

DETAILINDEX

LAGEBERICHT

21 Grundlagen des Konzerns

21	Geschäftsmodell und Segmente
21	Markt- und Wettbewerbsumfeld
22	Strategie und Ziele
24	Wesentliche Standorte und Konsolidierungskreis
24	Internes Steuerungssystem
26	Forschung und Entwicklung
29	Produktion und Logistik
32	Einkauf und Beschaffung
33	Mitarbeiter

34 Gesamtwirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld

34	Wirtschaftliches Umfeld
34	Beschaffungsmarkt
35	Branchenspezifisches Umfeld

36 Geschäftsentwicklung Konzern

36	Auftragseingang
36	Absatz
37	Umsatz
38	Ergebnis

41 Geschäftsentwicklung Segmente

41	DEUTZ Classic
42	DEUTZ Green

43	Finanzlage
43	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
43	Finanzierung
44	Cashflow
45	Investitionen
46	Vermögenslage
48	DEUTZ AG
52	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr 2022
54	Nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289b, 315b HGB
54	Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f, 315d HGB
54	Angaben nach §§ 289a, 315a HGB
56	Weitere Angaben
56	Erläuterungsbericht des Vorstands zu §§ 289a, 315a HGB
57	Risikobericht
65	Prognosebericht 2023
69	Ausblick 2025

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

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 2022 weltweit rund 5.000 Mitarbeiter. Seine Kernkompetenzen liegen in der Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb von Antriebslösungen für Anwendungen abseits der Straße im Leistungsbereich bis 620 kW. Das gegenwärtige Portfolio reicht dabei von Diesel- und Gas- über Hybrid- und E- bis hin zu wasserstoffbasierten Antrieben. Anwendungsbereiche für DEUTZ-Motoren sind unter anderem Bau- und Landmaschinen, Material-Handling-Anwendungen wie Gabelstapler oder Hebebühnen, Nutz- und Schienenfahrzeuge sowie Bootsanwendungen für den privaten und gewerblichen Bereich. Zudem bietet DEUTZ mit über 800 Vertriebs- und Servicepartnern in mehr als 130 Ländern ein umfassendes Angebot an digitalen und analogen Serviceleistungen.

Die operativen Aktivitäten des Unternehmens gliedern sich seit dem 1. Januar 2022 in die Segmente Classic und Green. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 f. Das Segment Classic, dessen Anteil am Konzernumsatz sich 2022 auf rund 97% belief, umfasst sämtliche Aktivitäten, die die Entwicklung, die Herstellung, den Vertrieb und den Service von Diesel- und Gasmotoren betreffen sowie 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 Wasserstoffmotoren elektrisch und hybrid-elektrisch betriebene Motoren, mobile E-Schnellladestationen, dazugehöriges Servicegeschäft sowie die Tochtergesellschaften Torqeedo und Futavis.

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 sowie Asien und dabei insbesondere auf China. Konkurrierende Motorenanbieter kommen im Wesentlichen aus Westeuropa, Nordamerika und Asien.

Hauptwettbewerber DEUTZ nach Anwendungsbereichen^{1,2}

Anwendungsbereiche	Anwendungen	Hauptwettbewerber ³
Baumaschinen	Bagger Radlader Straßenfertiger Untertagegeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Weichai, China Yanmar, Japan
Material Handling	Gabelstapler Telehandler Hebebühnen Flugfeldgeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Volkswagen, Deutschland 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	Cummins, USA Ford, USA General Motors, USA Kubota, Japan

¹ Power Systems Research, Oktober 2022, Leistungsklassen 19 bis 620 kW.

² Chinesische Wettbewerber, ausgenommen Weichai, werden aufgrund nicht vergleichbarer Qualitätsstandards und deutlich niedrigerer Kostenstrukturen nicht berücksichtigt.

³ In alphabetischer Reihenfolge.

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 ist der Einsatz von Benzin- und Dieselmotoren für diese Fahrzeuge faktisch verboten. Für mittlere und schwere Lkw sowie **Off-Highway**-Anwendungen gilt diese Entscheidung jedoch nicht. Somit sind keine Fahrzeuge, die in die aktuellen und möglichen zukünftigen Anwendungsbereiche von DEUTZ fallen betroffen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass sich die Zulieferbasis für DEUTZ aufgrund dieser Entscheidung zukünftig verändern wird.

STRATEGIE UND ZIELE

Übergeordnetes Ziel des DEUTZ-Konzerns ist es, das Unternehmen dauerhaft unter den Top 3 der unabhängigen Motorenhersteller zu etablieren und bis spätestens 2050 ein vollständig klimaneutrales Produkt- und Technologieportfolio anzubieten. Gleichzeitig will das Unternehmen profitabel und nachhaltig wachsen und hat sich in diesem Zusammenhang klare Mittelfristziele für 2025 gesteckt: einen Umsatz von mehr als 2,5 Mrd. € einhergehend mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten von 6 % bis 7%. [Weiterführende Informationen](#) siehe Ausblick 2025, S. 69.

Seine finanziellen Zielsetzungen beabsichtigt DEUTZ nicht nur im Einklang mit der Übernahme ökologischer, sondern auch gesellschaftlicher und unternehmerischer Verantwortung zu erreichen. Dieser Anspruch spiegelt sich auch im Leitmotiv seiner Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« wider. Im Rahmen dieser hat sich DEUTZ diverse nachhaltigkeitsbezogene Ziele gesetzt, die neben der Reduzierung von Emissionen auch Themen betreffen wie etwa die Achtung der Menschenrechte, Diversität und Nachhaltigkeit in der Lieferkette. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nicht-finanzieller Bericht, S. 92 ff.

»Dual+«-Strategie Im Berichtsjahr 2022 hat DEUTZ seine übergeordnete Wachstumsstrategie weiterentwickelt und damit einen klaren Rahmen für seine weitere unternehmerische Entwicklung gesetzt. Für zusätzliches Wachstum und eine höhere Profitabilität setzt DEUTZ fortan auf eine »Dual+«-Strategie, die auf drei Bausteinen aufbaut: der Weiterentwicklung des DEUTZ-Classic-Geschäfts mit optimierten Verbrennungsmotoren, dem Aufbau eines neuen, emissionsfreien Produktökosystems und dem Ausbau des Servicegeschäfts. Damit greift das Unternehmen die Herausforderungen der Mobilitätswende aktiv auf und will sich vom Motorenbauer hin zum Anbieter von Mobilitätslösungen weiterentwickeln.

Zur Umsetzung seiner »Dual+«-Strategie hat DEUTZ im Rahmen seines Powering-Progress-Programms vier strategische Handlungsfelder definiert. Im Jahresverlauf 2022 wurden diese mit diversen Unterinitiativen und -zielen hinterlegt, die teils kurzfristig bis 2025, mittelfristig bis 2030 und langfristig über 2030 hinaus umgesetzt bzw. erreicht werden sollen. Sie zielen insbesondere darauf ab, die technische sowie wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu steigern und den Wandel hin zu einer modernen Unternehmenskultur zu forcieren.

1. DEUTZ Classic Die Branchen, die DEUTZ beliefert, stecken mitten in einer grundlegenden Transformation hin zu mehr Klimaneutralität. Ziel des Unternehmens ist es, seine Kunden zu befähigen, sich erfolgreich zu transformieren, und dabei Wachstumspotenziale auszuschöpfen.

Damit die Mobilitätstransformation störungsfrei gestalten werden kann, ist der Einsatz von Verbrennungsmotoren im Off-Highway-Bereich aus Sicht des Unternehmens weiterhin erforderlich. Aus diesem Grund soll das DEUTZ-Classic-Geschäft auch in den kommenden Jahren die Basis des unternehmerischen Wachstumspfad bilden und die Motorenproduktion in diesem Bereich nachhaltig auf mehr als 200.000 Einheiten pro Jahr gesteigert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, beabsichtigt DEUTZ seine Performance deutlich zu steigern, etwa durch eine verbesserte Auslastung bestehender Kapazitäten und die Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz. Gleichzeitig soll auch die Profitabilität des Classic-Geschäfts deutlich erhöht werden, indem beispielweise das Produktportfolio und das Produktionsnetzwerk optimiert werden, eine marktorientierte Preispolitik nachhaltig etabliert wird und die Automatisierung und Digitalisierung von operativen und administrativen Prozessen konsequent fortgeführt wird. [Weiterführende Informationen](#) siehe Einkauf und Beschaffung, S. 32 f. sowie Produktion und Logistik, S. 29 ff.

Einhergehend mit der Mobilitätstransformation ist eine Konsolidierung des Motorenmarktes zu beobachten. Daraus ergibt sich die wirtschaftliche Chance, auch durch zielgerichtete Zukäufe und Kooperationen im Classic-Bereich weiterzuwachsen. Diese Chance will DEUTZ nutzen und deshalb eine aktive Rolle in einem sich konsolidierenden Markt einnehmen. Ein erster Beleg dafür ist die Ende Januar 2023 bekanntgegebene Kooperation mit Daimler Truck zur Entwicklung und Vermarktung von schweren und mittelschweren Motoren. So betrifft die Kooperation insbesondere zwei Bereiche: Zum einen erwirbt DEUTZ die IP-Rechte für den On-Highway-Bereich an den mittelschweren Daimler-Truck-MDEG-Motoren, um diese eigenständig weiterzuentwickeln – für den Einsatz abseits der Straße, etwa in Baumaschinen, aber auch für Nutzfahrzeuge, die auf der Straße fahren. Zudem umfasst die MDEG-Motoren-IP auch eine Gasvariante, die eine gute Basis für

die Weiterentwicklung hin zum Wasserstoffmotor ist. Zum anderen erwirbt DEUTZ die Lizenzrechte, um die Motoren der schweren Daimler-Truck-HDEP-Baureihe für Off-Highway-Anwendungen wie beispielsweise große Landmaschinen weiterzuentwickeln und eigenständig zu vertreiben. Während die schweren Motoren weiterhin von Daimler Truck gefertigt werden, wird die Produktion der mittelschweren Motoren bei DEUTZ stattfinden. Der Produktionsstart der künftig durch DEUTZ vermarkteten Motorenvarianten soll 2028 erfolgen. Untermauert wird die Kooperation beider Unternehmen durch eine 4,19%-Beteiligung von Daimler Truck an DEUTZ. Damit wird Daimler Truck zu einem der größten Einzelaktionäre der DEUTZ AG.¹ [Weiterführende Informationen](#) siehe Ereignisse nach dem Abschlussstichtag, S. 201.

2. DEUTZ Green In einigen Branchen herrscht bereits Konsens darüber, wie Klimaneutralität zu erreichen ist. Während im Automobilsektor die Elektrifizierung gesetzt zu sein scheint, sind für Motoren, die ständig im Einsatz sind und große Lasten bewegen, aus Sicht des Unternehmens mehrere technologische Optionen möglich – oder eine Kombination aus ihnen. Aus diesem Grund verfolgt DEUTZ bei der Weiterentwicklung seines Antriebsportfolios einen technologieoffenen Ansatz. Dazu gehört die klimaneutrale Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors, etwa durch den Einsatz von HVO,² Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen, ebenso wie die Entwicklung alternativer Antriebsformen wie beispielsweise elektrifizierte Antriebsstränge.

Bereits 2017 hat DEUTZ seine E-DEUTZ-Strategie initiiert, die darauf abzielt, ein skalierbares Produktangebot hybrider und vollelektrischer Antriebe für spezifische Kundenanforderungen aufzubauen. Dabei ist das Unternehmen sowohl Systempartner als auch -integrator. Das bedeutet: DEUTZ liefert ein abgestimmtes System von E-Motor, Batterie, Leistungselektronik, Reduktionsgetriebe für Traktion und Arbeitsmaschinen sowie Steuerungssoftware für Batteriemangement, funktionale Sicherheit und Ansteuerungslogik. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

Neben der Elektrifizierung stellen aus Sicht des Unternehmens auch Wasserstoffantriebe, die Verwendung von **E-Fuels** als Kraftstoff sowie die Brennstoffzellentechnologie wichtige Bausteine beim Antriebsmix für eine grüne Mobilität im **Off-Highway-Bereich** dar. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

DEUTZ beabsichtigt, seine Angebotspalette und seine Wertschöpfungsketten auch in Richtung neuer Geschäftsmodelle jenseits des Antriebsstrangs zu erweitern und so auf das gesamte Produktökosystem auszuweiten. Um beispielsweise den veränderten Anforderungen an die Infrastruktur Rechnung zu tragen, sollen neue Wertschöpfungsketten etwa beim Laden von elektrischen Maschinen oder beim Betanken von Wasserstoffmotoren, erschlossen werden. Ein Beispiel dafür ist der DEUTZ-PowerTree, eine mobile E-Schnellladestation, für die DEUTZ im Berichtsjahr 2022 einen ersten Serienauftrag erhalten hat. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

DEUTZ beabsichtigt, in den nächsten drei Jahren mehr als 100 Mio. € in das Zukunftssegment Green zu investieren.

3. DEUTZ Service – das Plus der »Dual+«-Strategie DEUTZ-Motoren sind im Schnitt rund zehn Jahre, zum Teil unter härtesten Bedingungen, im Einsatz. Die sich daraus ergebenden Potenziale im Service- und Aftersales-Bereich will DEUTZ künftig noch besser nutzen. So soll neben den Bereichen Classic und Green auch das Servicegeschäft weiter ausgebaut werden. Ziel ist es hierbei, den Umsatz dieses wichtigen Bereichs bis Ende 2025 bei gleichbleibender Profitabilität 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.

Zwei Serviceakquisitionen erfolgten im Berichtsjahr 2022 mit dem Erwerb der bisherigen DEUTZ-Servicepartner Ausma Motorenrevisie B.V. mit Sitz in Roden (Niederlande), sowie Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels) in Kildare (Irland). Beide Firmen sind in ihren Heimatmärkten im Bereich Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren tätig und agieren als Mehrmarkenhändler. Die Unternehmenserwerbe sollen DEUTZ eine verbesserte Marktdurchdringung und die Ausweitung des dortigen Servicegeschäfts auf Wettbewerbsmotoren ermöglichen.

¹ Der endgültige Vollzug beider Transaktionen steht unter dem Vorbehalt üblicher Bedingungen, insbesondere hinsichtlich der Bestätigung der Werthaltigkeit der Sacheinlage durch einen gerichtlich bestellten Prüfer.

² Hydrotreated Vegetable Oils (dt. Hydrierte Pflanzenöle).

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.

Zum 1. Januar 2022 wurde das vormals aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidierte Tochterunternehmen DEUTZ Engines (India) Private Limited, Pune (Indien), aufgrund seiner wachsenden strategischen Bedeutung für den DEUTZ-Konzern in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen.

Zum 1. Mai 2022 wurden zudem die erworbenen Gesellschaften Ausma Motorenrevisie B.V., Roden (Niederlande), und Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels), Kildare (Irland), erstmalig in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen. DEUTZ Netherlands B.V., Dordrecht (Niederlande), an der die DEUTZ AG indirekt zu 100% beteiligt ist, hat 100% der stimmberechtigten Anteile an der Ausma Motorenrevisie B.V., Roden (Niederlande), erworben. Die 100% der stimmberechtigten Anteile an der Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels), Kildare (Irland), wurden von der DEUTZ AG direkt erworben. Die beiden neu erworbenen Gesellschaften sind auf den Vertrieb und die Wartung von Dieselmotoren spezialisiert und agieren als Mehrmarkenhändler. Die Akquisitionen dienen neben einer verbesserten Marktdurchdringung der Ausweitung des Servicegeschäfts auf Wettbewerbsmotoren.

Zum 31. Dezember 2022 sind neben der DEUTZ AG zehn inländische (31. Dezember 2021: zehn) und 28 ausländische Gesellschaften (31. Dezember 2021: 25) in den Konzernabschluss einbezogen. Der vollständige Anteilsbesitz der DEUTZ AG zum 31. Dezember 2022 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

 [Siehe](#) Anteilsbesitz DEUTZ AG, S. 209 f.

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 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.

Leistungsindikatoren¹		2022	2021
Umsatzwachstum	in %	20,8	24,8
EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)	in %	4,6	2,3
Working-Capital-Quote (Durchschnitt)	in %	16,7	15,5
ROCE (vor Sondereffekten)	in %	9,0	4,1
F&E-Quote	in %	4,6	5,1
Free Cashflow	in Mio. €	- 16,6	21,6

¹ Alternative Leistungskennzahlen (Alternative Performance Measures).

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 zeitnah 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 EBIT-Rendite vor Sondereffekten wird, wie das Umsatzwachstum, auf monatlicher Basis ermittelt und dem Management im Rahmen der internen Berichterstattung vorgelegt. Im Geschäftsjahr 2022 wurden Sondereffekte in Höhe von 6,8 Mio. € ausgewiesen. Diese betreffen mit 9,1 Mio. € die Bildung von Rückstellungen in Folge mehrerer Veränderungen im Management. Kompensiert wurden diese Aufwendungen teilweise durch eine Auflösung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen in Höhe von 2,3 Mio. €, die im Zuge der Veräußerung der Grundstücke des ehemaligen Standorts Köln-Deutz gebildet wurden.

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.

ROCE¹ (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:

ROCE¹

in Mio. €

	2022	2021
Bilanzsumme	1.475,4	1.290,1
Zahlungsmittel und -äquivalente	- 54,9	- 36,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 291,5	- 257,8
Sonstige kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	- 81,9	- 66,5
Capital Employed	1.047,1	929,7
Capital Employed (Jahresdurchschnitt)²	988,4	916,3
EBIT vor Sondereffekten (operatives Ergebnis)	89,4	37,2
ROCE (vor Sondereffekten) in %	9,0 %	4,1 %

¹ Return on Capital Employed.

² Durchschnitt aus Anfangsbestand und Endbestand.

F&E-Quote Als technologieorientiertes Unternehmen zählt DEUTZ auch die F&E-Quote 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.

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 an das Management monatlich 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.

¹ Return on Capital Employed.

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

Kontinuierliche Optimierung des Steuerungssystems Unabhängig von konjunkturellen Schwankungen ist ein übergeordnetes Ziel von DEUTZ, die Steuerung des Konzerns kontinuierlich zu optimieren. 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 schreiben die Ergebnisse fest. 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 Leistungsindikatoren steuert DEUTZ auch nachhaltigkeitsbezogene Ziele, über die im Gesonderten Nichtfinanziellen Bericht ausführlich berichtet wird. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, S. 92 ff.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des DEUTZ-Konzerns werden nicht nur 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. Das **Übereinkommen von Paris** aus dem Jahr 2015 zielt darauf ab, die Erderwärmung auf 1,5 Grad einzudämmen. Im Gegensatz zu PKW- und Nutzfahrzeuganwendungen gibt es für mobile Arbeitsmaschinen derzeit keine gesetzlichen Vorgaben bzw. Grenzwerte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, ist es aus Sicht von DEUTZ jedoch erforderlich, dass auch die **Off-Highway**-Industrie ihren Beitrag zur Zielerreichung leistet, indem sie den durch sie verursachten Ausstoß klimaschädlicher CO₂-Emissionen bestmöglich reduziert. Aus diesem Grund ist DEUTZ bestrebt, die klimaneutrale Mobilität im Off-Highway-Bereich aktiv voranzutreiben, und hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 ein klimaneutrales Produkt- und Technologieportfolio anzubieten.

Technologieoffenheit Verschiedene Anwendungen bedürfen aufgrund ihrer jeweiligen Leistungsanforderungen unterschiedliche 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 Motorenportfolios 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 Mobilitätsstörungsfrei 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 Energiequellen wie beispielsweise **HVO**, Wasserstoff oder **E-Fuels** angetrieben werden kann und damit einen umweltfreundlicheren Einsatz ermöglicht. Daneben stellt der Ausbau der Elektrifizierung den zweiten Technologiepfad dar.

