Kontrollwechsels.

Die bisherigen Long-Term-Incentive-Pläne (LTI), in denen Mitgliedern des obersten Führungskreises des DEUTZ-Konzerns (leitende Angestellte und Geschäftsführer wichtiger Tochtergesellschaften) virtuelle Optionen eingeräumt worden sind, die sie nach einer Wartezeit und bei Erreichen bestimmter Erfolgsziele [Weiterführende Informationen](#) siehe Konzernanhang, S. 165 ausüben können, enthalten für den Fall, dass ein Unternehmen, allein oder gemeinsam mit einem ihm verbundenen Unternehmen, mindestens 50 % der Anteile an der DEUTZ AG erwirbt, die folgende Regelung: Innerhalb eines kurzen Zeitfensters nach dem Erwerb können die LTI-Berechtigten ihre Optionen, sofern eines der Erfolgsziele erreicht ist, auch dann ausüben, wenn die Wartezeit noch nicht abgelaufen ist. Seit dem Berichtsjahr 2021 kommt ein neuer Long-Term-Incentive-Plan zur Anwendung, der in seiner Struktur demjenigen des Vorstands nachgebildet ist und eine solche Regelung nicht mehr enthält. Dieser kommt für neu eingetretene Mitglieder des obersten Führungskreises und grundsätzlich für bestehende Mitglieder des obersten Führungskreises zur Anwendung. Entschädigungsvereinbarungen der DEUTZ AG mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots bestehen nicht.

Erläuterung des Vorstands zu §§ 289 a, 315 a HGB

Die im Zusammengefassten Lagebericht bzw. Lagebericht enthaltenen Angaben gemäß §§ 289 a, 315 a HGB beziehen sich auf Regelungen, die für den Erfolg eines etwaigen öffentlichen Übernahmeangebots zum Erwerb von Aktien der DEUTZ AG bedeutsam sein können. Nach Einschätzung des Vorstands sind diese Regelungen für mit DEUTZ vergleichbare börsennotierte Unternehmen üblich.

Risikobericht

Die politischen, konjunkturellen und regulatorischen Rahmenbedingungen der einzelnen Märkte verändern sich weltweit, permanent und mit hoher Dynamik. Aus diesem Grund müssen Unternehmen schnell agieren und noch schneller reagieren können, um langfristig am Markt zu bestehen. DEUTZ ist weltweit in verschiedenen Branchen und Regionen tätig und steuert das Geschäft über unterschiedliche Organisationseinheiten: die operativen Bereiche der Konzernobergesellschaft, der Tochtergesellschaften, der Vertriebsbüros sowie der Vertragshändler. Aus dieser organisatorischen Aufstellung ergeben sich sowohl Chancen als auch geschäftsspezifische Risiken.

Ziel des DEUTZ-Konzerns ist es, nachhaltig Gewinne zu erwirtschaften und diese Gewinne mittel- und langfristig deutlich zu steigern, um das Unternehmen weiterzuentwickeln und seine Zukunftsfähigkeit abzusichern. Angesichts immer komplexerer Unternehmensstrukturen und zunehmender Internationalität ist es unerlässlich, unternehmerische Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und, wenn nötig, diesen gegenzusteuern. Dies gelingt DEUTZ über ein entsprechendes Risikomanagementsystem.

Risikomanagementsystem

Die Grundprinzipien, Kontrollstandards, personellen Zuständigkeiten, Funktionen und Abläufe des finanziellen Risikomanagements wurden vom Vorstand der DEUTZ AG festgelegt und sind in einem Handbuch zusammengefasst, das kontinuierlich weiterentwickelt wird. Ein systematisches Berichtswesen stellt die Grundlage für die Arbeit des Risikomanagementkomitees dar und sorgt dafür, dass alle wesentlichen finanziellen Risiken erfasst und kommuniziert sowie geeignete Gegenmaßnahmen frühzeitig ergriffen und dokumentiert werden. Das Risikomanagementsystem stärkt das Verantwortungsgefühl der Mitarbeiter und schärft ihr Bewusstsein für potenzielle oder existente Risiken. Die Bereitstellung von Richtlinien und konkreten Handlungsanweisungen soll alle Beteiligten dabei unterstützen, Risiken rechtzeitig zu erkennen, zu analysieren, zu kommunizieren und effektive Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Im DEUTZ-Konzern werden viermal jährlich sogenannte Risikoinventuren durchgeführt. Im Rahmen dieser Risikoinventuren wird in allen Funktions- und Unternehmensbereichen sowie in den wesentlichen Beteiligungsgesellschaften festgestellt, ob sich gegenüber der kurz- und mittelfristigen Planung neue Risiken ergeben oder sich bestehende Risiken verändert haben. Ausgehend von der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Auswirkung werden die festgestellten Risiken ihrer Bedeutung nach klassifiziert. Gleichzeitig wird überprüft, ob und wie verabschiedete und bereits ergriffene Maßnahmen bekannte Risiken erfolgreich eingegrenzt haben oder ob ggfs. weiterer Handlungsbedarf besteht. Zudem werden mindestens einmal im Jahr Tail-End-Risiken erfasst. Darunter sind bestandsgefährdende Risiken mit sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeiten zu verstehen. Das Risikomanagementkomitee analysiert anschließend die Risiken sowie den Fortschritt der ergriffenen risikominimierenden Maßnahmen und berichtet die Ergebnisse der Risikoinventur an den Vorstand. Gleichzeitig wird dem Vorstand eine Gesamtrisikoagregation vorgelegt und anlassbezogen, mindestens jedoch quartalsweise, eine eigenkapital- und liquiditätsorientierte Risikotragfähigkeitsrechnung aufgezeigt.

Um auf eventuelle Risiken stets zeitnah reagieren zu können, sind die Risikobeauftragten des DEUTZ-Konzerns und deren Mitarbeiter dazu verpflichtet, unabhängig von der turnusmäßigen Berichterstattung unverzüglich den Risikokoordinator über wesentliche neue Risiken oder wachsende Bedrohungen durch bereits bekannte Risiken zu informieren. Im Nachgang wird der Risikokoordinator den relevanten Sachverhalt unverzüglich an den Vorstand weiterleiten.

Das Risikomanagementsystem erfasst sowohl Risiken als auch Chancen, wobei die Chancen strikt von den Risiken getrennt werden.

Die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungssystems nach § 91 Abs. 2 AktG des DEUTZ-Konzerns wird jährlich durch den Abschlussprüfer geprüft und soll in regelmäßigen Abständen auch durch die interne Revision überprüft werden.

RISIKOMANAGEMENT BEZOGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Grundsätze Aufgrund seiner weltweiten Geschäftstätigkeit ist der DEUTZ-Konzern verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt, die sich für den Konzern aus negativen Entwicklungen auf den internationalen Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie Zins- und Devisenmärkten ergeben können. Das übergreifende Risikomanagement des Konzerns zielt darauf ab, potenziell negative Auswirkungen auf dessen Finanz- und Ertragslage zu minimieren. Grundlage zur Steuerung und frühzeitigen Identifizierung finanzieller Risiken sind die jährliche Finanzplanung, deren unterjährige Aktualisierungen sowie regelmäßige Analysen der unterjährigen Planabweichungen. Die Verantwortung für das Finanzmanagement des Konzerns trägt die DEUTZ AG als Konzernobergesellschaft.

Die Konzernfinanzabteilung identifiziert, bewertet und sichert finanzielle Risiken in enger Zusammenarbeit mit den operativen Segmenten des Konzerns ab. Der Vorstand gibt sowohl die Prinzipien für das bereichsübergreifende Risikomanagement als auch die Richtlinien für bestimmte Aspekte vor, wie etwa den Umgang mit dem Fremdwährungs-, dem Zins- und dem Kreditrisiko sowie deren Absicherung durch den Einsatz derivativer und nicht derivativer Finanzinstrumente. Die operative Abstimmung hinsichtlich der Risikosteuerung und der sonstigen finanzierungsrelevanten Entscheidungen erfolgt im Finanzausschuss, der im quartalsweisen Turnus bzw. nach Bedarf tagt. Neben dem Finanzvorstand gehören dem Finanzausschuss der Leiter Finanzen & Controlling und ein weiterer Vertreter der Konzernfinanzabteilung an.

Ziel des Risikomanagements ist es, Ergebnis- und Cashflowschwankungen, die sich aus Schwankungen von Rohstoffpreisen, Zinssätzen und Devisenkursen ergeben, zu reduzieren. Derivative Finanzinstrumente werden dabei ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt, das heißt nur im Zusammenhang mit korrespondierenden Grundgeschäften aus der originären unternehmerischen Tätigkeit bzw. aus Finanztransaktionen, die ein dem Sicherungsgeschäft gegenläufiges Risikoprofil aufweisen. Art und Umfang der abzusichernden Grundgeschäfte sind in einer Finanzierungsrichtlinie verbindlich geregelt.

