

AUSZUG:
ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
DER DEUTZ AG UND DES KONZERNS 2020

DETAILINDEX LAGEBERICHT

22 Grundlagen des Konzerns

22	Geschäftsmodell und Segmente
22	Markt- und Wettbewerbsumfeld
22	Strategie und Ziele
25	Effizienzprogramm "Transform for Growth"
26	Wesentliche Standorte und Konsolidierungskreise
26	Internes Steuerungssystem
28	Forschung und Entwicklung
30	Produktion und Logistik
32	Einkauf und Beschaffung
34	Mitarbeiter

35 Gesamtwirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld

35	Wirtschaftliches Umfeld
35	Branchenspezifisches Umfeld

36 Geschäftsentwicklung Konzern

36	Auftragseingang
36	Absatz
37	Umsatz
38	Ergebnis

40 Geschäftsentwicklung Segmente

40	Geschäftsentwicklung DEUTZ Compact Engines (DCE)
41	Geschäftsentwicklung DEUTZ Customized Solutions (DCS)
42	Sonstiges

42 Finanzlage

42	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
42	Finanzierung
43	Cashflow
44	Investitionen

45	Vermögenslage
47	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
48	DEUTZ AG
52	Nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289b, 315b HGB
52	Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f, 315d HGB
52	Angaben nach §§ 289a, 315a HGB
54	Weitere Angaben
54	Erläuterungsbericht des Vorstands zu §§ 289a, 315a HGB
55	Vergütungsbericht
55	Vergütung des Vorstands
58	Vergütung des Aufsichtsrats
59	Risikobericht
66	Prognosebericht
69	Ausblick 2023/2024

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

GESCHÄFTSMODELL UND SEGMENTE

DEUTZ ist einer der weltweit führenden Hersteller von Antriebssystemen für Anwendungen abseits der Straße. Die Kernkompetenzen des 1864 gegründeten Unternehmens mit weltweit rund 4.600 Mitarbeitern liegen in der Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb entsprechender Antriebslösungen für **Off-Highway**-Anwendungen im Leistungsbereich bis 620 kW. Das gegenwärtige Portfolio reicht dabei von Diesel- über Gas- bis hin zu Hybrid- und vollelektrischen Antrieben, die unter anderem in Bau- und Landmaschinen, **Material-Handling**-Anwendungen wie Gabelstaplern oder Hebebühnen, Nutz- und Schienenfahrzeugen sowie Bootsanwendungen für den privaten und gewerblichen Bereich zum Einsatz kommen. Zudem bieten wir mit über 800 Vertriebs- und Servicepartnern in mehr als 130 Ländern ein umfassendes Angebot an Serviceleistungen.

Die operativen Aktivitäten des Unternehmens gliedern sich in die Segmente DEUTZ Compact Engines (DCE), DEUTZ Customized Solutions (DCS) und Sonstiges.

Das DCE-Segment, dessen Anteil am Konzernumsatz 2020 rund 73 % betrug, umfasst flüssigkeitsgekühlte Motoren bis 8 Liter Hubraum sowie das Joint Venture mit SANY, das at-equity bilanziert wird. Dem Segment DCS hingegen sind flüssigkeitsgekühlte Motoren mit einem Hubraum größer 8 Liter, luftgekühlte Antriebe, die unter dem Namen »Xchange« hergestellten Austauschmotoren beziehungsweise -teile sowie auslaufende Baureihen zugeordnet. Der Umsatzanteil des DCS-Segments belief sich 2020 auf rund 24 %. Im Segment Sonstiges werden die Tochtergesellschaft Torquedo, die auf die Elektromobilität zu Wasser fokussiert ist, sowie der 2019 akquirierte Entwicklungsdienstleister Futavis, dessen Fokus auf Batteriemangementsystemen im Hochvoltbereich sowie der Sicherheitstechnik liegt, konsolidiert.

MARKT- UND WETTBEWERBSUMFELD

Regional betrachtet liegt der Absatzschwerpunkt für Dieselmotoren in den Regionen Europa, Nordamerika sowie Asien und dabei insbesondere in China. Konkurrierende Motorenanbieter kommen im Wesentlichen aus Westeuropa, Nordamerika und Asien.

DEUTZ-Hauptwettbewerber nach Anwendung


Anwendungsbereiche	Anwendungen	Hauptwettbewerber (in alphabetischer Reihenfolge)
Baumaschinen	Bagger Radlader Straßenfertiger Untertagegeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Perkins, UK 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	Stromerzeugungsaggregate Pumpen Kompressoren	Cummins, USA Kubota, Japan Perkins, UK Yanmar, Japan
Sonstiges	Schienenfahrzeuge Spezialfahrzeuge Lastkraftwagen Busse	Cummins, USA Fiat Powertrain, Italien MAN, Deutschland Mercedes, Deutschland

STRATEGIE UND ZIELE


Unser übergeordnetes Ziel ist es, weltweit führender Hersteller innovativer Antriebssysteme und Vorreiter einer klimaneutralen Zukunftsmobilität im Off-Highway-Bereich zu werden. Gleichzeitig wollen wir profitabel und nachhaltig wachsen und haben uns in diesem Zusammenhang klare Mittelfristziele gesteckt: einen Umsatz von mehr als 2 Mrd. € einhergehend mit einer **EBIT-Rendite vor Sondereffekten** von 7 bis 8 %.

Nachdem wir unsere Mittelfristziele ursprünglich im Jahr 2022 erreichen wollten, mussten wir unseren Ausblick im Geschäftsjahr 2020 dahingehend überarbeiten, dass nunmehr davon auszugehen ist, diese Ziele erst 2023/2024 zu erreichen. Ursächlich dafür sind insbesondere die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise, die im Berichtsjahr zu einer deutlich rückläufigen Entwicklung des DEUTZ-Motorengeschäfts führten. Gleichzeitig ist anzunehmen, dass die kundenseitige Investitionszurückhaltung in den kommenden Monaten zunächst noch weiter anhalten wird und damit eine Erholung der Nachfrage langsamer erfolgen dürfte als ursprünglich erwartet.

Unsere finanziellen Zielsetzungen wollen wir im Einklang mit der Übernahme gesellschaftlicher, unternehmerischer und ökologischer Verantwortung erreichen. Aus diesem Grund haben wir im vorangegangenen Geschäftsjahr 2019 die konzernweit gültige Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« verabschiedet und uns dabei diverse nichtfinanzielle Ziele gesetzt – etwa im Hinblick auf die Reduzierung der Emissionen und anfallenden Abfallmengen unserer Produktionsstandorte, die Überprüfung der

Nachhaltigkeitsleistung unserer Lieferanten oder die Erhöhung des Frauenanteils innerhalb der Belegschaft.  Siehe auch Nichtfinanzieller Bericht, S. 70 ff.

Weiterentwicklung des Produktportfolios Wir verfügen über ein breites Produktportfolio, das darauf ausgerichtet ist, unterschiedliche Kundenanforderungen zu bedienen und, entsprechend sich verändernden Rahmenbedingungen, kontinuierlich weiterentwickelt wird. Da verschiedene Anwendungen unterschiedlicher Antriebslösungen bedürfen, gehen wir dabei technologieoffen vor. Das bedeutet: Wir setzen bewusst auf eine Kombination aus Diesel-, Gas-, Benzin-, Wasserstoff- sowie Hybrid- und Elektroantrieben.

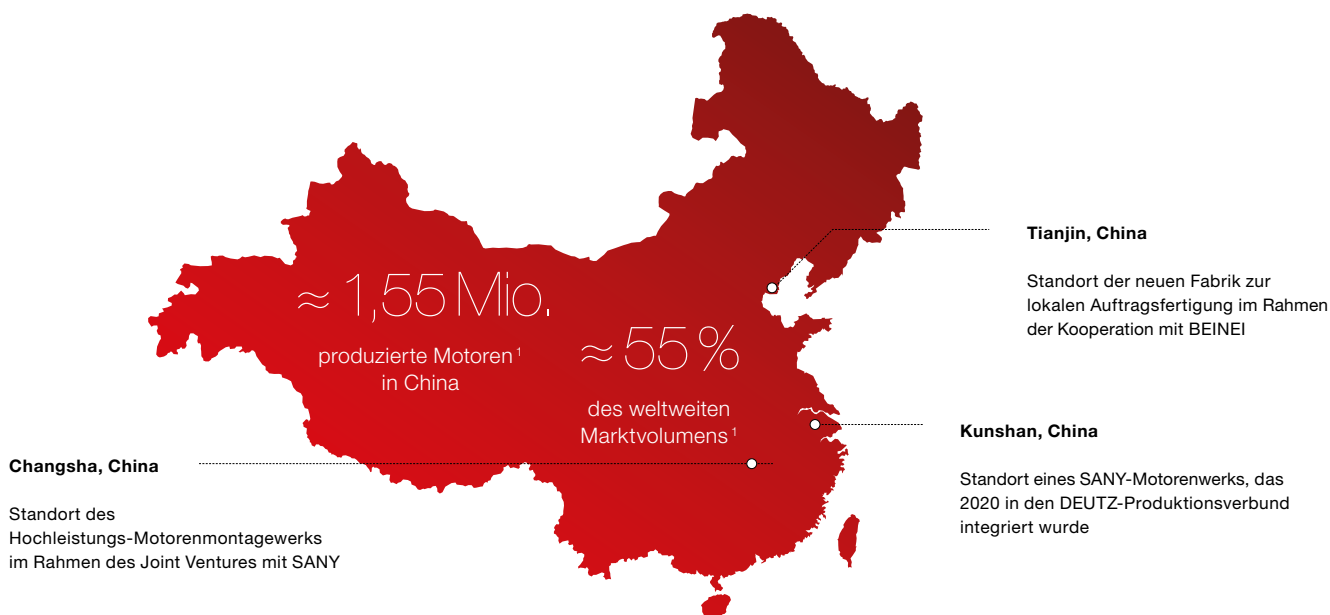
Im Sinne unseres übergeordneten Ziels, Vorreiter einer klimaneutralen Zukunftsmobilität zu werden, treiben wir insbesondere den Einsatz von Antriebslösungen voran, die eine klimafreundlichere Alternative zum klassischen Verbrennungsmotor darstellen. Wir sind davon überzeugt, dass voll- und hybrid-elektrischen Lösungen dabei eine Schlüsselrolle zukommt. Aus diesem Grund haben wir bereits im Jahr 2017 unsere E-DEUTZ-Strategie initiiert, die darauf abzielt, ein skalierbares Produktangebot hybrider und vollelektrischer Antriebe für spezifische Kundenanforderungen aufzubauen. Dabei sind wir sowohl Systempartner als auch -integrator: wir liefern ein abgestimmtes System von E-Motor, Batterie, Leistungselektronik, Reduktionsgetriebe für Traktion und Arbeitseinheiten sowie Steuerungssoftware im Hinblick auf Batteriemangement, funktionale Sicherheit und Ansteuerungslogik.  Siehe auch Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

Im Zuge der Überarbeitung unserer Mittelfristplanung haben wir auch das im Rahmen unserer E-DEUTZ-Strategie im Jahr 2018 für 2022 festgelegte Ziel eines Anteils elektrifizierter Antriebssysteme am Konzernumsatz in Höhe von 5 bis 10 % angepasst. Die Zielerreichung wird nunmehr ebenfalls erst für 2023/2024 erwartet.

Neben eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten setzen wir bei der Weiterentwicklung unseres Portfolios auch auf strategische Partnerschaften und Akquisitionen, die unsere Kompetenzen sinnvoll ergänzen oder erweitern.

Regionale Wachstumsinitiativen Der strategische Fokus unserer regionalen Wachstumsinitiativen liegt insbesondere auf der Realisierung des Wachstumspotenzials in Asien, und dabei primär in China, der Verbesserung unserer Marktposition in den USA sowie dem Ausbau unseres globalen Händler- und Servicenetzes.

Mit einem Anteil am globalen Motorenmarkt von rund 55 %¹ stellt China den weltweit größten Einzelmarkt für Baumaschinen dar. Neben beständigem Wachstum ist dieser Markt durch einen tiefgreifenden Wandel gekennzeichnet. So werden die dortigen Emissionsvorgaben zunehmend verschärft und die Weiterentwicklung sowohl von Dieselmotoren als auch von alternativen Antriebskonzepten wie Elektrifizierung, nachhaltigen Kraftstoffen oder Wasserstoffantrieben seitens der Regierung verstärkt vorangetrieben. Daraus ergibt sich für uns ein hohes Wachstumspotenzial, das wir durch die Umsetzung unserer dortigen strategischen Maßnahmen heben wollen.



¹ PSR-Download Januar 2021. Basierend auf dem OEM-Produktionsvolumen 2020 in Stück, Leistungsklassen 19 bis 620 kW, non-captive.

Im Rahmen unserer China-Strategie haben wir im vorangegangenen Geschäftsjahr mit SANY ein gemeinsames Joint Venture gegründet. Dabei übernehmen wir für SANY sowohl die Motorenfertigung für Anwendungen im Bereich Baumaschinen als auch im Bereich Heavy Trucks und bedienen somit auch den **On-Road**-Bereich. Darüber hinaus setzen wir im chinesischen Markt auch auf strategische Kooperationen: zum einen mit dem Dieselmotorenhersteller BEINEI, der als Montagedienstleister fungiert, und zum anderen mit dem Servicedienstleister FAR EAST HORIZON, Chinas größtem Anbieter in der Baumaschinenvermietung. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit unseren lokalen Partnern haben wir begonnen, Produktionskapazitäten vor Ort aufzubauen, um so die lokale Kundennachfrage bestmöglich zu bedienen.  Siehe auch Produktion und Logistik, S. 30. Zudem haben wir Zugriff auf ein großflächiges Servicenetzwerk, das wir mit digitalen Lösungen konsequent weiterentwickeln.

Angesichts dessen, dass das im Rahmen des Joint Ventures geplante Volumen bereits im Berichtsjahr der bestehenden Marktnachfrage entsprach und wir zudem davon ausgehen, Marktanteile von Wettbewerbern hinzugewinnen, haben wir unser für 2022 avisiertes Umsatzziel für China im Geschäftsjahr 2020 von rund 500 auf rund 800 Mio. €¹ angehoben.

Ausbau und Digitalisierung des Servicegeschäfts


Einen weiteren wesentlichen Baustein unserer Wachstumsstrategie stellt die Expansion des margenstarken Servicegeschäfts dar, die wir durch den Ausbau unseres Servicenetzwerks und die fortlaufende Erweiterung unseres Produktangebots konsequent vorantreiben. Dabei bieten wir unseren Kunden ein den gesamten Produktlebenszyklus abdeckendes Leistungsspektrum an und positionieren uns als Full-Service-Anbieter.

Neben der Ausweitung unseres Xchange-Geschäfts, im Rahmen dessen wir runderneuerte Motoren und Ersatzteile anbieten, liegt unser Fokus beim Ausbau des Serviceportfolios insbesondere auf der Digitalisierung unserer Servicekonzepte. So sollen Angebote wie beispielsweise eine Motoren-Zustandskontrolle und Servicealerts mittels Telematik den Service im nächsten Schritt ergänzen. Mit Blick auf neue „analoge“ Servicekonzepte bieten wir beispielsweise seit Anfang 2021 eine lebenslange Ersatzteilgewährleistung bei Einbau durch einen autorisierten DEUTZ-Partner. Darüber hinaus bauen wir unsere Wartungs- und Reparaturleistungen sowohl für DEUTZ- als auch Fremdmotoren beim Kunden vor Ort aus, um insbesondere vermehrt Flottenbetreiber als Kunden gewinnen zu können. Dabei setzen wir auf den sogenannten „Man in Van“,

also den mobilen Servicetechniker mit vollständig ausgerüstetem Werkstattwagen. Weiterhin beabsichtigen wir, neue Vertriebskanäle für den Teilehandel zu eröffnen und gleichzeitig externe Plattformen in unser Servicekonzept zu integrieren.