Elektrifizierte Antriebslösungen Einen wichtigen Beitrag zu einer »grünen Mobilität« abseits der Straße soll insbesondere die bereits 2017 initiierte E-DEUTZ-Strategie leisten. Sie zielt darauf ab, ein skalierbares Produktangebot von elektrischen Antrieben und hybriden Derivaten für spezifische Kundenanforderungen im Off-Highway-Bereich aufzubauen. Elektrische Antriebssysteme werden dabei als klimaneutral bewertet, während Hybridsysteme durch eine Verkleinerung des Motorhubraums bei gleichbleibender Systemgesamtleistung den CO₂-Gesamtausstoß während des Betriebs reduzieren.

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, die beispielsweise in den Bereichen Flugfeld, Bau und Landwirtschaft eingesetzt werden können.

Im Berichtsjahr 2022 hat DEUTZ ein elektrisches 360-V-Antriebssystem im Markt eingeführt, das in diversen Applikationen wie etwa elektrifizierten Raupendumpfern und -kränen, Betonpumpen, Teleskopladern und Minibaggern zum Einsatz kommt. Bestandteil dessen ist eine von der DEUTZ-Tochtergesellschaft Futavis entwickelte 42-kWh-Lithium-Ionen-Batterie, welche sicherheitstechnische Anforderungen an den Elektroantrieb von Straßenfahrzeugen entsprechend der Richtlinie ECE R100 erfüllt. Im laufenden Geschäftsjahr 2023 beabsichtigt DEUTZ das Ende 2022 zur Vorserie entwickelte 360-V-System zur Serienreife weiterzuentwickeln.

Gegenüber klassischen Verbrennungsmotoren haben elektrische Antriebssysteme eine eingeschränkte Autonomie und längere Betankungs- bzw. Ladezeiten. Abhilfe schafft hierbei der von DEUTZ entwickelte »PowerTree«, eine mobile Schnellladestation für elektrisch angetriebene Baustellenfahrzeuge, die 2022 als Elektro-/Hybrid-Anwendung des Jahres mit dem Diesel Progress Summit Award ausgezeichnet wurde. Sie ist in einem 10-Fuß-Container eingebaut und ermöglicht dem Anwender durch einen integrierten Batteriespeicher, die Applikation direkt am Einsatzort, auch ohne einen Zugang zum Stromnetz, aufzuladen. Der Ladevorgang erfolgt dabei mit einer Schnellladefunktion von bis zu 150 kW, wodurch Stillstandszeiten auf ein Minimum reduziert werden. Nachdem DEUTZ 2021 erste Prototypen ausgeliefert hat, wurde die Pilotphase im Berichtsjahr 2022 abgeschlossen und gleichzeitig eine weiterentwickelte Version in den Markt eingeführt: Zum einen wurde durch eine optimierte Konstruktion seine Transportfähigkeit verbessert. Zum anderen kann die Kapazität des Batteriespeichers zukünftig skaliert werden, wodurch seine Anpassungsfähigkeit an die technischen wie wirtschaftlichen Kundenanforderungen optimiert wird.

Im Bereich der Elektromobilität zu Wasser hat die DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo im Berichtsjahr 2022 die Umsetzung eines Projekts mit der Proton Motor Fuel Cell GmbH intensiviert, nachdem ein entsprechender Kooperationsvertrag Ende 2021 unterschrieben wurde. Ziel des Projekts ist es, einen maritimen Wasserstoff-Hybrid-Baukasten zu entwickeln, um das Laden mit Wasserstoff-Brennstoffzellen in die Antriebssysteme für Elektroboote von Torqeedo zu integrieren. Das Wasserstoff-elektrische Deep-BlueHybrid-System soll eine schnellere Betankung ermöglichen, Geschwindigkeits- und Reichweitenbeschränkungen reduzieren und gleichzeitig die Emissionsanforderungen auf ökologisch sensiblen Wasserstraßen oder in städtischen Gebieten erfüllen. Nach erfolgreichem Abschluss des Entwicklungsprojekts, das von der Bayerischen Staatsregierung gefördert wird, planen die Unternehmen eine gemeinsame Vermarktung und Industrialisierung des Systems.

Des Weiteren hat sich Torqeedo 2022 einem Verbundprojekt angeschlossen, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wird. Dessen Ziel ist die Erarbeitung eines energieoptimierten Schiffsantriebs für maritime urbane Transporte. Mit Blick auf das dafür notwendige Antriebssystem und die Energiebereitstellung wird seitens Torqeedo derzeit ein Konzept zur Ladeinfrastruktur mit verlustoptimierter Leistungsübertragung erarbeitet. Daran anschließend soll die konzeptionelle Integration in das Deep-Blue-System von Torqeedo einschließlich der Umsetzung dafür notwendiger Hard- und Softwareänderungen erfolgen.

Wasserstoffbetriebene Antriebslösungen Neben der Elektrifizierung treibt DEUTZ insbesondere die Entwicklung von Verbrennungsmotoren voran, 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.

Nachdem DEUTZ im vorangegangenen Geschäftsjahr 2021 mit der Entwicklung seines ersten serienreifen Wasserstoffmotors, des TCG 7.8 H2, begonnen hat, konnten im Berichtsjahr 2022 weitere Fortschritte bei der Umsetzung der Wasserstoffstrategie erzielt werden: Im Rahmen eines gemeinsamen Pilotversuchs haben DEUTZ und der Kölner Energieversorger RheinEnergie einen stationären Wasserstoffgenerator (H2-GenSet) am RheinEnergie-Heizkraftwerk in Betrieb genommen. Die Kombination aus dem DEUTZ-Wasserstoffmotor mit einem Generator liefert in der ersten sechsmonatigen Testphase bis zu 187,5 Kilovoltampere elektrische Leistung, die direkt in das lokale Stromnetz eingespeist wird. Was DEUTZ und RheinEnergie exemplarisch erproben, bietet aus Sicht des Unternehmens großes Potenzial für eine dezentrale und CO₂-neutrale Energieversorgung sowohl in Ballungsräumen als auch abseits der Infrastruktur. Darüber hinaus hat DEUTZ zusammen mit den Kooperationspartnern AVS und der Voith Gruppe ein mobiles H2-GenSet aufgebaut. Es erzeugt leise, effizient und mit grünem Wasserstoff betrieben auch CO₂-neutral Strom für elektrische Anwendungen. Als mobiler Stromerzeuger eignet es sich insbesondere für Bereiche ohne Zugang zum konventionellen Stromnetz wie etwa Baustellen. Des Weiteren hat sich DEUTZ im Berichtsjahr 2022 dem konsortialen Forschungsprojekt HyCET (Hydrogen Combustion Engine Trucks) angeschlossen. Es zielt darauf ab, das Nachhaltigkeitspotenzial von Lkw mit Wasserstoffverbrennungsmotor in der Transportlogistik aufzuzeigen. Dazu sollen unter anderem zwei 18-Tonnen-Lkw entwickelt werden, in denen der DEUTZ-Wasserstoffmotor TCG 7.8 H2 zum Einsatz kommen wird. Ihre Praxistauglichkeit soll anschließend im Regelverkehr der BMW Group- und DEUTZ-Logistik getestet werden. 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.

Die Serienproduktion des Wasserstoffmotors, der die aktuellen Emissionsgrenzwerte für emissionsfreie, schwere Nutzfahrzeuge erfüllt, ist für Ende 2024 geplant.

Dieselmotoren Zur Erweiterung seines Motorenportfolios im Leistungsbereich bis 130 kW ist DEUTZ Ende 2020 eine Entwicklungskooperation mit John Deere Power Systems eingegangen. Im Berichtsjahr 2022 haben beide Partner weitere Validierungsmotoren gebaut und Tests auf dem Prüfstand unterzogen. Die Serienproduktion des TCD 3.9 soll 2025 anlaufen. Der TCD 3.9 eignet sich für alle Industrieanwendungen und ermöglicht aufgrund seiner Antriebsarchitektur auch Varianten für emissionsärmere Kraftstoffe wie Gas und Wasserstoff.

Des Weiteren hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 die Entwicklungsaktivitäten zu seinem neuen TCD-5.2-Motor fortgeführt. Der Dieselmotor mit vier Zylindern und 5,2-Liter-Hubraum soll zukünftig größere Sechszylindermotoren ersetzen. Er hat keine Abgasrückführung und verfügt über ein effizientes **NO_x**-Nachbehandlungssystem sowie einen katalytisch beschichteten Filter (CSF) zur Partikelreduktion. Durch die Vermeidung der Abgasrückführung kann die Leistung des Motors gesteigert werden, wodurch eine Verkleinerung des Hubraums und damit eine Verbrauchsabsenkung ermöglicht wird. Gleichzeitig wird der Wirkungsgrad der Verbrennung verbessert, wodurch eine zusätzliche Verbrauchsabsenkung ermöglicht wird. Der TCD 5.2 eignet sich zudem auch für den Betrieb mit alternativen Kraftstoffen wie Biodiesel und ist darüber hinaus für eine mögliche hybrid-elektrische Nutzung über eine 48-Volt-Option vorbereitet. Nachdem DEUTZ 2021 und 2022 Prototypen für verschiedene Kundenapplikationen ausgeliefert hat, ist der Start der Serienproduktion im laufenden Geschäftsjahr 2023 geplant.

Ende 2022 hat DEUTZ sein gesamtes TCD-Motorenprogramm für den Einsatz alternativer Dieselmotoren freigegeben. Damit sind alle Antriebe der **EU-Abgasstufe V** zum Betrieb mit paraffinischen Dieselmotoren wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) zugelassen. HVO ist ein sogenannter fortschrittlicher Biokraftstoff, der aus biologischen Abfallstoffen, Gülle, Altspeiseölen 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 95%. Mittelfristig sollen synthetische Kraftstoffe, die sogenannten **E-Fuels**, die paraffinischen Dieselmotoren ergänzen.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Berichtsjahr 2022 auf 99,5 Mio. € nach 88,0 Mio. € im Vorjahr. Abzüglich Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln erhöhten sich die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr von 82,3 Mio. € auf 90,8 Mio. €. Infolge verstärkter Aktivitäten zur Erweiterung des Green-Portfolios lagen die F&E-Ausgaben damit oberhalb der im Geschäftsbericht 2021 prognostizierten Bandbreite¹ von 75 bis 85 Mio. €. Der Anteil aktivierter Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen belief sich auf 5,3 Mio. € (Vorjahr: 6,8 Mio. €). Aufgrund des vergleichsweise überproportionalen Umsatzanstiegs verringerte sich die F&E-Quote nach Zuschüssen im Vorjahresvergleich von 5,1% auf 4,6%.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen)

in Mio. € (F&E-Quote in %)

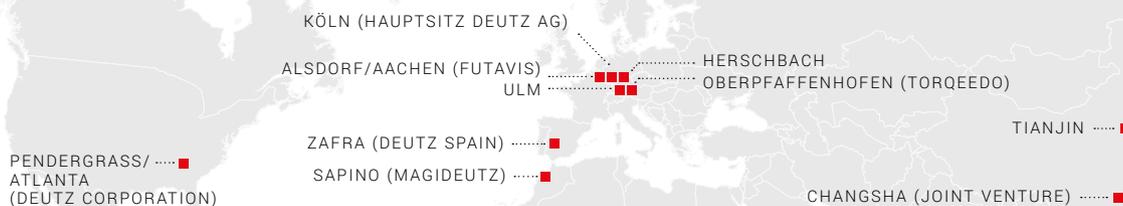
2022	90,8	(4,6)	
2021	82,3	(5,1)	

Mit Blick auf die Segmente entfielen F&E-Ausgaben nach Zuschüssen in Höhe von 59,1 Mio. € auf DEUTZ Classic (2021: 58,9 Mio. €) und 31,7 Mio. € auf DEUTZ Green (2021: 23,4 Mio. €), die insbesondere in die Entwicklung des 360-V-Systems und des Wasserstoffmotors flossen.

¹ Die im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose (Ursprungsprognose) wurde mit dessen Veröffentlichung am 14. März 2022 infolge des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs unter Vorbehalt gestellt. Eine neue Prognose für diese Kenngröße wurde mit Abgabe der neuen Gesamtjahresprognose im November 2022 nicht gegeben; Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

PRODUKTION UND LOGISTIK

Produktionsstandorte DEUTZ-Konzern



Deutschland

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

- **OBERPFAFFENHOFEN (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 Kleiner-4-Liter- sowie 4-bis-8-Liter-Motoren, Kompetenzzentren für Nocken- und Kurbelwellen

- **KÖLN-KALK**
 Kompetenzzentren für die Kurbelgehäusefertigung

- **ULM**
 Fertigung des DEUTZ-PowerTree, Xchange-Austauschmotorenfertigung, mechanische Kleinserienfertigung für Kurbelgehäuse, Kurbelwellen und Zahnräder, Kleinserienproduktion auslaufender Baureihen

China

- **CHANGSHA (SANY-JOINT-VENTURE)**
 Neues Greenfield-Hochleistungs-Motorenmontagewerk für SANY-Trucks und -Baumaschinen, Brownfield-Motorenproduktion für Trucks, Baumaschinen und Betonpumpen-Anwendungen

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

Spanien

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

Marokko

- **SAPINO (MAGIDEUTZ)**
 Stromerzeugungsaggregate

USA

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

Weltweit anhaltende Materialengpässe, deutliche Verzögerungen in der Lieferkette sowie coronabedingte Ausfälle stellten die operativen Bereiche sowie das interne und externe Lieferantennetzwerk im Geschäftsjahr 2022 vor enorme Herausforderungen. Auf diese hat DEUTZ mit kurzfristigen Umplanungen, deutlicher Mehrarbeit und einem übergreifenden Engpassmanagement reagiert.

Weiterführende Informationen siehe Einkauf und Beschaffung, S. 32 f., sowie Beschaffungsmarkt, S. 34 f.

Trotz vorgenannter Herausforderungen hat DEUTZ die Ausbringung seiner Produktionswerke gegenüber 2021 von 166.103 auf 184.965 DEUTZ-Motoren¹ im Geschäftsjahr 2022 deutlich gesteigert. Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz in verschiedenen Produktionsbereichen sowie eine stringente Personalsteuerung konnte im Berichtsjahr 2022 gleichzeitig auch die Gesamteffizienz der europäischen Werke² um rund 4,3 % gesteigert werden. Die standortübergreifende Fortführung von **Lean-Management-Trainings** bzw. die Umsetzung von **Lean-Projekten** und **Kaizen-Workshops** führte zudem zu einer weiteren Verbesserung der Kostenbasis.

Ungeachtet der zu bewältigenden operativen Herausforderungen hat DEUTZ die Optimierung seiner Produktionsprozesse und den Ausbau seines globalen Produktionsnetzwerkes im Berichtsjahr 2022 weiter vorangetrieben. Dabei standen insbesondere die Einleitung und Umsetzung von Initiativen zur Steigerung der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Vordergrund: die Optimierung des konzernweiten Supply-Chain-Managements (**SCM**), die Etablierung von Digitalisierungs- und **Industrie-4.0**-Anwendungen sowie die Weiterentwicklung des globalen Produktionsnetzwerkes in China. Übergeordnetes Ziel des Unternehmens ist es dabei, seine Produktionseffizienz sukzessive 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. 22 f.

Optimierung des konzernweiten Supply-Chain-Managements Im Rahmen der Restrukturierung seiner Supply Chain hat DEUTZ 2020 ein mehrstufiges Projekt initiiert, das darauf abzielt, eine zukunftsgerichtete Wertschöpfungskette mit zuverlässigen Prozessen bei gleichzeitig flexiblen Strukturen zu schaffen. So wird eine Entkopplung aller Stufen innerhalb der Wertschöpfungskette, von der Rohmaterialbeschaffung über die Vorfertigung bis hin zum Endprodukt Motor, angestrebt, um Abläufe zu vereinfachen, schnellere Reaktionszeiten zu ermöglichen und um damit wiederum auch einen Mehrwert für den Kunden zu schaffen. Im Berichtsjahr 2022 lag der Fokus weiterhin darauf, die Voraussetzungen für die Erfüllung systemischer Anforderungen zu schaffen.

Für DEUTZ als Teil der sogenannten »VUCA-Welt«³ ist es erforderlich, den sich daraus ergebenden und sich stetig verändernden Rahmenbedingungen flexibel begegnen zu können. Um diese Flexibilität sicherzustellen, hat DEUTZ 2022 im Rahmen seines Powering-Progress-Programms unter anderem die Initiative »Integrated Global Supply Chain« etabliert. Sie zielt darauf ab, die komplexen Lieferketten des Unternehmens auf bestehende und zukünftige globale Anforderungen auszurichten, indem eine zuverlässige bzw. termingerechte Versorgung der Werke und folglich der Kunden sichergestellt und gleichzeitig die Kosteneffizienz erhöht wird. Schwerpunkte der bis 2025 definierten Initiative sind dabei neben der Digitalisierung und Standardisierung von SCM-Prozessen die Optimierung der Wertströme und die Restrukturierung der Organisation. So beabsichtigt DEUTZ etwa, einen zentralen Corporate-SCM-Bereich aufzubauen, der globale Verantwortung für die strategische SCM-Ausrichtung übernimmt und Sorge dafür trägt, dass alle konzernweiten Produktionsstandorte einheitlichen Prozessen unterliegen. In diesem Zusammenhang wurde 2022 die neue Abteilung »SCM Excellence« gegründet. Weiterhin sollen im Rahmen der globalen Materialplanungsstrategie sogenannte Export Distribution Center (EDC) eingerichtet werden, über welche globale Materialbedarfe und Materialflüsse gesteuert werden sollen. So werden sie die regionalen Werksbedarfe bündeln und als einzige Schnittstelle zum Lieferanten fungieren. Ferner soll neben einem Bestandsmanagement für den Fall einer lieferantenseitigen Unterdeckung ein Constraints-Management eingeführt werden.

Im Zuge seiner Digitalisierungsstrategie zur Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 eine neue globale Logistikplattform eingeführt. Über diese sollen zukünftig alle weltweiten Lieferketten standardisiert abgebildet werden und, im Sinne eines umfassenden Datenökosystems, alle Stakeholder der Supply Chain miteinander verknüpft werden. Nachdem die Plattform Ende 2022 in China produktiv geschaltet wurde, ist die Fortsetzung der Einführung für das chinesische Lieferantennetzwerk sowie der Beginn der Implementierung in Deutschland für das laufende Geschäftsjahr 2023 geplant. Zudem ist mittelfristig auch die Einführung eines neuen Feinplanungs- und Steuerungssystems vorgesehen, das eine produktivere und transparentere Planung von Produktionskapazitäten und damit die benötigte Modernisierung der Montageplanung im Motorenwerk Köln-Porz ermöglichen soll.

Investitionsmaßnahmen Mit dem Ziel, seine technische Leistungsfähigkeit zu steigern und dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 sowohl die Planung als auch die Umsetzung diverser Investitionsprojekte weiter vorangetrieben:

¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torquedo.

² Ohne Berücksichtigung der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torquedo.

³ Akronym für die englischen Begriffe Volatility (dt. Unstetigkeit), Uncertainty (dt. Unsicherheit), Complexity (dt. Komplexität) und Ambiguity (dt. Mehrdeutigkeit).

Am Hauptsitz in **Köln** hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 mit der Etablierung eines neuen Montagesetups für seine 4-bis-8-Liter-Motoren begonnen, das in der zweiten Jahreshälfte 2023 in Betrieb genommen werden soll. Es zeichnet sich neben einem hohen Automatisierungsgrad insbesondere durch seine Flexibilität aus: Nachdem derzeit auf zwei Bändern produziert wird, sollen zukünftig alle neueren Motorenfamilien im Bereich 4 bis 8 Liter auf einem Band produziert werden – einschließlich des DEUTZ-Wasserstoffmotors TCG 7.8 H2. Zudem sieht das Montagesystem neue verlängerte Montagestationen vor. Diese erlauben eine unterschiedliche Verweildauer des Motors in einer Station, wodurch Taktzeitunterschiede effizient ausgeglichen werden können. Erstmals werden auf den Montagefahrzeugen neben Motor und Material zudem auch die Werkerführung und die Schraubtechnik integriert sein, um die Flexibilität des Gesamtsystems zu optimieren.