Um das **Kontrahentenrisiko** zu minimieren, arbeitet DEUTZ ausschließlich mit führenden Kreditinstituten zusammen. Gemäß den Finanzierungsgrundsätzen des Konzerns werden die Kreditlinien von der Konzernfinanzabteilung gesteuert. Die Finanzierung der Tochtergesellschaften erfolgt überwiegend durch Konzerndarlehen. Auftretenden finanzwirtschaftlichen Risiken begegnet DEUTZ wie folgt:

Risiken von Forderungsausfällen Gegen das Risiko von Forderungsausfällen schützt sich DEUTZ durch eine laufende elektronisch gestützte Überwachung sowie die regelmäßige Analyse des Forderungsbestands und der Forderungsstruktur. Das Unternehmen sichert seine Forderungen weitgehend über Kreditversicherungen ab, soweit Lieferungen nicht gegen Vorkasse oder Akkreditive erfolgen. Zudem führt DEUTZ bei neuen Kunden Kreditwürdigkeitsprüfungen durch und überwacht laufend bestehende Kreditlimits.

Währungsrisiken aus den operativen Geschäften Währungsrisiken, vorwiegend mit Blick auf den US-\$, die durch Geschäftsvorfälle mit Dritten in Fremdwährung entstehen, werden durch ein zentrales Währungsmanagement überwacht und durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vermindert. Das Nettowährungsexposure des DEUTZ-Konzerns wird in der Regel durch Forward-Hedging in Höhe von 50 bis 80 % der offenen Positionen abgesichert. DEUTZ erhöht zudem gezielt das Einkaufsvolumen in US-\$, um Wechselkursrisiken, die sich durch Verkäufe in US-\$ ergeben, mittels natürlichem Hedging entgegenzuwirken.

Zinsänderungsrisiken aus Finanzierungen Risiken aus Zinsänderungen existieren für den DEUTZ-Konzern vor allem im Zusammenhang mit aufgenommenen variabel verzinslichen Darlehen und sonstigen Krediten.

Liquiditätsrisiken Die abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen sichern die ausreichende Liquidität für die weitere Entwicklung des DEUTZ-Konzerns. Während der Vertragslaufzeit hat die DEUTZ AG sicherzustellen, dass der DEUTZ-Konzern bestimmte Finanzkennzahlen, das Verhältnis der Finanzschulden zum Eigenkapital bzw. zum EBITDA, einhält. Gemäß der mittelfristigen Bilanz- und Ergebnisplanung bieten diese vereinbarten Finanzkennzahlen einen ausreichenden finanziellen Spielraum. Bei deutlich schlechterer Wirtschaftsentwicklung, ausgelöst beispielsweise durch Pandemien oder unerwartet starke Eskalation geopolitischer Krisen (z. B. Taiwan, Ukraine, Nahost), besteht jedoch ein Risiko, diese Auflagen kurzfristig zu verletzen. Sollte sich ein solches Risiko konkretisieren, würde DEUTZ frühzeitig an seine Finanzpartner herantreten, um mit diesen einen dann erforderlichen **Waiver** zu verhandeln und weitere Ziehungen unter dem syndizierten Kredit zu ermöglichen. Zudem würden im Falle etwaiger Liquiditätsengpässe zusätzliche Kreditlinien verhandelt oder das **Factoring** ausgeweitet werden.

Siehe auch Finanzrisikomanagement, Erläuterung 28, S. 211 ff. **Zusätzlich** sind bei den Finanzierungsvereinbarungen auch zwei **ESG-Leistungsindikatoren** (Verbesserung der **Recordable Incident Rate**, Reduzierung der CO₂-Emissionen), die aus der Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitet wurden, zu beachten. Gemäß den bereits geplanten Maßnahmen geht das Unternehmen davon aus, die prognostizierte Verbesserung dieser Kennzahlen über die Laufzeit der Finanzierung zu erreichen. Es besteht jedoch ein Risiko, diese Verbesserung nicht zu erreichen. In diesem Fall würden sich die Kreditzinsen geringfügig erhöhen.

RISIKOBEWERTUNG

Die Bewertung von Risiken erfolgt im DEUTZ-Konzern auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung des Risikos auf die Geschäftsziele. Die Risikobewertungen werden in einem Best Case, Mid Case und Worst Case betrachtet. Für die nachfolgende Risiko-berichterstattung des DEUTZ-Konzerns werden die Risiken in »niedrig«, »mittel« oder »hoch« klassifiziert. Risiken, die als »niedrig« klassifiziert werden, haben erwartungsgemäß eine geringe Auswirkung von bis zu 10 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage. Als »mittel« eingestufte Risiken haben hingegen eine erhebliche Auswirkung, zwischen 10 Mio. € und 50 Mio. €, und als »hoch« eingestufte Risiken eine bedeutende Auswirkung von über 50 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage. Bestandsgefährdende Risiken werden als solche bezeichnet.

DEUTZ-Konzern: Risikobewertung

Eintrittswahrscheinlichkeit in %	80–99	niedrig	mittel	mittel	hoch	hoch
	60–79	niedrig	mittel	mittel	hoch	hoch
	40–59	niedrig	mittel	mittel	mittel	hoch
	20–39	niedrig	niedrig	mittel	mittel	mittel
	1–19	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
			Gering (0,5–10 Mio. €)	Moderat (> 10 Mio. €)	Erheblich (> 25 Mio. €)	Kritisch (> 50 Mio. €)
		Auswirkung				

RISIKEN

Die nachfolgende Darstellung der aktuellen Risikosituation konzentriert sich analog zur internen Risikoberichterstattung auf für den DEUTZ-Konzern bedeutende Risikofaktoren auf die Ertrags- und Finanzlage. Als solche werden Risiken bezeichnet, die vor Berücksichtigung der Maßnahmen mindestens als »niedrig« eingestuft wurden. Im Gegensatz zur internen Steuerung werden die Risiken in der nachfolgenden Beschreibung nach Risikokategorien aggregiert dargestellt.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Risiken auf den für das Geschäftsjahr 2024 betrachteten wahrscheinlichkeitsgewichteten Erwartungswert der Themen, welcher nach Durchführung bestehender und wirksamer Maßnahmen und Kontrollen verbleibt.

Sofern nicht explizit benannt, ist die Risikobewertung unverändert zum Vorjahr.

MARKTRISIKEN

Geopolitische Ereignisse, zunehmende Handelskonflikte, neue Wettbewerber oder Pandemien prägen das makroökonomische Umfeld und beeinflussen die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf Zinsänderungen und Inflation. In diesem Kontext besteht das Risiko, dass einkaufsseitige Preissteigerungen, die sich möglicherweise als Folge von Inflation ergeben, nicht an Kunden weitergegeben werden können. Angesichts dessen, dass DEUTZ auf internationalen Absatzmärkten agiert, können sich zuvor genannte Entwicklungen und Ereignisse negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken. Neben der direkten Auswirkung auf Absatz und Umsatz können sich auch negative Effekte auf die bilanziellen Wertansätze der Vermögenswerte ergeben. Angesichts seiner umsatzstärksten Anwendungsbereiche Baumaschinen und **Material Handling** sowie der Hauptabsatzregionen Deutschland, Westeuropa, China und Nordamerika agiert DEUTZ in sehr zyklischen Märkten. Ziel ist es, dieser Zyklizität in anwendungsbezogener und regionaler Hinsicht entgegenzusteuern, um ihre negativen Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung weiter zu reduzieren.

Mittel- und langfristig wird regionalen und anwendungsbezogenen Absatzrisiken durch eine produktstrategische Ausrichtung der Entwicklungsaktivitäten sowie durch langfristige Liefervereinbarungen begegnet. So verfolgt DEUTZ die Strategie, fortlaufend regionsübergreifend neue Kunden zu akquirieren und das Geschäft mit diesen sukzessive auszubauen.

Hinsichtlich der regionalen und branchenbezogenen Kundenverteilung ist DEUTZ für die Zukunft sehr diversifiziert aufgestellt und beliefert in den verschiedenen Anwendungsbereichen zudem die marktführenden Hersteller. Auf Marktschwankungen wird mit einem aktiven Management der Aufträge, Vorräte und Bestände reagiert.

Mit Blick auf das Jahr 2024 erwartet DEUTZ weiterhin bestehende konjunkturelle Unsicherheiten, die sich negativ auf die Kundennachfrage insbesondere im Segment Classic auswirken können. Auf Kundenseite besteht zudem das Risiko, Preiserhöhungen nicht wie geplant zu realisieren. Diesem Risiko wird durch eine differenzierte Preisstrategie entgegengewirkt.

Trotz bestehender Gegenmaßnahmen können extern verursachte Risiken nicht vollständig beherrscht werden. Die Marktrisiken im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele im Geschäftsjahr 2024 stuft DEUTZ nach Maßnahmen als »mittel« (Vorjahr: »mittel«) ein.