Neben Investitionen in eigene Service-Center – wie beispielsweise die im Geschäftsjahr 2020 neu eröffneten DEUTZ Power Center in den USA und Russland – wollen wir unser Servicenetz durch die Akquisition ausgewählter Händler erweitern und dadurch eine globale Abdeckung erreichen. In diesem Zusammenhang haben wir im Berichtsjahr die DEUTZ Austria GmbH, die Motorcenter Austria GmbH und die Pro Motor Servis CZ s.r.o. erworben, die im Bereich Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren in Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn tätig sind und uns dort den direkten Marktzugang ermöglichen.

Mit Blick auf das laufende Geschäftsjahr 2021 halten wir trotz der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise an unserem Ziel fest, den Umsatz des Servicegeschäfts in diesem Jahr auf rund 400 Mio. € zu erhöhen. Im Berichtsjahr 2020 belief sich der Serviceumsatz auf 348,3 Mio. €.

Prozessoptimierung Um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens nachhaltig sicherzustellen, zielen unsere strategischen Maßnahmen weiterhin auch darauf ab, unsere Prozesse in allen Bereichen des Unternehmens sukzessive zu optimieren und dadurch unsere Effizienz zu steigern. Der Schwerpunkt unserer Maßnahmen liegt dabei insbesondere auf der Optimierung des Vertriebs sowie des globalen Produktions- und Beschaffungsnetzwerkes, der Qualitätssteigerung, der Automatisierung und Digitalisierung von operativen und administrativen Prozessen sowie der Reduzierung von Komplexität bei gleichzeitiger Anpassung der Sachkosten. In diesem Zusammenhang haben wir zu Beginn des Berichtsjahres 2020 ein umfassendes Effizienzprogramm aufgesetzt, dessen Umsetzung unter anderem auf die zuvor genannten Themen abzielt.  Siehe auch »Transform for Growth«, S. 25.

¹ Das Umsatzziel beinhaltet die im Rahmen des Joint Ventures mit SANY erwirtschafteten Umsätze, welche aufgrund der Bilanzierung des Joint Ventures nach der Equity-Methode im Konzernabschluss nicht enthalten sind. Das anteilige Ergebnis hingegen fließt in diesen ein.

EFFIZIENZPROGRAMM

»TRANSFORM FOR GROWTH«

Um die Ergebnisentwicklung in einem herausfordernden Umfeld abzusichern und unsere Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene nachhaltig sicherzustellen, haben wir zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 das bereichsübergreifende Effizienzprogramm »Transform for Growth« aufgesetzt. Im zweiten Quartal erfolgte die detaillierte Ausgestaltung eines umfassenden Maßnahmenkatalogs, dessen wesentliche Handlungsfelder auf die Optimierung des globalen Produktionsnetzwerks, die Automatisierung und Digitalisierung von operativen und administrativen Prozessen, die konzernweite Verschlankeung der Organisationsstruktur sowie auf die Reduzierung von Komplexität abzielen. Dabei sollen organisatorische Synergieeffekte beispielsweise durch die Bündelung bestimmter Funktionen, die Konsolidierung von Aktivitäten oder den umfassenderen Einsatz von Daten und IT-Tools gehoben werden.

Durch die Umsetzung des festgelegten Maßnahmenkatalogs beabsichtigen wir, Brutto-Kosteneinsparungen von jährlich insgesamt rund 100 Mio. € gegenüber dem Basisjahr 2019 zu realisieren, wobei der volle Effekt ab Ende 2022 erwartet wird.

Neben einer Anpassung der Sachkosten soll ein wesentlicher Teil der Einsparungen durch eine Reduzierung der Personalkosten erzielt werden, die unter anderem mit einem konzernweit substanziellen Stellenabbau einhergeht. Dabei sind wir bestrebt, den Abbau für alle Beschäftigten möglichst sozialverträglich zu gestalten und haben uns in diesem Zusammenhang in der zweiten Jahreshälfte 2020 mit den Sozialpartnern auf ein »Eckpunktepapier Zukunftspakt DEUTZ – Transform for Growth« geeinigt. Dieses beinhaltet unter anderem den Abbau von bis zu 350 Mitarbeitern im Rahmen eines Freiwilligenprogramms für die deutschen Standorte mit einer Laufzeit vom 1. September 2020 bis 31. März 2021. Des Weiteren wird die Begleitung des Freiwilligenprogramms durch eine Transfergesellschaft sowie die Vereinbarung eines Sozialplans darin geregelt. Aufgabe der Transfergesellschaft ist es, Beschäftigte, die im Rahmen des Programms aus dem Unternehmen ausscheiden, zu übernehmen und für einen befristeten Zeitraum von maximal zwölf Monaten dabei zu unterstützen, einen neuen Arbeitsplatz zu finden. Während des Verbleibs in der Transfergesellschaft wird jedem ehemaligen Mitarbeiter ein Gehalt

gezahlt, welches das Transfer-Kurzarbeitergeld beinhaltet. Voraussetzung für die Annahme des Freiwilligenprogramms ist eine doppelte Freiwilligkeit. Das bedeutet, dass ein Mitarbeiter, der sich freiwillig für das Programm meldet, auch die Zustimmung des Unternehmens benötigt. Damit wollen wir unter anderem sicherstellen, qualifizierte Mitarbeiter und Know-how-Träger im Unternehmen zu halten. Zum Ende des Berichtsjahres haben insgesamt bereits 171 Mitarbeiter das Angebot des Freiwilligenprogramms angenommen.

Im Berichtsjahr 2020 wurden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 31,9 Mio. € erfasst, die insbesondere Aufwendungen für Abfindungen sowie sonstige mit der Restrukturierung in direktem Zusammenhang stehende Aufwendungen umfassen.

Nach der Einigung auf das zuvor genannte Eckpunktepapier haben sich die IG Metall und der Arbeitgeberverband zusätzlich auf einen auf drei Jahre befristeten Ergänzungstarifvertrag geeinigt, der drei wesentliche Punkte zum Gegenstand hat: Neben einer Beschäftigungs- und Standortsicherung für die Betriebe Köln, Herschbach und Ulm sollen rund 41 Mio. € in die deutschen Standorte investiert werden, um insbesondere die Produktivität und Innovationskraft in der Produktion, der Montage sowie dem Bereich Forschung und Entwicklung zu stärken und damit unsere Wettbewerbsfähigkeit zu fördern. Darüber hinaus wurden Mitarbeiterbeiträge zur Standortsicherung vereinbart, die unter anderem die Erhöhung der Arbeitszeit für den Zeitraum der Vertragslaufzeit vorsehen.

WESENTLICHE STANDORTE UND KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

Im Geschäftsjahr 2020 hat DEUTZ die Gesellschaften DEUTZ Austria GmbH, Motorcenter Austria GmbH und Pro Motor Servis CZ s.r.o. erworben, die im Bereich Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren in Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn tätig sind. Darüber hinaus wurde die DEUTZ Global Service Center, S.L. in Zafra, Spanien, gegründet sowie das vormals aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidierte Tochterunternehmen DEUTZ DO BRASIL LTDA., São Paulo, Brasilien, aufgrund steigender Geschäftstätigkeit in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen. Die nicht operativ tätige Tochtergesellschaft PTO Power B.V., Dordrecht, Niederlande, wurde dagegen aufgelöst.

Zum 31. Dezember 2020 waren neben der DEUTZ AG neun inländische (31. Dezember 2019: neun) und 24 ausländische Gesellschaften (31. Dezember 2019: 20) in den Konzernabschluss einbezogen. Der vollständige Anteilsbesitz der DEUTZ AG zum 31. Dezember 2020 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

Siehe auch Anteilsbesitz DEUTZ AG, S. 164.

INTERNES STEUERUNGSSYSTEM

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

Leistungsindikatoren ¹		2020	2019
Umsatzwachstum	in %	-29,6	3,5
EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)	in %	-5,8	4,3
Working-Capital-Quote (Durchschnitt)	in %	21,8	17,4
ROCE (vor Sondereffekten)	in %	-8,1	9,0
F&E-Quote	in %	6,3	5,2
Free Cashflow	in Mio. €	-35,8	-36,6

¹ Alternative Leistungskennzahlen (Alternative Performance Measures).

Umsatzwachstum DEUTZ strebt eine kontinuierliche Steigerung der Umsatzerlöse als Grundlage für eine profitable 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 sehen wir 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 betrachten wir wesentliche Erträge und Aufwendungen, die außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit anfallen und einen nicht wiederkehrenden Charakter haben. Die Bereinigung um Sondereffekte ermöglicht eine genauere Vergleichbarkeit der operativen Ertragskraft des Unternehmens im Zeitablauf. Die EBIT-Rendite vor Sondereffekten wird wie auch das Umsatzwachstum auf monatlicher Basis ermittelt und dem Management im Rahmen der internen Berichterstattung vorgelegt. Im Zuge der im 3. Quartal 2020 erfolgten Konkretisierung initiiertener Maßnahmen des zu Jahresbeginn aufgesetzten Effizienzprogramms »Transform for Growth« wurden im Berichtsjahr Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 31,9 Mio. € als Sondereffekt ausgewiesen.

Working-Capital-Quote (Durchschnitt) Das im Unternehmen gebundene Kapital steuern wir über die durchschnittliche Working-Capital-Quote. Dabei setzen wir das durchschnittliche Working Capital der vergangenen vier Quartale ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen der letzten zwölf Monate. Das Working Capital umfasst die Vorräte sowie die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gemeinsam mit dem Umsatzwachstum und der EBIT-Rendite (vor Sondereffekten) wird auch diese Kenngröße monatlich ermittelt und dem Management vorgelegt.

ROCE (vor Sondereffekten) Die Messung und Steuerung der Rentabilität des im Konzern eingesetzten Kapitals erfolgt auf jährlicher Basis anhand der Kennzahl ROCE (vor Sondereffekten), die wie folgt dargestellt ermittelt wird:

ROCE¹

in Mio. €

	2020	2019
Bilanzsumme	1.180,5	1.301,2
Zahlungsmittel- und -äquivalente	-64,7	-55,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-153,0	-180,6
Sonstige kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	-60,0	-130,6
Capital Employed	902,8	934,7
Capital Employed (Jahresdurchschnitt)²	918,8	873,0
EBIT vor Sondereffekten (Operatives Ergebnis)	-74,7	78,8
ROCE (vor Sondereffekten) in %	-8,1	9,0

¹ Return on Capital Employed.

² Durchschnitt aus Anfangsbestand und Endbestand.

F&E-Quote Als technologieorientiertes Unternehmen zählen wir im Rahmen unseres internen Steuerungssystems auch die F&E-Quote zu unseren bedeutendsten Steuerungskennzahlen. Diese Kenngröße 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 -abflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Investitionstätigkeit des Konzerns in der betrachteten Periode vermindert um Zinszahlungen aus Finanzierungstätigkeit. Damit zeigen wir auf, welcher in dem jeweiligen Geschäftsjahr generierte Cashflow dem Unternehmen beispielsweise zur Tilgung von Schulden oder zur Zahlung einer möglichen Dividende an die Aktionäre zur Verfügung steht. Der Free Cashflow wird monatlich an das Management berichtet.

Auf Basis der zuvor genannten Steuerungskennzahlen hat DEUTZ ein Frühwarnsystem etabliert, um vorausschauend handeln und zeitnah reagieren zu können. Parallel dazu sorgen wir mittels einer fundierten Ursachenanalyse dafür, dass Risiken minimiert und Chancen genutzt werden. Dreimal jährlich erstellen wir eine Jahresprognose für alle Messgrößen und gewährleisten so eine transparente Geschäftsentwicklung.

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren im Rahmen des beschriebenen Steuerungssystems messen wir unsere 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 (EBIT-DA). Des Weiteren sind für uns das Konzernergebnis und das handelsrechtliche Ergebnis der DEUTZ AG als ausschüttungsrelevante Größen von Bedeutung.

Kontinuierliche Optimierung des Steuerungssystems Unabhängig von konjunkturellen Schwankungen verfolgt DEUTZ unter anderem das Ziel, die Steuerung des Konzerns kontinuierlich zu optimieren. Die Basis dafür bildet die jährliche Planung aller zuvor genannten Kenngrößen. Dabei werden zum einen die internen Einschätzungen unserer künftigen Geschäfte und zum anderen die Vergleichswerte von Wettbewerbern berücksichtigt. 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 verfügbar.

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

Wir verfolgen einen langfristigen Wachstumskurs. Um hierfür die finanzielle Grundlage zu sichern, haben wir das Investitionsmanagement als den wesentlichen Aspekt bei der Steuerung des gebundenen Kapitals zentralisiert: Klare Budgetvorgaben legen den Rahmen für das Investitionsniveau und die Entwicklungsausgaben fest; der konkrete Bedarf leitet sich 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 wir die gängigen Methoden der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, wie den internen Zinsfuß, die Amortisationszeit, den Kapitalwert, die Auswirkung auf die Gewinn- und Verlustrechnung sowie Kostenvergleiche, nutzen. Erst wenn diese Wirtschaftlichkeitsprüfung eindeutig positiv ausfällt, wird das Projekt mit dem entsprechenden Budget genehmigt.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Neben der Erfüllung gesetzlicher Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Emissionsgesetzgebung werden unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wesentlich durch den voranschreitenden Klimawandel und die damit einhergehende Diskussion über die Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen bestimmt.

Basierend auf dem **Klimaabkommen von Paris** im Jahr 2015 haben sich unter anderem die EU und ihre Mitgliedsstaaten darauf verständigt, die globale Erderwärmung zu begrenzen und einen Temperaturanstieg von mehr als 1,5° C zu verhindern. Auch wenn es für mobile Arbeitsmaschinen, im Gegensatz zu PKW- und Nutzfahrzeuganwendungen, derzeit keine gesetzlichen Vorschläge bzw. Grenzwerte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen gibt, wird die Klimadiskussion in diesem Bereich dennoch intensiv geführt. DEUTZ ist bestrebt, sich hierbei aktiv einzubringen und seinen Kunden künftig effiziente und klimaneutrale Antriebslösungen anzubieten.

Vor dem Hintergrund, dass unsere sehr verschiedenen Anwendungsbereiche unterschiedliche Antriebslösungen erfordern, gehen wir bei der Weiterentwicklung unseres Motorenportfolios technologieoffen vor und verfolgen auf dem Weg in eine klimaneutrale Zukunft zwei Technologiepfade: Der Verbrennungsmotor in mobilen Arbeitsmaschinen wird in den kommenden Jahren unverändert eine dominierende Rolle einnehmen, weshalb unsere Aktivitäten weiterhin auf den Einsatz alternativer Kraftstoffe wie etwa Erdgas abzielen, das aufgrund der günstigeren Bindung von Kohlenwasserstoff-Verbindungen einen spürbar geringeren CO₂-Ausstoß aufweist; daneben entwickeln wir unsere Motoren dahingehend weiter, dass sie auf Basis von regenerativ erzeugtem Wasserstoff bzw. synthetischer Kraftstoffe – auch **E-Fuels** genannt – angetrieben werden können. Diese sind praktisch CO₂-neutral. Den zweiten Technologiepfad stellt der Ausbau der Elektrifizierung dar, im Rahmen dessen wir unseren Kunden sowohl hybrid- als auch vollelektrische Antriebe anbieten.