Mit Blick auf das **Wellenzentrum** am Standort Köln-Porz hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 ein Automatisierungsprojekt zur Beladung mehrerer Bearbeitungsmaschinen mittels Roboterverkettung umgesetzt und damit die Effizienz und Produktivität in der Herstellung von Kurbel- und Nockenwellen deutlich gesteigert. Im laufenden Geschäftsjahr 2023 sollen weitere Automatisierungsprojekte umgesetzt werden sowie drei weitere Bearbeitungsmaschinen und eine neue Reinigungsanlage für Kurbelwellen den Betrieb aufnehmen.

Des Weiteren hat DEUTZ Ende 2022 in direkter Nähe zu seinem Hauptsitz in Köln-Porz den Probetrieb eines neuen **Logistikzentrums** aufgenommen. Neben der Motorenlagerung und dem Motorenversand bietet das Gebäude auf rund 45.000 Quadratmetern Platz für weitere Bereiche der Logistik und wird unter anderem das Leergutzentrum für Umverpackungen, einen Teil der Standmontage sowie die Kommissionierung der Abgasnachbehandlungssysteme (EAT) beherbergen. Mit dem Multifunktionszentrum vereinfacht DEUTZ seine Logistikstrukturen deutlich: Statt fünf Standorte gibt es nur noch zwei. Mit dieser räumlichen Konzentration werden die Prozesse von Produktion und Logistik noch enger zusammengebracht und gleichzeitig die Kosten optimiert. Die offizielle Inbetriebnahme ist im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres 2023 geplant.

Am Standort **Herschbach** hat DEUTZ im Berichtsjahr 2022 eine neue Sondermaschine zur Bearbeitung von Kipphebeln in Betrieb genommen. Neben einer Halbierung der Taktzeit ermöglicht sie es, durch eine automatische Be- und Entladung auch die Ausbringungsqualität zu steigern. Da sie in Summe drei alte Kipphebelmaschinen abgelöst hat, reduzieren sich zudem auch die Werkzeug- und Instandhaltungskosten. Des Weiteren wird in eine neue Logistikhalle investiert, um die Warenannahme, die Lagerung und die Kommissionierung sowie die Bereitstellung des Ausgangsmaterials im Werk entsprechend modernsten **Lean**-Prinzipien effizient gestalten zu können. Die Inbetriebnahme ist zum Jahreswechsel 2023/2024 geplant.

Im Werk **Ulm** erfolgte 2022 die Industrialisierung einer weiterentwickelten Version des DEUTZ-PowerTrees. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Produktverantwortung, S. 113 ff. Durch eine Vereinfachung des neuen Designs sowie Prozessoptimierungen konnten die Produktionszeiten reduziert und dadurch die Produktionskosten deutlich gesenkt werden. Die so erzielten Einsparungen ermöglichen es, den aktuellen Preissteigerungen bei Zukaufteilen wie Elektronikkomponenten entgegenzuwirken.

Im Komponentenwerk von DEUTZ Spain in **Zafra** startete im Berichtsjahr 2022 die Fertigung erster Prototypen von Komponenten für den neuen 3,9-Liter-Motor zur Auslieferung an DEUTZ und John Deere. Die Serienproduktion des Motors plant DEUTZ für 2025. Im Hinblick auf die Modernisierung des Werks wurden 2022 mehrere Ersatzinvestitionen in flexible Bearbeitungsmaschinen getätigt und zum Jahreswechsel 2022/2023 erfolgte zudem eine umfassende Automatisierung des Werkstückhandlings in einer Linie für die Kurbelgehäusebearbeitung.

Ausbau der Produktionskapazitäten in China Im Rahmen seines Joint Ventures mit SANY hat DEUTZ in direkter Nachbarschaft zum SANY-Truck-Werk in Changsha ein neues Hochleistungsmotoren-Montagewerk errichtet. Im Berichtsjahr 2022 erfolgte der Umzug vorhandener Produktionslinien aus den Werken in Kunshan und Changsha in die neue Produktionsstätte sowie deren Inbetriebnahme. Gebaut werden dort zunächst größere Dieselmotoren mit einem Hubraum von 9, 12 und 13 Litern für SANY-Trucks und Baufahrzeuge. Mitte 2023 soll eine weitere Montagelinie hinzukommen, auf der DEUTZ-Motoren ausschließlich für **Off-Highway**-Anwendungen produziert werden.

Im Werk in Tianjin, das im Rahmen der Kooperation mit dem Dieselmotorenhersteller BEINEI der lokalen Auftragsfertigung für die Anwendungsbereiche Baumaschinen und Material Handling dient, startete im Berichtsjahr 2022 nach Inkrafttreten der chinesischen Off-Highway-Emissionsgesetzgebung China 4 der Volumenhochlauf der DEUTZ-Baureihe 2.9 CN4. So wurden dort 4.732 Motoren gebaut nach rund 500 Motoren im Vorjahr. 2023 soll das Produktionsvolumen erneut erhöht werden. Seit Ende 2022 wird in der neuen Fabrik, die im ersten Schritt als Produktionshub für den lokalen Markt fungiert, neben der 2.9-Baureihe auch der DEUTZ-Motor TCD 6.1 gefertigt.

Neues Vorstandsressort Operations Der Erfolg eines Unternehmens hängt wesentlich von der Zufriedenheit seiner Kunden ab, die in direktem Zusammenhang mit der Qualität seiner Produkte steht. Der Grundstein für eine hohe Produktqualität und Liefertreue wird bereits im Einkauf und in der Produktion gelegt.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Produktqualität, S. 114.

Im Berichtsjahr 2022 hat DEUTZ das neue Vorstandsressort **Operations** eingerichtet, um die Bereiche Einkauf, Produktion und Logistik noch enger zu vernetzen. So wird mit der personellen Konzentration auf Einkaufs-, Logistik- und Produktionsprozesse beabsichtigt, bestehende Synergien effizienter zu heben, Kosten weiter zu minimieren und die Qualität zu optimieren.

EINKAUF UND BESCHAFFUNG

Der DEUTZ-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen zu rund 5.900 Lieferanten in mehr als 60 Ländern. Bei einem weltweiten Einkaufsvolumen von insgesamt knapp 1,4 Mrd. € trägt die Lieferkette in einem erheblichen Umfang zur Wertschöpfung des Unternehmens bei.

Deutliche Verzögerungen in der Lieferkette stellten im Berichtsjahr 2022 nicht nur die Produktionsbereiche vor enorme Herausforderungen, sondern auch den Einkauf bzw. die Supply-Chain-Organisation und deren Prozesse. In einem bereits zuvor angespannten Beschaffungsumfeld führte der Ausbruch des Ukraine-Kriegs zu einer weiteren Verschärfung weltweiter Material- und Transportengpässe. So sind die Auswirkungen des Kriegs auf die globalen Warenströme auch für DEUTZ deutlich spürbar, obwohl DEUTZ keine direkten 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. 34 f.](#)

Um die steigenden Beschaffungskosten abzumildern, hat DEUTZ im Rahmen seiner Performanceinitiativen einen Prozess zur Lastenteilung sowohl mit seinen Lieferanten als auch Kunden etabliert. In diesem Zusammenhang wurden im Berichtsjahr 2022 zahlreiche Verhandlungen mit Lieferanten geführt, deren Ausgangsbasis ein kontinuierliches Markt- und Preismonitoring ist. Darüber hinaus erfolgte eine vollständige Weitergabe von Preissteigerungen an die Kunden des Unternehmens im Zuge zweier Preiserhöhungsrunden.

Durch seine marktorientiertere 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.

Lieferanten-Risikomanagement Das übergeordnete Lieferanten-Risikomanagement 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 über 1.000 Serienlieferanten sowie Lieferanten im indirekten Einkauf digital überwacht. Dadurch wird der Einkauf in die Lage versetzt, bei Bedarf frühzeitig risikominimierende Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Um Lieferengpässen entgegenzuwirken, hatte DEUTZ sein bestehendes Risikomanagement bereits mit Ausbruch der Coronapandemie intensiviert. Etablierte Maßnahmen zur bestmöglichen Sicherstellung der Versorgungssituation umfassen seitdem die stärkere Nutzung bestehender Zweitlieferanten, die Abnahme von Fertigteilständen von Lieferanten aus Risikogebieten, den Aufbau erhöhter Bestandsreichweiten sowie die Organisation von Sonderfrachten.

Globale Einkaufsorganisation und -strategie Grundsätzlich ist eine sukzessive Zentralisierung des Konzerneinkaufs angedacht, so dass, soweit sinnvoll, sämtliche Tochtergesellschaften mittelfristig denselben Prinzipien wie die DEUTZ AG unterliegen. In einem ersten Schritt wurde dazu im vorangegangenen Geschäftsjahr 2021 eine konzernweite, den Einkauf betreffende Organisationsstruktur aufgebaut und die Abteilung »Purchasing Excellence« gegründet, die globale Verantwortung für die Strategie, Governance, Prozesse, Methoden und Tools im Einkauf übernommen hat. Darüber hinaus hat DEUTZ eine Plattform etabliert, über welche es möglich ist, die standortübergreifende Lieferantenbasis transparent abzubilden und gleichzeitig die konzernweiten Ausgaben einheitlich strukturieren zu können. Im Berichtsjahr 2022 sind neben der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo die Auslandsgesellschaften in China und Marokko daran angeschlossen worden. Weiterhin wurde 2022 eine konzernweit gültige Einkaufsrichtlinie erstellt, mit deren geplanter Verabschiedung im laufenden Geschäftsjahr 2023 die Freigabe aller Beschaffungsaktivitäten durch den Konzerneinkauf verpflichtend wird.

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. [📖 Weiterführende Informationen](#) siehe

Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 110 ff.

Weiterhin gewinnt das Thema der nachhaltigen Beschaffung auch durch das 2021 verabschiedete Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz an Bedeutung. Es ist mit Wirkung zum 1. Januar 2023 in Deutschland in Kraft getreten und darauf ausgerichtet, menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken innerhalb der Lieferkette vorzubeugen bzw. diese zu minimieren oder gar auszuschließen. In diesem Zusammenhang wird DEUTZ erstmals im laufenden Geschäftsjahr 2023 eine Grundsatzerklärung veröffentlichen. Neben einer Beschreibung, wie DEUTZ seinen Sorgfaltspflichten nachkommt, werden darin auch identifizierte prioritäre menschenrechtliche, aber auch umweltbezogene Risiken, offengelegt und, daraus abgeleitet, die Erwartungen des Unternehmens an seine Beschäftigten und Zulieferer dargestellt. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 110 ff.

Zentrales Instrument, um Nachhaltigkeitsaspekte an die Lieferkette weiterzugeben, ist der DEUTZ-Verhaltenskodex für Lieferanten (»Lieferantenkodex«). Er beschreibt konzernweit verbindliche Vorgaben etwa im Hinblick auf die Sicherstellung von Arbeitssicherheitsmaßnahmen, die Einhaltung gewisser Umweltschutzstandards und die Achtung der Menschenrechte. Im Berichtsjahr 2022 hat DEUTZ seinen Lieferantenkodex inhaltlich umfassend überarbeitet. So fand eine Ausweitung und zugleich Konkretisierung bestimmter darin formulierter Erwartungen im Einklang mit dem Sorgfaltspflichtengesetz sowie internationalen Rahmenwerken wie beispielsweise der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den **OECD-Leitsätzen** für multinationale Unternehmen statt. Weiterhin wurden Inhalte mit bislang empfehlendem Charakter nunmehr zu verbindlichen Vorgaben bzw. deren Erfüllung zu einer Grundvoraussetzung für eine Zusammenarbeit. Um die Wirksamkeit des Lieferantenkodex so weit wie möglich sicherzustellen bzw. nachzuverfolgen, wird auf Basis von Stichproben sowohl bei bestehenden als auch bei neuen Lieferanten die Einhaltung der darin formulierten Anforderungen im Rahmen von **Vor-Ort-Audits** überprüft. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 110 ff.

siehe Nichtfinanzieller Bericht, Lieferantenmanagement, S. 110 ff.

MITARBEITER

Übersicht Mitarbeiter¹

Anzahl	31.12.2022	31.12.2021
DEUTZ-Konzern	4.975	4.751
Davon		
Inland	3.434	3.273
Ausland	1.541	1.478
Davon		
Arbeiter	2.694	2.576
Angestellte	2.195	2.083
Auszubildende	86	92

¹ Mitarbeiterangaben in FTE (Full Time Equivalents); inkl. Auszubildenden, ohne Leiharbeitnehmer.

Zum Ende des Berichtsjahres 2022 beschäftigte DEUTZ weltweit 4.975¹ Mitarbeiter und damit 224 Personen mehr als zum Jahresende 2021. Dieser Anstieg ist insbesondere auf die deutliche Erhöhung des Produktionsvolumens zurückzuführen. So hat DEUTZ infolge der spürbar gestiegenen Nachfrage nicht nur neue Mitarbeiter eingestellt, sondern auch bisheriges Leihpersonal in die Stammebelegschaft übernommen. Zudem wurde neben der Erweiterung des Konsolidierungskreises um etwa die akquirierten DEUTZ-Servicepartner Ausma Motorenrevisie B.V. und Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels) sowie das vormals aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidierte Tochterunternehmen DEUTZ Engines (India) Private Limited auch durch die Umsetzung regionaler Wachstumsinitiativen, etwa mit Blick auf den Aufbau der neuen DEUTZ-Powercenter in den USA und das Shared Service Center in Spanien, Personal aufgebaut.

Mit einem Anteil von 69% ist der Großteil der Konzernbelegschaft im Inland beschäftigt, wobei 2.591 der insgesamt 3.434 inländischen Mitarbeiter am Unternehmenshauptsitz in Köln arbeiten.

Die Anzahl der Leiharbeitnehmer reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund der vorgenannten Übernahme deutlich von 401 auf 237 Personen. Damit belief sich ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft im Berichtsjahr 2022 auf rund 5% nach rund 8% im Vorjahr.

¹ Mitarbeiterangaben in FTE (Full Time Equivalent); inkl. Auszubildenden, ohne Leiharbeitnehmer.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UND BRANCHENSPEZIFISCHES UMFELD

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Hohe Inflation führt zu geringerem Wachstum Nach der spürbaren Erholung der Weltwirtschaft im vorangegangenen Geschäftsjahr 2021 war 2022 von den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs, einer zunehmenden Inflation und dem Wiederauftreten von Coronainfektionen in China gekennzeichnet. Die weltweite Wertschöpfung stieg nach aktuellen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) um 3,4%. Damit lag die Wachstumsrate deutlich unter dem Vorjahreswert von 6,2%. Nach einem Zuwachs um 10,4% im Jahr 2021 zeigte der Welthandel mit einem Plus von 5,4% im Berichtsjahr 2022 eine deutliche Verlangsamung, die insbesondere auf die steigende Inflation zurückzuführen ist, die im Jahresmittel bei 8,8% lag nach 4,7% im Vorjahr.¹

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

	2022	2021
Global	3,4	6,2
Entwickelte Volkswirtschaften	2,7	5,4
Euro-Raum	3,5	5,3
Deutschland	1,9	2,6
USA	2,0	5,9
Schwellenländer	3,9	6,7
China	3,0	8,4

¹ IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2023.

Während das Bruttoinlandsprodukt der entwickelten Volkswirtschaften um insgesamt 2,7% stieg, zeigten die Schwellenländer mit einem Wachstum von 3,9% eine etwas positivere Entwicklung. Dabei erzielte das für die globale Wirtschaft wichtige Schwellenland China aufgrund seiner sehr restriktiven Anti-Corona-Politik einen Zuwachs um 3,0% und damit erstmals seit vielen Jahren eine unterdurchschnittliche Wachstumsrate.

¹ IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2023.

BESCHAFFUNGSMARKT

Nachdem der globale Beschaffungsmarkt bereits 2021 durch eine spürbare Angebotsverknappung gekennzeichnet war, stellte sich die Beschaffung von Komponenten und Rohstoffen auch im Berichtsjahr 2022 weiterhin herausfordernd dar. Ursächlich dafür waren weltweit anhaltende Materialengpässe unter anderem in den Bereichen Elektronik, Kunststoff sowie Stahl, wobei der Ausbruch des Ukraine-Kriegs die bereits angespannte Versorgungssituation zusätzlich belastete. Gleichzeitig setzten sich die Engpässe bei globalen Fracht- und Transportkapazitäten, insbesondere aufgrund des Coronalockdowns in China, sowie die nach wie vor sehr hohe Nachfrage der Weltwirtschaft fort und sorgten neben Verzögerungen in der Lieferkette weiterhin für steigende Kostenbelastungen. Zudem verzeichneten die Preise für Strom und Gas im Berichtsjahr neue Rekordstände.

Energiepreisentwicklung Bereits zu Beginn des Berichtsjahres 2022 war in Europa ein Anstieg des Preisniveaus bezogen auf das Termingeschäft sowohl auf dem Strom- als auch auf dem Gasmarkt im Vergleich zu den Vorjahren spürbar.² Aufgrund des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs bzw. der darauffolgend sinkenden Gasliefermengen durch den Hauptlieferanten Russland verzeichneten die Preise auf den deutschen Strom- und Gasmärkten außerordentliche Verteuerungen und erreichten Ende August mit einem Anstieg gegenüber Ende 2021 um 800% auf rund 985 € bzw. um 315% auf 314 € je MWh ihr Allzeithoch.² Zwar sanken die Strom- und Gaspreise im vierten Quartal 2022 wieder, lagen jedoch weiterhin deutlich über dem Niveau von Ende 2021.

Rohstoffpreisentwicklung Ausgehend von einem bereits hohen Preisniveau 2021 stiegen die Rohstoffpreise 2022 weiter an, obgleich auf einem geringeren Niveau als im Vorjahr. So verteuerten sich Gießerei- und Schmiedeschrott im Vergleich zum Durchschnittswert des vorangegangenen Geschäftsjahres 2021 nochmals um rund 7% bzw. 4%,³ während die Preise für Nichteisenmetalle, beispielsweise Aluminium und Nickel, rund 20% bzw. 55% höher notierten.⁴

Transportmarktentwicklung Der Transportmarkt war im Berichtsjahr 2022 geprägt von Kostensteigerungen, insbesondere mit Blick auf die Routen Asien – Europa und Europa – USA, sowie Kapazitätsengpässen und Laufzeiterhöhungen. So führten knappe Schiffskapazitäten und eine nicht ausreichende Containerverfügbarkeit bei den Reedereien zu signifikanten Laufzeiterhöhungen bzw. Verzögerung auf dem Seeweg. Verschärft wurde diese Situation auch durch Staus vor den Häfen. Diese resultierten aus der Verfügbarkeit von Hafenskapazitäten, die

² dataview.rwest-services.com

³ www.bdguss.de.

⁴ www.lme.com.

infolge der Coronapandemie deutlich reduziert worden waren. Ebenfalls angespannt stellte sich auch die Situation im Bereich Landfrachten dar, die durch einen Fahrermangel bei gleichzeitigen Transportengpässen gekennzeichnet war. Signifikante Kostenerhöhungen ergaben sich hierbei zudem infolge steigender Kraftstoff- und Energiepreise sowie Löhne.

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 2022 uneinheitlich. Die Gründe dafür sind regional sehr unterschiedlich und erklären sich für Europa unter anderem durch die Folgen des Ukraine-Kriegs, die hohe Inflation und steigende Zinsen in Nordamerika sowie die strikte Null-Covid-Strategie in China.