STRATEGISCHE RISIKEN

Ausgehend von der Zielsetzung, die Kunden- und Produktbasis zu erweitern, liegt der strategische Fokus des DEUTZ-Konzerns insbesondere darauf, sein alternatives Antriebsportfolio technologieoffen auszubauen bzw. weiterzuentwickeln, das Servicegeschäft kontinuierlich auszubauen und gleichzeitig Wachstumspotenziale im klassischen Motorenbereich auszuschöpfen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff.

Im Sinne seines übergeordneten Ziels, Vorreiter einer klimaneutralen Mobilität im **Off-Highway**-Bereich zu werden, treibt DEUTZ bei der Weiterentwicklung seines Portfolios neben der Elektrifizierung insbesondere die Entwicklung von Verbrennungsmotoren voran, die nachhaltige Energiequellen wie Wasserstoff oder **eFuels** nutzen und damit CO₂-frei angetrieben werden können. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

Die produktstrategische Ausrichtung eröffnet zahlreiche Chancen, ist naturgemäß aber ebenfalls mit Risiken verbunden. So könnten neue Produktentwicklungen eventuell nicht die erwartete Kundenresonanz hervorrufen oder nicht konkurrenzfähig sein. Außerdem besteht auch hier das Risiko, dass sich Märkte und/oder Preise nicht wie erwartet entwickeln. Auch strategische Entscheidungen im Hinblick auf Produktkooperationen können negative Effekte auf die bilanziellen Wertansätze von Vermögenswerten haben. Zudem bergen M&A-Projekte und strategische Partnerschaften trotz sorgfältiger Planung und Analyse inhärente finanzielle Risiken. Diese Risiken reichen von Marktschwankungen und zeitlichen Verzögerungen über Integrationsherausforderungen bis hin zu unerwarteten Kostenüberschreitungen.

Zuvor genannten Risiken wird unter anderem mit einer genauen Analyse der Trends relevanter Märkte, auch unter Einbeziehung externer Marktforschungsanalysen, begegnet. Zudem setzt DEUTZ auf enge Kooperationen mit Großkunden, langfristige Liefervereinbarungen, gezielte Entwicklungskooperationen und weiterhin, wo sinnvoll, auf gezielte Akquisitionen oder strategische Beteiligungen, um seine Inhouse-Kompetenz zu erweitern.

In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich strategische Projekte nicht wie erwartet entwickeln oder verschieben. Aus diesem Grund werden diese einem engen Monitoring unterzogen, um auf Veränderungen sofort reagieren zu können.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen werden die strategischen Risiken im Hinblick auf die Erreichung der Finanz- und Ertragsziele im Geschäftsjahr 2024 weiterhin als »niedrig« eingestuft.

OPERATIVE RISIKEN

Beschaffungsrisiken Bei fehlenden Ausweichmöglichkeiten können Lieferengpässe auf Zuliefererseite zu eigenen Lieferverzögerungen oder gar Produktionsstillständen führen und in der Folge zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis.

Risiken ergeben sich auch aus den allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen und dem damit zusammenhängenden Paradigmenwechsel innerhalb der Automobilbranche. So können Lieferanteninsolvenzen, Standortschließungen und Produktabkündigungen ebenfalls negative Auswirkungen auf die Zulieferkette haben. Zudem können verlängerte Wiederbeschaffungszeiten von Zukaufteilen, Preiserhöhungen bei Lieferanten sowie Engpässe bei Fracht- und auch Lagerkapazitäten zu höheren Material- und Logistikkosten führen und das Ergebnis des DEUTZ-Konzerns zusätzlich belasten. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S. 49 ff.

DEUTZ begegnet vorgenannten Risiken mit einem intensiven Lieferantenmanagement, kontinuierlichen Verhandlungen mit seinen Zulieferern und durch eine laufende Marktbeobachtung. [Weiterführende Informationen](#) siehe Einkauf und Beschaffung, S. 47 f., sowie Produktion und Logistik, S. 44 ff.

Die Beschaffungsstrategie des DEUTZ-Konzerns im Hinblick auf strategische Komponenten und versorgungskritische Bauteile stützt sich im Wesentlichen auf drei Säulen: langfristig angelegte Lieferantenbeziehungen und Lieferverträge, einen verstärkten Aufbau voneinander unabhängiger Zweitlieferanten und, im Bedarfsfall, auf die Absicherung über Stützfertigung bzw. Eigenfertigung. Dabei greift Deutz auf ein ausgewogenes Lieferantennetzwerk zurück, das sowohl aus europäischen als auch globalen Lieferanten besteht. Diese Maßnahmen minimieren die Beschaffungsrisiken und sichern die erforderlichen Kapazitäten bestmöglich ab. Zudem wird im Falle von preislichen Mehrforderungen der Lieferanten bewusst auf eine Lastenteilung hingearbeitet.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen werden die Beschaffungsrisiken im Hinblick auf die Erreichung der Finanz- und Ertragsziele im Geschäftsjahr 2024 weiterhin als »mittel« eingestuft.

Produktionsrisiken Auslastungsschwankungen in der Produktion bergen das Risiko negativer Auswirkungen auf die Profitabilität. Ursächlich dafür können die Konjunkturabhängigkeit des Geschäftsmodells oder Produktionsausfälle bzw. Produktionsverzögerungen aus verschiedenen Gründen wie etwa Materialengpässe, Lagerkapazitäten oder Störungen im Hinblick auf den internen Materialfluss sein.

Um Fehlplanungen und -investitionen zu vermeiden, werden die erforderlichen Produktionskapazitäten regelmäßig überprüft und auf verschiedenen Zeitebenen abgestimmt: mehrjährig im Rahmen der jährlich erstellten Mittelfristplanung und für das folgende Geschäftsjahr im Rahmen der Budgetplanung, die dann vierteljährlich für das laufende Geschäftsjahr aktualisiert wird. Monatliche Bauprogrammsitzungen und Kapazitätsplanungen stellen zudem sicher, dass Kapazitäten an die Auftragslage angepasst werden. Zur Erhöhung der Flexibilität wird bei Bedarf verstärkt das Instrument der Leiharbeit genutzt. Projekte zur Stabilisierung des internen Materialflusses und potenzielle Samstagsschichten helfen zusätzlich dabei, das geplante Bauprogramm zu realisieren.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen zur Risikovermeidung oder -minimierung wird das Ausmaß der Produktionsrisiken auf die Finanz- und Ertragsziele weiterhin als »niedrig« angesehen.

Qualitätsrisiken Der DEUTZ-Konzern ist Haftungs- und Gewährleistungsrisiken ausgesetzt. Potenzielle Gewährleistungsfälle und Schadenersatzansprüche können einen negativen Effekt auf die Finanz- und Ertragslage haben. Standortverlagerungen von Lieferanten oder Lieferantenwechsel weisen zusätzlich ein Risiko hinsichtlich der Lieferantenqualität auf.

Zur Qualitätssicherung verfügen alle DEUTZ-Werke und alle relevanten Unternehmensbereiche über dezentrale Qualitätsabteilungen. Hier werden Fehlerquellen systematisch analysiert, eigene Produktionsprozesse optimiert, Serienanläufe abgesichert und dadurch Gewährleistungsrisiken reduziert. Ein zentrales Qualitätsmanagement sorgt für einheitliche Prozesse und Methoden sowie regelmäßige Auditierungen. Darüber hinaus hat DEUTZ einheitliche Standards für die Lieferantenauswahl festgelegt und verbessert in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten kontinuierlich die Qualität der angelieferten Teile.

Der hohen technischen Komplexität der Motoren und den stetig steigenden Qualitätsansprüchen von Kunden wird DEUTZ des Weiteren durch regelmäßige Zertifizierungsaudits und zusätzliche Qualitätsinitiativen gerecht.

Durch die Bildung von Rückstellungen hat DEUTZ für Gewährleistungsthemen bilanziell ausreichend Vorsorge getroffen. Darüber hinausgehende Qualitätsrisiken, die sich negativ auf die Finanz- und Ertragsziele auswirken können, werden für das Geschäftsjahr 2024 nach Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen unverändert als »niedrig« eingestuft.

SONSTIGE RISIKEN

Cyberisiken DEUTZ ist ein technologieorientiertes Unternehmen mit einer hohen Forschungs- und Entwicklungsintensität. Die fortlaufende Weiterentwicklung des Motorenportfolios mit Fokus auf nachhaltige Antriebslösungen erachtet das Unternehmen als Wettbewerbsvorteil, der die Basis seines langfristigen Erfolgs bilden soll. Es besteht jedoch das Risiko, dass streng vertrauliche Informationen, insbesondere im Hinblick auf neue technologische Erkenntnisse oder Partnerschaften im Forschungs- und Entwicklungsbereich, unberechtigterweise zu Konkurrenten gelangen. Neben dem Verlust vertraulicher Informationen ist auch ein unberechtigter Abfluss von Kapital auf Grundlage gefälschter Dokumente denkbar. Zudem könnten sich technische Fehler oder IT-Systemausfälle negativ auf die Marktposition sowie auf die Finanz- und Ertragslage auswirken. Gleiches gilt für mögliche Cyberangriffe und daraus resultierende Schäden, die zu finanziellen Verlusten oder auch einem Imageverlust führen können.