Auswirkungen der Corona-Krise auf die F&E-Aktivitäten

Infolge des Ausbruchs der Corona-Pandemie bzw. der daraus resultierenden Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und damit einhergehend auf unser Motorengeschäft haben wir unsere Entwicklungsprojekte sowie Investitionen im F&E-Bereich auf den Prüfstand gestellt. Im Zuge dessen fand im Berichtsjahr 2020 eine Neupriorisierung statt, die im Ergebnis zu einer zeitlichen Verschiebung einzelner Projekte unter anderem in der Vorentwicklung führte. Das F&E-Budget wurde dabei um einen mittleren einstelligen Millionen-Euro-Betrag reduziert. Projekte der EU Stufe V waren von der Neupriorisierung jedoch nicht betroffen, so dass strategische sowie Serienprojekte nicht beeinflusst wurden.

Emissionsgesetzgebung Unabhängig von unserem Ziel, Vorreiter einer klimaneutralen Zukunftsmobilität im Off-Highway-Bereich zu werden, wird die Weiterentwicklung unserer Motoren auch wesentlich von gesetzlichen Rahmenbedingungen im Sinne von Emissionsvorgaben, Abgasnormen oder Geräusch-Verordnungen beeinflusst. So zielen unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten grundsätzlich darauf ab, unser Antriebsportfolio auf die aktuell gültigen sowie zukünftigen Emissionsvorgaben wie etwa **EU Stufe V** oder **China IV** auszurichten.

Seit Beginn des Geschäftsjahres 2020 ist für alle Motoren im Leistungsbereich von 56 bis 130 kW die EU Stufe V einzuhalten. Im Berichtsjahr wurde die Serieneinführung der entsprechenden Motoren umgesetzt.

Im Dezember 2020 hat die chinesische Behörde die Abgasgesetzgebung für die Emissionsstufe China IV veröffentlicht, die am 1. Dezember 2022 für Leistungen bis 560 kW in Kraft treten wird. In Vorbereitung darauf optimieren wir weiterhin unsere Baureihen. Im Leistungsbereich kleiner 130 kW wird die technologische Basis der Motoren so angepasst, dass die Emissionsgrenzwerte ohne den Einsatz eines **SCR-Systems** zur Reduzierung der Stickoxid-Emissionen erfüllt werden können. Im Leistungsbereich größer 130 kW wurde die Produktoptimierung einer Motorbaureihe gestartet. Dabei erfolgt der Entfall der Abgasrückführung bei gleichzeitigem Einsatz eines EU-Stufe-V-Abgasnachbehandlungssystems.

Mit Blick auf die USA ist hinsichtlich der Einführung einer weiteren Emissionsstufe zum jetzigen Zeitpunkt nichts bekannt.

Erweiterung des Produktportfolios Zur Erweiterung unseres Motorenportfolios im Leistungsbereich bis 130 kW sind wir Ende des Berichtsjahres 2020 eine Entwicklungskooperation mit John Deere Power Systems eingegangen, die nahezu die gesamte Produktentwicklung einschließlich Konstruktion, Funktionserprobung, Validierung sowie die Durchführung von Feldtests umfasst. Die gemeinsame Entwicklung erstreckt sich auf die Hardware und Konstruktion des Motors, wobei der Basismotor von jedem Unternehmen durch eigene Software und Steuerungselemente individualisiert wird. Das Projekt bzw. die Entwicklungsarbeiten werden durch DEUTZ geführt. Mit Blick auf einzelne Tätigkeiten sind diese zwischen den Kooperationspartnern so aufgeteilt, dass für jedes Arbeitspaket die optimalen Ressourcen und Qualifikationen genutzt werden können. Die Zusammenlegung der Einkaufsvolumina im Rahmen einer gleichzeitig vereinbarten Einkaufskooperation soll uns zudem ermöglichen, günstigere Einkaufspreise mit unseren Lieferanten auszuhandeln, wovon sowohl DEUTZ als auch John Deere wirtschaftlich profitiert.

Darüber hinaus werden wir mit dem DEUTZ TCD 5.2, einem neuen Derivat des DEUTZ TCD 7.8 mit 4 Zylindern, eine Leistungslücke in unserem 4-bis-8-Liter-Portfolio schließen. Durch hohe Synergien mit unserem bestehenden 7,8-Liter-6-Zylinder-Motor

können wir diese Neuentwicklung mit sehr günstigen Investitionskosten unsererseits gestalten. Im Zuge der planmäßig verlaufenden Entwicklung des TCD 5.2 wurden im Berichtsjahr bereits mehrere Prototypen zwecks Felderprobung an Kunden ausgeliefert. Im kommenden Geschäftsjahr 2022 ist die Auslieferung der Vorserie geplant.

Im Bereich größerer Motoren haben wir unser Portfolio im Berichtsjahr 2020 im oberen Leistungsspektrum um den TCD 18.0, einen 6-Zylinder-Reihenmotor, erweitert, welcher die Emissionsnormen **China IV**, **EU Stufe V** und **US EPA Tier 4** erfüllt.

Elektrifizierte Antriebslösungen Im Rahmen der 2017 initiierten E-DEUTZ-Strategie ergänzen wir unser Motorenportfolio um batterieelektrische und hybride Antriebskonzepte, deren Vorteile insbesondere in der Reduzierung von klimaschädlichen CO₂- und Geräuschemissionen liegen. So können elektrische und hybride Antriebe neue Anwendungen erschließen, wie solche in geschlossenen Räumen im Hinblick auf etwa Hebebühnen oder Umweltzonen. Gleichzeitig ermöglichen sie zudem auch die Senkung der Betriebskosten.

In den kommenden Jahren liegt der Fokus des E-DEUTZ-Entwicklungssteams darauf, bis Ende 2023 vier grundlegende Antriebsstränge – vollelektrisch und hybrid – für Kundenanwendungen mit niedrigen und mittleren Leistungsanforderungen etwa in den Bereichen Flugfeld, Bau und Landwirtschaft zur Marktreife zu bringen. Im ersten Schritt soll im laufenden Geschäftsjahr 2021 ein vollelektrisches 360-V-Basis-Antriebssystem vermarktet werden. Dazu wurde im Berichtsjahr 2020 ein Prototypenvertrag mit einem Kunden geschlossen und ein erstes prototypisches Antriebssystem ausgeliefert. Bestandteil dessen ist eine selbst produzierte 42-kWh-Lithium-Ionen-Batterie, die im Rahmen einer Prüfung durch den TÜV Funktions- und Sicherheitstests entsprechend der Richtlinie ECE R100 bestanden hat. Diese definiert sicherheitstechnische Anforderungen an den Elektroantrieb von Straßenfahrzeugen. Im zweiten Schritt sollen bis Ende 2023 ein 48-V-Basis-Antriebsstrang sowie ein 360-V- und 48-V-Hybrid-**Powerpack** eingeführt werden.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr 2020 die Idee zu einer mobilen E-DEUTZ-Ladestation für elektrische Baustellenfahrzeuge skizziert und im Nachgang dazu ein entsprechendes technisches Konzept entwickelt; die Realisierung wurde gemeinsam mit einem Schlüsselkunden gestartet.

Mit Blick auf die Elektromobilität zu Wasser hat unsere Tochtergesellschaft Torqeedo im Berichtsjahr ein Projekt zur Überarbeitung der Cruise-Motorenfamilie für private und kommerzielle

Anwendungen im Niedervoltbereich kleiner 50 V initiiert. Im Rahmen dessen soll ein neues System zur Übertragung von Daten, ein sogenanntes Daten-Buskommunikationssystem, unter dem Namen TorqLink eingeführt werden, welches die Zusammenstellung und Inbetriebnahme von komplexeren Antriebssystemen auch mit mehreren Batterien, verschiedenen Ladegeräten sowie unterschiedlichen Steuereinrichtungen vereinfacht und mittelfristig auch die Hinzunahme weiterer Komponenten ermöglicht. Als erstes Produkt hat der überarbeitete Cruise-10.0-Motor die Entwicklungsphase beendet und wird nach erfolgreich durchgeführten Testreihen im 2. Quartal 2021 in den Markt eingeführt.

Darüber hinaus wurde die Entwicklung eines neuen, kostengünstigen Steuerhebels für die TorqLink-Systeme abgeschlossen. Dieser verfügt über ein komplett neu gestaltetes Benutzerinterface, das unseren Kunden über ein Vollgrafikdisplay den Zugriff auf die erweiterten Informationen und Einstellmöglichkeiten der TorqLink-Antriebe erlaubt.

Weiterhin ist Torqeedo zu Beginn des Berichtsjahres eine Partnerschaft mit ZF eingegangen. Deren Ziel ist die Integration der neuen Generation von festen und drehbaren Segelantrieben von ZF Friedrichshafen in die »Deep Blue«-Antriebssysteme von Torqeedo. Coronabedingt konnten anders als ursprünglich geplant bislang jedoch nur die Projekte zur Entwicklung nichtdrehbarer Segelantriebe der Leistungsklassen 50 und 100 kW durchgeführt werden; die entsprechenden Produkte sollen im laufenden Geschäftsjahr 2021 in ersten Kundenbooten verbaut werden.

Im Rahmen des Ausbaus des Batteriegeschäfts von Futavis startete Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres die Vorserienproduktion von Hochvoltbatterien am Standort von Torqeedo. Die von Futavis entwickelten und zertifizierten Batterien werden dort montiert und im Rahmen eines **End-of-Line-Tests** einem Funktions- und Sicherheitstest unterzogen. Die Hochvoltbatterien kommen für einen namhaften deutschen Kunden in RetroFit-Anwendungen von Elektrobussen zum Einsatz.

Wasserstoffbetriebene Antriebslösungen Nachdem wir im Rahmen einer Entwicklungspartnerschaft mit dem Münchner Start-up-Unternehmen KEYOU bereits einen wasserstoffbetriebenen Prototyp auf Basis eines 7,8-Liter-DEUTZ-Motors konzipiert hatten, wurde im Berichtsjahr 2020 ein gemeinsames Vorentwicklungsprojekt umgesetzt und dabei eine Steigerung der Leistung des wasserstoffbetriebenen Motors realisiert. Darüber hinaus planen wir die Entwicklung eines H₂-Gensets, also eines

wasserstoffbetriebenen Stromerzeugungsaggregats. Dessen Vorstellung ist in der zweiten Jahreshälfte des laufenden Geschäftsjahres zu erwarten.

Weiterentwicklung des Serviceportfolios Mit Blick auf digitale Serviceleistungen liegt ein besonderes Augenmerk auf der Datenübertragung und -auswertung. Hierfür haben wir im Berichtsjahr unsere IoT-Infrastruktur ausgebaut. Darüber hinaus haben wir die Grundlagen für eine Telemetrie-Lösung erarbeitet und zusammen mit der neuen IoT-Infrastruktur in ersten Feldtests mit Kunden getestet. Digitale Services auf dem Gebiet der Diagnose und Fehlerinterpretation mit konkreten Handlungsempfehlungen sowie neuen digitalen Tools wie etwa das DEUTZ Advanced Service Tool, das digitale Service- und Reparatur-Checkheft sowie das **Condition Monitoring** von DEUTZ-Motoren für den sogenannten Point of Service befinden sich weiterhin in der finalen Erprobung. Sie zielen darauf ab, in einem Service- oder Reparaturfall die Ausfallzeiten unserer Motoren zu reduzieren.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Berichtsjahr auf 84,3 Mio. € nach 98,9 Mio. € im Vorjahr. Abzüglich von Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln reduzierten sich die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr insbesondere bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Krise von 95,8 Mio. € auf 81,4 Mio. €. Der Anteil aktivierter Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen belief sich dabei auf 12,6 Mio. €. Aufgrund des vergleichsweise überproportionalen Umsatzrückgangs erhöhte sich die F&E-Quote nach Zuschüssen¹ im Vorjahresvergleich von 5,2 % auf 6,3 %.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen)¹

in Mio. € (F&E-Quote in %)

2020	81,4	(6,3)	
2019	95,8	(5,2)	

¹ Forschungs- und Entwicklungsausgaben abzüglich Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln.

Mit Blick auf die Segmente entfielen F&E-Ausgaben nach Zuschüssen in Höhe von 60,8 Mio. € auf DEUTZ Compact Engines und 11,8 Mio. € auf DEUTZ Customized Solutions. Dem Segment Sonstiges sind F&E-Ausgaben nach Zuschüssen von 8,8 Mio. € zuzuordnen.

¹ Das Verhältnis von Netto-Entwicklungsausgaben zum Konzernumsatz.

² Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 25. März 2020.

PRODUKTION UND LOGISTIK

Ungeachtet der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die operative Geschäftstätigkeit haben wir die Optimierung unserer Produktionsprozesse und den Ausbau unseres Produktionsnetzwerks im Berichtsjahr 2020 weiter vorangetrieben. Dabei haben wir uns insbesondere auf die Weiterentwicklung des globalen Verantwortungsbereichs »Operations«, vorbereitende Maßnahmen zur Restrukturierung unseres globalen **Supply Chain Managements** sowie auf den fortlaufenden Ausbau unseres Produktionsnetzwerks in China fokussiert.

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt lag darüber hinaus auf der Einleitung der im Rahmen des standortübergreifenden Effizienzprogramms »Transform for Growth« definierten Maßnahmen. So zielen diese etwa darauf ab, die Herstellungskosten unserer Fertigungsprodukte zu optimieren, die Gemeinkosten zu reduzieren und den Grad der Automatisierung sowie Digitalisierung in unseren Werken zu erhöhen, um im Ergebnis die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte nachhaltig sicherzustellen. Siehe auch »Transform for Growth«, S. 25.

Auswirkungen der Corona-Krise auf Produktion und Logistik

Infolge des Ausbruchs der Corona-Pandemie wurden zu Beginn des 2. Quartals weite Teile der Produktion in Europa bis zunächst Mitte April heruntergefahren, nachdem zahlreiche Kunden des DEUTZ-Konzerns ihre Produktion bereits eingestellt hatten oder planten, dies zeitnah umzusetzen, und die eingeleiteten Präventivmaßnahmen zur Einhaltung eines Mindestabstands im Montagebereich auch keine effiziente Produktion mehr zuließen. Gleichzeitig beantragte DEUTZ Ende März 2020 für alle deutschen Standorte bereichsübergreifend Kurzarbeit, die für Köln, Herschbach und Ulm bis Dezember 2020 genehmigt wurde, und beschloss darüber hinaus, alle Leiharbeitnehmer in den Produktions- und Montagebetrieben abzubauen, um der geringeren Auslastung Rechnung zu tragen.² Siehe auch Mitarbeiter, S. 34.

Während der DEUTZ-Standort in Zafrá (Spanien) seine Produktion bereits am 14. April 2020 wieder aufgenommen hatte, lief der Betrieb in den deutschen Werken ab dem 20. April 2020 schrittweise wieder an. Der Produktionsumfang orientierte sich dabei maßgeblich an der Kundennachfrage, die sich aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise in einem bereits zuvor herausfordernden Marktumfeld zunächst nach wie vor rückläufig entwickelte. Mit Blick auf die zweite Jahreshälfte zog der Produktionsumfang zwar sukzessive wieder an, das Vorkrisenniveau konnte aufgrund anhaltender Investitionszurückhaltung jedoch bei Weitem nicht erreicht werden.

»Lean-Philosophie« Bei der fortlaufenden Weiterentwicklung unseres globalen Verantwortungsbereichs »Operations« verfolgen wir grundsätzlich das Konzept der sogenannten »Lean-Philosophie«. Das bedeutet: Prozesse werden zunächst ganzheitlich, also über den gesamten Wertstrom hinweg, analysiert – beispielsweise im Hinblick auf eingesetzte Ressourcen oder Prozessschritte mit geringer Wertschöpfung –, um so den optimalen Material- und Informationsfluss ermitteln zu können. Auf Basis der dabei gewonnenen Erkenntnisse bzw. identifizierten Schwachstellen werden dann mithilfe agiler Arbeitsmethoden und unter Einbindung relevanter Mitarbeiter Lösungsansätze erarbeitet und umgesetzt. Im Ergebnis sollen so die für diesen Bereich wesentlichen Leistungsindikatoren wie Produktqualität, Produktivität, Produktionskosten und Liefertreue, aber auch Innovativität nachhaltig verbessert werden.