Der Absatz im Bereich Baumaschinen hat sich im Berichtszeitraum 2022 gegenüber dem Vorjahr uneinheitlich entwickelt: Durch umfangreiche staatliche Infrastrukturprogramme, wie US-Präsident Biden's Infrastructure Bill in Nordamerika und das Infrastrukturprogramm der Europäischen Kommission, haben sich die dortigen Märkte sehr robust gegenüber den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gezeigt.¹ Der chinesische Markt für Baumaschinen hingegen ist gegenüber dem Vorjahr stark eingebrochen; einerseits infolge von Sättigungstendenzen, andererseits aufgrund der restriktiven Null-Covid-Politik, die immer wieder zu lokalen Lockdowns und Werksschließungen einhergehend mit größeren Produktionsausfällen geführt hat.²

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen folgte dem Trend in der Bauindustrie. So entwickelten sich 2022 beispielsweise auch die Absätze bei Gabelstaplern in Nordamerika und Europa aufgrund der staatlichen Stimuli positiv,³ während in China die Absätze bei Gabelstaplern im Vergleich zum Vorjahr aus den oben genannten Gründen sanken.² Im Produktsegment Hebebühnen und Telehandler führte unter anderem ein starker Anstieg der wiedereinsetzenden Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten zu Absatzzuwächsen.

Die Entwicklung im Markt für Landmaschinen wurde im Jahr 2022 in Europa durch die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs gebremst, verlief aber insgesamt positiv. In Nordamerika hat insbesondere die anhaltend hohe Nachfrage nach Traktoren zu einem erneuten Marktwachstum beigetragen. In China scheinen die strukturellen und technologischen Anpassungen weitgehend abgeschlossen zu sein, was zu einem größeren Absatzanstieg geführt hat.⁴

Die Entwicklung im Markt für Heavy Duty Trucks in China war im Berichtszeitraum insgesamt betrachtet stark rückläufig. Gründe für die negative Entwicklung sind vor allem der Mitte 2021 eingeführte CN-6-Emissionsstandard für Heavy Duty Trucks, der zu vorgezogenen Investitionen und hohen Beständen bei den Kunden geführt hat. Zudem hat die Transport- und Logistikbranche unter den coronabedingten lokalen Lockdowns gelitten und auch bei den Truck-Herstellern zu massiven Kapazitätsreduktionen geführt.⁵

¹ VDMA „Construction equipment and building material machinery“, Januar 2023.

² Chinese Construction Machinery Association „CCMA Sales YTD 11-2022“, Januar 2023.

³ Power Systems Research „OE Link Update Bulletin Q4 2022“, Januar 2023.

⁴ VDMA „Geschäftsklima und Marktentwicklung weltweit“, November 2022.

⁵ China Automotive Industry Association, Januar 2023.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG KONZERN

Nach einem bereits erfolgreichen ersten Halbjahr profitierte DEUTZ auch in der zweiten Jahreshälfte 2022 von einer weiterhin robusten Nachfrage relevanter Abnehmerbranchen. Im Hinblick auf die sich abschwächende Coronapandemie und den Ukraine-Krieg zeigten sich im Berichtsjahr direkt keine wesentlichen negativen Auswirkungen. Deutlich spürbar auch für DEUTZ waren hingegen die geopolitischen Auswirkungen des Kriegs auf die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise sowie die globalen Warenströme. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S. 34 f. Die sich daraus ergebenden zusätzlichen Kostenbelastungen konnten durch die Weitergabe an Kunden im Zuge von Preiserhöhungen jedoch erfolgreich abgemildert werden. Positiv auf die Ergebnisentwicklung wirken sich zudem auch Kosteneinspareffekte aus der Umsetzung der Powering-Progress-Initiativen aus. [Weiterführende Informationen](#) siehe Einkauf und Beschaffung, S. 34 f., sowie Produktion und Logistik, S. 29 ff.

AUFTRAGSEINGANG

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang

in Mio. €

2022	2.033,6	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
2021	2.012,6	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: gray;"></div>

Der Auftragseingang des DEUTZ-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2022 mit 2.033,6 Mio. € um 1,0% über dem hohen Niveau des Vorjahres, das durch außerordentliche Vorzieheffekte in Höhe von mehr als 100 Mio. €, die sich insbesondere aufgrund vorgezogener Kundenbestellungen und verlängerter Lieferfristen ergeben hatten, positiv beeinflusst war.

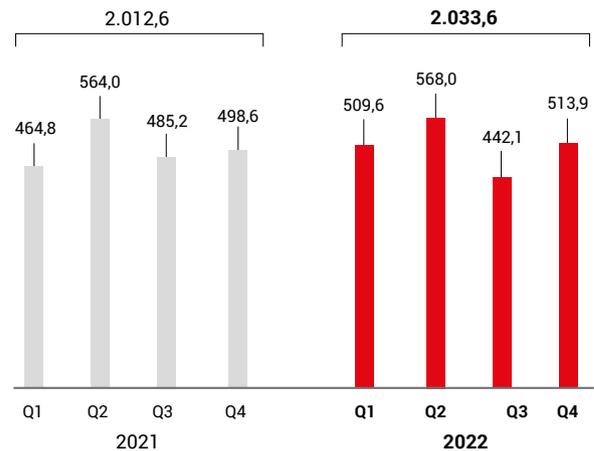
Regional betrachtet zog der Auftragseingang in Amerika und Asien/Pazifik im Berichtszeitraum spürbar an, im EMEA¹-Raum entwickelte er sich hingegen leicht rückläufig. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche zeigte sich ebenfalls eine uneinheitliche Entwicklung: Während die Bereiche Material Handling, Landtechnik sowie das Servicegeschäft deutliche Zuwächse verbuchten, lag der Auftragseingang in den Anwendungsbereichen Baumaschinen, Stationäre Anlagen und Sonstiges teils deutlich unter dem Vorjahresniveau. Ursächlich dafür sind neben einer rückläufigen Bauindustrie infolge stark gestiegener Baukosten und einer Portfoliobereinigung um ältere Baureihen insbesondere eine rückläufige Nachfrage bei elektrischen Bootsantrieben.

Im Servicebereich, der eine wesentliche Säule der DEUTZ-Wachstumsstrategie »Dual+« darstellt, lag der Auftragseingang mit 453,5 Mio. € um 10,0% über dem Vorjahreswert. Wesentlich

dazu beigetragen haben insbesondere der Teilehandel und das Geschäft mit DEUTZ-Xchange-Motoren in der Region Amerika und dem EMEA-Raum.

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang nach Quartalen

in Mio. €



Aufgrund einer gestiegenen Nachfrage in den Anwendungsbereichen Baumaschinen, Material Handling und Landtechnik erhöhte sich der Auftragseingang im Schlussquartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal um 3,1% auf 513,9 Mio. €.

Der Auftragsbestand summierte sich zum 31. Dezember 2022 auf 773,5 Mio. € nach 676,7 Mio. € zum Jahresende 2021 und indiziert damit eine weiterhin positive Geschäftsentwicklung. Der anteilige Auftragsbestand des Servicegeschäfts erhöhte sich im Vorjahresvergleich von 35,7 Mio. € auf 43,6 Mio. €.

ABSATZ

Mit insgesamt 234.682 verkauften Motoren erzielte der DEUTZ-Konzern im Berichtszeitraum eine Absatzsteigerung um 16,6%. Die Anzahl abgesetzter DEUTZ-Motoren² erhöhte sich um 12,7% auf 181.268 Stück und lag damit in der zuletzt prognostizierten Bandbreite von 175.000 bis 185.000 DEUTZ-Motoren.³

DEUTZ-Konzern: Absatz

in Stück

	gesamt:	davon Torqeedo:
2022	234.682	53.414
2021	201.283	40.401

¹ Abkürzung für den Wirtschaftsraum Europa (Europe), Mittlerer Osten (Middle East) und Afrika (Africa).

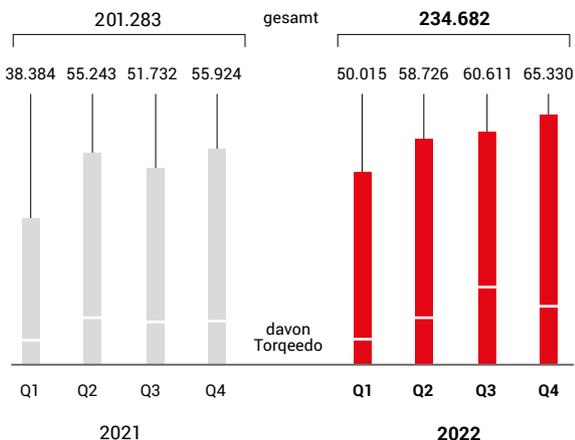
² Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.
³ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

Die positive Absatzentwicklung wurde von allen Anwendungsbereichen getragen. Dabei verzeichneten alle Anwendungsbereiche, ausgenommen Baumaschinen, deutlich zweistellige Zuwachsraten. Absolut betrachtet verbuchte die Region Amerika mit einem Absatzplus von 41,6% die deutlichste Steigerung. Neben einem Absatzanstieg in den Anwendungsbereichen Material Handling und Stationäre Anlagen ist diese Entwicklung im Wesentlichen auf einen deutlichen Mehrabsatz elektrischer Bootsantriebe zurückzuführen. Der Absatz in der Region Asien/Pazifik stieg im Vorjahresvergleich um 10,7%, der Absatz im EMEA-Raum, dem für DEUTZ derzeit größten Absatzmarkt, um 8,4%.

Aufgrund einer deutlich gestiegenen Nachfrage insbesondere im Bereich des OEM¹-Geschäfts in den Regionen Amerika und Asien/Pazifik erzielte die DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo im Geschäftsjahr 2022 eine Absatzsteigerung um 32,2% auf 53.414 elektrische Bootsantriebe. Mit Blick auf den EMEA-Raum zeigte sich hingegen eine deutliche Unterschreitung des Vorjahresniveaus, die aus einer gesunkenen Nachfrage nach Motoren für den Freizeitbereich resultiert.

DEUTZ-Konzern: Absatz nach Quartalen

in Stück



Im 4. Quartal 2022 stieg der Konzernabsatz gegenüber dem Vorjahresquartal um 16,8% auf 65.330 Motoren. Dazu trugen alle Regionen bei, wobei Asien/Pazifik und Amerika mit einem Plus von 42,0% bzw. 25,2% die deutlichsten Steigerungen erzielten. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche konnten durchgängig prozentual zweistellige Zuwächse verbucht werden, lediglich im Bereich Baumaschinen zeigte sich eine leichte Unterschreitung des Vorjahresniveaus.

Der DEUTZ-Motorenabsatz² erhöhte sich im Schlussquartal 2022 gegenüber dem 4. Quartal 2021 um 13,0% auf 50.393 verkaufte Motoren. Der Absatz von Torqeedo stieg im gleichen Zeitraum um 32,0% auf 14.937 Bootsmotoren.

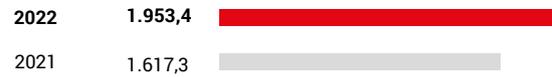
¹ Original Equipment Manufacturer.

² Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

UMSATZ

DEUTZ-Konzern: Umsatz

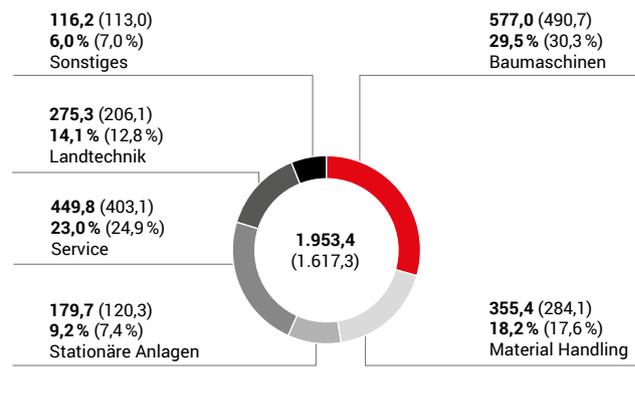
in Mio. €



Einhergehend mit der positiven Absatzentwicklung stieg der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2022 um 20,8% auf 1.953,4 Mio. € und lag damit oberhalb der prognostizierten Bandbreite von 1,75 bis 1,85 Mrd. €. ³ Der im Vergleich zur Absatzentwicklung höhere Umsatzanstieg resultiert insbesondere aus durchgesetzten Preiserhöhungen sowie positiven Produktmix- und Währungskurseffekten.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)

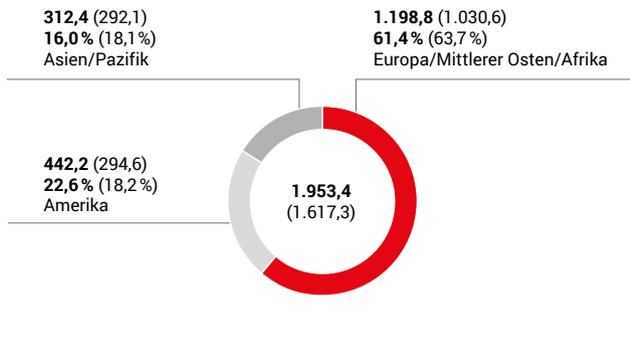


Das Umsatzwachstum wurde von allen Anwendungsbereichen getragen, wobei alle Bereiche, ausgenommen Sonstiges, prozentual zweistellige Zuwächse verbuchten. Im Servicebereich erzielte DEUTZ im Vorjahresvergleich ein Umsatzplus von 11,6% auf 449,8 Mio. €, das insbesondere auf eine Ausweitung des Teilehandels und DEUTZ-Xchange, also das Geschäft mit Austauschmotoren, zurückzuführen ist.

³ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Regionen

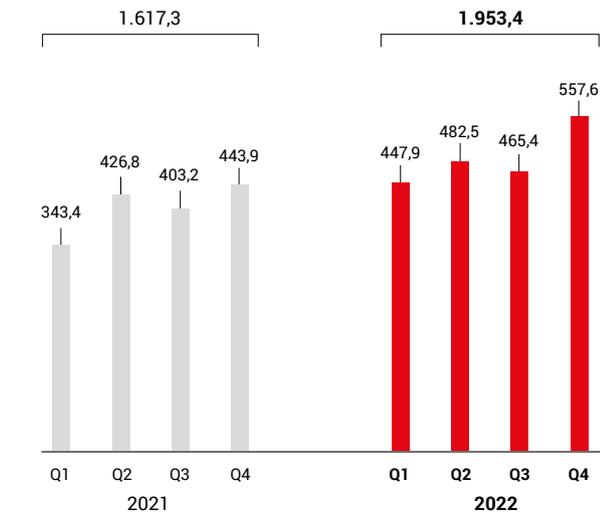
in Mio. € (Vorjahreswerte)



Mit Blick auf die Regionen zeigte sich durchgängig eine positive Entwicklung. In absoluten Zahlen betrachtete verzeichnete der EMEA-Raum und dabei Deutschland sowie das übrige Europa die höchsten Zuwächse.

DEUTZ-Konzern: Umsatz nach Quartalen

in Mio. €



Im 4. Quartal 2022 belief sich der Konzernumsatz auf 557,6 Mio. € und lag damit um 25,6 % über dem Wert des Vorjahresquartals. Dabei zeigte sich sowohl über alle Regionen als auch alle Anwendungsbereiche hinweg eine positive Entwicklung.

ERGEBNIS
DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €

	1-12/2022	1-12/2021	Veränderung
Umsatzerlöse	1.953,4	1.617,3	20,8%
Umsatzkosten	- 1.574,8	- 1.331,7	18,3%
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 105,8	- 90,9	16,4%
Vertriebs- und Verwaltungskosten	- 189,6	- 164,8	15,0%
Sonstige betriebliche Erträge	35,3	27,0	30,7%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 27,4	- 22,4	22,3%
Wertminderung und -aufholung finanzieller Vermögenswerte	- 5,0	- 0,2	2.400,0%
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen	- 3,7	- 0,8	- 362,5%
Übriges Beteiligungsergebnis	0,2	0,6	- 66,7%
EBIT	82,6	34,1	142,2%
Zinserträge	1,3	0,2	550,0%
Zinsaufwendungen	- 7,2	- 5,2	38,5%
Übriges Finanzergebnis	- 0,9	0,0	-
Finanzergebnis	- 6,8	- 5,0	- 36,0%
Ertragsteuern	4,4	9,1	- 51,6%
Konzernergebnis	80,2	38,2	109,9%
Bereinigtes Ergebnis – Green (EBIT vor Sondereffekten)	- 39,2	- 22,4	- 75,0%
Bereinigtes Ergebnis – Classic (EBIT vor Sondereffekten)	128,1	58,7	118,2%
Konsolidierung/Sonstiges ¹	0,5	0,9	- 44,4%
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)	89,4	37,2	140,3%
Sondereffekte	- 6,8 ²	- 3,1	119,4%
EBIT	82,6	34,1	142,2%

¹ Konsolidierung/Sonstiges beinhaltet vorwiegend zentrale Aktivitäten ohne operatives Geschäft sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten.

² Bedingt durch die Bildung von Rückstellungen infolge mehrerer Veränderungen im Management.

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

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)

2022	89,4	(4,6)	
2021	37,2	(2,3)	

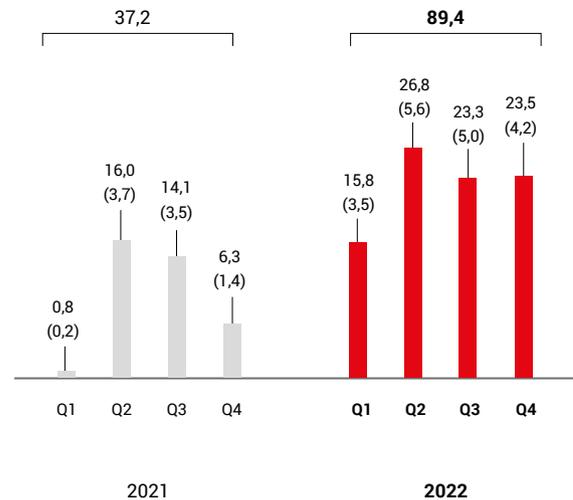
Bereinigtes Ergebnis DEUTZ erzielte im Geschäftsjahr 2022 ein bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten) in Höhe von 89,4 Mio. €. Damit hat sich das bereinigte Ergebnis gegenüber dem Vorjahreswert von 37,2 Mio. € mehr als verdoppelt. Die signifikante Verbesserung um 52,2 Mio. € ist insbesondere auf das deutlich gestiegene Umsatzvolumen in Verbindung mit positiven Skalenerträgen sowie Kosteneinsparungen aus eingeleiteten Restrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen zurückzuführen. Zudem konnten zusätzliche Kostenbelastungen infolge höherer Transportkosten und Materialpreise durch eine marktorientierte Preispolitik erfolgreich abgemildert werden. Dem gegenüber standen höhere Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie negative Ergebnisbeiträge der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo und des chinesischen Joint Ventures Hunan DEUTZ Power.

Die bereinigte EBIT-Rendite hat sich im Vorjahresvergleich von 2,3 % auf 4,6 % verdoppelt und lag damit in der zuletzt prognostizierten Bandbreite von 4,5 bis 5%.¹ Der Return on Capital Employed² (ROCE vor Sondereffekten) des DEUTZ-Konzerns hat sich im gleichen Zeitraum von 4,1 % auf 9,0% verbessert und belief sich damit wie im Geschäftsbericht 2021 ursprünglich prognostiziert³ auf einen hohen einstelligen Prozentbetrag.

Einhergehend mit dem deutlich gestiegenen Umsatzvolumen stieg das bereinigte Ergebnis im Schlussquartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal von 6,3 Mio. € auf 23,5 Mio. €.

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

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)



Im Geschäftsjahr 2022 sind Sondereffekte in Höhe von – 6,8 Mio. € angefallen. Diese stehen insbesondere im Zusammenhang mit mehreren Veränderungen im Top-Management des DEUTZ-Konzerns. Nach Berücksichtigung der Sondereffekte belief sich das EBIT im Geschäftsjahr 2022 auf 82,6 Mio. € nach 34,1 Mio. € im Vorjahr.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten haben sich im Geschäftsjahr 2022 aufgrund des deutlich gestiegenen Geschäftsvolumens um 18,3% auf 1.574,8 Mio. € erhöht. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert neben volumenbedingt höheren Material- und Personalaufwendungen insbesondere aus gestiegenen Transport- und Verpackungskosten. Die Bruttomarge⁴ konnte von 17,7 % im Vorjahr auf 19,4 % im Berichtsjahr 2022 verbessert werden.