Zum Schutz vor Cyber-Risiken hat DEUTZ eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Neben dem Abschluss einer Cyberversicherung und regelmäßigen Sicherheitstrainings für Mitarbeiter gehören dazu auch Sicherheitsmaßnahmen hinsichtlich der IT-Hardware und -Software sowie des Managements festgelegter IT-Sicherheitsleitlinien. Unter Beachtung der getroffenen Vorkehrungen stuft DEUTZ seine Cyber-Risiken weiterhin als »niedrig« ein.

Rechts- und Compliance-Risiken DEUTZ ist als international agierender Konzern einer Vielzahl an steuerlichen, wettbewerbs- und patentrechtlichen sowie sonstigen gesetzlichen und regulatorischen Regelungen unterworfen. Bestehende und drohende Rechtsstreitigkeiten sowie mögliche rechtliche Verstöße werden deshalb kontinuierlich erfasst, analysiert, hinsichtlich ihrer juristischen und finanziellen Auswirkungen bewertet und in der bilanziellen Risikovorsorge entsprechend berücksichtigt. Der Ausgang rechtlicher Streitigkeiten und Verfahren ist naturgemäß allerdings ungewiss, sodass über die getroffene bilanzielle Vorsorge hinaus noch weitere Risiken bestehen, die sich negativ auf die Finanz- und Ertragsziele auswirken können.

Unternehmensweite Standards – wie allgemeine Geschäftsbedingungen, Vertragsmuster für verschiedene Anwendungsfälle der Ausführungsbestimmungen in Form von Organisationsrichtlinien – werden laufend weiterentwickelt und verringern neue rechtliche Risiken für DEUTZ. Bei Projekten und Vertragsabschlüssen, die sich außerhalb der für das Tagesgeschäft entwickelten Standards bewegen, werden regelmäßig die Rechtsabteilung und externe Anwälte zu Rate gezogen.

Ausgehend von der derzeitigen Entwicklung bei laufenden Verfahren stuft DEUTZ seine rechtlichen Risiken unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Risikovermeidung bzw. -minimierung weiterhin als »niedrig« ein.

GESAMTBEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Auf Basis seines Risikomanagementsystems (RMS) identifiziert und bewertet DEUTZ permanent wesentliche Risiken. Durch geeignete Maßnahmen werden diese gesteuert und so weit wie möglich beherrscht. Die Entwicklung wesentlicher Risiken wird auf Konzernebene regelmäßig verfolgt. Gegenwärtig sind keine Risiken erkennbar, die entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten.

Angesichts der getroffenen Vorkehrungen und seiner Stellung im Markt ist DEUTZ davon überzeugt, die bestehenden Risiken beherrschen und die daraus resultierenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können. Insgesamt ist die Risikotragfähigkeit eigenkapital- als auch liquiditätsorientiert gegeben.

BEURTEILUNG DER ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES FINANZIELLEN RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS⁹¹

Das finanzielle Risikomanagementsystem von DEUTZ zielt darauf ab, potenziell negative Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage von DEUTZ zu minimieren. Grundlage für die Steuerung und frühzeitigen Identifizierung finanzieller Risiken sind die jährliche Finanzplanung, deren unterjährige Aktualisierungen sowie regelmäßige Analysen der unterjährigen Planabweichungen.

Im Zuge eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wird das Risikomanagementsystem bei Bedarf angepasst bzw. weiterentwickelt. So wurde im Geschäftsjahr 2023 eine Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems begonnen, im Zuge derer ein integriertes konzernweites operatives Risikomanagement in die vorhandenen Strukturen integriert wird. Dadurch soll die Datengrundlage für das quartalsweise Risikoberichtswesen verbessert und ein einheitliches Risikomanagement auf allen Ebenen des Unternehmens ermöglicht werden.

DEUTZ analysiert wiederkehrend die Angemessenheit und Wirksamkeit seines finanziellen Risikomanagementsystems. Die Angemessenheit des Risikomanagementsystems manifestiert sich in einer Reihe von entscheidenden Aspekten. Dazu zählen eine methodische Risikobewertung, die konsequente Schaffung eines Risikobewusstseins innerhalb des Unternehmens, die Einbeziehung sämtlicher Tochtergesellschaften, eine enge Verknüpfung zwischen dem Risikomanagementsystem und der unternehmensweiten Planung, die klare Definition einer Risikotragfähigkeit, die Berücksichtigung neuer regulatorischer Anforderungen und die systematische Einbindung von Extremrisiken.

⁹¹ Ungeprüft.

⁹² Ungeprüft.

Die Wirksamkeit des Systems wird durch verschiedene Mechanismen sichergestellt. Im Vordergrund stehen das konsequente Nachverfolgen der Mitigationsmaßnahmen inklusive Wirksamkeitsabfrage, die klare Zuweisung und Wahrnehmung von Verantwortlichkeiten im Risikomanagement sowie eine quartalsweise Berichterstattung.

Die kontinuierliche Analyse von aufgetretenen finanziellen Schäden im Vergleich zu prognostizierten Risiken zeigt, dass Risiken im Unternehmen frühzeitig erkannt werden und entsprechende Maßnahmen wirksam sind. Aus diesem Grund und den zuvor genannten Aspekten erachtet das Unternehmen sein finanzielles Risikomanagementsystem als wirksam und angemessen.

INTERNES KONTROLLSYSTEM⁹²

Die DEUTZ AG hat zur Erkennung, Reduzierung und Vermeidung von Risiken ein umfassendes Corporate-Governance-System eingesetzt. Dieses besteht neben dem bereits beschriebenen Risikomanagementsystem aus dem **Compliance-Management-System (CMS)** der Internen Revision (IR) und, als eine wesentliche Komponente, aus dem internen Kontrollsystem (IKS). Das IKS bildet ausschlaggebende prozessinhärente Unternehmensrisiken ab und soll diese auf ein zumindest tragbares Maß verringern. Es hat eine präventive und eine aufdeckende Funktion und unterstützt u. a. den ordnungsgemäßen Ablauf der Geschäftsprozesse.

Mit dem IKS verfolgt die DEUTZ AG vor allem drei Ziele:

- Reduzierung oder Vermeidung von operativen Risiken in den IKS-relevanten Geschäftsprozessen, die eine Zielerreichung des Unternehmens gefährden können
- Höhere Sensibilität der Mitarbeiter gegenüber Risiken und zusätzlicher Anreiz zur Einhaltung von Gesetzen, Kodizes und Richtlinien
- Einrichtung eines Kontrollumfelds, das die Richtigkeit und Verlässlichkeit der Berichterstattung erhöht

Der Finanzvorstand der DEUTZ AG ist in oberster Instanz verantwortlich für die Gestaltung des internen Kontrollsystems. In diesem Zusammenhang ist gleichzeitig zu gewährleisten, dass das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem auch an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtet ist. Dem Finanzvorstand obliegt darüber hinaus die Berichterstattung über den Status des IKS an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Die operative Entwicklung und Weiterentwicklung der konzernweiten IKS-Konzeption und der IKS-Prozesse, die Umsetzung der IKS-Konzeption, die Beratung in den Geschäftsbereichen und die entsprechende Berichterstattung an den Finanzvorstand liegen im Zuständigkeitsbereich der IKS-Koordination.

Als prozessunabhängiges Überwachungsorgan überprüft die interne Revision die Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS. Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden direkt an den Vorstand und die IKS-Koordination berichtet und ermöglichen die Beseitigung festgestellter Mängel sowie die fortlaufende Weiterentwicklung des IKS.

Der IKS-Ansatz der DEUTZ AG ist risikoorientiert ausgerichtet. Analysiert und dokumentiert werden demnach Geschäftsbereiche und Geschäftsprozesse, denen in der DEUTZ AG eine wesentliche Bedeutung zukommt. Für jeden relevanten Geschäftsprozess wird eine Risikoinventur entwickelt und fortlaufend aktualisiert. Diese Risiken sind durch interne Kontrollen auf ein für DEUTZ tragbares Niveau zu reduzieren. Die Analyse und Dokumentation des IKS erfolgt im Rahmen eines moderierten Ansatzes durch die zentrale IKS-Koordination. Ein nachweisbares IKS verlangt, dass das IKS und damit im Zusammenhang stehende Risiken, Kontrollziele und -aktivitäten sowie Verantwortlichkeiten dokumentiert werden. Dies erfolgt im Rahmen der zentral erstellten Risikokontrollmatrizen, verwaltet durch die IKS-Koordination. Verfahrensanweisungen, Prozessbeschreibungen und Richtlinien ergänzen die Dokumentation des IKS. Das IKS ist von folgenden Gestaltungsmerkmalen geprägt:

- Das Kontrollumfeld beschreibt den Rahmen, innerhalb dessen die Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen des Systems angewendet werden. Damit spiegelt das IKS die Grundeinstellungen, das Problembewusstsein und das Verhalten des Managements in Bezug auf Risikoerkennung und Risiko-tragbarkeit.
- Die Risikobeurteilung umfasst die Identifikation, Analyse und qualitative Bewertung relevanter Risiken.
- Zur Erfassung sogenannter **ESG**-Risiken hat die DEUTZ AG nachhaltigkeitsbezogene, nichtfinanzielle Wertungsfaktoren in das IKS der nichtfinanziellen Berichterstattung aufgenommen.
- Die Kontrollen sind diejenigen Maßnahmen und Verfahren, die sicherstellen sollen, dass die identifizierten Risiken angemessen gesteuert bzw. reduziert werden.
- Information und Kommunikation beeinflussen alle anderen IKS-Merkmale und dienen dazu, dass Informationen im Zusammenhang mit dem IKS in geeigneter und zeitgerechter Form eingeholt, aufbereitet und an die zuständigen Stellen im Unternehmen weitergeleitet werden. Die IKS-Dokumentation der DEUTZ AG soll einer qualifizierten dritten Person ermöglichen, den Prozessablauf zu verstehen und die eingebetteten Kontrollen sowie die damit verbundenen inhärenten Risiken uneingeschränkt nachzuvollziehen.
- Regelmäßige Überwachungsmaßnahmen sollen die Wirksamkeit des IKS gewährleisten.