Global Supply Chain Management Um den sich global verändernden Rahmenbedingungen flexibel begegnen zu können, haben wir im Rahmen der Restrukturierung unserer Supply Chain im Berichtsjahr 2020 ein dreistufiges Projekt initiiert. Nachdem im ersten Schritt das Zielbild für eine zukunftsgerichtete Wertschöpfungskette entwickelt wurde, soll im nächsten Schritt im laufenden Geschäftsjahr 2021 der Zeitplan für die unternehmensweite Umsetzung erarbeitet werden. Parallel dazu wird ein globales Organisationsmodell aufgesetzt. Ziel dieser ganzheitlichen Restrukturierung der Wertschöpfungskette ist es, durch neue Lieferklassenmodelle mit Entkopplungspunkten, zuverlässige Prozesse bei gleichzeitig flexiblen Strukturen, vereinfachten Abläufen und schnelleren Reaktionszeiten einen Mehrwert für unsere Kunden zu schaffen.

Produktionsstandorte

Der DEUTZ-Konzern verfügt über ein weltweites Produktionsnetzwerk mit insgesamt neun Werken in Deutschland, China, Spanien, Marokko und den USA.

Deutschland: Werke Köln, Herschbach und Ulm Der Hauptsitz des DEUTZ-Konzerns in Köln-Porz, an dem sich das Montagewerk für die Serienproduktion von Motoren mit einem Hubraum kleiner 4 Liter sowie 4 bis 8 Liter befindet, stellt den größten Standort innerhalb des Produktionsnetzwerks des Unternehmens dar.

Ein Meilenstein wurde hier in der zweiten Jahreshälfte 2020 mit der Inbetriebnahme einer neuen Montagelinie für Diesel-, Gas- und Bifuelmotoren mit einem Hubraum kleiner 4 Liter erreicht. Mit dem neuen Montageband werden die Produktionsabläufe für die Baureihen 2.2, 2.9 und 3.6 deutlich optimiert: die Materialbereitstellung erfolgt vollautomatisch über fahrerlose Transportsysteme direkt in die Materialbereitstellungszonen am Montageband. Anschließend werden die Materialien für die Arbeitsstationen vormontiert und den jeweiligen Stationen zugeführt. Effiziente Abläufe werden dadurch ermöglicht, dass mithilfe eines fließenden Systems an über 70 Montagestationen gearbeitet wird,

an denen vormontierte Komponenten und Module zusammengebaut werden. Um unseren Qualitätsanforderungen zu genügen, werden dabei sämtliche Schraubprozesse überwacht, kritische Montagevorgänge mit Kameras dokumentiert und einzelne Prozesse durch kollaborative Roboter unterstützt. Die anschließende Prüfung der Motoren erfolgt im Rahmen eines Kalttests, der in den Wertstrom integriert wurde. Dieser ermöglicht uns, sowohl die Durchlaufzeiten als auch die Kraftstoffverbräuche des Werks nachhaltig zu senken. Unter Berücksichtigung ergonomischer und arbeitssicherheitsrelevanter Aspekte wurden durch eine frühzeitige virtuelle Simulation der Prozesse und Bewegungen zudem auch die Produktionsabläufe für unsere Mitarbeiter optimiert. So sind die einzelnen Montagestationen für den jeweiligen Mitarbeiter individuell in der Höhe einstellbar.

Mit Blick auf unsere mechanischen Kompetenzzentren, zu denen das Wellenzentrum zur Herstellung von Nocken- und Kurbelwellen in Köln-Porz zählt, die Kurbelgehäusefertigung in Köln-Kalk sowie das Komponentenwerk in Herschbach für die Fertigung und Vormontage von komplexen Anbauteilen, arbeiteten wir ebenfalls mit der Wertstrom-Methode. Als Ergebnis eines in diesem Zusammenhang durchgeführten Projekts konnten wir beispielsweise im Wellenzentrum die durchschnittlichen Durchlaufzeiten unserer Aufträge im Jahresverlauf um mehr als 50 % verkürzen.

An unserem Standort Köln-Kalk erfolgte im Berichtsjahr 2020 die vollständige Internalisierung der Produktion des Motorblocks 4.1L. Damit haben wir nicht nur Risiken infolge potenzieller Insolvenzen auf der Lieferantenseite minimiert, sondern gleichzeitig auch Materialkosten einsparen können.

Im Ulmer Werk haben wir 2020 die Montageprozesse der im Vorjahr von Köln nach Ulm verlagerten Motorbaureihe 2011 weiter optimiert und dabei die Produktivität signifikant gesteigert. Im Zuge der Insolvenz eines Lieferanten wurde darüber hinaus die Kurbelgehäusefertigung für die Baureihen 7.8 und 2013 4V aufgebaut. Das Werk Ulm übernimmt innerhalb unseres Produktionsverbunds grundsätzlich die Führungsrolle für die Kleinserienproduktion von Motoren und deren Komponenten. Dazu zählt auch die Austauschmotorenfertigung für unser DEUTZ-Xchange-Geschäft, im Rahmen dessen wir unseren Kunden runderneuerte Motoren und Ersatzteile anbieten. Die Produktion von Austauschmotoren wurde auch während des Lockdowns im April 2020 aufrechterhalten.

Spanien: Werk Zafra Das Komponentenwerk unserer spanischen Tochtergesellschaft DEUTZ Spain am Standort Zafra agiert innerhalb des Produktionsverbunds als Kompetenzzentrum für die Bearbeitung und Vormontage von Zylinderköpfen, Kurbelgehäusen für Motoren mit einem Hubraum kleiner 4 Liter, Pleueln und Zahnrädern.

Infolge der Insolvenz eines Zulieferers im vorangegangenen Geschäftsjahr 2019 hatte DEUTZ Spain im vorangegangenen Geschäftsjahr zudem die Bearbeitung des Kurbelgehäuses 3.6L als Stützfertigung übernommen. Um dem Risiko von Lieferengpässen durch Insolvenzen externer Lieferanten weiter vorzubeugen, wurde im Berichtsjahr 2020 dessen gesamte Bearbeitung in das Werk Zafra verlagert. Dadurch konnten zugleich auch deutliche Materialkosteneinsparungen realisiert werden.

Im Rahmen der Umsetzung der Industrie-4.0-Strategie wurde in Zafra des Weiteren ein Pilotprojekt für Pleuel kleiner 4 Liter gestartet. Gegenstand dieses Projekts ist eine vollautomatisierte Fertigungszelle mit digitalisierten Informationen, die es den Maschinen ermöglicht, die wichtigsten operativen Leistungsindikatoren direkt online abzurufen. Neben einer erhöhten Effizienz kann durch die Umsetzung dieses »Smart Factory«-Konzepts auch die Qualität der Hauptprodukte für die neue Generation von Komponenten der Tier-5-Motoren optimiert werden.

USA: Werke Atlanta Im Rahmen des Ausbaus unseres DEUTZ-Xchange-Geschäfts und der Value-Add-Produktion in den USA wurde 2020 der Ausbau der Xchange-Demontage und die Bearbeitung sowie Restrukturierung der Ersatzteil-Logistik umgesetzt. Zudem erfolgte in den USA der Start der Xchange-Produktion der Baureihen 2.9 und 3.6.

Marokko: Werk Sapino Nachdem die Fertigungsanlagen unserer Tochtergesellschaft MagiDEUTZ im vorangegangenen Geschäftsjahr vom Stadtzentrum Casablanca in ein neues Werk in Sapino verlagert worden waren, lag der Schwerpunkt der Aktivitäten unseres marokkanischen Produktionsstandorts im Berichtsjahr auf der dortigen Prozessstabilisierung. Dabei wurden die Logistik- und Qualitätsprozesse der neuen Montagelinie optimiert und die geplante Kapazitätssteigerung realisiert.

China: Werke Kunshan, Changsha und Tianjin Im Rahmen des Joint Ventures mit SANY wurde im Geschäftsjahr 2020 ein bestehendes SANY-Motorenwerk am Standort Kunshan in den DEUTZ-Produktionsverbund integriert, in dem Motoren für Trucks, Baumaschinen und Betonpumpen hergestellt werden. Unweit des SANY-Hauptsitzes in Changsha wird derzeit zudem ein neues Hochleistungs-Motorenmontagewerk errichtet. Im Rahmen des Joint Ventures mit SANY sollen im Jahr 2022 rund 80.000 Motoren der Emissionsstufe China IV für den Off-Highway-Bereich und der Abgasstufe China 6 für On-Road-Anwendungen hergestellt werden. Nachdem der Baubeginn zum Ende des Berichtsjahres 2020 erfolgt ist, soll das Gebäude Ende 2021 fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme des Werks mit einer jährlichen Produktionskapazität von mittelfristig bis zu 200.000 Motoren ist für 2022 geplant.

Mit Blick auf unsere Kooperation zur lokalen Auftragsfertigung mit dem Dieselmotorenhersteller BEINEI wurde im Berichtsjahr das Montagewerk für DEUTZ-Motoren am Standort Tianjin fertiggestellt. In der neuen Fabrik, die als Produktionshub für den asiatischen Markt fungiert, werden Motoren für Hebebühnen, Gabelstapler und kleinere Baumaschinen gefertigt. Die dortige Produktion der Baureihe 2.9 ist wie geplant zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres 2021 angelaufen, die Produktion der Baureihe 6.1 wird folgen.

EINKAUF UND BESCHAFFUNG

DEUTZ unterhält Geschäftsbeziehungen zu rund 550 Lieferanten in mehr als 40 Ländern. Bei einem Einkaufsvolumen der DEUTZ AG von insgesamt knapp 900 Mio. € stellt insbesondere die Beschaffung von Serienteilen eine Schlüsselfunktion für uns dar. Im Hinblick auf die umsatzstärksten Warengruppen, wie etwa Einspritzung, Guss- und Schmiedeteile, Abgasnachbehandlungssysteme, Abgasturbolader und Steuergeräte, verfügen wir über detaillierte Warengruppenstrategien, die an der übergeordneten Unternehmensstrategie ausgerichtet sind.

Auswirkungen der Corona-Krise auf Einkaufs- und Beschaffungsaktivitäten Infolge der erheblichen Konsequenzen der Corona-Pandemie für den internationalen Transport, die industriellen Logistikketten sowie die Produktionskapazitäten auf Seiten unserer Lieferanten und deren Zulieferern stellte sich die Situation im Einkaufs- und Beschaffungsbereich im Berichtsjahr 2020 außerordentlich herausfordernd dar. Um Lieferengpässen bedingt durch globalisierte Logistikketten zu begegnen, hat DEUTZ sein bestehendes Lieferanten-Risikomanagementsystem intensiviert und zudem eine übergreifende Arbeitsgruppe zur Sicherstellung der Versorgungssituation etabliert. Im Rahmen dessen wurden verschiedene Maßnahmen wie etwa die stärkere Nutzung bestehender Zweitlieferanten, die Abnahme von Fertigteilbeständen von Lieferanten aus Risikogebieten, die Organisation von Sonderfrachten und der Aufbau erhöhter Bestandsreichweiten für Teile aus Risikogebieten ergriffen, die im Berichtszeitraum zu in Summe vergleichsweise höheren Beschaffungskosten führten.

Mit Blick auf die laufenden Lokalisierungsprojekte des Einkaufs in China war die Durchführung von Lieferantenaudits bedingt durch Reiserestriktionen nicht möglich, konnte in einem gewissen Umfang jedoch mittels Video-Meetings sowie der Einbindung des lokalen Teams kompensiert werden. Partielle Verzögerungen entsprechender Musterlieferungen wurden hingegen größtenteils durch Anpassung der Validierungsläufe kompensiert.

Entwicklung des Beschaffungsmarktes Die Entwicklung der Rohstoffpreise für Guss, Eisen und Stahl verzeichnete insbesondere ab der zweiten Hälfte des Berichtsjahres eine steigende Tendenz. So lag der Preis für Eisenerz und Stahlschrott im Dezember 2020 um rund 30 % über dem Vorjahreswert. Wesentliche Gründe für diese Entwicklung waren neben dem Aufschwung der chinesischen Wirtschaft bzw. dem damit verbundenen Nachfrageanstieg insbesondere Minenschließungen infolge des coronabedingten Lockdowns, die zu einer allgemeinen Angebotsverknappung führten.


Weiterentwicklung der Einkaufsstrategie Im Zuge der Umsetzung und Weiterentwicklung unserer Einkaufsstrategie wurden im Berichtsjahr 2020 innerhalb des Einkaufs diverse strategische Initiativen formuliert. Neben der Ausweitung des Risikomanagementsystems sowie Kosten-, Qualitäts- und Prozessthemen beziehen sich diese unter anderem auf die Bereiche Material Compliance, Nachhaltigkeit und Digitalisierung.

Mit dem Ziel, die Kostensituation nachhaltig zu optimieren, hat DEUTZ im Berichtsjahr beispielsweise einen sogenannten »Spend Control Tower« eingerichtet, durch welchen die konzernweiten Ausgaben einem strikten Überwachungsprozess unterzogen werden. Im Hinblick auf die Umsetzung von Digitalisierungsprojekten etwa haben wir einen digitalen Bestellprozess implementiert. Gleichzeitig wurde die Entscheidung getroffen, im laufenden Geschäftsjahr 2021 ein IT-gestütztes Tool zu implementieren, mit dem unsere Ausgaben konzernweit einheitlich strukturiert werden können. Die dadurch erzielte Transparenz soll uns dabei unterstützen, unsere Warengruppenstrategien konsequent umzusetzen.

Weiterentwicklung des Lieferanten-Risikomanagements Um Risiken beziehungsweise Lieferengpässe infolge von Insolvenzen auf Seiten unserer Zulieferer grundsätzlich zu minimieren beziehungsweise zu steuern und so die Versorgungssituation sicherzustellen, wurde das entsprechende Risikomanagement im Berichtsjahr weiter ausgebaut. So haben wir in einem ersten Schritt eine gezielte Abfrage aller Serienlieferanten hinsichtlich des jeweiligen potenziellen Ausfallrisikos durchgeführt und darauf aufbauend detaillierte Strategien für Lieferanten mit einem hohen Ausfallrisiko entwickelt. Durch eine kontinuierliche Lieferantenbeobachtung sollen frühzeitig Bonitätsverschlechterungen erkannt und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Im Nachgang zu den im vorangegangenen Geschäftsjahr erfolgten Insolvenzen der Gusswerke Saarbrücken GmbH und der Gusswerke Leipzig GmbH hat DEUTZ 2020 diverse Maßnahmen zur Sicherstellung der Versorgungssituation getroffen. Dazu gehörten insbesondere der Aufbau von Sicherheitsbeständen sowie die Umstellung auf Alternativlieferanten. Um die Versorgungssituation bei kritischen Bauteilen nachhaltig sicherzustellen, sollen zudem in den kommenden Jahren sukzessive Zweitlieferanten für die wichtigsten Baureihen aufgebaut werden.

Lokalisierung des Einkaufs für China Im Zuge der Umsetzung unserer China-Strategie lag ein Aufgabenschwerpunkt im Berichtsjahr weiterhin auf dem Aufbau der neuen Einkaufsorganisation für den chinesischen Markt. Nachdem wir im vorangegangenen Geschäftsjahr erste Lokalisierungsprojekte für Haupt- und Funktionskomponenten eingeleitet hatten, wurde im Berichtsjahr die Lokalisierung für geringwertige Teile, sogenannte C-Teile wie etwa Schrauben, initiiert und die entsprechende Validierung am Motorprüfstand gestartet.