Forschungs- und Entwicklungskosten Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen Personal- und Materialaufwendungen sowie Abschreibungen auf bereits fertiggestellte Entwicklungsprojekte beinhalten, beliefen sich im Berichtsjahr 2022 auf 105,8 Mio. €. Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Anstieg gegenüber 2021 in Höhe von 14,9 Mio. € ist insbesondere auf höhere Entwicklungsaktivitäten im Segment Green zurückzuführen.

¹ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

² 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.

³ Die im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose (Ursprungsprognose) wurde mit dessen Veröffentlichung am 14. März 2022 infolge des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs unter Vorbehalt gestellt. Eine neue Prognose für diese Kenngröße wurde mit Abgabe der neuen Gesamtjahresprognose im November 2022 nicht gegeben; Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

⁴ Bruttomarge: Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen (ohne Berücksichtigung von Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten).

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen im Berichtsjahr 2022 bei 35,3 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 8,3 Mio. € ist insbesondere auf eine Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus dem Auftragsbestand sowie höhere Währungskursgewinne zurückzuführen.

Vertriebs- und Verwaltungskosten Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sind im Berichtszeitraum um insgesamt 24,8 Mio. € auf 189,6 Mio. € gestiegen. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Bildung von Rückstellungen für Abfindungen im Zusammenhang mit Veränderungen im Top-Management des DEUTZ-Konzerns, ergebnisbedingte Anpassungen von Personalarückstellungen sowie höheren Beratungskosten und einen insgesamt höheren Personalbestand zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2022 insbesondere bedingt durch höhere Währungskursverluste um 5,0 Mio. € auf 27,4 Mio. € gestiegen.

Wertminderung und -aufholung finanzieller Vermögenswerte Die Wertminderung finanzieller Vermögenswerte betrifft Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist auf Einzelsachverhalte zurückzuführen.

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 2022 um 2,9 Mio. € auf –3,7 Mio. € verschlechtert.

Finanzergebnis Das Finanzergebnis hat sich im Berichtszeitraum um 1,8 Mio. € auf –6,8 Mio. € verschlechtert. Ursächlich dafür ist insbesondere die höhere Inanspruchnahme der Kreditlinien bei Kreditinstituten sowie höhere Forderungsverkäufe und Leasingverbindlichkeiten.

Ertragsteuern 2022 wurde ein Steuerertrag in Höhe von insgesamt 4,4 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist ergebnisbedingt um 9,6 Mio. € auf 16,1 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 20,5 Mio. € erfasst. Dieser Effekt ist zum einen auf temporäre Differenzen aufgrund unterschiedlicher Ansätze von Rückstellungen nach IFRS und in der Steuerbilanz zurückzuführen. Zum anderen ist die Entwicklung bedingt durch höhere latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge. Maßgebend hierfür ist eine bessere Ergebniserwartung für den kommenden Fünf-Jahres-Zeitraum.

Ergebnis je Aktie Der Konzerngewinn stieg im Geschäftsjahr 2022 um 42,0 Mio. € auf 80,2 Mio. €. Das Ergebnis je Aktie erhöhte sich gegenüber 2021 von 0,32 € auf 0,66 € und hat sich damit mehr als verdoppelt. Bereinigt um Sondereffekte stieg das Konzernergebnis im Vorjahresvergleich von 41,3 Mio. € auf 86,1 Mio. €, das bereinigte Ergebnis je Aktie von 0,34 € auf 0,71 €.

Der Konzerngewinn wurde im Berichtsjahr durch latente Steuererträge in Höhe von 20,5 Mio. € begünstigt. Ohne Berücksichtigung dieser latenten Steuererträge beläuft sich der Konzerngewinn auf 59,7 Mio. € und das Ergebnis je Aktie auf 0,49 €.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG SEGMENTE

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 hat DEUTZ eine neue Berichtsstruktur geschaffen und die Segmente Classic und Green eingeführt. 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 die Tochtergesellschaften Torqeedo und der Batteriemangement-Spezialist Futavis, elektrische und hybrid-elektrische Motoren, mobile E-Schnellladestationen sowie das dazugehörige Servicegeschäft.

Mit der neuen Segmentierung der geschäftlichen Aktivitäten beabsichtigt DEUTZ seine Arbeit an einer klimaneutralen Mobilität im **Off-Highway**-Bereich transparenter auszuweisen und eine gezielte Steuerung seiner Transformation hin zum führenden Anbieter grüner Antriebslösungen für Anwendungen abseits der Straße zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund, dass sich DEUTZ gegenwärtig erst am Anfang seiner Transformation befindet, spiegelt das Geschäftsvolumen des Green-Segments derzeit im Wesentlichen noch die Entwicklung der DEUTZ-Tochtergesellschaften Torqeedo und Futavis wider sowie im Ergebnis zusätzlich die steigenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der elektrifizierten und wasserstoffbetriebenen Antriebssysteme.

Die im Folgenden dargestellten Vorjahreszahlen der Segmente wurden entsprechend der neuen Berichtsstruktur angepasst.

DEUTZ-Konzern: Segmente

in Mio. €	2022	2021
Auftragseingang		
Classic	1.981,1	1.947,7
Green	52,5	64,9
Gesamt	2.033,6	2.012,6
Absatz (in Stück)		
Classic	181.249	160.880
Green	53.433	40.403
Gesamt	234.682	201.283
Umsatz		
Classic	1.889,4	1.563,4
Green	64,0	53,9
Gesamt	1.953,4	1.617,3
Bereinigtes Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)		
Classic	128,1	58,7
Green	-39,2	-22,4
Konsolidierung/Sonstiges	0,5	0,9
Gesamt	89,4	37,2

DEUTZ CLASSIC

DEUTZ Classic

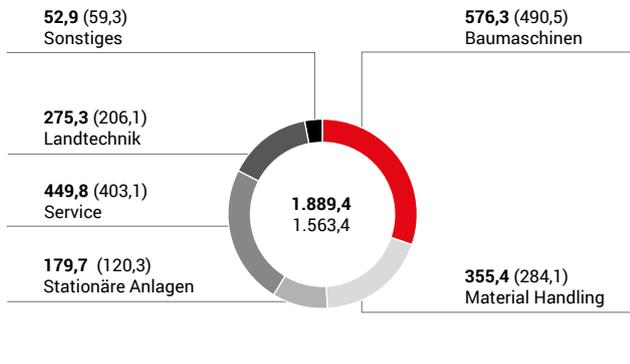
in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Auftragseingang	1.981,1	1.947,7	1,7 %
Absatz (in Stück)	181.249	160.880	12,7 %
Umsatz	1.889,4	1.563,4	20,9 %
EMEA	1.167,9	997,3	17,1 %
Amerika	419,5	280,3	49,7 %
Asien/Pazifik	302,0	285,8	5,7 %
EBIT vor Sondereffekten	128,1	58,7	118,2 %
EBIT-Rendite vor Sondereffekten (in %)	6,8	3,8	+3,0 PP

Das Segment Classic verzeichnete im Geschäftsjahr 2022 einen Anstieg des Auftragseingangs um 1,7% auf 1.981,1 Mio. €. Dieser Zuwachs wurde von den Anwendungsbereichen Material Handling, Landtechnik und dem Servicegeschäft getragen. Der Auftragsbestand summierte sich zum 31. Dezember 2022 auf 763,7 Mio. € und lag damit 16,8% über dem Jahresendwert 2021. Mit 181.249 verkauften Motoren stieg der Segmentabsatz im Vorjahresvergleich um 12,7%, wozu die Region Amerika und der EMEA-Raum mit Steigerungen von 29,2% bzw. 13,6% und alle wesentlichen Anwendungsbereiche beitrugen.

Der Segmentumsatz erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 um 20,9% auf 1.889,4 Mio. € und lag damit deutlich oberhalb der ursprünglichen Prognosebandbreite¹ von 1,6 bis 1,75 Mrd. €. Der im Vergleich zur Absatzentwicklung höhere Umsatzanstieg resultiert insbesondere aus durchgesetzten Preiserhöhungen sowie positiven Produktmix- und Währungskurseffekten.

DEUTZ Classic: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Im 4. Quartal 2022 verzeichnete der Auftragseingang gegenüber dem Schlussquartal 2021 einen Anstieg um 4,1% auf 505,4 Mio. €, der den Anwendungsbereichen Material Handling, Baumaschinen und Landtechnik zuzuschreiben ist. Der Segmentabsatz stieg um 12,9% auf 50.379 Motoren. Dabei erzielten alle Regionen und Anwendungsbereiche prozentual zweistellige Zuwächse. Lediglich der Absatz im Bereich Baumaschinen lag geringfügig unter dem Vorjahresniveau. Der Umsatz des Classic-Segments legte im Schlussquartal 2022 um 26,6% auf 545,0 Mio. € zu.

Das bereinigte Segmentergebnis (EBIT vor Sondereffekten) verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich um 69,4 Mio. € auf 128,1 Mio. €. Dies führte zu einem Anstieg der bereinigten EBIT-Rendite des Classic-Geschäfts von 3,8% auf 6,8%, wohingegen ursprünglich¹ eine Verbesserung auf 4,5 bis 6,5% prognostiziert wurde. Damit konnte in diesem Bereich die höchste Rendite seit rund zehn Jahren erzielt werden. Neben Kosteneinspareffekten ist diese Steigerung auf das höhere Geschäftsvolumen, damit einhergehende positive Skaleneffekte, positive Währungsumrechnungseffekte sowie die Optimierung des Bestandsportfolios zurückzuführen.

Im 4. Quartal 2022 belief sich das bereinigte Segmentergebnis auf 35,6 Mio. € und lag damit einhergehend mit dem höheren Geschäftsvolumen um 22,3 Mio. € über dem Vorjahresquartal. Dem gegenüber standen negative Währungseffekte aus der Bewertung von Fremdwährungspositionen sowie höhere Beratungskosten.

¹ Die im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose (Ursprungsprognose) wurde mit dessen Veröffentlichung am 14. März 2022 infolge des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs unter Vorbehalt gestellt. Eine neue Prognose für diese Kenngröße wurde mit Abgabe der neuen Gesamtjahresprognose im November 2022 nicht gegeben; Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

DEUTZ GREEN

DEUTZ Green

in Mio. €

	2022	2021	Veränderung
Auftragseingang	52,5	64,9	- 19,1 %
Absatz (in Stück)	53.433	40.403	32,3 %
Umsatz	64,0	53,9	18,7 %
EMEA	30,9	33,3	- 7,2 %
Amerika	22,7	14,3	58,7 %
Asien/Pazifik	10,4	6,3	65,1 %
EBIT vor Sondereffekten	- 39,2	- 22,4	- 75,0 %
EBIT-Rendite vor Sondereffekten (in %)	- 61,3	- 41,6	- 19,7 PP

Das Segment Green verzeichnete im Berichtsjahr 2022 einen Rückgang des Auftragseingangs um - 19,1% auf 52,5 Mio. €. Ursächlich dafür ist neben einer rückläufigen Nachfrage nach elektrischen Bootsantrieben für den Freizeitbereich insbesondere die hohe Vergleichsbasis, die durch die Auftragsplatzierung eines OEM-Kunden positiv beeinflusst war. Der Auftragsbestand lag zum Ende des Berichtszeitraums mit 9,8 Mio. € um 57,2% unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Segmentabsatz legte aufgrund einer gestiegenen Nachfrage von OEM-Kunden in den Regionen Amerika und Asien/Pazifik um 32,3% auf 53.433 Einheiten zu. Der Segmentumsatz erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 18,7% auf 64,0 Mio. € und lag damit unterhalb der Ursprungsprognose¹ von 75 bis 100 Mio. €. Dass sich die Absatzsteigerung nicht vollumfänglich im Umsatzanstieg widerspiegelt, resultiert aus dem deutlichen Ausbau des OEM-Geschäfts mit im Vergleich zu anderen Bootsmotoren geringeren Durchschnittspreisen pro Motor.

Im 4. Quartal 2022 lag der Auftragseingang des Green-Segments mit 8,5 Mio. € um 35,1% unterhalb des Werts im Vergleichsquartal 2021. Während der Absatz im gleichen Zeitraum um 32,1% auf 14.951 Einheiten stieg, entwickelte sich der Umsatz mit einem Minus von 6,0% auf 12,6 Mio. € rückläufig.

Das bereinigte Segmentergebnis lag mit - 39,2 Mio. € um 16,8 Mio. € unterhalb des Vergleichswerts im Vorjahr. Diese Entwicklung ist auf gestiegene Entwicklungsaufwendungen für neue Antriebstechnologien zurückzuführen, die in erster Linie den Wasserstoffmotor TCG 7.8 H2 und die Aktivitäten um elektrifizierte Antriebssysteme betreffen, sowie auf den negativen Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaft Torqeedo. Zudem war das Vorjahresergebnis durch eine Kompensationszahlung begünstigt worden. Entsprechend der Entwicklung des bereinigten Segmentergebnisses entwickelte sich auch die bereinigte Ergebnismarge im Vorjahresvergleich rückläufig und lag deutlich unterhalb der ursprünglich prognostizierten Bandbreite¹ von - 30 bis - 20%.

Im 4. Quartal 2022 belief sich das bereinigte Segmentergebnis auf - 13,0 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal um 5,4 Mio. € ist ebenfalls im Wesentlichen auf höhere Entwicklungsaufwendungen für neue Antriebstechnologien und auf das schlechtere Ergebnis der Torqeedo GmbH zurückzuführen.

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

Finanzierung neu aufgestellt – ausreichende Liquidität gesichert Anfang Mai 2022 hat DEUTZ seine bisherige Finanzierung neu aufgestellt. So hat das Unternehmen das Volumen seines langfristigen syndizierten Kredits von bislang 160 Mio. € auf 250 Mio. € erhöht und dessen Laufzeit um drei Jahre bis zum 2. Mai 2027 verlängert. Die drei bestehenden bilateralen Kreditlinien über insgesamt 75 Mio. € wurden aufgelöst.

Der syndizierte Kredit ist unbesichert und variabel verzinst. Neben insgesamt verbesserten Konditionen und zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr beinhalten die neuen Kreditmodalitäten auch eine ESG-Komponente, die aus den Nachhaltigkeitszielen des Unternehmens abgeleitet wurde. [📖 Siehe auch Nichtfinanzieller Bericht 2022, Nachhaltigkeitsstrategie und -ziele, S. 98 f.](#)

Das ungenutzte Volumen des syndizierten Kredits belief sich zum Ende des Geschäftsjahres 2022 auf rund 140 Mio. €. Damit verfügt DEUTZ über ausreichende finanzielle Mittel, um sein operatives Geschäft zu finanzieren, in seine Transformation zu investieren und auch um anorganisch zu wachsen.

Des Weiteren hat DEUTZ im Laufe des Berichtsjahres 2022 drei weitere bilaterale Kreditlinien über jeweils 25 Mio. € mit einer Fälligkeit zum Ende des ersten Quartals 2024 vereinbart, welche ebenfalls unbesichert und variabel verzinst sind. Zum Bilanzstichtag war keine der drei Linien in Anspruch genommen.

Weiterhin verfügt DEUTZ zusätzlich 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 Ukraine-Kriegs, 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 26, S. 188 ff.](#)

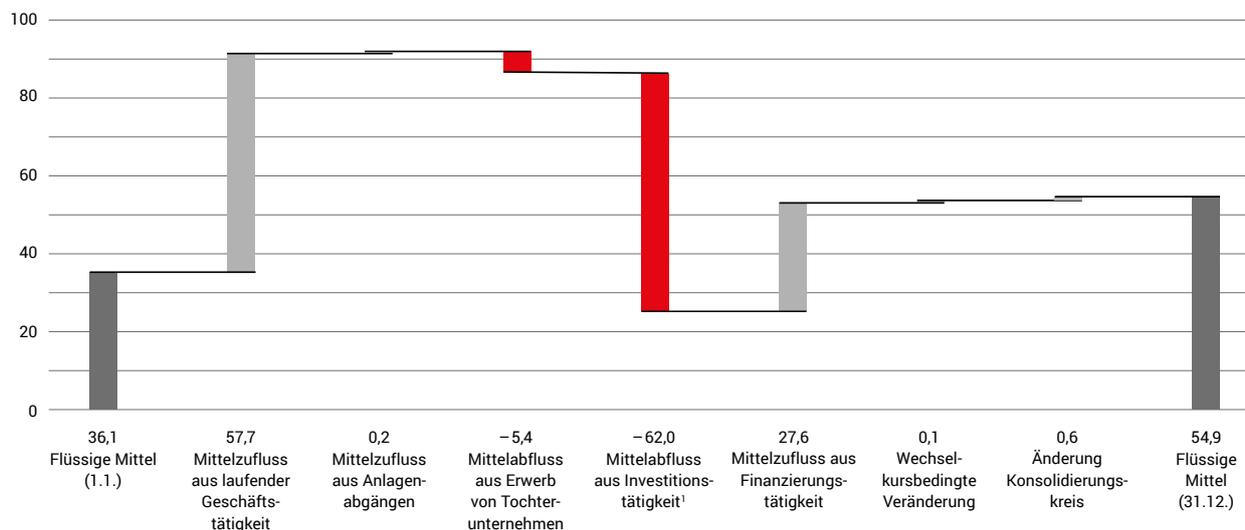
Forderungsmanagement durch Factoring und systematische Verbesserung der Zahlungsziele optimiert Ein wichtiges Instrument zur Optimierung des Forderungsmanagements stellt der Verkauf von Forderungen dar, das sogenannte Factoring. Damit wird nicht nur die Liquidität gesichert, sondern gleichzeitig auch 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 Bilanzstichtag auf insgesamt 171,6 Mio. € und lag damit bedingt durch die bessere Geschäftsentwicklung über dem Vorjahresniveau von 133,8 Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen Zum 31. Dezember 2022 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen und Investitionsverpflichtungen in Höhe von 205,4 Mio. €. Diese entfallen mit 116,8 Mio. € auf Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Vorräte, mit 49,8 Mio. € auf Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Anlageninvestitionen und mit 38,8 Mio. € auf IT-Dienstleistungen. IT-Dienstleistungen in Höhe von 10,7 Mio. € werden im laufenden Geschäftsjahr 2023 in Anspruch genommen. Die weiteren finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 28,1 Mio. € sind in den Jahren 2024 bis 2027 fällig. Die außerbilanziellen Verpflichtungen haben keinen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns.

DEUTZ-Konzern: Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio. €


¹ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie Finanzinvestitionen.

CASHFLOW

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €

	2022	2021	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	57,7	93,3	-38,2 %
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-67,2	-67,2	-0,0 %
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	27,6	-56,1	-
Zahlungswirksame Veränderung des Zahlungsmittelbestands	18,1	-30,0	-
Free Cashflow¹ fortgeführte Aktivitäten	-16,6	21,6	-
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	54,9	36,1	52,1 %
Kurz- und langfristige zinstragende Finanzschulden am 31.12.	219,1	115,8	89,2 %
davon Leasingverbindlichkeiten	94,6	61,3	54,3 %
Nettofinanzposition² am 31.12.	-164,2	-79,7	-106,0 %

¹ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

² Zahlungsmittel und -äquivalente abzgl. kurz- und langfristiger zinstragender Finanzschulden.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2022 57,7 Mio. € und lag damit trotz eines deutlich höheren operativen Ergebnisses um 35,6 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Working Capitals zurückzuführen. Aufgrund der Ausweitung der Geschäftsaktivitäten sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Bestand an Vorräten deutlich angestiegen. Daneben trugen auch Verzögerungen in der Logistikkette zu einem Anstieg der Fertigprodukte bei den Vorräten bei. Zudem erforderte die teils sehr angespannte Situation auf dem Beschaffungsmarkt einen Aufbau der Material- und Komponentenvorräte zur Absicherung der Produktion. Der Vorratsaufbau konnte allerdings nur zu einem geringen Teil durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen kompensiert werden.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag mit 67,2 Mio. € trotz geringerer Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf dem Niveau des Vorjahres. Ursächlich dafür ist der Erwerb der bisherigen DEUTZ-Servicepartner Ausma Motorenrevisie B.V. mit Sitz in Roden (Niederlande), sowie Kirkwell Ltd. (South Coast Diesel) in Kildare (Irland). Außerdem erfolgte die Zahlung der letzten Kaufpreisrate für den Erwerb der Beteiligung an Blue World Technologies Holding Aps mit Sitz in Aalborg (Dänemark).