In der Ausgestaltung betrachtet das interne Kontrollsystem der DEUTZ AG alle wesentlichen Geschäftsprozesse und geht somit über Kontrollen im Rechnungslegungsprozess hinaus.

Das IKS-Management in Person des Finanzvorstands der DEUTZ AG und der zentralen IKS-Koordination entwickelt die IKS-Methodik bzw. den IKS-Prozess und leitet daraus normierte Strukturen und Regeln des DEUTZ-IKS ab. Aufgrund von Entwicklungen im Geschäftsjahr, Erkenntnissen aus Revisionsprüfungen, Änderungen in der Gesetzgebung etc. können sich die Anforderungen an die zentral vorgegebene IKS-Methodik ändern. Die notwendigen Änderungen werden durch den IKS-Koordinator ausgearbeitet, abgestimmt und nach Genehmigung durch den Finanzvorstand der DEUTZ AG an alle betroffenen Geschäftsbereiche kommuniziert.

Ein sachgerecht gestaltetes IKS kann jedoch nur eine relative und keine absolute Sicherheit geben, wenn es um die Vermeidung von wesentlichen Risiken bzw. das Erreichen von Zielen geht. Marktrisiken wie kurzfristige Umbrüche im Nachfrageverhalten der Kunden oder geopolitische Risiken wie vorübergehende Unterbrechungen von Lieferketten sind exogene Schocks, deren Auswirkungen sich nicht vollumfänglich begrenzen lassen.

RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENES INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Risikomanagementsystem ist als Teilbereich des internen Kontrollsystems eng mit diesem verknüpft. Während beim Risikomanagementsystem der Betrachtungsschwerpunkt auf der Identifikation, Analyse, Bewertung, Kommunikation und Steuerung von Risiken liegt, zielt das interne Kontrollsystem (IKS) zusätzlich darauf ab, Risiken durch prozessintegrierte und prozess-unabhängige Überwachungsmaßnahmen zu vermeiden oder einzuschränken. Das IKS hat das Ziel, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsabwicklung, die Einhaltung der für DEUTZ maßgeblichen rechtlichen Vorschriften, Grundsätze und interner Richtlinien sowie die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Rechnungslegung zu gewährleisten. In seiner Ausgestaltung betrachtet das interne Kontrollsystem der DEUTZ AG alle wesentlichen Geschäftsprozesse und geht somit über Kontrollen im Rechnungslegungsprozess hinaus.

Der Vorstand verantwortet die Einrichtung, Überwachung, Weiterentwicklung und Sicherstellung der Wirksamkeit des IKS. Auf operativer Ebene verantwortet die IKS-Koordination der DEUTZ AG dessen kontinuierliche Weiterentwicklung und dokumentierte Nachweisführung. Der Status des IKS wird dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss regelmäßig vorgestellt. Ein sachgerecht gestaltetes IKS kann jedoch nur eine relative und keine absolute Sicherheit geben, wenn es um die Vermeidung von wesentlichen Risiken bzw. das Erreichen von Zielen geht. Bezogen auf das rechnungslegungsbezogene IKS kann es somit nur eine relative, aber keine absolute Sicherheit geben, dass wesentliche Fehlaussagen in der Rechnungslegung vermieden oder aufgedeckt werden.

Der Rechnungslegungsprozess selbst beinhaltet diejenigen Teile der operativen Prozesse, die die Werteflüsse der finanziellen Berichterstattung beinhalten, den Prozess der Einzelabschluss- bzw. Konzernabschlusserstellung sowie die Informationsquellen

und -prozesse, aus denen die wesentlichen Angaben zum Einzel- und Konzernabschluss abgeleitet werden.

Im Rahmen eines risikoorientierten Ansatzes werden Geschäftsprozesse der DEUTZ AG unter anderem hinsichtlich Risiken analysiert und bewertet. Dabei fließen unter anderem die aus dem Risikomanagementsystem identifizierten Risiken und Erkenntnisse aus der Auditprüfung des IKS und der Prozesse in die Risikoinventur ein. Der Rechnungslegungsprozess beinhaltet diejenigen Teile der operativen Prozesse, die die Werteflüsse der finanziellen Berichterstattung beinhalten, den Prozess der Einzel- bzw. Konzernabschlusserstellung sowie die Informationsquellen und -prozesse, aus denen die wesentlichen Angaben zum Einzel- und Konzernabschluss abgeleitet werden.

Verschiedene Überwachungsmaßnahmen und unter Risikoaspekten definierte interne Kontrollen stellen eine ordnungsgemäße Rechnungslegung und eine ordnungsgemäße sowie einheitliche Konzernrechnungslegung sicher. Zu den Kontrollen gehören z. B. IT-gestützte und manuelle Abstimmungen, Monitoring-Kontrollen, allgemeine IT-Kontrollen wie z. B. Zugriffsregelungen in IT-Systemen und ein Veränderungsmanagement sowie die Grundprinzipien der Funktionstrennung und das Vier-Augen-Prinzip zur Reduzierung des Risikos betrügerischer Handlungen.

Der Konzernabschluss wird auf Basis von zentralen Vorgaben erstellt. Für die Konsolidierung wird eine einheitliche Konsolidierungssoftware verwendet, die einen vorgegeben Konzernkontenplan umfasst. Relevante Anforderungen werden in der Konzernbilanzierungsrichtlinie festgehalten, kommuniziert und sind zusammen mit dem konzernweit gültigen Abschlusskalender die Basis für den Einzelabschluss- bzw. Konzernabschlusserstellungsprozess. Es wird fortlaufend analysiert, ob eine Anpassung der zentralen Vorgaben aufgrund von Änderungen im regulatorischen Umfeld erforderlich ist. Für die Einhaltung der Vorgaben ist das berichtende Unternehmen verantwortlich; das Konzernrechnungswesen unterstützt und überwacht es dabei. Die von den Tochtergesellschaften berichteten Daten werden im Konzernrechnungswesen von DEUTZ im Rahmen der Erstellung von Monatsabschlüssen durch Analysen laufend im Hinblick auf deren Plausibilität hinterfragt. Wenn nötig, setzt DEUTZ externe Dienstleister ein, wie beispielsweise unabhängige Gutachter für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen. Das Konzernrechnungswesen stellt sicher, dass diese Anforderungen konzernweit einheitlich eingehalten werden.

Die Erkenntnisse der Risiko- und Kontrollanalyse werden zur angemessenen Dokumentation des IKS in einer Risiko-Kontroll-Matrix erfasst. Verfahrensanweisungen, Prozessbeschreibungen und Richtlinien ergänzen die Dokumentation des IKS. Durch ein auf die DEUTZ AG abgestimmtes IKS-Verfahren wurden unter anderem Grundsätze zur Aktualisierung definiert, die die Aktualität und Angemessenheit der im IKS analysierten Geschäftsprozesse fortlaufend sicherstellen.

Als prozessunabhängiges Überwachungsorgan überprüft die interne Revision regelmäßig unter anderem ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden und die internen Kontrollen wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden direkt an den Vorstand und die IKS-Koordination berichtet und ermöglichen die Beseitigung festgestellter Mängel sowie die fortlaufende Weiterentwicklung des IKS.

Über den Jahres- und Konzernabschluss hinaus befasst sich der vom Aufsichtsrat gebildete Prüfungsausschuss regelmäßig mit der Quartalsberichterstattung. Die Überwachungsfunktion des Prüfungsausschusses umfasst neben dem Rechnungslegungsprozess selbst auch die Wirksamkeit des vom Vorstand eingerichteten IKS.