Nachhaltige Entwicklung von Lieferanten Das systematische Lieferantenmanagement erfolgt über das sogenannte »Lieferantencockpit«, mit dem die Leistung wesentlicher Lieferanten insbesondere hinsichtlich Einkaufs-, Dispositions- und Qualitätsaspekten überwacht wird. Im Zuge der Umsetzung der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie werden jedoch zunehmend auch Nachhaltigkeitsaspekte bei der Auswahl beziehungsweise Bewertung von Lieferanten berücksichtigt. Im Berichtsjahr 2020 wurde in diesem Zusammenhang eine webbasierte Bewertungsplattform für globale Beschaffungsketten sowie ein Geschäftspartner-Compliance-Tool eingeführt. Darüber hinaus beabsichtigt DEUTZ sowohl bei bestehenden als auch bei neuen Lieferanten die Einhaltung seines Verhaltenskodex für Lieferanten im Rahmen unternehmensseitig durchgeführter Audits zu überprüfen. Mit Blick auf das laufende Geschäftsjahr 2021 sollen Prozesse zur Integration der Bewertungsergebnisse im Lieferantenmanagement etabliert werden.  Siehe auch Nichtfinanzieller Bericht S. 86 sowie S. 88.

MITARBEITER

DEUTZ-Konzern: Mitarbeiterübersicht¹

Anzahl	31.12.2020	31.12.2019
DEUTZ-Konzern	4.586	4.906
Davon		
Inland	3.302	3.674
Ausland	1.284	1.232
Davon		
Arbeiter	2.455	2.830
Angestellte	2.022	1.977
Auszubildende	109	99
Davon		
DEUTZ Compact Engines	3.747	3.953
DEUTZ Customized Solutions	622	761
Sonstiges ²	217	192


¹ Mitarbeiterzahlen in FTE (Full Time Equivalents); ohne Leiharbeitnehmer.

² Inkl. Torqeedo und Futavis.

Auswirkungen der Corona-Krise auf die Personalentwicklung

Um der geringeren Auslastung infolge der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise Rechnung zu tragen, hat DEUTZ im Berichtsjahr 2020 neben einem grundsätzlichen Einstellungsstopp beschlossen, soweit möglich alle Leiharbeitnehmer in den Produktions- und Montagebetrieben abzusteuern und befristete Arbeitsverhältnisse nur noch in denjenigen Abteilungen fortzuführen, in denen der Bedarf nachweislich gegeben ist. Zudem beantragte DEUTZ Ende März 2020 für alle deutschen Standorte bereichsübergreifend Kurzarbeit,¹ die für die Standorte Köln, Herschbach und Ulm bis Dezember 2020 genehmigt worden war. Über deren genauen Umfang in den einzelnen Bereichen wurde dabei monatlich auf Basis der aktuellen Auftragslage entschieden.

Beschäftigungsniveau Zum Ende des Berichtsjahres 2020 beschäftigte DEUTZ weltweit 4.586 Mitarbeiter.² Während sich im Zuge der Erweiterung des Konsolidierungskreises ein Zuwachs um 77 Mitarbeiter ergab, führten die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise beziehungsweise das infolgedessen deutlich rückläufige Produktionsvolumen im Ergebnis zu einer Reduzierung der Konzernbelegschaft um insgesamt 320 Mitarbeiter gegenüber dem Jahresende 2019.

Das am 1. September 2020 gestartete Freiwilligenprogramm wurde zum Ende des Berichtsjahres von insgesamt 171 Mitarbeitern angenommen, von denen 20 Mitarbeiter das Unternehmen vor dem 31. Dezember 2020 verlassen haben.  Siehe auch »Transform for Growth«, S. 25.

Mit einem Anteil von rund 72 % ist der Großteil der Konzernbelegschaft im Inland beschäftigt, wobei 2.509 der insgesamt 3.302 inländischen Mitarbeiter am Unternehmenshauptsitz in Köln arbeiten.

Die Anzahl der Leiharbeiter verringerte sich im Jahresverlauf insbesondere aufgrund deren zuvor genannter Absteuerung von 227 auf 70 Personen. Damit belief sich ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft zum Ende des Berichtsjahres auf weniger als 2 %.

¹ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 25. März 2020.

² Inkl. Auszubildenden, ohne Leiharbeitnehmer.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UND BRANCHENSPEZIFISCHES UMFELD

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Globales Wachstum durch Corona-Pandemie rückläufig – Einbruch stärker als in der Finanzkrise Die Weltwirtschaft hat sich im Berichtsjahr 2020 spürbar abgeschwächt. Mit einer negativen Wachstumsrate von –3,5 % sank die weltweite Wertschöpfung nach aktuellen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF)¹ sogar stärker als in der Finanzkrise 2009 mit einem Minus von –0,5 %². Ursächlich dafür war der Ausbruch der Corona-Pandemie im 1. Quartal 2020. Infolge diverser regionaler Lockdowns im Jahresverlauf brach der Welthandel trotz diverser Konjunkturmaßnahmen der einzelnen Regierungen und Volkswirtschaften um 9,6 % ein, nachdem dieser im Vorjahr noch ein Plus von 1,0 % verzeichnet hatte.

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

	2020	2019
Global	–3,5	2,9
Entwickelte Volkswirtschaften	–4,9	1,7
Euro-Raum	–7,2	1,2
Deutschland	–5,4	0,5
USA	–3,4	2,3
Schwellenländer	–2,4	3,7
China	2,3	6,1

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2021.

Der überproportionale Rückgang in der Eurozone um –7,2 % ist unter anderem auch auf den Brexit zurückzuführen. So sank das Bruttoinlandsprodukt in Großbritannien im Vorjahresvergleich um 10 %.

Während das Bruttoinlandsprodukt der entwickelten Volkswirtschaften um insgesamt –4,9 % sank, zeigten die Schwellenländern mit einem Rückgang um lediglich –2,4 % eine vergleichsweise positive Entwicklung. Dabei konnte das für DEUTZ wichtige Schwellenland China als einzige der großen Volkswirtschaften sein Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2020 steigern. Grund dafür ist das frühe Auftreten des Corona-Virus bereits im Januar bzw. die frühzeitig ergriffenen, sehr restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2021.

² IWF, World Economic, April 2011.

³ VDMA, „CE Snapshot“, Februar 2021

⁴ CCMA, „CE Sales Data“, Februar 2021.

⁵ FEM, "World Industrial Truck Statistics", Februar 2021.

⁶ VDMA/Agrievolution, „Business & Market Development for Agri Machinery World“, Februar 2021.

BRANCHENSPEZIFISCHES UMFELD

Auf Basis der uns aktuell vorliegenden Marktdaten entwickelten sich die für DEUTZ relevanten Einzelmärkte im Gesamtjahr 2020 größtenteils rückläufig. Laut dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) zeichnete sich das Ende des langanhaltenden Aufschwungs in der Baumaschinenindustrie bereits durch eine einsetzende Investitionszurückhaltung zum Jahresende 2019 ab, die sich Anfang 2020 fortsetzte und durch den Ausbruch der Corona-Pandemie deutlich beschleunigt wurde.³

Während der Absatz im Bereich Baumaschinen aufgrund der konjunkturellen Unsicherheit und ausbleibender Investitionen sowohl im Wohnungsbau als auch bei Infrastrukturprojekten in Nordamerika und Europa im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen ist,³ konnte der chinesische Markt die Absatzeinbußen vom Jahresanfang schnell wieder kompensieren und auf das hohe Absatzniveau vor dem Lockdown zurückkehren.⁴

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen folgte dem Trend in der Bauindustrie. So entwickelten sich beispielsweise die Absätze bei Gabelstaplern in Nordamerika und Europa aufgrund der schwachen Konjunktur stark rückläufig.⁵ In China hingegen wurden die Rückgänge aus dem 1. Quartal 2020 im Laufe des Jahres durch eine starke Absatzentwicklung übertroffen, so dass die Gesamtjahresabsätze im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen sind.⁴ In den übrigen asiatischen Ländern, vor allem in Korea und Japan, entwickelte sich die Nachfrage ähnlich wie in Europa und Nordamerika. Bei Hebebühnen und Telehandlern war neben der angespannten wirtschaftlichen Lage insbesondere ein starker Rückgang der Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten um bis zu –60 % ursächlich für die starken Absatzeinbrüche.

Die Entwicklung im Markt für Landmaschinen wurde vor allem in Europa durch die Corona-Krise und in China durch strukturelle Entwicklungen negativ beeinflusst. In Nordamerika hingegen hat im Jahr 2020 insbesondere die Nachfrage nach Traktoren aufgrund im Jahresverlauf deutlich angestiegener Agrarpreise zu einem positiven Marktwachstum beigetragen.⁶

GESCHÄFTSENTWICKLUNG KONZERN

Infolge des Ausbruchs der Corona-Pandemie wurde die Geschäftsentwicklung des DEUTZ-Konzerns im Berichtsjahr 2020 außerordentlich stark belastet. So führten deren Auswirkungen auf die globalen Wirtschaftsaktivitäten in einem bereits zuvor herausfordernden Marktumfeld zu einem massiven Nachfragerückgang und einer deutlich zurückhaltenden Investitionsbereitschaft verschiedener Abnehmerbranchen. Nachdem zahlreiche Kunden ihre Produktion bereits geschlossen hatten und ergriffene Präventivmaßnahmen zur Einhaltung eines Mindestabstands im Montagebereich auch keine effiziente Produktion mehr zuließen, musste im April 2020 auch bei DEUTZ ein temporärer Produktionsstillstand eingeleitet werden.¹ Siehe auch Produktion und Logistik, S. 30 ff. Darüber hinaus wurde das DEUTZ-Motorengeschäft zusätzlich durch den kundenseitig fortdauernden Abverkauf von Vorbaumotoren belastet, der unter anderem bereits zu einem niedrigen Niveau des Auftragsbestands zum Jahresende 2019 geführt hatte.

Mit Blick auf den Jahresverlauf zeichnete sich in der zweiten Jahreshälfte eine allmähliche Erholung ab. In der Gesamtjahresbetrachtung führte die Corona-Krise jedoch zu einer insgesamt deutlich rückläufigen Entwicklung der im Folgenden dargestellten Vertriebszahlen und der Ergebnisentwicklung des Unternehmens.

AUFTRAGSEINGANG

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang

in Mio. €

2020	1.322,5	
2019	1.654,3	

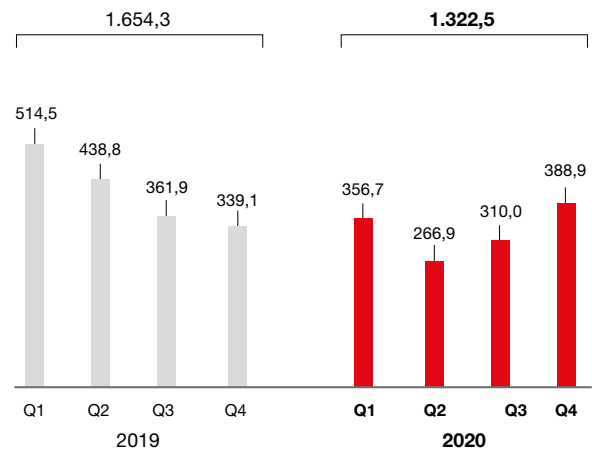
DEUTZ verbuchte im Berichtsjahr 2020 einen Rückgang des Auftragseingangs gegenüber dem Vorjahr um 20,1 % auf 1.322,5 Mio. €. Bedingt durch den massiven Nachfrageeinbruch infolge der Corona-Krise sowie die kundenseitig verhaltene Investitionsbereitschaft entwickelten sich dabei alle wesentlichen Anwendungsbereiche mit prozentual zweistelligen Abnahmeraten gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufig. Lediglich der Bereich Sonstiges und das Servicegeschäft erzielten eine Zunahme der Bestellungen um 11,1 % bzw. 2,1 %. Dazu beigetragen haben mit Blick auf unsere Serviceleistungen der Teilehandel sowie der Ausbau des Werkskundendienstes. Besonders positiv entwickelte sich dabei das Geschäft der Ende 2019 akquirierten DEUTZ Belgium und DEUTZ Netherlands. Der Zuwachs im Anwendungsbereich Sonstiges ist primär dem Bereich Schienenfahrzeuge zuzuschreiben.

¹ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 25. März 2020.

Regional betrachtet zeigte sich im Vorjahresvergleich mit Ausnahme des für DEUTZ strategisch wichtigen Absatzmarktes China eine Unterschreitung in allen Regionen mit Schwerpunkt in Amerika.

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang nach Quartalen

in Mio. €



Im Schlussquartal erhöhte sich das Auftragsvolumen gegenüber dem 3. Quartal 2020 deutlich um 25,5 %. Diese positive Entwicklung wurde von allen Anwendungsbereichen, ausgenommen Sonstiges, getragen.

Der Auftragsbestand summierte sich zum 31. Dezember 2020 auf 269,0 Mio. € nach 253,3 Mio. € im Vorjahr und indiziert damit eine allmähliche Erholung.

ABSATZ

DEUTZ-Konzern: Absatz

in Stück

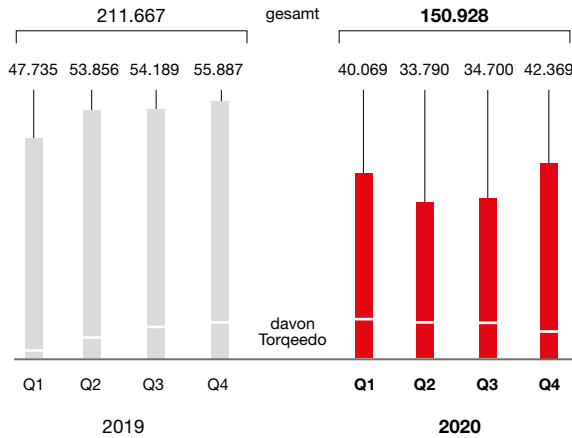
	gesamt:	davon Torqeedo:
2020	150.928	29.894
2019	211.667	20.942

Mit insgesamt 150.928 verkauften Motoren verzeichnete der DEUTZ-Konzern im Geschäftsjahr 2020 einen deutlichen Absatzrückgang um -28,7 %. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche konnte lediglich das Absatzvolumen im Bereich Sonstiges stark zulegen. Der Anstieg um mehr als ein Drittel ist dabei auf einen Mehrabsatz von elektrifizierten Bootsantrieben unserer Tochtergesellschaft Torqeedo zurückzuführen, die ihren Absatz im Berichtsjahr signifikant um 42,7 % auf 29.894 verkaufte E-Motoren steigern konnte.

Regional betrachtet zeigte sich ein uneinheitliches Bild: Während der Absatz in Amerika und dem EMEA-Raum, dem für DEUTZ wichtigsten Absatzmarkt, um -40,8 bzw. -34,2 % unterhalb des Vorjahreswertes lag, verbuchte die Region Asien/Pazifik aufgrund des Mehrabsatzes bei Torqeedo ein Plus von 6,4 %.

DEUTZ-Konzern: Absatz nach Quartalen

in Stück



Im 4. Quartal 2020 erhöhte sich der Konzernabsatz gegenüber dem Vorquartal deutlich um 22,1 %. Dabei erzielten alle Regionen und Anwendungsbereiche, ausgenommen Sonstiges, prozentual zweistellige Zuwächse. Der Absatz von Torqeedo reduzierte sich saisonbedingt auf 5.837 elektrifizierte Bootsantriebe nach 7.813 E-Motoren im vorangegangenen Quartal.