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 27,6 Mio. € und war insbesondere durch die Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien sowie die Dividendenzahlung in Höhe von insgesamt 18,2 Mio. € gekennzeichnet. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet Zins- und Tilgungszahlungen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen in Höhe von 2,0 Mio. € bzw. 16,6 Mio. € (2021: 1,4 Mio. € bzw. 15,6 Mio. €).

Einhergehend mit der Entwicklung des operativen Cashflows hat sich der Free Cashflow aufgrund des oben beschriebenen Anstiegs des Working Capitals gegenüber dem Vorjahr um 38,2 Mio. € auf –16,6 Mio. € verschlechtert. Damit lag er am oberen Ende der zuletzt abgegebenen Prognose, entsprechend welcher ein niedriger bis mittlerer zweistelliger negativer Millionen-Euro-Betrag erwartet wurde.¹

Mit Blick auf den Jahresverlauf zeigte sich im Geschäftsjahr 2022 eine sukzessive Verbesserung. So lag der Free Cashflow im 4. Quartal 2022 bei 53,2 Mio. €. Die signifikante Verbesserung gegenüber dem Vorjahresquartal (+46,8 Mio. €) sowie gegenüber dem 3. Quartal 2022 (+98,3 Mio. €) ist ebenfalls hauptsächlich durch die Entwicklung des Working Capitals bedingt. Aber auch die positive Entwicklung des operativen Ergebnisses hat zu dieser wesentlichen Verbesserung beigetragen.

Die beschriebene Cashflow-Entwicklung führte im Berichtszeitraum zu einem Anstieg der Zahlungsmittel und -äquivalente auf 54,9 Mio. €. Die Nettofinanzverschuldung hat sich im Vorjahresvergleich um –84,3 Mio. € auf –164,2 Mio. € erhöht. Die Nettofinanzposition beinhaltet zum 31. Dezember 2022 Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 94,6 Mio. € (31. Dezember 2021: 61,3 Mio. €).

INVESTITIONEN

Investitionen (nach Investitionszuschüssen)

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Sachanlagen	106,1	61,8	44,3
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16	54,3	17,7	36,6
Sachanlagen (exkl. Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16)	51,8	44,1	7,7
Immaterielle Vermögenswerte	10,8	10,7	0,1
	116,9	72,5	44,4

Die gesamten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte nach Investitionszuschüssen, inklusive Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten, lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Niveau des Vorjahres und auch deutlich oberhalb der Ursprungsprognose² von 90 bis 100 Mio. €. Diese Entwicklung resultiert vor allem aus deutlich höheren Leasingzugängen im Zusammenhang mit dem neuen Logistikzentrum.

Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere Ersatzinvestitionen in Maschinen und Werkzeuge. Zudem wurden Investitionen in Montage- und Prüfanlagen, IT-Ausstattung und Software sowie Logistik getätigt.

Die deutlich höhere Investitionstätigkeit bei den Nutzungsrechten ist im Wesentlichen auf den Abschluss neuer langfristiger Mietverhältnisse im Bereich Logistik zurückzuführen und dabei insbesondere auf die Inbetriebnahme eines neuen Logistikzentrums in Köln-Porz. [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 29 ff.

Die Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens standen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Baureihe 5.2.

Der Großteil der Gesamtinvestitionen nach Investitionszuschüssen entfiel mit 104,1 Mio. € auf den Bereich Classic (2021: 68,7 Mio. €). Im Segment Green wurden 12,8 Mio. € (2021: 3,8 Mio. €) investiert.

¹ Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

² Die im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose (Ursprungsprognose) wurde mit dessen Veröffentlichung am 14. März 2022 infolge des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs unter Vorbehalt gestellt. Eine neue Prognose für diese Kenngröße wurde mit Abgabe der neuen Gesamtjahresprognose im November 2022 nicht gegeben; Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €

	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Langfristiges Vermögen	730,3	696,8	4,8 %
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	87,3	57,4	52,1 %
Kurzfristiges Vermögen	745,1	593,3	25,6 %
Vermögen gesamt	1.475,4	1.290,1	14,4 %
Eigenkapital	668,8	588,4	13,7 %
Langfristige Schulden	195,8	214,7	- 8,8 %
davon Leasingverbindlichkeiten	76,8	45,4	69,2 %
Kurzfristige Schulden	610,8	487,0	25,4 %
davon Leasingverbindlichkeiten	17,8	15,9	11,9 %
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.475,4	1.290,1	14,4 %
Working Capital ¹ (in Mio. €)	346,3	253,2	36,8 %
Working-Capital-Quote ² (Stichtag, in %)	17,7	15,7	+2,0 PP
Working-Capital-Quote ³ (Durchschnitt, in %)	16,7	15,5	+ 1,2 PP
Eigenkapitalquote⁴ (in %)	45,3	45,6	-0,3 PP

¹ Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

² Verhältnis des Working Capitals (Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) zum Stichtag zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

³ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁴ Eigenkapital/Eigenkapital und Schulden gesamt.

Vermögen Das langfristige Vermögen belief sich zum 31. Dezember 2022 auf 730,3 Mio. € und lag damit um 33,5 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg von Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen um 29,9 Mio. € zurückzuführen. Die Zugänge resultieren hauptsächlich aus neu abgeschlossenen langfristigen Mietverhältnissen für Logistikhallen mit dem Ziel, bestehende Logistikprozesse zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. Daneben sind auch die übrigen finanziellen Vermögenswerte gestiegen. Grund dafür ist im Wesentlichen die zweite Kaufpreisrate in Höhe von 3,7 Mio. € für die Beteiligung an Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg (Dänemark). Die at-equity bewerteten Finanzanlagen haben sich insbesondere durch das negative laufende

Ergebnis des Joint Ventures Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. verringert. Die immateriellen Vermögenswerte sind gesunken. Hier standen den planmäßigen Abschreibungen deutlich geringere Aktivierungen von Entwicklungskosten gegenüber.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren aktiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen bedingt durch einen unterschiedlichen Ansatz von Rückstellungen nach IFRS und in der Steuerbilanz sowie aus einer höheren Nutzbarkeit von Verlustvorträgen.

Der Anstieg beim kurzfristigen Vermögen resultiert insbesondere aus höheren Vorräten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Working Capital Bedingt durch das deutlich gestiegene Geschäftsvolumen sowie die damit einhergehende höhere Kapazitätsauslastung sind insbesondere die Vorräte zum 31. Dezember 2022 deutlich angewachsen. Neben gestiegenen Einkaufspreisen resultiert der Anstieg der Vorräte zudem auch aus einem stärkeren Bestandsaufbau, der infolge der Geschäftsausweitung bei gleichzeitig gestörten Lieferketten zur Absicherung der Produktion erforderlich wurde. Einhergehend mit dem gestiegenen Geschäftsvolumen sind auch die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen signifikant gestiegen. Das Working Capital stieg im Berichtszeitraum um insgesamt 93,1 Mio. €. Trotz des deutlich höheren Umsatzvolumens erhöhte sich die durchschnittliche Working-Capital-Quote im Vorjahresvergleich von 15,5% auf 16,7% und lag damit am oberen Ende der ursprünglichen Prognosebandbreite¹ von 15% bis 17,0%.

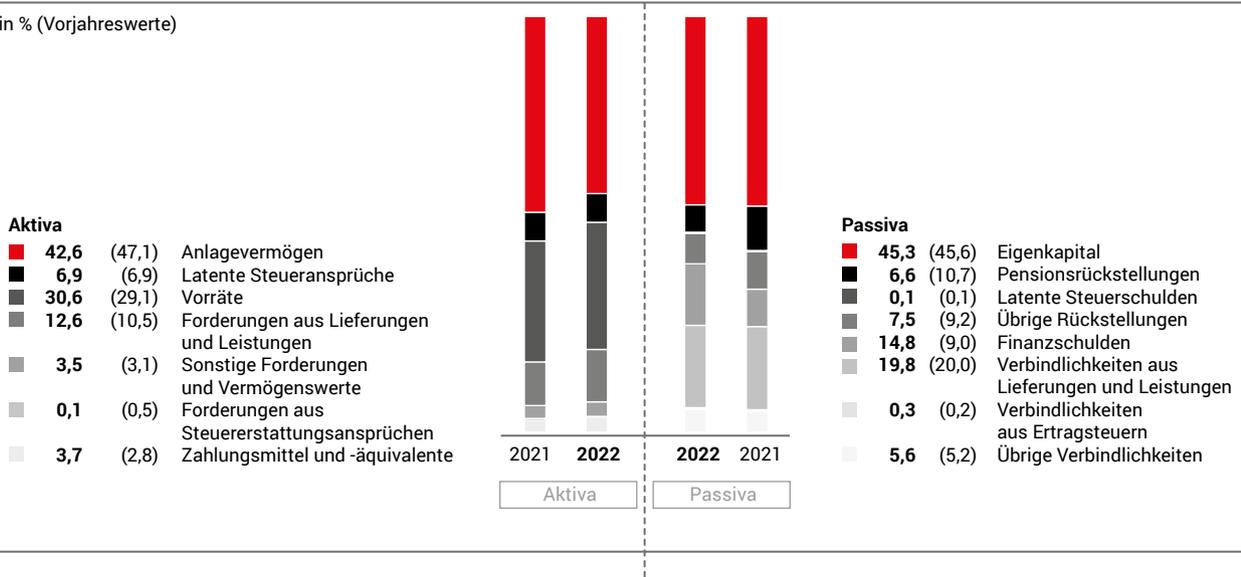
Eigenkapital Infolge des positiven Jahresergebnisses ist das Eigenkapital zum 31. Dezember 2022 auf 668,8 Mio. € angestiegen. Trotzdem lag die Eigenkapitalquote zum Jahresende 2022 mit 45,3% geringfügig unter dem Vergleichswert des Vorjahres von 45,6% – jedoch weiterhin deutlich über dem langfristigen Zielwert von mehr als 40%. Ursächlich für den Rückgang sind hauptsächlich die Entwicklung der Nutzungsrechte, der Vorräte sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Schulden Der Rückgang bei den langfristigen Schulden ist insbesondere auf deutlich geringere Rückstellungen für Pensionen zurückzuführen. Hintergrund sind planmäßige Zahlungen von Pensionen sowie erfolgsneutrale versicherungsmathematische Gewinne infolge signifikant gestiegener Pensionszinsen. Dem gegenüber standen höhere Leasingverbindlichkeiten einhergehend mit dem Anstieg der Nutzungsrechte. Der Anstieg der kurzfristigen Schulden ist in erster Linie auf die geschäftsbedingt höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Des Weiteren haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge einer höheren Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien erhöht.

¹ Die im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose (Ursprungsprognose) wurde mit dessen Veröffentlichung am 14. März 2022 infolge des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs unter Vorbehalt gestellt. Eine neue Prognose für diese Kenngröße wurde mit Abgabe der neuen Gesamtjahresprognose im November 2022 nicht gegeben; Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

DEUTZ-Konzern: Bilanzstruktur

in % (Vorjahreswerte)



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 44 Unternehmen (2021: 42 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. 209 f.

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. 36 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. 24 f.

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)	80,2
Konsolidierung von Beteiligungen	-12,8
DEUTZ AG Unternehmensergebnis (IFRS)	67,4
Wesentliche Unterschiede aufgrund unterschiedlicher Rechnungslegungsvorschriften	
Bilanzierung von Entwicklungskosten	10,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,8
Bewertung von Finanzanlagen	-6,4
Ansatz latenter Steuern	-2,8
Bewertung sonstige Rückstellungen	-2,2
Sonstige rechnungslegungsbezogene Differenzen	1,7
DEUTZ AG Jahresergebnis (HGB)	73,8

DEUTZ AG: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €			
	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	1.667,8	1.405,2	262,6
Umsatzkosten	-1.407,1	-1.219,3	-187,8
Forschungs- und Entwicklungskosten	-85,2	-76,4	-8,8
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-96,4	-84,6	-11,8
Sonstige betriebliche Erträge	48,7	32,4	16,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25,4	-20,4	-5,0
Beteiligungsergebnis	-3,8	-0,6	-3,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-24,5	0,0	-24,5
Operatives Ergebnis (EBIT)	74,1	36,3	37,8
Zinsergebnis	-1,6	-4,0	2,4
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1,8	8,2	-6,4
Sonstige Steuern	-0,5	-0,5	0,0
Jahresergebnis	73,8	40,0	33,8

Umsatzerlöse Die Umsatzerlöse der DEUTZ AG sind im Berichtsjahr 2022 um 18,7% auf 1.667,8 Mio. € gestiegen. Der signifikante Anstieg wurde von allen Anwendungsbereichen getragen: Besonders hervorzuheben sind dabei die Bereiche Stationäre Anlagen (+40,4% auf 153,9 Mio. €), Landtechnik (+30,1% auf 267,4 Mio. €), Baumaschinen (+18,0% auf 559,4 Mio. €) und Material Handling (+15,3% auf 285,0 Mio. €). Das margenstarke Servicegeschäft verzeichnete mit einem Zuwachs um 6,0% auf 328,3 Mio. € ebenfalls eine sehr positive Entwicklung. Regional betrachtet ist der Umsatz in der Region Amerika (+38,5% auf 303,0 Mio. €) und im

EMEA-Raum (+16,6% auf 1.085,8 Mio. €) am stärksten gewachsen. In der Region Asien/Pazifik wurde ein Umsatzplus von 9,2% auf 279,0 Mio. € erzielt.

Ergebnisentwicklung Im Geschäftsjahr 2022 hat die DEUTZ AG einen operativen Gewinn (EBIT) in Höhe von 74,1 Mio. € erwirtschaftet. Die deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf das signifikant gestiegene Geschäftsvolumen, damit einhergehende positive Skaleneffekte sowie Kosteneinsparungen aus den im Vorjahr eingeleiteten Restrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen zurückzuführen. Dem gegenüber standen außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen. Die Wertkorrekturen betragen 24,5 Mio. € und betrafen die Beteiligungen an der Torqeedo GmbH, der Futavis GmbH und der D. D. Power Holdings (Pty) Ltd.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten der DEUTZ AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 1.407,1 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus volumenbedingt höheren Material- und Personalaufwendungen. Die Bruttomarge¹ hat sich im Vorjahresvergleich aufgrund positiver Skaleneffekte von 13,2% auf 15,6% wesentlich verbessert.

Forschungs- und Entwicklungskosten Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen Personal- und Materialaufwendungen sowie Abschreibungen auf bereits fertiggestellte Entwicklungsprojekte beinhalten, beliefen sich im Berichtsjahr 2022 auf 85,2 Mio. €. Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Anstieg gegenüber 2021 in Höhe von 8,8 Mio. € ist insbesondere auf höhere Entwicklungsaktivitäten für neue Antriebssysteme im Segment Green zurückzuführen.

Vertriebs- und Verwaltungskosten Der Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten ist in erster Linie auf Abfindungsaufwendungen im Zuge erfolgter Managementänderungen im Berichtsjahr zurückzuführen. Zudem führten auch höhere Beratungskosten zu dieser Entwicklung.

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um 16,3 Mio. € erhöht. Dies ist hauptsächlich auf eine teilweise Auflösung der Rückstellungen für drohende Verluste aus dem Auftragsbestand in Höhe von 10,3 Mio. € sowie die Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 6,9 Mio. € zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 Mio. € auf 25,4 Mio. € gestiegen. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere Aufwendungen aus der Währungsumrechnung (2022: 17,4 Mio. €; 2021: 2,9 Mio. €) zurückzuführen. Teilweise kompensierend wirkte die Entwicklung der Rückstellungen für drohende Verluste aus dem Auftragsbestand. Während im Vorjahr 7,8 Mio. € der Rückstellung zugeführt wurden, hat sich die Rückstellung 2022 deutlich reduziert. Die Auflösung wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen dargestellt.

Ertragsteuern Im Berichtsjahr 2022 wurde insgesamt ein Steuerertrag in Höhe von 1,8 Mio. € verbucht. Der originäre Steueraufwand ist bedingt durch den Anstieg des Vorsteuerergebnisses um 6,8 Mio. € auf 9,2 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 11,0 Mio. € erfasst.

Jahresergebnis Aufgrund der beschriebenen Geschäftsentwicklung belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2022 auf 73,8 Mio. € und lag damit oberhalb des im Geschäftsbericht 2021 prognostizierten mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereichs.

FINANZLAGE

Das Finanzmanagement im DEUTZ-Konzern erfolgt als eine der zentralen Funktionen des Konzerns 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. 43 ff.

DEUTZ AG: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	101,9	64,0	37,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-154,1	-45,2	-108,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	57,4	-32,1	89,5
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	5,2	-13,3	18,5
Free Cashflow ¹	-52,3	17,3	-69,6
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	20,6	15,4	5,2

¹ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Nettozinsausgaben.

¹ Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen (ohne Berücksichtigung von Abschreibungen auf Entwicklungsleistungen).

Liquidität Das geschäftsbedingt deutlich gestiegene operative Ergebnis führte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einer deutlichen Verbesserung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit um 37,9 Mio. €. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2022 um 108,9 Mio. € über dem des Vorjahres. Der deutliche Anstieg resultiert insbesondere aus Investitionen in Finanzanlagen. Im Geschäftsjahr 2022 hat die DEUTZ AG ein langfristiges Darlehen in Höhe von 100,0 Mio. USD an ihre 100%ige Tochtergesellschaft Deutz Corporation Ltd. ausgereicht sowie 100% der Anteile an der Kirkwell Ltd. (South Coast Diesels), Kildare (Irland), für 5,4 Mio. € erworben. Zudem beinhaltet der Cashflow aus Investitionstätigkeit die Zahlung der zweiten und letzten Tranche der Investition in Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg (Dänemark), in Höhe von 3,7 Mio. €. Die Investition umfasst insgesamt 7,5 Mio. €. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere durch die Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien gekennzeichnet. Der Free Cashflow hat sich trotz des deutlich besseren operativen Ergebnisses aufgrund gestiegener Investitionen gegenüber dem Vorjahr um 69,6 Mio. € verringert.

Investitionen Im Geschäftsjahr 2022 hat die DEUTZ AG nach Investitionszuschüssen insgesamt 155,5 Mio. € investiert (2021: 60,0 Mio. €). Davon entfielen 36,1 Mio. € auf Sachanlagen (2021: 28,1 Mio. €), 10,2 Mio. € auf das immaterielle Vermögen (2021: 8,8 Mio. €) und 109,2 Mio. € auf die Finanzanlagen (2021: 4,9 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.

Die Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens standen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Baureihe 5.2. Die Zugänge in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen die Ausreichung eines langfristigen Darlehens an die Deutz Corporation Ltd. in Höhe von 100,0 Mio. USD, den Erwerb der 100%igen Beteiligung an der Kirkwell Ltd. mit Sitz in Kildare (Irland) sowie die Investition in Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg (Dänemark) in Höhe von 3,7 Mio. €.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ AG: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €			
	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Anlagevermögen	706,7	629,0	77,7
Umlaufvermögen	499,9	442,7	57,2
Rechnungsabgrenzungsposten	6,1	5,2	0,9
Aktive latente Steuern	93,5	82,5	11,0
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	6,0	0,0	6,0
Vermögen gesamt	1.312,2	1.159,4	152,8
Eigenkapital	668,5	612,8	55,7
Rückstellungen	284,7	280,9	3,8
Verbindlichkeiten	357,8	264,5	93,3
Rechnungsabgrenzungsposten	1,2	1,2	0,0
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.312,2	1.159,4	152,8
Working Capital ¹ (in Mio. €)	62,4	51,1	11,3
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %)	3,7	3,6	0,1
Eigenkapitalquote ² (in %)	50,9	52,9	-1,9

¹ Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

² Eigenkapital/Eigenkapital und Schulden gesamt.