BEURTEILUNG DER ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS⁹³

Das IKS hat eine präventive sowie aufdeckende Funktion und unterstützt die Risikosteuerung in den IKS-relevanten Geschäftsprozessen, stärkt die **Corporate Governance** im Unternehmen und erhöht die Richtigkeit und Verlässlichkeit der Berichterstattung. Das IKS umfasst die systematisch gestalteten und technischen Maßnahmen und Kontrollen der DEUTZ AG.

Die Revisionsprüfungen tragen dazu bei, das interne Kontrollsystem effizient zu überwachen. Mit Blick auf die Ergebnisse der IKS-Prüfungen durch die interne Revision sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, die gegen eine grundsätzliche Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS sprechen, obgleich im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses fortlaufend Optimierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

⁹³ Ungeprüft.

CHANCENBERICHT

DEUTZ agiert in einem dynamischen Marktumfeld. Daraus ergeben sich nicht nur vorgenannte Risiken mit potenziell negativen Auswirkungen auf die Erreichung der Geschäftsziele. Gleichzeitig eröffnen sich dadurch auch Chancen, die einen positiven Effekt auf die Ziele des Konzerns für das Jahr 2024 und darüber hinaus haben können. Als Chance ist die Möglichkeit anzusehen, dass sich aufgrund bestimmter Ereignisse oder Entwicklungen eine positive Abweichung hinsichtlich geplanter Ziele für 2024 ergeben könnte. Derartige Chancen zu erkennen und zu steuern obliegt den einzelnen operativen Bereichen des Konzerns sowie dem Vorstand.

RISIKOMANAGEMENT BEZOGEN AUF WESENTLICHE SACHVERHALTE GEM. 289 c ABS. 3 NR. 3 UND 4 HGB

Gute Unternehmensführung basiert nicht nur auf dem verantwortungsbewussten Umgang mit Risiken, die sich negativ auf die Finanz- und Ertragsziele auswirken können. Daneben bemisst sich gute Unternehmensführung auch daran, dass nichtfinanzielle bzw. nachhaltigkeitsbezogene Risiken, die sich durch die eigene Geschäftstätigkeit, Geschäftsbeziehungen und/oder Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens ergeben und die negative Auswirkungen auf wesentliche nichtfinanziellen Aspekte haben könnten, regelmäßig identifiziert und bewertet werden. Gleiches gilt für Risiken im Hinblick auf die Erreichung nachhaltigkeitsbezogener Ziele, die sich DEUTZ im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« gesetzt hat. So berichtet das Sustainable Development Committee (SDC) von DEUTZ im Sinne eines präventiven Risikomanagementansatzes in der Regel quartalsweise den Status quo seiner nachhaltigkeitsbezogenen Kennzahlen⁹⁴ an den Vorstand, um frühzeitig eventuelle Risiken hinsichtlich der Zielerreichung erkennen und den Maßnahmenplan bei Bedarf anpassen zu können. Eine Risikobewertung gegenüber budgetierten Finanz- und Ertragszielen erfolgt nicht. Sofern sich ein vom Grundsatz her nachhaltigkeitsbezogenes Risiko auf die Finanz- und Ertragslage auswirken könnte, wird dieses im finanziellen Risikomanagement berücksichtigt. [Weiterführende Informationen](#) zur DEUTZ-Nachhaltigkeitsstrategie und zum Sustainable Development Committee siehe Nichtfinanzieller Bericht, S. 110 ff.

Die Identifizierung und Bewertung von nachhaltigkeitsbezogenen Risiken, die sich durch die eigene Geschäftstätigkeit, Geschäftsbeziehungen und/oder Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens ergeben und die negative Auswirkungen auf die nach dem HGB definierten nichtfinanziellen Aspekte haben könnten, erfolgt derzeit über manuelle Abfragen. Eine Integration in bzw. Anbindung an die reguläre, systembasierte Risikoinventur des Konzerns ist im Zuge der Umsetzung der **Corporate Sustainability Reporting Directive** für 2024 geplant.

Nach Anwendung der **Nettomethode** wurden im Berichtsjahr 2023 keine wesentlichen Risiken in Bezug auf die eigene Geschäftstätigkeit, auf Geschäftsbeziehungen, Produkte und Dienstleistungen sowie auf die Aspekte hinsichtlich der als wesentlich identifizierten Sachverhalte gemäß § 289 c Abs. 3 Nr. 3 und 4 HGB festgestellt, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende Auswirkungen auf die berichtspflichtigen Aspekte haben oder haben werden.

CHANCENBEWERTUNG

Die Bewertung von Chancen erfolgt im DEUTZ-Konzern auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung der Chancen auf die Geschäftsziele. Die Chancenbewertungen werden analog zur Risikobewertung in einem Best Case, Mid Case und Worst Case betrachtet. Für die nachfolgende Chancenberichterstattung des DEUTZ-Konzerns werden die Chancen in »niedrig«, »mittel« oder »hoch« eingestuft. Chancen, die als »niedrig« klassifiziert werden, haben erwartungsgemäß eine geringe Auswirkung von bis zu 10 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage. Als »mittel« eingestufte Chancen haben hingegen eine erhebliche Auswirkung, zwischen 10 Mio. € und 50 Mio. €, und als »hoch« eingestufte Chancen eine bedeutende Auswirkung von über 50 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Chancen auf den für das Geschäftsjahr 2024 betrachteten wahrscheinlichkeitsgewichteten Erwartungswert der Themen.

Wachstumsstrategie Im Rahmen seiner übergeordneten Wachstumsstrategie »Dual+« fokussiert sich DEUTZ darauf, Wachstumspotenziale im klassischen Motorenbereich zu heben sowie seine im Segment Green gebündelten Aktivitäten rund um alternative Antriebslösungen und das margenstarke Servicegeschäft auszubauen.

Aufgrund des voranschreitenden Klimawandels bzw. gesetzter Zielsetzungen zur Klimaneutralität steht insbesondere die Wirtschaft in der Pflicht, die weltweiten CO₂-Emissionen zu begrenzen bzw. zu reduzieren. DEUTZ ist jedoch davon überzeugt, dass der Verbrennungsmotor in mobilen Arbeitsmaschinen in den kommenden Jahren weiterhin eine dominierende Rolle bei bestimmten Applikationen beibehalten muss und wird. Um die Mobilitätstransformation hin zu mehr Klimaneutralität störungsfrei zu gestalten, geht DEUTZ deshalb bei der Weiterentwicklung seines Motorenportfolios technologieoffen vor. Das bedeutet: Neben dem Ausbau des Green-Portfolios treibt DEUTZ auch den Einsatz von Antriebslösungen voran, die eine umweltfreundlichere Alternative zum klassischen Verbrennungsmotor darstellen, etwa über deren Antrieb durch **HVO**, Wasserstoff und **synthetische Kraftstoffe**. Dies ermöglicht DEUTZ neben dem Ausbau seiner Wettbewerbsposition auch die Erschließung neuer Kundengruppen. Die Transformation des Motorenmarktes geht auch mit einer Konsolidierung des Marktes einher. Daraus ergeben sich für DEUTZ insofern Wachstumspotenziale, als das Unternehmen eine aktive Rolle in der Marktkonsolidierung einnehmen und dadurch

⁹⁴ Die im Rahmen der DEUTZ-Nachhaltigkeitsstrategie festgelegten Kennzahlen sind nicht Bestandteil des internen Steuerungssystems.

seine Marktposition ausbauen will. Im Servicebereich hingegen ergeben sich Wachstumspotenziale zum einen aus neuen, insbesondere digitalen Serviceprodukten und Dienstleistungen, die darauf ausgerichtet sind, die Kundenbindung und -zufriedenheit zu erhöhen. Zum anderen ergeben sich Wachstumschancen aus der Expansion des weltweiten DEUTZ-Service-netzes, auch über Zukäufe und Kooperationen, sowie der Ausweitung der eigenen Serviceaktivitäten auf Fremdmotoren.  **Weiterführende Informationen** siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff., sowie Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

Die strategischen Chancen im Hinblick auf die Erreichung der Ziele im Geschäftsjahr 2024 stuft DEUTZ als »niedrig« (Vorjahr: »niedrig«) ein.

Marktchancen Die Unternehmensplanung für das laufende Geschäftsjahr antizipiert ein weiterhin herausforderndes Umfeld, das durch gesamtwirtschaftliche Unsicherheiten geprägt ist. Sollte sich das Marktumfeld im Jahresverlauf aufhellen, würden sich daraus zusätzliche Wachstumschancen ergeben.  **Weiterführende Informationen** siehe Prognosebericht 2024, S. 85 ff.

Die Marktchancen im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele im Geschäftsjahr 2024 stuft DEUTZ wie im Geschäftsjahr zuvor als »niedrig« ein.

Operative Chancen Starke Energiepreisschwankungen sorgen weiterhin dafür, dass sich – spiegelbildlich zum Risiko von Preissteigerungen auf Lieferantenseite – auch Chancen aus sinkenden Beschaffungskosten ergeben können.