UMSATZ

DEUTZ-Konzern: Umsatz

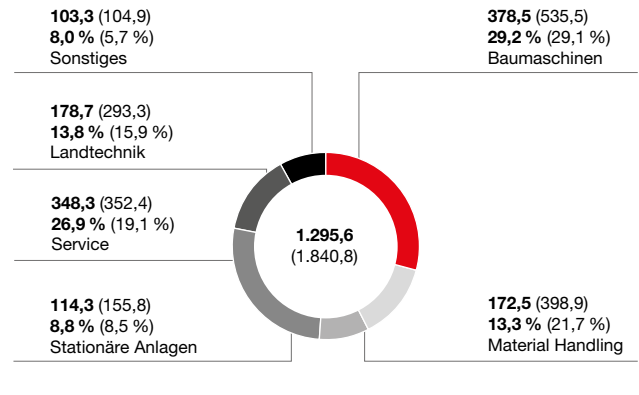
in Mio. €



Einhergehend mit der rückläufigen Absatzentwicklung verringerte sich der Konzernumsatz im Berichtsjahr 2020 um 29,6 % auf 1.295,6 Mio. Euro, wobei die Anwendungsbereiche Baumaschinen, Material Handling, Landtechnik sowie stationäre Anlagen erhebliche Einbußen zu verzeichnen hatten. Der Umsatz im Bereich Sonstiges hingegen lag angesichts positiver Entwicklungen bei Motoren für Schienenfahrzeuge und die Elektromobilität zu Wasser lediglich -2,3 % unterhalb des Vorjahresniveaus. Mit Blick auf unser Serviceportfolio konnte der Umsatz des Werkkundendienstes im Vorjahresvergleich deutlich gesteigert werden, die rückläufige Entwicklung insbesondere des Händlergeschäfts in Amerika jedoch nicht in Gänze kompensieren.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Anwendungsbereichen

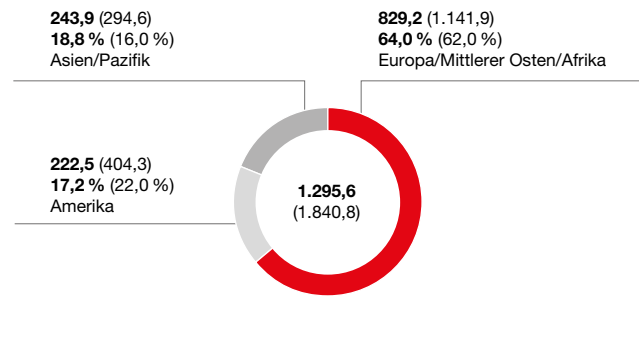
in Mio. € (Vorjahreswerte)



In der regionalen Betrachtung entwickelten sich die Gesamtumsätze unserer Absatzregionen deutlich rückläufig. Mit Blick auf die länderspezifischen Entwicklungen konnte jedoch in China, das für unsere Wachstumsstrategie der wichtigste Absatzmarkt ist, ein Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr erzielt werden.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Regionen

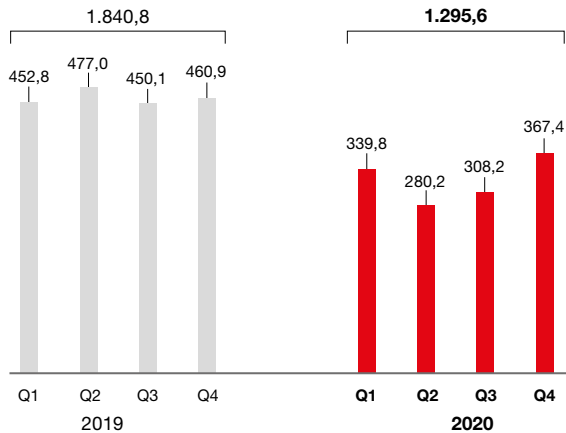
in Mio. € (Vorjahreswerte)



Gegenüber dem Vorquartal erzielte DEUTZ in den letzten drei Monaten des Berichtsjahres ein Umsatzwachstum von 19,2 % und bestätigt damit seinen Ausblick von Anfang November 2020, dass die Geschäftsentwicklung im 4. Quartal 2020 zwar weiterhin durch die Corona-Krise negativ beeinflusst sein würde, jedoch in einem vergleichsweise geringeren Ausmaß als im 3. Quartal. Diese positive Entwicklung wurde von allen Anwendungsbereichen, ausgenommen Sonstiges, und allen Regionen getragen. Der für DEUTZ derzeit größte Absatzmarkt, der EMEA-Raum, zeigte dabei die stärkste Wachstumsdynamik.

DEUTZ-Konzern: Umsatz nach Quartalen

in Mio. €



ERGEBNIS

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €

	1-12/2020	1-12/2019	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.295,6	1.840,8	-29,6
Umsatzkosten	-1.105,9	-1.510,5	-26,8
Forschungs- und Entwicklungskosten	-97,7	-95,3	2,5
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-146,5	-151,8	-3,5
Sonstige betriebliche Erträge	15,0	29,0	-48,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-68,3	-24,3	>100
Wertminderung auf finanzielle Vermögenswerte	-1,3	-1,7	-23,5
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen	1,4	0,7	100,0
Übriges Beteiligungsergebnis	1,1	1,2	-8,3
EBIT	-106,6	88,1	<-100
davon Sondereffekte	-31,9	9,3	<-100
Operatives Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)	-74,7	78,8	<-100
Zinserträge	0,7	1,0	-30,0
Zinsaufwendungen	-4,3	-2,9	48,3
Übriges Finanzergebnis	-0,4	-11,1	96,4
Finanzergebnis	-4,0	-13,0	69,2
Ertragsteuern	3,0	-22,8	>100
Konzernergebnis	-107,6	52,3	<-100

Operatives Ergebnis Bedingt durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsaktivitäten des DEUTZ-Konzerns und seiner Kunden verzeichnete DEUTZ im Geschäftsjahr 2020 einen operativen Verlust (**EBIT vor Sondereffekten**) in Höhe von -74,7 Mio. € (2019: 78,8 Mio. €). Der sehr deutliche Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum ist insbesondere auf das gesunkene Umsatzvolumen sowie damit einhergehende negative Skaleneffekte zurückzuführen. Darüber hinaus haben Zahlungen im Rahmen von Fortführungsvereinbarungen mit Zulieferern im Insolvenzverfahren in Höhe von 8,8 Mio. € sowie insbesondere nachfragebedingte Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte und Vertriebslizenzen mit 17,2 Mio. € das operative Ergebnis zusätzlich stark belastet. Positiv auf die Ergebnisentwicklung wirkten sich neben Maßnahmen zur allgemeinen Kostensenkung und der Inanspruchnahme von Kurzarbeit der Verzicht des Vorstands auf seine einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 sowie der Verzicht der leitenden Angestellten auf einen Großteil ihrer variablen Vergütung für 2020 aus. Die EBIT-Rendite vor Sondereffekten ist im Berichtszeitraum dementsprechend von 4,3 % auf -5,8 % zurückgegangen. Infolge des operativen Verlusts hat sich unsere interne Steuerungsgröße Return on Capital Employed (ROCE vor Sondereffekten)¹ von 9,0 % im Vorjahr auf -8,1 % verschlechtert.

Im Quartalsvergleich zeigt sich dagegen eine deutliche Erholung zum Ende des Geschäftsjahres. Während insbesondere das 2. und 3. Quartal noch deutliche Verluste verzeichneten, beläuft sich das mit Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten und Vertriebslizenzen von 11,9 Mio. € belastete operative Ergebnis des 4. Quartals 2020 auf -9,1 Mio. €.

Bereits zu Beginn des Berichtsjahres hatte DEUTZ zur Absicherung der Ergebnisentwicklung in einem herausfordernden Marktumfeld das bereichsübergreifende Effizienzprogramm »Transform for Growth« aufgesetzt. Nach Konkretisierung einzelner initiiert Maßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2020 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 31,9 Mio. € erfasst und als Sondereffekt ausgewiesen. Nachdem wir im 3. Quartal noch von Restrukturierungskosten von 37,8 Mio. € ausgegangen waren und entsprechende Rückstellungen erfasst hatten, gehen wir nunmehr insgesamt von geringeren Kosten zur Erreichung unserer Restrukturierungsziele aus und haben die gebildeten Rückstellungspositionen entsprechend nach unten angepasst. Im Vorjahr wurde ein positiver Sondereffekt aus der Veräußerung eines Teilgrundstücks unseres ehemaligen Standorts Köln-Deutz in Höhe von 9,3 Mio. € erfasst. Nach Berücksichtigung der Sondereffekte belief sich das EBIT im Berichtszeitraum auf -106,6 Mio. € (2019: 88,1 Mio. €).

¹ 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.

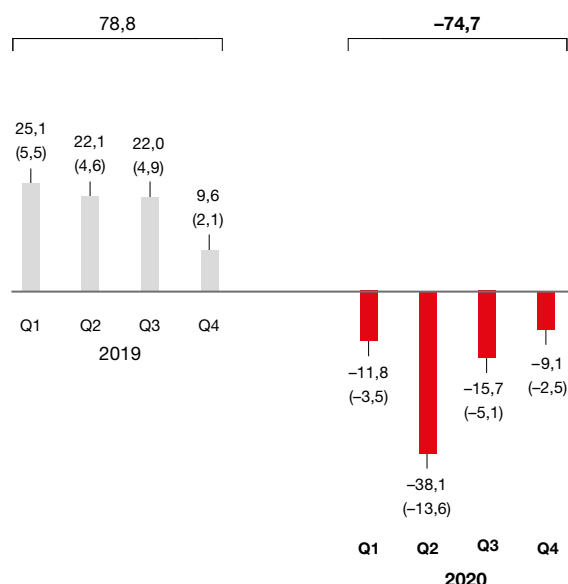
DEUTZ-Konzern: operatives Ergebnis und EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)

2020	-74,7 (-5,8)	
2019	78,8 (4,3)	

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

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)



Umsatzkosten Die Umsatzkosten haben sich im Geschäftsjahr 2020 einhergehend mit dem deutlich gesunkenen Geschäftsvolumen auf 1.105,9 Mio. € verringert. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 26,8% resultiert insbesondere aus geringeren Material- und Personalaufwendungen. Demgegenüber standen jedoch Belastungen im Zusammenhang mit Insolvenzeröffnungen auf Seiten unserer Zulieferer in Höhe von 8,8 Mio. €. Die Bruttomarge² ist von 17,9% im Vorjahr auf 14,6% im Berichtsjahr zurückgegangen.

Forschungs- und Entwicklungskosten Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen aus Personal- und Materialaufwendungen sowie Abschreibungen auf bereits fertiggestellte Entwicklungsprojekte bestehen, beliefen sich im Berichtsjahr auf 97,7 Mio. €. Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Anstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum in Höhe von 2,4 Mio. € ist insbesondere auf außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von insgesamt 10,8 Mio. € zurückzuführen. Die Wertkorrekturen betreffen insgesamt vier Entwicklungsprojekte. Geänderte Markterwartungen und Kostenschätzungen waren ursächlich für die Wertminderungen.

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen im Berichtsjahr bei 15,0 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum in Höhe von 14,0 Mio. € ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr ein Veräußerungsgewinn für ein Teilgrundstück unseres ehemaligen Standorts Köln-Deutz in Höhe von 9,3 Mio. € vereinnahmt wurde. Geringere Weiterbelastungen von Kosten an Logistikpartner haben ebenfalls zur der Entwicklung beigetragen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 68,3 Mio. €. Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 44,0 Mio. € ist insbesondere auf Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Effizienzprogramm »Transform for Growth« in Höhe von 31,9 Mio. € zurückzuführen. Die als Sondereffekt deklarierten Restrukturierungsaufwendungen umfassen in erster Linie Kosten für Abfindungen und Vorruhestandsregelungen. Darüber hinaus wurden höhere Rückstellungen für drohende Verluste aus dem Auftragsbestand gebildet sowie gestiegene Währungskursverluste aus der Bewertung von Fremdwährungspositionen verzeichnet.

At-equity-Ergebnis Das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen hat sich bedingt durch das positive Ergebnis unseres chinesischen Joint Ventures Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. um 0,7 Mio. € auf 1,4 Mio. € verbessert. Das Joint Venture wurde zum 31. Dezember 2019 erstmals in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen.

Finanzergebnis Das Finanzergebnis hat sich um 9,0 Mio. € auf -4,0 Mio. € verbessert. Hintergrund der Entwicklung ist die im Vorjahr vorgenommene Abwertung eines ausgereichten Darlehens an einen Zulieferer. Demgegenüber standen höhere Zinsaufwendungen infolge einer pandemiebedingt gestiegenen Nettoverschuldung und die Bereitstellungsprovision für eine zusätzliche Kreditlinie.

Ertragsteuern Im Berichtsjahr wurde insgesamt ein Steuerertrag in Höhe von 3,0 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist ergebnisbedingt um 11,5 Mio. € auf 1,9 Mio. € zurückgegangen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 4,9 Mio. € erfasst.

Ergebnis je Aktie Das Konzernergebnis belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf -107,6 Mio. € (2019: 52,3 Mio. €). Das Ergebnis je Aktie lag bei -0,89 € nach 0,43 € im Vorjahr. Bereinigt um Sondereffekte ist das Konzernergebnis auf -75,3 Mio. € zurückgegangen. Dementsprechend ist das bereinigte Ergebnis je Aktie von 0,37 € im Vorjahr auf -0,63 € im Berichtsjahr gesunken.

² Bruttomarge: Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen (ohne Berücksichtigung von Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten).

GESCHÄFTSENTWICKLUNG SEGMENTE

DEUTZ-Konzern: Segmente

in Mio. €	2020	2019
Auftragseingang		
DEUTZ Compact Engines	954,3	1.268,4
DEUTZ Customized Solutions	324,5	341,7
Sonstiges	46,4	47,8
Konsolidierung	-2,7	-3,6
Gesamt	1.322,5	1.654,3
Absatz (in Stück)		
DEUTZ Compact Engines	102.054	164.677
DEUTZ Customized Solutions	18.980	26.048
Sonstiges	29.894	20.942
Konsolidierung	0	0
Gesamt	150.928	211.667
Umsatz		
DEUTZ Compact Engines	943,8	1.446,4
DEUTZ Customized Solutions	310,1	362,5
Sonstiges	44,4	35,5
Konsolidierung	-2,7	-3,6
Gesamt	1.295,6	1.840,8
EBIT vor Sondereffekten		
DEUTZ Compact Engines	-80,5	57,7
DEUTZ Customized Solutions	18,7	42,8
Sonstiges	-12,9	-21,7
Konsolidierung	0,0	0,0
Gesamt	-74,7	78,8

Die im Kapitel Geschäftsentwicklung des Konzerns auf S. 36 dargestellten Hintergründe der deutlich rückläufigen Entwicklung der Geschäftszahlen 2020 gelten analog auch für die im nachfolgenden dargestellten Segmentkennzahlen.

DEUTZ COMPACT ENGINES (DCE)

DEUTZ Compact Engines

	2020	2019	Veränderung in %
Auftragseingang (in Mio. €)	954,3	1.268,4	-24,8
Absatz (in Stück)	102.054	164.677	-38,0
Umsatz (in Mio. €)	943,8	1.446,4	-34,7
EBIT (in Mio. €) ¹	-80,5	57,7	<-100
EBIT-Rendite (in %) ¹	-8,5	4,0	-

¹ vor Sondereffekten.