Anlagevermögen Das Anlagevermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 77,7 Mio. € erhöht. Diese Entwicklung ist insbesondere auf Investitionen in Finanzanlagen zurückzuführen.

Umlaufvermögen Der deutliche Anstieg des Umlaufvermögens resultiert in erster Linie aus der Entwicklung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Forderungen gegen verbundene Unternehmen infolge des deutlich gestiegenen Geschäftsvolumens.

Working Capital Das Working Capital lag zum 31. Dezember 2022 bei 62,4 Mio. € und damit um 11,3 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung resultiert insbesondere aus dem Anstieg der Vorräte. Anstiege bei den Forderungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich zum Großteil kompensiert. Trotz des Working-Capital-Anstiegs blieb die Working-Capital-Quote zum Stichtag mit 3,7% aufgrund des höheren Umsatzvolumens auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2021: 3,6%).

Eigenkapitalquote Das Eigenkapital ist im Berichtsjahr 2022 bedingt durch das positive Jahresergebnis um 55,7 Mio. € auf 668,5 Mio. € gestiegen. Die Eigenkapitalquote hat sich zum Jahresende aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme leicht auf 50,9% verringert.

Verbindlichkeiten Der Anstieg bei den Verbindlichkeiten in Höhe von 93,3 Mio. € ist insbesondere auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge einer höheren Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien zurückzuführen. Daneben haben sich auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens erhöht.

Rückstellungen Die Entwicklung der Rückstellungen ist insbesondere auf gestiegene Rückstellungen für Abfindungen infolge mehrerer Veränderungen im Management sowie die Rückstellung der tariflichen Inflationsausgleichsprämie zurückzuführen. Dem gegenüber standen geringere Rückstellungen für Auftragsverluste sowie die planmäßige Inanspruchnahme der Restrukturierungsrückstellung.

MITARBEITER

Die DEUTZ AG beschäftigte zum 31. Dezember 2022 insgesamt 3.238 Mitarbeiter und damit 158 Personen mehr als zum Jahresende 2021. Die Anzahl der Leiharbeitnehmer verringerte sich dagegen um 152. [Weiterführende Informationen](#) siehe Mitarbeiter

DEUTZ-Konzern, S. 33.

DEUTZ AG: Mitarbeiter

Anzahl	31.12.2022	31.12.2021
Köln	2.591	2.473
Ulm	492	448
Übrige	155	159
Gesamt	3.238	3.080

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. 57 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. 57 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. 24 f.

PROGNOSEBERICHT

Die DEUTZ AG stellt die zentralen Funktionen des DEUTZ-Konzerns und auch die mit Abstand größte Produktionsgesellschaft im Konzern. 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 der für den DEUTZ-Konzern getroffenen Aussagen entwickeln werden. Beim Jahresergebnis rechnen wir für das Geschäftsjahr 2023 mit einem positiven Ergebnis im mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich, das damit auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2022 liegen würde. [Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht

2023 DEUTZ-Konzern, S. 65 ff.

Zu Ereignissen nach dem Abschlussstichtag verweisen wir auf Erläuterung 30 auf Seite 201 f. im Konzernanhang.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR 2022

Soll-Ist-Vergleich für das Geschäftsjahr 2022

DEUTZ-Konzern	Ist 2021	Ursprungsprognose 2022 ¹	Prognose November 2022 ²	Ist 2022
Absatz DEUTZ-Motoren ³	160.882	165.000 bis 180.000	175.000 bis 185.000	181.268
Umsatz	1,62 Mrd. € 1,56 Mrd. € 53,9 Mio. €	1,7 bis 1,85 Mrd. € davon DEUTZ Classic: 1,6 bis 1,75 Mrd. € davon DEUTZ Green: 75 bis 100 Mio. €	1,75 bis 1,85 Mrd. €	1,95 Mrd. € 1,89 Mrd. € 64,0 Mio. €
EBIT-Rendite vor Sondereffekten	2,3% 3,8% - 41,6%	3,5 bis 5,5% dabei DEUTZ Classic: 4,5 bis 6,5% dabei DEUTZ Green: - 30 bis - 20%	4,5 bis 5,0%	4,6% 6,8% - 61,3%
ROCE (vor Sondereffekten)	4,1%	Hoher einstelliger Prozentbereich	-	9,0%
F&E-Ausgaben (nach Zuschüssen ⁴)	82,3 Mio. €	75 bis 85 Mio. €	-	90,8 Mio. €
Investitionen ⁵ (nach Zuschüssen ⁴)	65,7 Mio. €	90 bis 100 Mio. €	-	111,6 Mio. €
Free Cashflow ⁶	21,6 Mio. €	Niedrig bis mittlerer zweistelliger Millionen-Euro-Betrag	Niedrig bis mittlerer zweistelliger negativer Millionen-Euro-Betrag	- 16,6 Mio. €
Durchschnittliche Working-Capital-Quote ⁷	15,5%	15 bis 17%	-	16,7%
Eigenkapitalquote ⁸	45,6%	Deutlich über 40%	-	45,3%
DEUTZ AG	Ist 2021	Ursprungsprognose 2022¹	Prognose November 2022²	Ist 2022
Jahresergebnis	40,0 Mio. €	Mittlerer zweistelliger Millionen-Euro-Betrag	-	73,8 Mio. €

¹ Veröffentlicht im Geschäftsbericht 2021; unter Vorbehalt gestellt am 14. März 2022, Vgl. Pressemitteilung vom 14. März 2022.

² Vgl. Quartalsmitteilung vom 9. November 2022.

³ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

⁴ Nach Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln.

⁵ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen) und immaterielle Vermögenswerte, ohne Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

⁶ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

⁷ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁸ Eigenkapital im Verhältnis zur Gesamtsumme aus Eigenkapital und Schulden.

Der Ausbruch des Ukraine-Kriegs führte zu großen Unsicherheiten im Hinblick auf dessen geopolitischen Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und die weltweiten Warenströme. Auch wenn das DEUTZ-Geschäft in Russland, Belarus und der Ukraine bereits vor Kriegsausbruch von geringem Umfang war und DEUTZ keine direkten, in den Krisenregionen ansässigen Lieferanten hatte, waren die indirekten Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung nicht vorhersehbar. Aus diesem Grund hatte DEUTZ seine im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2022, die auf Basis des Kenntnisstands von Ende Februar 2022 abgegeben wurde, mit Veröffentlichung des Geschäftsberichts Mitte März 2022 unter Vorbehalt gestellt.

Mit Veröffentlichung seiner Quartalsmitteilung für das erste bis dritte Quartal im November 2022 gab DEUTZ eine neue Gesamtjahresprognose ab. Während sich der DEUTZ-Motoren-Absatz mit 181.268 Stück im Rahmen der dabei gegebenen Bandbreite befindet, liegt der Umsatz mit 1.953,4 Mio. € deutlich darüber. Grund dafür sind neben positiven Produktmix- und

Währungskurseffekten unter anderem erfolgreich durchgesetzte Preiserhöhungen. Die bereinigte EBIT-Rendite lag mit 4,6 % innerhalb des prognostizierten Korridors. Der Free Cashflow lag mit - 16,6 Mio. € am oberen Ende der Erwartungen. So ging DEUTZ trotz der positiven Ergebnisprognose davon aus, dass sich der Free Cashflow insbesondere bedingt durch eine hohe Bevorratung zur Absicherung der Produktion sowie Verzögerungen in der Lieferkette auf einen niedrigen bis mittleren zweistelligen negativen Millionen-Euro-Betrag belaufen wird.

Eine Prognose für sowohl den Umsatz als auch die bereinigte Ergebnismarge auf Segmentebene, den ROCE vor Sondereffekten, die F&E-Ausgaben und die Investitionen jeweils nach Zuschüssen, die durchschnittliche Working-Capital-Quote und die Eigenkapitalquote wurde im November nicht abgegeben. Mit Blick auf die ursprüngliche, im Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte Prognose für diese Kennzahlen zeigte sich ein uneinheitliches Bild: Während der Umsatz des Segments Classic analog zur Umsatzentwicklung auf Konzernebene oberhalb der erwarteten Bandbreite lag, blieb

der Green-Umsatz deutlich hinter den Erwartungen zurück. Gleiches gilt für die Entwicklung der jeweiligen bereinigten Ergebnis-
marge. Der ROCE vor Sondereffekten lag mit 9,0% wie erwartet im
hohen einstelligen Prozentbereich. Die Eigenkapitalquote verblieb
mit 45,3% erwartungsgemäß auf einem Niveau von deutlich über
40%. Die durchschnittliche Working-Capital-Quote lag mit 16,7%
am oberen Ende der erwarteten Bandbreite. Dem gegenüber lagen
die F&E-Ausgaben sowie die Investitionen nach Zuschüssen mit
90,8 Mio. € bzw. 111,6 Mio. € oberhalb der jeweils abgegebenen
Intervallprognose. Grund dafür sind mit Blick auf die F&E-Aus-
gaben verstärkte Aktivitäten zur Erweiterung insbesondere des
Green-Portfolios. Die deutlich höhere Investitionstätigkeit resul-
tiert vor allem aus deutlich höheren Leasingzugängen im Zusam-
menhang mit dem neuen Logistikzentrum.

Angesichts der geopolitischen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs
auf die globale Wirtschaft und der anhaltenden Herausforderun-
gen in der Supply Chain erachtet der DEUTZ-Vorstand die
Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2022, die im Hinblick auf
Absatz und Umsatz sogar besser verlief als vor Kriegsausbruch
erwartet, als zufriedenstellend.

NICHTFINANZIELLER BERICHT NACH §§ 289b, 315b HGB

Die DEUTZ AG erstellt einen Gesonderten Nichtfinanziellen Bericht für den DEUTZ-Konzern und die DEUTZ AG. Wir weisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 92 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/nfb2022.

ERKLÄRUNG ZUR UNTER- NEHMENSFÜHRUNG NACH §§ 289f, 315d HGB¹

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ist Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts. Wir weisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 223 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/ezu2022.

ANGABEN NACH §§ 289a, 315a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der DEUTZ AG hat sich im Geschäftsjahr 2022 nicht verändert. Es betrug Ende 2022 308.978.241,98 € und war in 120.861.783 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen Es sind uns keine Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.

Direkte oder indirekte Beteiligungen von über 10% der Stimmrechte Ende 2022 gab es keine direkte oder indirekte Beteiligung an der DEUTZ AG von über 10% der Stimmrechte.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und über die Änderung der Satzung Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Satzung der DEUTZ AG 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.«

Für die Ernennung und Abberufung des Vorstands kommen außerdem die §§ 84, 85 AktG und § 31 MitbestG zur Anwendung.

Art. 14 der Satzung der DEUTZ AG lautet: "Der Aufsichtsrat kann Satzungsänderungen beschließen, die nur die Fassung betreffen." Für die Änderung der Satzung gelten außerdem die §§ 179, 133 AktG.

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. April 2023 einmalig oder mehrmals in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 92.693.470,30 € gegen Bareinlagen durch Ausgabe von bis zu 36.258.534 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Die neuen Aktien sind den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b 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 für Spitzenbeträge auszuschließen, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben. 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 I festzulegen. Der Vorstand ist darüber hinaus ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. April 2023 einmalig oder mehrmals in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 61.795.646,86 € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 24.172.356 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Die neuen Aktien sind den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b 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,

¹ Ungeprüft.

- a) für Spitzenbeträge;
- 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) zur Durchführung einer sogenannten Aktiendividende (scrip dividend), bei der den Aktionären angeboten wird, ihnen zustehende Dividendenansprüche wahlweise (ganz oder teilweise) als Sacheinlagen gegen Gewährung neuer Aktien 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;

- d) um Inhabern oder Gläubigern von mit **Options-** oder **Wandlungsrechten** auf Aktien der Gesellschaft beziehungsweise mit entsprechenden Options- oder Wandlungspflichten verbundenen Schuldverschreibungen, die von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft ausgegeben wurden oder werden, ein Bezugsrecht auf neue Aktien der Gesellschaft in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Options- beziehungsweise Wandlungsrechte oder nach Erfüllung von Options- beziehungsweise Wandlungspflichten als Aktionäre zustehen würde.

Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts gegen Bar- und Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf dann 20 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens oder – falls dieser Wert geringer ist – des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehenden Grundkapitals nicht übersteigen. Auf die vorgenannte 20 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund sämtlicher anderer Ermächtigungen unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben werden (»Anrechnung«), ausgenommen ein Bezugsrechtsausschluss für Spitzenbeträge. Als Ausgabe von Aktien in diesem Sinne gilt auch die Ausgabe beziehungsweise Begründung von Options- oder Wandlungsrechten beziehungsweise -pflichten auf Aktien der Gesellschaft

aus von der Gesellschaft oder von ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Schuldverschreibungen, wenn die Schuldverschreibungen aufgrund einer entsprechenden Ermächtigung während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden. Wird eine ausgeübte andere Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Hauptversammlung erneuert, entfällt die Anrechnung aber in dem Umfang, in dem die erneuerte Ermächtigung die Ausgabe von Aktien unter Bezugsrechtsausschluss gestattet.

Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts gegen Bareinlagen gemäß Unterpunkt c) ausgegebenen Aktien darf 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens oder – falls dieser Wert geringer ist – des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehenden Grundkapitals nicht übersteigen. 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 veräußert oder ausgegeben werden (»Anrechnung«). Ferner sind auf diese Begrenzung diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten beziehungsweise einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden beziehungsweise 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 ausgegeben werden. Wird eine ausgeübte andere Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Hauptversammlung erneuert, entfällt die Anrechnung aber in dem Umfang, in dem die erneuerte Ermächtigung die Ausgabe von Aktien unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG gestattet. 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 II festzulegen.

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 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. In weiteren bilateralen Kreditverträgen über 75 Mio. € ist vorgesehen, dass im Falle eines Kontrollwechsels eine für beide Seiten zufriedenstellende Einigung über die Fortsetzung des Kreditvertrages, 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 berechtigte 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. 202 ausüben können, enthalten für den Fall, dass ein Unternehmen, allein oder gemeinsam mit 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.

ERLÄUTERUNGSBERICHT DES VORSTANDS ZU §§ 289a, 315a HGB

Die im Zusammengefassten Lagebericht beziehungsweise Lagebericht enthaltenen Angaben gemäß §§ 289a, 315a 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

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

In einer Welt, in der sich die Rahmenbedingungen und die einzelnen Märkte permanent und dynamisch verändern, müssen Unternehmen schnell agieren und noch schneller reagieren, um langfristig am Markt bestehen zu können. Angesichts immer komplexerer Unternehmensstrukturen und zunehmender Internationalität bildet ein systematisches Risikomanagement daher die Basis für den nachhaltigen Erfolg eines Unternehmens.

DEUTZ agiert weltweit in verschiedenen Branchen und Regionen und steuert das Geschäft über unterschiedliche Organisationseinheiten: die operativen Bereiche der Konzernobergesellschaft, der Tochtergesellschaften, der Vertriebsbüros sowie der Vertrags Händler. 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. Unternehmerische Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und, wenn nötig, diesen gegenzusteuern, ist dafür von entscheidender Bedeutung. Dies gelingt DEUTZ über ein entsprechendes Risikomanagementsystem.

Das Risikomanagementsystem stärkt das Verantwortungsgefühl der Mitarbeiter und schärft ihr Bewusstsein für potenzielle oder existente Risiken. So soll es alle Beteiligten dabei unterstützen, Risiken rechtzeitig zu erkennen, zu analysieren, zu kommunizieren und effektive Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

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.

Im DEUTZ-Konzern werden viermal jährlich sogenannte Risikoinventuren durchgeführt. Im Rahmen einer solchen Risikoinventur 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 gegebenenfalls 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 Gesamtrisik aggregierung 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 würde 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 und in regelmäßigen Abständen durch die interne Revision überprüft und soll zukünftig 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 Cashflow-Schwankungen, 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-Dollar, die durch Geschäftsvorfälle mit Dritten in Fremdwährung entstehen, werden durch ein zentrales Währungsmanagement überwacht und durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vermindert. Das Netto-Währungs-Exposure 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-Dollar-Währung, um Wechselkursrisiken, die sich durch Verkäufe in US-Dollar 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), 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 26, S. 188 ff.

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 Risikobericht-erstattung 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. €)	Sehr kritisch (>75 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 2023 betrachteten wahrscheinlichkeitsgewichteten Erwartungswert der Themen, welcher nach Durchführung bestehender und wirksamer Maßnahmen und Kontrollen verbleibt. Die Bewertung basiert auf einem Nettoprinzip, bei dem die Risiken adressiert werden, die nach Durchführung bestehender und wirksamer Maßnahmen und Kontrollen verbleiben.

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Der Verlauf der Coronapandemie bzw. deren gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen stellen für DEUTZ weiterhin eine externe Gefahr dar. Weitere Ausbreitungswellen des Virus, damit einhergehende Lockdown-Maßnahmen sowie Virusmutationen können sich negativ sowohl auf den Absatz und die Beschaffung als auch auf die Produktion auswirken. Die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Finanz- und Ertragslage werden in den Marktrisiken und den operativen Risiken berücksichtigt.

Eine weitere externe Gefahr stellt darüber hinaus der Ausbruch des Ukraine-Kriegs dar. So können sowohl die aktuellen als auch mögliche weitere, zukünftige Sanktionen bzw. deren direkten Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und die weltweiten Warenströme das Ergebnis belasten. Das derzeitige Risiko des Ukraine-Kriegs auf die Erreichung der Ziele im Geschäftsjahr 2023 wird als »niedrig« eingestuft. Grundsätzlich ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen, insbesondere aus einer möglichen weiteren Eskalation des Kriegs, mit einer hohen Unsicherheit behaftet und daher noch nicht vollumfänglich vorhersehbar sind.

MARKTRISIKEN

Geopolitische Ereignisse, Handelskonflikte, neue Wettbewerber oder Pandemien können die gesamtwirtschaftliche Entwicklung beeinflussen. Zusätzlich besteht das Risiko, einkaufsseitige Preissteigerungen nicht an Kunden weitergeben zu 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.

Trotz bestehender Gegenmaßnahmen können extern verursachte Risiken nicht vollständig beherrscht werden. Die Marktrisiken im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele im Geschäftsjahr 2023 stuft DEUTZ nach Maßnahmen als »mittel« (Vorjahr: »niedrig«) 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. 22 f.

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 **E-Fuels** nutzen und damit CO₂-frei angetrieben werden können. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 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. Zudem 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.

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. Im Bereich alternativer Antriebslösungen hat sich DEUTZ 2022 beispielsweise dem konsortialen Forschungsprojekt HyCET angeschlossen. Es zielt darauf ab, das Nachhaltigkeitspotenzial von Lkw mit Wasserstoffverbrennungsmotor in der Transportlogistik aufzuzeigen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

Des Weiteren 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 2023 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.

In Bezug auf die Sicherstellung der Lieferversorgung sieht DEUTZ neben der fortdauernden Coronapandemie und potenziellen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auch Versorgungsengpässe auf Zuliefererseite, zum Beispiel aufgrund der weltweiten Angebotsverknappung im Halbleiterbereich, als risikobehaftet an. Darüber hinaus werden die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen und der damit zusammenhängende Paradigmenwechsel innerhalb der Automobilbranche als Risiko angesehen. So können damit verbundene Lieferanteninsolvenzen, Standortschließungen und Produktabkündigungen ebenfalls negative Auswirkungen auf die Zulieferkette haben. Zudem können verlängerte Wiederbeschaffungszeiten von Zukaufteilen, Preiserhöhungen bei Lieferanten aufgrund der Energiepreisentwicklung 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. 34 f.

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. 32 f., sowie Produktion und Logistik, S. 29 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. 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 2023 weiterhin als »mittel« eingestuft.

Produktionsrisiken Auslastungsschwankungen in der Produktion bergen das Risiko negativer Auswirkungen auf die Profitabilität. Ursächlich dafür können neben der Konjunkturabhängigkeit des Geschäftsmodells zum einen Produktionsverzögerungen aufgrund von Materialengpässen sein, Produktionsstillstände etwa infolge der Coronapandemie, Streiks, die Verfügbarkeit von Personal und Störungen im Hinblick auf den internen Materialfluss oder der Ausfall von Maschinen.