DEUTZ stuft die operativen Chancen im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele im Geschäftsjahr 2024 wie im Geschäftsjahr zuvor weiterhin als »niedrig« ein.

Rechtschancen In Anbetracht der derzeitigen Entwicklungen bei laufenden Verfahren stuft DEUTZ seine rechtlichen Chancen unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen als »niedrig« (Vorjahr: »niedrig«) ein.

Prognosebericht 2024

WIRTSCHAFTSPROGNOSE

BIP-Wachstum⁹⁵

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

	2024	2025
Global	3,1	3,2
Entwickelte Volkswirtschaften	1,5	1,8
Euroraum	0,9	1,7
Deutschland	0,5	1,6
USA	2,1	1,7
Schwellenländer	4,1	4,2
China	4,6	4,1

Im Rahmen seiner Prognose von Januar 2024 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung des Weltwirtschaftswachstums für das Jahr 2024 gegenüber seiner Prognose von Oktober 2023⁹⁶ um 20 Basispunkte auf 3,1 % nach oben korrigiert. Diese Anpassung resultiert aus einer robusteren Entwicklung in den USA und einigen größeren Schwellenländern. Das stabile Wachstum im Vergleich zum Vorjahr spiegelt sowohl die fallende Inflationserwartung und daran gekoppelt Zinssenkungen der Zentralbanken als auch niedrige Produktivitätszuwächse wider.⁹⁷

Siehe auch Wirtschaftliches Umfeld, S. 49.

Die BIP-Erwartungen des IWF für 2025 blieben unverändert. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Inflationsraten 2025 weiter fallen, aber die Geldpolitik weiterhin restriktiv agiert. Zusammen mit weniger fiskalen Maßnahmen und niedrigem erwartetem Produktivitätswachstum bleibt das BIP-Wachstum damit unter dem langjährigen Mittel (2000–2019) von 3,8 %. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass der Welthandel im Jahr 2024 um 3,3 % und 2025 um weitere 3,6 % im Vorjahresvergleich zunehmen wird.⁹⁸

Analog zur moderaten BIP-Prognose werden fallende Rohstoffpreise erwartet, die zu einer sinkenden Inflation beitragen dürften. Grundsätzlich geht der IWF für das laufende Geschäftsjahr 2024 davon aus, dass rund 80 % der Länder mit niedrigeren Inflationsraten rechnen können. Global soll die Inflation von 6,8 % im Jahr 2023 auf 5,8 % im Jahr 2024 sinken und 2025 weiter auf 4,4 %. Damit läge die Inflationsrate jedoch nach wie vor über dem langjährigen Mittel von rund 3,5 %. Dabei ist davon auszugehen, dass die entwickelten Volkswirtschaften einen stärkeren Rückgang der Inflationsraten als die Schwellenländer aufweisen werden.

BESCHAFFUNGSMARKT

Der Ausblick auf die Entwicklung des Beschaffungsmarktes ist sehr schwierig, und ob sich die Rohstoffpreise im Jahr 2024 nachhaltig weiter verringern, ist derzeit nicht absehbar.

Bei den Energiekosten gehen wir vor allem bei Strom im Jahresvergleich von leicht sinkenden Preisen aus. Im Bereich der Transportkosten sehen wir aufgrund der Angriffe der Huthi-Rebellen auf Containerschiffe im Roten Meer und einer möglichen längerfristigen Eskalation steigende Seefrachtpreise. Die Landfrachten werden sich bei weiterer Konsumzurückhaltung und Abschwächung der europäischen Wirtschaft verbilligen.

Es bleiben weitere geopolitische Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Nahostkonflikt sowie dem Ukraine-Krieg, einer weiterhin erhöhten Inflation sowie politischen Diskussionen unter anderem im Hinblick auf die Transformation hin zu erneuerbaren Energien und CO₂-Neutralität, wodurch die Lage des Beschaffungsmarktes weiterhin angespannt bleibt.

DIESELMOTORENMARKT

DEUTZ-Abnehmerbranchen: Prognose 2024

Veränderung der Absatzvolumina in % im Vergleich zum Vorjahr

	Europa	Nordamerika	China
Baumaschinen ⁹⁹	-5 bis +5	-5 bis +5	-5 bis +5
Material Handling ¹⁰⁰	-5 bis +5	-5 bis +5	0 bis +5
Landtechnik ^{101,102}	-10 bis 0	-10 bis 0	-5 bis 0

Auf Basis aktuell verfügbarer Daten dürften sich die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen für Dieselmotoren für den **Off-Highway**-Bereich im Jahr 2024 insgesamt ähnlich entwickeln, denn die derzeitigen globalen Krisen und die damit einhergehenden negativen Auswirkungen gelten für alle Regionen und Segmente gleichermaßen. Die Kriege in der Ukraine und in Israel, die Angriffe der Huthi-Milizen auf die internationale Seeschifffahrt im Roten Meer, die daraus resultierenden Lieferengpässe auf den Weltmärkten sowie anhaltend hohe Energiekosten, Zinsen und Teuerungsraten tragen branchenübergreifend zu gedämpften Geschäftserwartungen bei.

Im Bereich Baumaschinen ist mit einer insgesamt flachen Nachfrage zu rechnen. Die von der EU-Kommission und der US-Regierung verabschiedeten langfristigen Investitions- und Infrastrukturprogramme dürften in Europa und Nordamerika zwar für eine konstante Nachfrage im öffentlichen Sektor sorgen, aber durch die gestiegenen Baukosten ist die Nachfrage im privaten Wohnungsbausektor anhaltend rückläufig. In China wirkt sich die schwelende Immobilienkrise gepaart mit der ökonomischen Wachstumsschwäche zusätzlich negativ auf die Absätze der Baumaschinenhersteller aus. Gleichwohl gibt es erste Anzeichen,

⁹⁵ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024.

⁹⁶ IWF, World Economic Outlook Update, Oktober 2023.

⁹⁷ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024.

⁹⁸ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024.

⁹⁹ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2023«, Januar 2024.

¹⁰⁰ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2023«, Januar 2024.

¹⁰¹ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2023«, Januar 2024.

¹⁰² VDMA »Geschäftsklima und Marktentwicklung weltweit«, Februar 2024.

dass die Talsohle nach zwei aufeinander folgenden Jahren mit negativer Absatzentwicklung durchschritten sein könnte.

Die Nachfrage nach **Material-Handling**-Anwendungen, insbesondere Gabelstaplern, Hebebühnen und Telehandlern, dürfte sich regionenübergreifend weiterhin positiv entwickeln. Mit Blick auf Europa und Nordamerika ist damit zu rechnen, dass der Nachfrageanstieg weiterhin insbesondere von den Investitionen der großen Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten getrieben sein wird. Die im Jahr 2023 getätigten Anschaffungen und die Ankündigungen für das Jahr 2024 lassen auf ein weiterhin hohes Investitionsvolumen schließen.

Die Nachfrage nach Landmaschinen dürfte sich im Jahr 2024 eher negativ entwickeln. In Europa sind die Auftragseingänge anhaltend rückläufig und auch die Geschäftserwartungen sind auf niedrigem Niveau. In Nordamerika deutet sich nach 2023 auch im Jahr 2024 eine weitere Abschwächung der Wachstumsdynamik an. In China führt der seit Ende 2022 geltende Emissionsstandard China IV zu einer nachhaltigen Verteuerung der Traktoren. Da zudem noch die Subventionen für Neuanschaffungen gekürzt wurden, dürfte sich die Nachfrage auch im Jahr 2024 eher negativ entwickeln.

GESCHÄFTSPROGNOSE 2024

Nachdem die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen zum Ende des Geschäftsjahres 2023 eine Normalisierung der Nachfrage zeigten, ist davon auszugehen, dass die kundenseitige Nachfrage auch zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 zurückhaltender sein wird. Grundsätzlich ist auch zu berücksichtigen, dass die 2023 weiter gestiegenen Zinsen zu einer gewissen Zurückhaltung bei Investitionstätigkeiten geführt haben, weshalb eine Rezession im Jahresverlauf nicht völlig ausgeschlossen werden kann. Die damit einhergehenden Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und in der Folge auf die Geschäftsentwicklung des DEUTZ-Konzerns können nur bedingt vorhergesehen werden. Weiterhin ist auch die Entwicklung des globalen Beschaffungsmarktes mit Unsicherheiten behaftet.

Die nachfolgend dargestellte Geschäftsprognose wurde auf Basis des Kenntnisstands von Ende Februar 2024 abgegeben und bezieht sich auf das fortgeführte Geschäft ohne die Torqeedo-Gruppe. Aufgrund des Vertrags zur Veräußerung der Torqeedo-Gruppe im Januar 2024 wird diese Aktivität, gemäß IFRS 5 so lange noch Teil des DEUTZ-Gesamtkonzerns, 2024 als nicht fortgeführte Aktivität ausgewiesen.