Das Segment DEUTZ Compact Engines verbuchte im Geschäftsjahr 2020 Bestellungen im Wert von 954,3 Mio. € bzw. einen Rückgang im Vorjahresvergleich um -24,8 %. Während alle Anwendungsbereiche einen prozentual zweistelligen Nachfragerückgang zu verzeichnen hatten, erzielte das Servicegeschäft einen spürbaren Anstieg des Auftragseingangs um 7,8 %, der insbesondere auf die deutlich zunehmende Nachfrage nach unserem Werkskundendienst zurückzuführen ist.

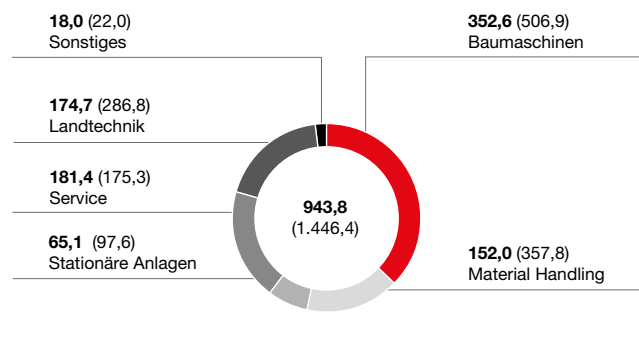
Der Auftragsbestand entwickelte sich im Vorjahresvergleich positiv und stieg zum Jahresende 2020 um 3,9 % auf 183,1 Mio. € an, liegt damit aber weiterhin auf einem niedrigen Niveau.

Der Absatz im Segment DCE reduzierte sich im Berichtszeitraum um -38,0 % auf 102.054 Motoren, wobei alle Regionen und wesentlichen Anwendungsbereiche eine deutlich rückläufige Entwicklung verbuchten. Mit einem Rückgang um -1,0 % lag der Bereich Sonstiges nur leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Umsatzerlöse des DCE-Segments lagen mit 943,8 Mio. € um -34,7 % unter dem Vorjahreswert. Dabei verzeichneten alle Regionen deutliche Einbußen, wobei diese in Amerika am stärksten ausgeprägt waren.

DEUTZ Compact Engines: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Mit Blick auf die Anwendungsbereiche erzielte lediglich das Servicegeschäft ein Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr von 3,5%, das im Wesentlichen auf die erfolgreiche Geschäftsausweitung des Werkskundendienstes zurückzuführen ist.

Im Schlussquartal 2020 zeichnete sich eine deutliche Erholung gegenüber dem 3. Quartal ab: Während der Auftragseingang um 33,3% auf 293,9 Mio. € zunahm, erhöhte sich der Absatz um 37,9% auf 31.228 Motoren, der Umsatz um 28,1% auf 275,2 Mio. €.

Operatives Segmentergebnis Aufgrund des massiven Nachfragerückgangs insbesondere infolge der Corona-Krise verschlechterte sich das EBIT vor Sondereffekten des DCS-Segments im Vorjahresvergleich signifikant um 138,2 Mio. € auf -80,5 Mio. €. Neben dem deutlichen Umsatzrückgang wurde die Ergebnisentwicklung zusätzlich durch Zahlungen an Zulieferer im Insolvenzverfahren zur Fortführung der Liefertätigkeit sowie nachfragebedingte Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte belastet. Die operative Ergebnismarge (EBIT-Rendite vor Sondereffekten) lag bei -8,5% nach 4,0% im Vergleichszeitraum.

Mit Blick auf das Schlussquartal hat sich das operative Ergebnis vor Sondereffekten gegenüber dem 3. Quartal aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 4,9 Mio. € auf -12,9 Mio. € verbessert. Die EBIT-Rendite vor Sondereffekten hat sich im Vorquartalsvergleich ebenfalls von -8,3% auf -4,7% verbessert.

DEUTZ CUSTOMIZED SOLUTIONS (DCS)

DEUTZ Customized Solutions

	2020	2019	Veränderung in %
Auftragseingang (in Mio. €)	324,5	341,7	-5,0
Absatz (in Stück)	18.980	26.048	-27,1
Umsatz (in Mio. €)	310,1	362,5	-14,5
EBIT (in Mio. €) ¹	18,7	42,8	-56,3
EBIT-Rendite (in %) ¹	6,0	11,8	-

¹ vor Sondereffekten.

Der Auftragseingang des DCS-Segments reduzierte sich im Vorjahresvergleich um -5,0% auf 324,5 Mio. €. Mit Blick auf die Anwendungsbereiche zeigte sich dabei eine uneinheitliche Entwicklung: Während der Bereich Baumaschinen und das Servicegeschäft Rückgänge im niedrig einstelligen Prozentbereich zu verzeichnen hatten, war der Nachfrageeinbruch bei Material-Handling-Anwendungen erheblich. Demgegenüber erzielte der Bereich Sonstiges im Vorjahresvergleich einen Bestellanstieg von rund 46%, der insbesondere dem Geschäft mit Motoren für Schienenfahrzeuge zuzuschreiben ist.

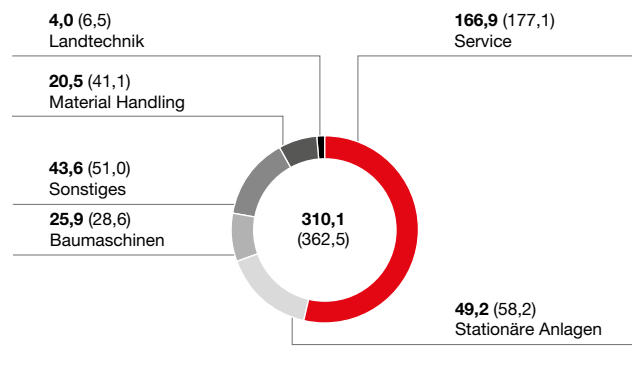
Der Auftragsbestand belief sich zum Jahresende 2020 auf 75,2 Mio. € und verzeichnete damit ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahresniveau von 20,9%.

Der Absatz im Segment DCS lag im Berichtszeitraum mit insgesamt 18.980 verkauften Motoren um -27,1% unterhalb des Vorjahreswertes. Dabei zeigten alle Regionen und Anwendungsbereiche prozentual zweistellige Rückgänge. Lediglich der Bereich Baumaschinen lag mit -2,6% nur leicht unterhalb der Vorjahresbasis.

Der Segmentumsatz reduzierte sich im Geschäftsjahr 2020 um -14,5% auf 310,1 Mio. €, wobei auch hier die größten Einbußen in der Region Amerika zu verzeichnen waren. Die Anwendungsbereiche zeigten eine durchgängig rückläufige Umsatzentwicklung.

DEUTZ Customized Solutions: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Im Schlussquartal 2020 zeigte sich eine deutliche Erholung: Der Auftragseingang konnte gegenüber dem Vorquartal um 9,6% auf 83,2 Mio. € gesteigert werden, der Absatz legte um 25,3% auf 5.304 Motoren zu und der Umsatz erhöhte sich um 4,3% auf 84,3 Mio. €.

Operatives Segmentergebnis Einhergehend mit der rückläufigen Umsatzentwicklung verschlechterte sich das operative Segmentergebnis vor Sondereffekten gegenüber der Vergleichsperiode deutlich um 24,1 Mio. € auf 18,7 Mio. €. Dabei wurde die Ergebnisentwicklung zusätzlich durch Wertkorrekturen auf Vertriebslizenzen belastet, die aus einer geringeren Nachfrageerwartung bei den betroffenen Baureihen resultierten. Die operative Ergebnismarge belief sich vor Sondereffekten auf 6,0% nach 11,8% im Vorjahreszeitraum.

Im 4. Quartal 2020 hat sich das EBIT vor Sondereffekten gegenüber dem Vorquartal einhergehend mit dem gestiegenen Geschäftsvolumen um 3,5 Mio. € auf 7,8 Mio. € deutlich erhöht. Die entsprechende EBIT-Rendite legte ebenfalls deutlich zu und belief sich im Schlussquartal auf 9,3% nach 5,3% im 3. Quartal.

SONSTIGES

Sonstiges

	2020	2019	Veränderung in %
Auftragseingang (in Mio. €)	46,4	47,8	-2,9
Absatz (in Stück)	29.894	20.942	42,7
Umsatz (in Mio. €)	44,4	35,5	25,1
EBIT (in Mio. €) ¹	-12,9	-21,7	40,6
EBIT-Rendite (in %) ¹	-29,1	-61,1	-

¹ vor Sondereffekten.

Das Segment Sonstiges, dem das Geschäft mit elektrischen Bootsmotoren der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo sowie der Batteriespezialist Futavis zugeordnet sind, verzeichnete im Berichtsjahr eine differenzierte Entwicklung: Der Auftragseingang des Segments belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 46,4 Mio. € und lag damit coronabedingt um -2,9% unter dem Vorjahresniveau. Der Absatz des Segments legte im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund des Hochlaufs bei Torqeedo in den Regionen Amerika und Asien/Pazifik mit einem Plus von 42,7% auf 29.894 verkaufte E-Motoren signifikant zu. Der Umsatz erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 25,1% auf 44,4 Mio. €, wobei regionenübergreifend prozentual zweistellige Zuwächse erzielt wurden. Der Umsatzanteil von Futavis belief sich im Berichtsjahr 2020 auf rund 1,7 Mio. €.

Im 4. Quartal 2020 zeigte sich erwartungsgemäß eine saisonalbedingt deutlich rückläufige Entwicklung gegenüber dem Vorquartal: Der Auftragseingang reduzierte sich um -14,5% auf 12,4 Mio. €, während Absatz und Umsatz einen Rückgang um -25,3% auf 5.837 verkaufte E-Motoren bzw. um -36,6% auf 8,5 Mio. € verzeichneten.


Operatives Segmentergebnis Das EBIT vor Sondereffekten des Segments Sonstiges verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 8,8 Mio. € auf -12,9 Mio. €. Dies ist zum einen auf die positive Entwicklung des operativen Ergebnisses von Torqeedo zurückzuführen, das sich aufgrund eines höheren Geschäftsvolumens sowie der Umsetzung eines Performanceprogramms von -17,3 Mio. € im Jahr 2019 auf -11,7 Mio. € im Berichtsjahr verbesserte. Des Weiteren ist der Anstieg durch die Entkonsolidierung des Gemeinschaftsunternehmens DEUTZ AGCO Motores S.A. Haedo (Argentinien) im ersten Halbjahr des Vorjahres bedingt. So wurde im Zuge der aus Wesentlichkeitsgründen erfolgten Entkonsolidierung das Ergebnis des Vorjahres durch Umbuchung der kumulierten negativen Fremdwährungsdifferenzen aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung wesentlich belastet.

FINANZLAGE

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Zentrales Finanzmanagement 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 beziehungsweise zu begrenzen und gleichzeitig die Kapitalkosten zu optimieren. Die Verantwortung für das konzernweite Finanzmanagement, einschließlich der Steuerung finanzieller Mittel innerhalb des Konzerns, obliegt dabei der DEUTZ AG als Konzernobergesellschaft.

FINANZIERUNG

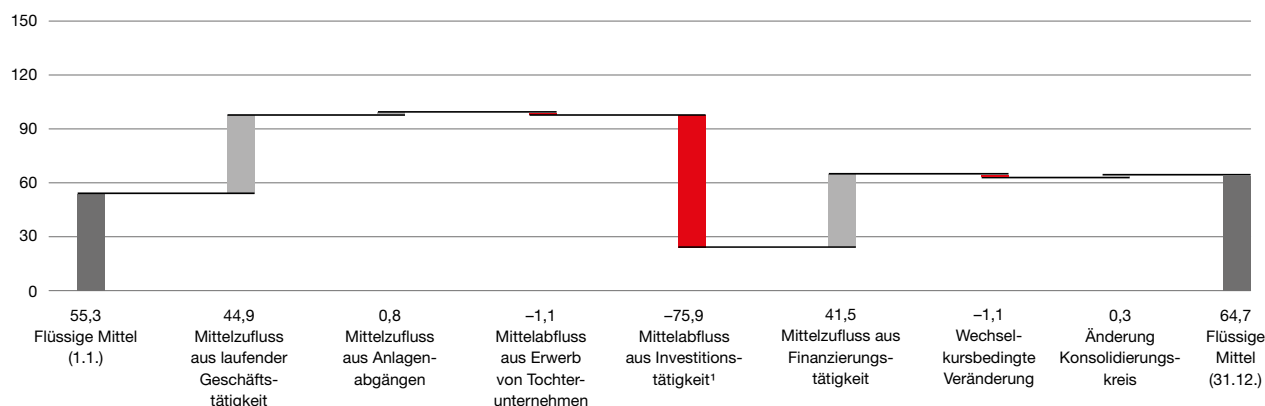
Ausreichende Liquidität gesichert Zur Sicherung der Liquidität stehen DEUTZ zwei seitens eines Bankenkonsortiums eingeräumte syndizierte Betriebsmittellinien über insgesamt 310 Mio. € zur Verfügung. Diese Kreditlinien von 160 Mio. € (Laufzeit bis Juni 2024) und 150 Mio. € (Laufzeit bis November 2021 mit Verlängerungsoption) sind unbesichert und variabel verzinst. Im Rahmen der Vertragsvereinbarungen haben wir uns dazu verpflichtet, bestimmte Finanzkennzahlen einzuhalten, wobei sich daraus keine Einschränkungen im Hinblick auf die Realisierung von Wachstumsprojekten ergeben. Bei deutlich schlechterer Wirtschaftsentwicklung, beispielsweise infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie, besteht jedoch das Risiko, diese Auflagen kurzfristig zu verletzen. Sollte sich ein solches Risiko konkretisieren, würden wir an unsere Finanzpartner im Vorfeld herantreten, um mit diesen einen dann erforderlichen **Waiver** zu verhandeln und weitere Ziehungen unter dem syndizierten Kredit zu ermöglichen.  Siehe auch Finanzrisikomanagement, Erläuterung 26, S. 143.

Weiterhin verfügen wir zusätzlich über kurzfristige Kreditlinien und nutzen zinssubventionierte Darlehen.

Vor dem Hintergrund der zuvor genannten Finanzierungsinstrumente verfügt DEUTZ über ausreichende Mittel, um das operative Geschäft und initiierte sowie geplante Projekte im Rahmen seiner Wachstumsstrategie finanzieren zu können.

DEUTZ-Konzern: Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio. €



¹ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Finanzanlagen.

Forderungsmanagement durch Factoring optimiert Ein wichtiges Instrument zur Optimierung des Forderungsmanagements stellt der Verkauf von Forderungen, das sogenannte **Factoring**, dar. Damit sichern wir nicht nur unsere Liquidität, sondern verbessern gleichzeitig auch unser **Working Capital**, 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 107 Mio. € und lag damit bedingt durch die rückläufige Geschäftsentwicklung unter dem Vorjahresniveau von 136 Mio. €.