Zur Vermeidung coronabedingter Produktionsausfälle hat DEUTZ bereits 2020 ein umfangreiches Sicherheitskonzept erarbeitet. Dieses beinhaltet neben geeigneten Schutzmaßnahmen am Arbeitsplatz weiterhin etwa die Möglichkeit des mobilen Arbeitens für Mitarbeiter in den administrativen Bereichen, die verstärkte Nutzung virtueller Meetings und die Durchführung von Schnelltests vor Ort.

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. Darüberhinausgehende Qualitätsrisiken, die sich negativ auf die Finanz- und Ertragsziele auswirken können, werden für das Geschäftsjahr 2023 nach Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen unverändert als »niedrig« eingestuft.

SONSTIGE RISIKEN

Cyber-Risiken 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-System-Ausfälle 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, so dass 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.

RISIKOMANAGEMENT BEZOGEN AUF WESENTLICHE SACHVERHALTE GEM. 289c 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 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 nichtfinanzieller Ziele, die sich DEUTZ im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« gesetzt hat. So berichtet das DEUTZ-Sustainable Development Committee im Sinne eines präventiven Risikomanagementansatzes in der Regel quartalsweise den Status Quo seiner nichtfinanziellen Kennzahlen an den Vorstand, um frühzeitig eventuelle Risiken hinsichtlich der Zielerreichung erkennen und den Maßnahmenplan bei Bedarf anpassen zu können.

[Weiterführende Informationen](#) zur DEUTZ-Nachhaltigkeitsstrategie und zum Sustainable Development Committee siehe Nichtfinanzieller Bericht, S. 92 ff.

Nachdem die Identifizierung und Bewertung von Risiken bezogen auf wesentliche nichtfinanzielle Aspekte bislang im Zuge manueller Abfragen erfolgte, soll im laufenden Geschäftsjahr 2023 eine Integration in die reguläre, systembasierte Risikoinventur des Konzerns stattfinden.

Nach Anwendung der Nettomethode wurden im Berichtsjahr 2022 keine wesentlichen Risiken in Bezug auf die eigene Geschäftstätigkeit, auf Geschäftsbeziehungen, Produkte und Dienstleistungen sowie auf die Aspekte hinsichtlich der als wesentlich identifizierten Sachverhalte gem. § 289c Abs. 3 Nr. 3 und 4 HGB festgestellt, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende Auswirkungen auf die berichtspflichtigen Aspekte haben oder haben werden.

GESAMTBEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Auf Basis seines Risikomanagementsystems 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 RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS¹

DEUTZ analysiert wiederkehrend die Angemessenheit und Wirksamkeit seines finanziellen Risikomanagementsystems. Im Zuge eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wird das Risikomanagementsystem bei Bedarf angepasst bzw. weiterentwickelt. So wird im laufenden Geschäftsjahr 2023 eine Neuaufstellung des Risikomanagementsystems erfolgen, 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.

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 erachtet das Unternehmen sein finanzielles Risikomanagementsystem als wirksam und angemessen.

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 prozessunabhängige 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 Einzelabschluss- 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 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 Konzern-Bilanzierungsrichtlinie 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 sie 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.

¹ Ungeprüft.

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 KONTROLLSYSTEMS¹

Die Revisionsprüfungen tragen dazu bei, das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem 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.

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 2023 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 2023 ergeben könnte. Derartige Chancen zu erkennen und zu steuern obliegt den einzelnen operativen Bereichen des Konzerns sowie dem Vorstand.

¹ Ungeprüft.

CHANCENBEWERTUNG

Die Bewertung von Chancen erfolgt im DEUTZ-Konzern auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung der Chance 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 2023 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 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-Servicenetzes, auch über Zukäufe und Kooperationen, sowie der Ausweitung der eigenen Serviceaktivitäten auf Fremdmotoren. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 27 f., sowie Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

Die strategischen Chancen im Hinblick auf die Erreichung der Ertragsziele im Geschäftsjahr 2023 stuft DEUTZ als »niedrig« ein.

Marktchancen Die Unternehmensplanung für das laufende Geschäftsjahr antizipiert ein weiterhin herausforderndes Umfeld, das durch gesamtwirtschaftliche Unsicherheiten, insbesondere bedingt durch die geopolitischen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und die Coronapandemie, geprägt ist. Sollte sich das Marktumfeld im Jahresverlauf aufhellen, würden sich daraus zusätzliche Wachstumschancen ergeben. [Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht 2023, S. 65 ff..

Die Marktchancen im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele im Geschäftsjahr 2023 stuft DEUTZ als »niedrig« ein.

Operative Chancen Starke Energiepreisschwankungen sorgen 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 2023 als »mittel« ein (Vorjahr »niedrig«).

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

PROGNOSEBERICHT 2023

WIRTSCHAFTSPROGNOSE

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr	2023	2024
Global	2,9	3,1
Entwickelte Volkswirtschaften	1,2	1,4
Euroraum	0,7	1,6
Deutschland	0,1	1,4
USA	1,4	1,0
Schwellenländer	4,0	4,2
China	5,2	4,5

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2023.

Im Rahmen seiner Prognose vom Januar 2023 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für das Jahr 2023 gegenüber seiner Prognose vom Oktober 2022¹ um 20 Basispunkte auf 2,9% nach oben korrigiert. Diese Anpassung resultiert aus den besser als zuvor erwarteten Wachstumsraten im Berichtsjahr 2022 sowie einer robusteren Entwicklung in vielen Ländern. Das niedrigere Wachstum im Vergleich zum Vorjahr spiegelt sowohl die erwarteten Zinserhöhungen der Zentralbanken zur Inflationsbekämpfung als auch die Auswirkungen des fortdauernden Kriegs in der Ukraine wider.² [Siehe auch Wirtschaftliches Umfeld](#), S. 34.

Die BIP-Erwartungen des IWF für 2024 wurden moderat um 10 Basispunkte auf 3,1% nach unten angepasst. Dabei handelt es sich jedoch im Wesentlichen um einen technischen Effekt, der sich daraus ergibt, dass das für 2023 prognostizierte Wachstum etwas stärker ausfallen soll als ursprünglich angenommen. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass der Welthandel im Jahr 2023 um 2,4% und 2024 um weitere 2,5% im Vorjahresvergleich zunehmen wird.²

Analog zur moderaten BIP-Prognose wird eine Erholung der Rohstoffpreise erwartet, die zu einer sinkenden Inflation beitragen dürfte. Grundsätzlich geht der IWF für das laufende Geschäftsjahr 2023 davon aus, dass 84% der Länder mit niedrigeren Inflationsraten rechnen können. Global soll die Inflation von 8,8% im Jahr 2022 auf 6,6% im Jahr 2023 sinken und 2024 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, wie in der Vergangenheit, geringere Inflationsraten als die Schwellenländer aufweisen werden.

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Oktober 2022.

² IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2023.

BESCHAFFUNGSMARKT

Nachdem sich die Rohstoff- und Energiepreise sowie die Transportkosten im Berichtsjahr 2022 außerordentlich verteuerten, ist 2023 nur in Teilbereichen des Beschaffungsmarktes mit einer Stabilisierung zu rechnen: Während sich die Preise für Rohstoffe erholen und die Kapazitäten im Seefrachtbereich wieder zunehmen dürften, ist davon auszugehen, dass die Landfrachtkosten auf einem hohen Niveau verbleiben und die Materialversorgung im Halbleiterbereich weiterhin kritisch bleiben wird. Zudem dürften auch die Energiepreise weiterhin auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau liegen. Um den daraus resultierenden Mehrbelastungen sowohl für private Haushalte als auch für Unternehmen entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung Ende 2022 verschiedene Entlastungspakete verabschiedet. Darunter fällt auch die sogenannte Strom- und Gaspreisbremse, die für den Zeitraum vom 31.03.2023 bis 30.04.2024 gilt.¹

Ursächlich für die weiterhin angespannte Lage des Beschaffungsmarktes dürften insbesondere die anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg, die fortdauernde Coronapandemie, eine zunehmende Inflation sowie politische Diskussionen unter anderem im Hinblick auf die Transformation hin zu erneuerbaren Energien und CO₂-Neutralität sein.

DIESELMOTORENMARKT

DEUTZ-Abnehmerbranchen: Prognose 2023

Veränderung der Absatzvolumina in % im Vergleich zum Vorjahr

	Europa	Nordamerika	China
Baumaschinen ¹	0 bis +5	0 bis +5	0 bis +5
Material Handling ¹	0 bis +5	0 bis +5	+5 bis +10
Landtechnik ²	-5 bis +5	-5 bis +5	-5 bis +5

¹ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2022«, Januar 2023.

² VDMA »Geschäftsklima und Marktentwicklung weltweit«, November 2022.

Auf Basis aktuell verfügbarer Daten dürften sich die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen für Dieselmotoren für den Off-Highway-Bereich im Jahr 2023 uneinheitlich entwickeln: Für Europa und Nordamerika ist davon auszugehen, dass eine hohe Inflation, steigende Zinsen und Energiekosten sowie die fortdauernden weltweiten Engpässe in der Zulieferindustrie einen größeren Nachfrageanstieg bremsen werden. In den übrigen Ländern Asiens, speziell in Korea und Japan, ist mit einem ähnlichen Trend wie in Europa und Nordamerika zu rechnen. Die Abnehmerbranchen in China werden voraussichtlich zwar moderat wachsen, aufgrund der derzeitigen Wachstumsschwäche in China und der schwer kalkulierbaren Pandemiesituation aber vermutlich auf einem deutlich geringeren Niveau als in der Vergangenheit.

Im Bereich Baumaschinen ist weiterhin mit einer insgesamt positiven Nachfrage zu rechnen. Die von der EU-Kommission und der US-amerikanischen Biden-Regierung verabschiedeten langfristigen Investitions- und Infrastrukturprogramme dürften in Europa und Nordamerika in den nächsten Jahren für eine konstante Nachfrage sorgen. Auch für China ist davon auszugehen, dass der Bausektor als Hauptsäule des chinesischen Wirtschaftswachstums zu einer anhaltenden Nachfrage nach Baumaschinen beitragen wird, sofern es 2023 nicht erneut zu seitens der Zentralregierung angeordneten langen Lockdowns kommt.

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen, insbesondere Gabelstaplern, Hebebühnen und Telehandlern, dürfte sich regionenübergreifend ebenfalls positiv entwickeln. Mit Blick auf Europa und Nordamerika ist damit zu rechnen, dass der Nachfrageanstieg weiterhin insbesondere von den Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten getrieben sein wird. Die im Jahr 2022 getätigten Anschaffungen und die Ankündigungen für das Jahr 2023 lassen auf ein weiterhin hohes Investitionsvolumen schließen.

¹ www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/strom-gaspreis-bremse.html.

Die Rahmenbedingungen für die Absatzentwicklung in der Landtechnik für 2023 sind sehr heterogen. Die Wachstumsraten werden sich voraussichtlich im niedrigen einstelligen Bereich bewegen. Für Europa ist anzunehmen, dass der neue Emissionsstandard für das Segment < 19 kW die Nachfrage bremsen wird. In Nordamerika deutet sich nach zwei absatzstarken Jahren und den zuletzt gestiegenen Zinsen eine Abschwächung der Wachstumsdynamik an. In China wird der seit Ende 2022 geltende Emissionsstandard China IV zu einer Verteuerung der Traktoren führen. Da zudem noch die Subventionen für Neuanschaffungen gekürzt wurden, ist nur mit einem moderaten Nachfrageanstieg zu rechnen.

Der Heavy-Duty-Truck-Markt in China¹ wird sich unserer Einschätzung nach im Jahr 2023 leicht erholen, nachdem er 2022 stark eingebrochen ist. Gründe dafür waren hohe Lagerbestände bei Kunden, die vor der Einführung des CN-6-Emissionsstandards 2021 ihren Fuhrpark ausgebaut haben, und mehrfache von der Zentralregierung angeordnete Werksschließungen. Es ist davon auszugehen, dass die so entstandenen Produktionsausfälle im Laufe des Jahres 2023 sukzessive ausgeglichen werden.

GESCHÄFTSPROGNOSE 2023

Nachdem die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen bereits im Geschäftsjahr 2022 einen fortlaufenden Aufwärtstrend zeigten, ist davon auszugehen, dass die kundenseitige Investitionsbereitschaft 2023 weiter anhalten wird. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass die 2022 deutlich gestiegenen Rohmaterial- und Energiepreise zu einem stark inflationären Umfeld 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 2023 abgegeben.

ABSATZ, UMSATZ

Auf Basis zuvor dargestellter Rahmenbedingungen und unter der Annahme, dass Engpässe in der Supply Chain nachlassen werden, rechnet DEUTZ für das Geschäftsjahr 2023 mit einem Absatz von 175.000 bis 195.000 DEUTZ-Motoren,¹ der zu einem Umsatzanstieg auf 1,9 bis 2,1 Mrd. € führen soll. Der Umsatz des Segments Classic dürfte sich dabei auf 1,8 bis 2,0 Mrd. € belaufen. Für das Segment Green, in dem sämtliche Aktivitäten rund um die Entwicklung und Herstellung von neuen, alternativen Antriebslösungen wie beispielsweise elektrifizierte oder wasserstoffbetriebene Motoren abgebildet werden, ist mit einem Umsatzbeitrag zwischen 60 und 100 Mio. € zu rechnen.

ERGEBNIS

Entsprechend vorgenannter Absatz- und Umsatzentwicklung erwartet DEUTZ eine EBIT-Rendite vor Sondereffekten (bereinigte Ergebnismarge) auf Konzernebene zwischen 4,0% und 5,0%. Diese Bandbreite spiegelt neben dem angegebenen Umsatzkorridor wider, dass sich zum einen die Personalaufwendungen speziell in Deutschland aufgrund des Ende 2022 abgeschlossenen Tarifvertrags erhöhen werden und zum anderen die Rohstoff- und Energiepreise voraussichtlich auch 2023 weiter steigen werden.

 Weiterführende Informationen siehe Beschaffungsmarkt, S. 34 f., sowie Mitarbeiter, S. 33.

In der Segmentbetrachtung ist davon auszugehen, dass die bereinigte Ergebnismarge des Segments Classic zwischen 6,0% und 7,0% liegen wird. Die bereinigte Ergebnismarge des Green-Segments dürfte sich in einer Bandbreite von –40% bis –30% bewegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass geringen Umsatzvolumina weiterhin eine verstärkte Investitionstätigkeit gegenübersteht, die für den Aufbau des alternativen Antriebsportfolios erforderlich ist.  Weiterführende Informationen siehe Strategie und Ziele, S. 2 f., sowie Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

Im Rahmen des letztjährigen Prognoseberichts wurde für 2023 die Zahlung der finalen Kaufpreisrate aus der Veräußerung des Standorts Köln-Deutz in Aussicht gestellt, die zu einem positiven Sondereffekt in der Größenordnung von rund 60 Mio. € führen sollte. Nach aktuellem Kenntnisstand ist mit dieser Zahlung jedoch vorerst nicht zu rechnen. Ein konkreter Zahlungszeitpunkt kann aktuell nicht benannt werden.²

Auf Basis der operativen Ergebniserwartung ist für das laufende Geschäftsjahr 2023 mit einem Return on Capital Employed (ROCE) vor Sondereffekten im hohen einstelligen Prozentbereich zu rechnen.

¹ China Automotive Industry Association, Januar 2023.

¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

² Höhe und Zeitpunkt dieser Zahlung sind von der Beschlussfassung der Stadt Köln über das Inkrafttreten des Bebauungsplans für das Areal abhängig.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUSGABEN¹

Nach Zuschüssen² erwartet DEUTZ für das Geschäftsjahr 2023 Forschungs- und Entwicklungsausgaben in einer Größenordnung von 100 bis 120 Mio. €. Diese sollen im Wesentlichen auf den Bereich alternativer Antriebe sowie die fortlaufenden Weiterentwicklung des Portfolios im Bereich Kleiner-4-Liter-Motoren entfallen.  [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 26 ff.

INVESTITIONEN³

Die Investitionen⁴ nach Zuschüssen² dürften sich 2023 in einer Bandbreite von 70 bis 90 Mio. € bewegen. Die zu erwartende Reduzierung gegenüber 2022 ist insbesondere auf den Einmal-effekt des Logistikzentrums zurückzuführen, der 2022 mit rund 30 Mio. € zu Buche schlug.  [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 29 ff.

WORKING-CAPITAL-QUOTE, FREE CASHFLOW UND EIGENKAPITALQUOTE

Die durchschnittliche Working-Capital-Quote sollte 2023 bei 16% bis 18% liegen. Der Free Cashflow dürfte sich auf einen mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrag belaufen.⁴ 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, der die DEUTZ AG zugehörig ist. Dieser sieht unter anderem eine monatliche Erhöhung der Grundentgelte tariflich Beschäftigter sowie der Ausbildungsvergütung um 5,2% ab Juni 2023 vor. Zusätzlich wurde die Zahlung einer einmaligen Inflationsausgleichsprämie in Höhe von insgesamt 3.000 € netto vereinbart, wovon mindestens die Hälfte 2023 ausbezahlt ist. Im Hinblick auf die außertariflichen Mitarbeiter sowie die leitenden Angestellten beabsichtigt DEUTZ ebenfalls eine Entgelterhöhung umzusetzen.

¹ 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.

² Zuschüsse von Entwicklungspartner und Fördermittel.

³ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverträgen) und immaterielle Vermögenswerte ohne Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

⁴ Ohne M&A.

AUSBLICK 2025

Angesichts der stark gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise sowie der nur langsam nachlassenden angespannten Situation des globalen Beschaffungsmarktes ist die Dynamik der weltwirtschaftlichen Erholung weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Nachdem die hohen Inflationsraten bereits im Berichtsjahr zu weltweiten Erhöhungen der Zinssätze führten, scheint eine Rezession möglich. Unter anderem vor diesem Hintergrund hat DEUTZ seine zuletzt im Geschäftsbericht 2022 bestätigten Zielsetzungen für 2023/2024. [Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht 2023, S. 65 ff. angepasst bzw. sich neue Mittelfristziele für 2025 gesetzt:

Ursprünglich wurde für 2023/2024 eine Steigerung des Konzernumsatzes auf mehr als 2 Mrd. € in Aussicht gestellt, die mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten in einer Bandbreite von 7 % bis 8 % einhergehen sollte. Während das vorgenannte Umsatzziel entsprechend der Geschäftsprognose 2023 bereits in diesem Jahr erreicht werden könnte, ist das avisierte Margenziel aufgrund der oben angeführten Rahmenbedingungen sowie einem deutlich unter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibenden At-equity-Beitrag aus dem chinesischen Joint Venture mit SANY nicht mehr zu halten. Um für die anstehende Transformation der Mobilität hin zu mehr Klimaneutralität vorbereitet zu sein, erachtet DEUTZ zudem deutlich höhere Investitionen in alternative Antriebe als notwendig. Dafür sollen in den nächsten drei Jahren über 100 Mio. € investiert werden.

Basierend auf der Umsetzung seiner »Dual+«-Strategie hat sich DEUTZ neue Mittelfristziele 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 %.

Wesentliche Wachstumstreiber sollen neben der technologieoffenen Weiterentwicklung des Classic-Motorenportfolios nach wie vor die fortlaufende Internationalisierung sowie der Ausbau des Servicegeschäfts sein. 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. 22 ff.

Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie hatte sich DEUTZ das Ziel gesetzt, den Umsatzanteil des Segments Green, dessen Umsätze derzeit nahezu ausschließlich aus dem Geschäft mit elektrischen Bootsmotoren der Tochtergesellschaft Torqeedo resultieren, bis 2023/2024 auf 5 % bis 10 % auszubauen. Da die Nachfrage nach alternativen Antrieben langsamer anläuft als erwartet, geht DEUTZ nunmehr davon aus, dieses Ziel erst 2025 zu erreichen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 f.

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 unbekannte 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.