ABSATZ, UMSATZ

Auf Basis zuvor dargestellter Rahmenbedingungen rechnet DEUTZ für das Geschäftsjahr 2024 mit einem Absatz von 160.000 bis 180.000 DEUTZ-Motoren,¹⁰³ der zusammen mit dem ab Juli 2024 erwarteten Umsatz aus dem Rolls-Royce-Power-Systems-Geschäft zu einem Umsatz zwischen 1,9 bis 2,1 Mrd. € führen soll. Der Umsatz des Segments Classic dürfte sich dabei auf knapp 1,9 bis knapp 2,1 Mrd. € belaufen. Für das Segment Green, in dem nach dem Torqeedo-Verkauf sämtliche Aktivitäten rund um Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von neuen, alternativen Antriebslösungen wie beispielsweise elektrifizierte oder wasserstoffbetriebene Motoren für **Off-Highway**-Anwendungen abgebildet werden, ist mit einem Umsatzbeitrag zwischen 10 und 15 Mio. € zu rechnen.

ERGEBNIS

Entsprechend vorgenannter Absatz- und Umsatzentwicklung erwartet DEUTZ eine EBIT-Rendite vor Sondereffekten (bereinigte Ergebnismarge) auf Konzernebene zwischen 5,0 und 6,5 %. Diese Bandbreite spiegelt neben dem angegebenen Umsatzkorridor wider, dass das verlustbringende Torqeedo-Geschäft verkauft wurde und sich die Rohstoff- und Energiepreise 2024 voraussichtlich weiter stabil entwickeln werden. Negativ wird sich die im Tarifvertrag 2022 verabredete Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland bemerkbar machen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S. 49, sowie Mitarbeiter, S. 48.

In der Segmentbetrachtung ist davon auszugehen, dass die bereinigte Ergebnismarge des Segments Classic zwischen 7,0 und 8,4 % liegen wird. Das bereinigte Ergebnis des fortgeführten Green-Segments dürfte sich in einer Bandbreite von -30 bis -40 Mio. € bewegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass geringen Umsatzvolumina weiterhin hohe Aufwendungen für F&E-Leistungen gegenüberstehen, die für den Aufbau des alternativen Antriebsportfolios erforderlich ist. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff., sowie Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

Zu der bereits in früheren Prognoseberichten in Aussicht gestellten Zahlung der finalen Kaufpreisrate aus der Veräußerung des Standorts Köln-Deutz kann zum aktuellen Zeitpunkt keine Prognose abgegeben werden.¹⁰⁴

Auf Basis der operativen Ergebniserwartung ist für das laufende Geschäftsjahr 2024 mit einem Return on Capital Employed (ROCE) vor Sondereffekten im niedrigen zweistelligen Prozentbereich zu rechnen.

¹⁰³ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

¹⁰⁴ Höhe und Zeitpunkt dieser Zahlung sind von der Beschlussfassung der Stadt Köln über das Inkrafttreten des Bebauungsplans für das Areal abhängig.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUSGABEN¹⁰⁵

Nach Zuschüssen¹⁰⁶ erwartet DEUTZ für das Geschäftsjahr 2024 Forschungs- und Entwicklungsausgaben in einer Größenordnung von 80 bis 90 Mio. €. Diese sollen im Wesentlichen auf den Bereich alternativer Antriebe, die fortlaufende Weiterentwicklung des Portfolios im Bereich <4-Liter-Motoren sowie die neuen Motorenplattformen MDEG und HDEP von der Daimler Truck AG entfallen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 41 ff.

INVESTITIONEN¹⁰⁷

Die Investitionen¹⁰⁸ nach Zuschüssen¹⁰⁹ dürften sich 2024 in einer Bandbreite von 70 bis 90 Mio. € bewegen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 44 ff.

WORKING-CAPITAL-QUOTE, FREE CASHFLOW UND EIGENKAPITALQUOTE

Die durchschnittliche Working-Capital-Quote sollte 2024 bei 17 bis 19 % liegen. Der Free Cashflow vor eventuellen M&A-Ausgaben dürfte sich auf einen mittleren zweistelligen Mio.-€-Betrag belaufen. Die Eigenkapitalquote soll auch weiterhin deutlich über 40 % liegen.

MITARBEITER

Beschäftigungsniveau Kurzfristige Beschäftigungsspitzen infolge außerplanmäßiger Anstiege des Produktionsvolumens sollen weiterhin über die Möglichkeit flexibler Beschäftigungsverhältnisse im Sinne befristeter Arbeitsverträge und der Arbeitnehmerüberlassung gesteuert werden.

Ergänzungstarifvertrag Mitte Dezember 2020 haben sich die IG Metall und der Arbeitgeberverband auf einen befristeten Ergänzungstarifvertrag geeinigt, der unter anderem eine Beschäftigungs- und Standortsicherung für die Betriebe in Köln, Herschbach und Ulm bis Ende 2025 vorsieht.

Tarifabschluss Im Dezember 2022 erreichte die IG Metall einen neuen Tarifabschluss für die Metall- und Elektroindustrie, zu der die DEUTZ AG gehört. Dieser sieht unter anderem eine monatliche Erhöhung der Grundentgelte tariflich Beschäftigter sowie der Ausbildungsvergütung um 3,3 % ab Mai 2024 vor. Zusätzlich wurde die Zahlung einer einmaligen Inflationsausgleichsprämie in Höhe von insgesamt 3.000 € netto vereinbart, wovon 2023 mindestens die Hälfte auszuzahlen war. DEUTZ hat diese Prämie jeweils hälftig im Januar 2023 sowie im Januar 2024 ausgezahlt. Im Hinblick auf die außertariflichen Mitarbeiter sowie die leitenden Angestellten beabsichtigt DEUTZ ebenfalls eine Entgelterhöhung umzusetzen.

Ausblick 2025

Angesichts der weiterhin hohen Energiepreise, des deutlich gestiegenen Zinsniveaus sowie der Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten ist die Dynamik der weltwirtschaftlichen Erholung weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Nachdem die hohen Inflationsraten bereits im letzten Berichtsjahr zu weltweiten Erhöhungen der Zinssätze führten, ist eine Rezession auch über die Grenzen Deutschlands hinaus nicht auszuschließen. Unter anderem vor diesen Hintergründen hat DEUTZ sich im Geschäftsbericht 2022 [Weiterführende Informationen](#) siehe Ausblick 2025, S. 87 basierend auf der Umsetzung seiner »Dual+«-Strategie, folgende Ziele für 2025 gesetzt: eine Umsatzsteigerung auf mehr als 2,5 Mrd. € einhergehend mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten in der Bandbreite von 6 bis 7 %. Diese Ziele werden auch nach den angekündigten Portfolioanpassungen bestätigt.

Wesentlicher Wachstumstreiber soll die Weiterentwicklung des Classic-Motorenportfolios sein, wie mit der Daimler Truck AG und der Vereinbarung mit Rolls-Royce Power Systems gezeigt. Dazu kommt die fortlaufende Internationalisierung sowie der Ausbau des höhermargigen Servicegeschäfts. Der Serviceanteil am Umsatz soll bis 2025 auf rund 600 Mio. € steigen. Mit Blick auf die Profitabilität soll die Ergebnisentwicklung zudem durch die fortlaufende Umsetzung eingeleiteter Maßnahmen zur Preisoptimierung bei gleichzeitiger Steigerung der Effizienz abgesichert werden. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff.

Das für das Segment Green definierte Ziel, den Umsatzanteil des Geschäfts bis 2025 auf 5 bis 10 % auszubauen, wurde von DEUTZ nach dem Verkauf von Torqueado gestrichen. Neue Mittelfristziele sollen im Rahmen der Neuaufstellung des Segments Green im Laufe des Geschäftsjahres 2024 definiert werden. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 37 ff.

Haftungsausschluss Dieser Lagebericht enthält bestimmte Aussagen über zukünftige Ereignisse und Entwicklungen sowie Angaben und Einschätzungen der Gesellschaft. Solche in die Zukunft gerichteten Aussagen beinhalten bekannte und unbekanntes Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren, die dazu führen können, dass die tatsächlichen zukünftigen Leistungen, Entwicklungen und Ergebnisse der Gesellschaft oder der für die Gesellschaft wesentlichen Branchen wesentlich (insbesondere in negativer Hinsicht) von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen werden. Eine Gewähr kann folglich für die zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Lagebericht nicht übernommen werden.

¹⁰⁵ Bei Forschungs- und Entwicklungsausgaben handelt es sich um tatsächliche Ausgaben für F&E-Projekte. Diese unterscheiden sich von den Forschungs- und Entwicklungskosten in der Gewinn- und Verlust-Rechnung im Wesentlichen dahingehend, dass aktivierungspflichtige Entwicklungskosten abgezogen und Abschreibungen auf fertiggestellte Entwicklungsprojekte hinzugerechnet werden.

¹⁰⁶ Zuschüsse von Entwicklungspartnern und Fördermittel.

¹⁰⁷ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverträgen) und immaterielle Vermögenswerte ohne Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

¹⁰⁸ Ohne M&A.

¹⁰⁹ Zuschüsse von Entwicklungspartnern und Fördermittel.