CASHFLOW

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €

	2020	2019	Veränderung in %
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	44,9	115,6	-61,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-76,2	-149,4	49,0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	41,5	-43,9	>100
Zahlungswirksame Veränderung des Zahlungsmittelbestands	10,2	-77,7	>100
Free Cashflow¹ fortgeführte Aktivitäten	-35,8	-36,6	2,2
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	64,7	55,3	17,0
Kurz- und langfristige zinstragende Finanzschulden am 31.12.	148,5	70,5	>100
davon Leasingverbindlichkeiten	58,0	41,9	38,4
Nettofinanzposition² am 31.12.	-83,8	-15,2	<-100

¹ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

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

Das deutlich gesunkene operative Ergebnis sowie die Rückführung kurzfristiger Verbindlichkeiten gegenüber Factoring-Gesellschaften führten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einer deutlich rückläufigen Entwicklung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit. Aufgrund frühzeitig ergriffener Maßnahmen zur Liquiditätssicherung wie beispielsweise einer engen Überwachung des Working Capitals konnte dieser deutliche Ergebniseffekt durch einen zahlungswirksamen Rückgang beim Working Capital in Höhe von 55,1 Mio. € teilweise kompensiert werden.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2020 bei 76,2 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von –73,2 Mio. € resultiert neben geringeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte insbesondere aus deutlich geringeren Ausgaben für Akquisitionen. Während die entsprechenden Auszahlungen für den Erwerb der Anteile an der DEUTZ Austria GmbH und den Servicegesellschaften PRO MOTOR Servis CZ s.r.o. sowie der Motor Center Austria GmbH im laufenden Geschäftsjahr 1,1 Mio. € betragen, lagen diese im Vorjahr für den Erwerb der Anteile an dem JV Hunan DEUTZ Power sowie der Akquisitionen von Futavis und der DPS Power Group bei 57,1 Mio. €.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere durch die Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien sowie die Aufnahme mittelfristiger Darlehen in Höhe von 23 Mio. € gekennzeichnet. Darüber hinaus steht DEUTZ zur Sicherung der Liquidität seit Mai 2020 eine weitere Betriebsmittellinie in Höhe von 150,0 Mio. € zur Verfügung, die bislang jedoch nicht in Anspruch genommen wurde. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet Zins- und Tilgungszahlungen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen in Höhe von 1,1 Mio. € bzw. 14,6 Mio. € (2019: 1,0 Mio. € bzw. 13,5 Mio. €).

Den coronabedingten Rückgang des operativen Cashflows konnten wir durch ein vorausschauendes Investitionsmanagement kompensieren, so dass sich der **Free Cashflow** mit –35,8 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von –36,6 Mio. € leicht verbesserte. Mit Blick auf das 4. Quartal des Berichtsjahres entwickelte sich der Free Cashflow deutlich positiv und belief sich infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens sowie der Optimierung des Working Capitals auf 43,0 Mio. €.

Die zuvor beschriebene Cashflow-Entwicklung führte im Berichtszeitraum zu einem leichten Anstieg der Zahlungsmittel und -äquivalente auf 64,7 Mio. €. Die Nettofinanzposition hingegen hat sich coronabedingt auf –83,8 Mio. € verschlechtert. Die Nettofinanzposition beinhaltet zum 31. Dezember 2020 Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 58,0 Mio. € (31. Dezember 2019: 41,9 Mio. €).

INVESTITIONEN

Investitionen (nach Investitionszuschüssen)

in Mio. €			
	2020	2019	Delta
Sachanlagen	80,4	78,6	1,8
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16	32,4	10,4	22,0
Sachanlagen (exkl. Nutzungsrechten nach IFRS 16)	48,0	68,2	–20,2
Immaterielle Vermögenswerte	23,9	29,6	–5,7
	104,3	108,2	–3,9

Die gesamten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte nach Investitionszuschüssen lagen im Berichtsjahr nur geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere den Aufbau der neuen Montagelinie für die Baureihen kleiner 4 Liter in Köln-Porz, die im 3. Quartal 2020 in Betrieb genommen wurde, sowie Ersatzinvestitionen in Werkzeuge, Vorrichtungen und Maschinen. Zudem wurden Investitionen in neue und effizientere Prüfanlagen getätigt.

Die deutlich höhere Investitionstätigkeit bei den Nutzungsrechten ist in erster Linie auf die Zusammenarbeit mit dem chinesischen Dieselmotorenhersteller BEINEI zur lokalen Auftragsfertigung sowie Vertragsverlängerungen bei geleasteten Immobilien zurückzuführen.

Die Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Baureihe 5.2 sowie der Weiterentwicklung unserer Motoren im Hinblick auf EU Stufe V.

Der Großteil der Gesamtinvestitionen nach Investitionszuschüssen entfiel mit 87,0 Mio. € auf den Bereich DEUTZ Compact Engines (2019: 93,8 Mio. €). Im Segment DEUTZ Customized Solutions wurden 13,8 Mio. € (2019: 12,3 Mio. €) investiert. Die Investitionen im Bereich Sonstiges, bei denen es sich wie im Vorjahr um Investitionen der Torqeedo-Gesellschaften handelt, beliefen sich auf 3,6 Mio. € (2019: 2,1 Mio. €).

Neben Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte hat DEUTZ im Geschäftsjahr 2020 die Gesellschaften DEUTZ Austria, Motorcenter Austria und Pro Motor Servis erworben, die im Bereich Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren in Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn tätig sind. Die Investitionen hierfür betragen 1,6 Mio. €. Die Unternehmen werden vollständig in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen. Hinsichtlich der im Rahmen dieser Akquisitionen erworbenen einzelnen Vermögenswerte und Schulden wird auf den Konzernanhang verwiesen. Siehe Konzernanhang, S. 108.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €

	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung in %
Langfristiges Vermögen	687,8	688,1	-0,0
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	57,3	41,4	38,4
Kurzfristiges Vermögen	492,7	613,1	-19,6
Vermögen gesamt	1.180,5	1.301,2	-9,3
Eigenkapital	535,2	652,4	-18,0
Langfristige Schulden	250,8	225,2	11,4
davon Leasingverbindlichkeiten	44,0	28,8	52,8
Kurzfristige Schulden	394,5	423,6	-6,9
davon Leasingverbindlichkeiten	14,0	13,1	6,9
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.180,5	1.301,2	-9,3
Working Capital ¹ (in Mio. €)	235,0	293,2	-19,8
Working-Capital-Quote ² (Stichtag, in %)	18,1	15,9	-
Working-Capital-Quote ³ (Durchschnitt, in %)	21,8	17,4	-
Eigenkapitalquote ⁴ (in %)	45,3	50,1	-

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 abzgl. 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 2020 auf 687,8 Mio. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahresstichtags. Während die Sachanlagen insbesondere durch Zugänge zu Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen um 14,5 Mio. € gestiegen sind, haben sich die immateriellen Vermögenswerte hauptsächlich bedingt durch außerplanmäßige Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte und Vertriebslizenzen um 19,0 Mio. € vermindert. Der Anstieg bei den Nutzungsrechten ist in erster Linie auf die Zusammenarbeit mit dem chinesischen Dieselmotorenhersteller BEINEI zur lokalen Auftragsfertigung sowie Vertragsverlängerungen zurückzuführen.

Der Rückgang beim kurzfristigen Vermögen resultiert neben dem Rückgang der Vorräte sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen insbesondere aus der vertragsgemäßen Einzahlung des Kaufpreises in das gemeinsam mit SANY gegründete Joint Venture Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. Die Einzahlung erfolgte aus dem dafür im Vorjahr eröffneten Treuhandkonto, welches den kurzfristigen sonstigen Vermögenswerten zuzuordnen ist.

Working Capital Die Entwicklung des Working Capitals wurde im Berichtszeitraum wesentlich durch die Auswirkungen der Corona-Krise geprägt. Bedingt durch die damit einhergehend deutlich rückläufige Nachfrage sowie die entsprechende Anpassung der Produktions- und Beschaffungsaktivitäten sind die Vorräte sowie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen deutlich gesunken. Durch frühzeitig eingeleitete Steuerungsmaßnahmen reduzierte sich das Working Capital zum Ende des Geschäftsjahres 2020 um 58,2 Mio. € gegenüber dem Vorjahr. Die durchschnittliche Working-Capital-Quote ist jedoch bedingt durch das deutlich gesunkene Umsatzvolumen von 17,4 % auf 21,8 % gestiegen.

Eigenkapital Das Eigenkapital ist zum 31. Dezember 2020 infolge des negativen Jahresergebnisses auf 535,2 Mio. € gesunken. Die Eigenkapitalquote hat sich dementsprechend auf 45,3 % verringert (31. Dezember 2019: 50,1 %).

Schulden Der Anstieg bei den langfristigen Schulden ist insbesondere auf höhere Leasingverbindlichkeiten sowie die Aufnahme eines zinsgünstigen Darlehens durch unsere spanische Tochtergesellschaft zurückzuführen. Analog zur Entwicklung zuvor genannter Nutzungsrechte ist auch der Anstieg der Leasingverbindlichkeiten im Wesentlichen auf die Kooperation mit dem chinesischen Dieselmotorenhersteller BEINEI zur lokalen Auftragsfertigung sowie Vertragsverlängerungen zurückzuführen. Der Rückgang der kurzfristigen Schulden resultiert in erster Linie aus der Einzahlung des Kaufpreises in das Joint Venture Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. sowie aus geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2020 Rückstellungen für Maßnahmen im Rahmen des globalen Restrukturierungsprogramms »Transform for Growth« gebildet, die insbesondere Aufwendungen für Abfindungen, Vorruhestandsregelungen sowie sonstige mit der Restrukturierung in direktem Zusammenhang stehende Aufwendungen umfassen. Von den zum 31. Dezember 2020 gebildeten Rückstellungen in Höhe von insgesamt 27,2 Mio. € wurden 16,1 Mio. € den kurzfristigen und 11,1 Mio. € den langfristigen Schulden zugeordnet.

DEUTZ-Konzern: Bilanzstruktur

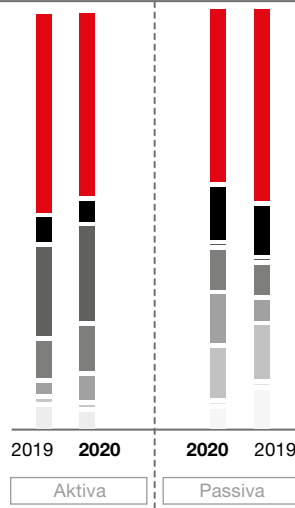
in % (Vorjahreswerte)

Aktiva

■	52,0	(47,6)	Anlagevermögen
■	6,3	(5,3)	Latente Steueransprüche
■	23,2	(24,7)	Vorräte
■	9,6	(11,7)	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
■	2,8	(6,2)	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte
■	0,6	(0,3)	Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen
■	5,5	(4,2)	Zahlungsmittel und -äquivalente

Passiva

■	45,2	(50,1)	Eigenkapital
■	13,6	(12,6)	Pensionsrückstellungen
■	0,1	(0,1)	Latente Steuerschulden
■	10,2	(7,7)	Übrige Rückstellungen
■	12,6	(5,4)	Finanzschulden
■	13,0	(13,9)	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
■	0,2	(0,2)	Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern
■	5,1	(10,0)	Übrige Verbindlichkeiten



GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Ursprungsprognose für das Geschäftsjahr 2020¹

	Ist 2019	Soll 2020
Umsatz in Mio. €	1.804,8	Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert im niedrigen zweistelligen Prozentbereich
EBIT-Rendite vor Sondereffekten in %	4,3	Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert im mittleren zweistelligen Prozentbereich
F&E-Ausgaben in Mio. €	95,8	80–90 Mio. €
Investitionen ² (nach Zuschüssen) in Mio. €	86,5	80–90 Mio. €
Free Cashflow ³ in Mio. €	–36,6	mittlerer zweistelliger Mio.–€-Betrag
Durchschnittliche Working-Capital-Quote ⁴ in %	17,4	20–21 %
Eigenkapitalquote ⁵ in %	50,1	deutlich >40 %

¹ Veröffentlicht im Rahmen des Geschäftsberichts 2019 am 18.03.2020.

² Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen) und immaterielle Vermögenswerte.

³ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

⁴ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁵ Eigenkapital im Verhältnis zur Gesamtsumme aus Eigenkapital und Schulden.

Vor dem Hintergrund eines insbesondere konjunkturell bedingten Nachfragerückgangs in wichtigen Abnehmerbranchen, der bereits zu einem niedrigen Niveau des Auftragsbestands zum Jahresende 2019 führte und weiter anhalten sollte, war DEUTZ bereits zu Anfang des Berichtsjahres von einer insgesamt rückläufigen Entwicklung im Geschäftsjahr 2020 ausgegangen, wobei diese zusätzlich durch den kundenseitig fortdauernden Abverkauf von Vorbaumotoren belastet sein sollte.¹

Infolge der sich drastisch verschärfenden Corona-Krise gab DEUTZ am 25. März 2020 bekannt, dass ab dem 1. April 2020 große Teile der Produktion in Europa (Köln, Ulm, Herschbach, Zafra) bis zunächst einschließlich 17. April 2020 heruntergefahren werden, nachdem zahlreiche Kunden ihre Produktion bereits geschlossen hatten oder planten, dies zeitnah umzusetzen, und eingeleitete Präventivmaßnahmen zur Einhaltung eines Mindestabstands im Montagebereich zum damaligen Zeitpunkt auch keine effiziente Produktion mehr zuließen. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der weiterhin zu erwartenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die globale Wirtschaft und damit einhergehend auf die eigene Geschäftsentwicklung rechnete DEUTZ fortan mit einer deutlichen Beeinträchtigung seiner Geschäftstätigkeit und setzte die Ursprungsprognose für das Geschäftsjahr 2020 aus.²

Angesichts der im weiteren Jahresverlauf nach wie vor eingeschränkten Vorhersehbarkeit im Hinblick auf den zeitlichen Fortgang sowie die weitere Ausprägung der Corona-Pandemie und ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen war die Abgabe einer aktualisierten beziehungsweise quantitativen Prognose auch im weiteren Jahresverlauf nicht möglich. Es wurde allerdings prognostiziert, dass sowohl die Vertriebszahlen als auch das operative Ergebnis (**EBIT vor Sondereffekten**) im 3. und 4. Quartal 2020 zwar weiterhin durch die Corona-Krise negativ beeinflusst sein würden, jedoch in einem vergleichsweise geringeren Ausmaß als das jeweilige Vorquartal.

DEUTZ-Konzern: Geschäftsentwicklung im Jahresverlauf

	Q1/2020	Q2/2020	Q3/2020	Q4/2020
Auftragseingang in Mio. €	356,7	266,9	310,0	388,9
Absatz in Stück	40.069	33.790	34.700	42.369
Umsatz in Mio. €	339,8	280,2	308,2	367,4
EBIT-Rendite vor Sondereffekten in %	–3,5	–13,6	–5,1	–2,5

¹ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 2. März 2020.

² Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 25. März 2020.

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 GESCHÄFTS- ENTWICKLUNG DER DEUTZ AG

Die DEUTZ AG ist die Muttergesellschaft des DEUTZ-Konzerns. Im In- und Ausland ist die DEUTZ AG direkt oder indirekt an 39 Unternehmen (2019: 36 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 Anteilsbesitzliste, S. 164.

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. 26 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)	-107,6
Konsolidierung von Beteiligungen	2,9
Wertberichtigung auf Beteiligungsbuchwerte	-19,6
DEUTZ AG Unternehmensergebnis (IFRS)	-124,3
Wesentliche Unterschiede aufgrund unterschiedlicher Rechnungslegungsvorschriften	
Bilanzierung von Entwicklungskosten	18,2
Bewertung von Pensionsrückstellungen	-8,4
Ansatz latenter Steuern	-3,3
Sonstige rechnungslegungsbezogene Differenzen	0,2
DEUTZ AG Jahresergebnis (HGB)	-117,6

DEUTZ AG: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €			
	2020	2019	Veränderung
Umsatzerlöse	1.085,2	1.632,3	-547,1
Umsatzkosten	-997,8	-1.394,1	396,3
Forschungs- und Entwicklungskosten	-72,3	-72,7	0,4
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-79,0	-83,3	4,3
Sonstige betriebliche Erträge	31,6	35,6	-4,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-67,3	-31,4	-35,9
Beteiligungsergebnis	4,6	4,4	0,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-19,6	0,0	-19,6
Operatives Ergebnis (EBIT)	-114,6	90,8	-205,4
Zinsergebnis	-3,6	-2,5	-1,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1,1	-21,7	22,8
Sonstige Steuern	-0,5	-0,8	0,3
Jahresergebnis	-117,6	65,8	-183,4

Umsatzerlöse Infolge der weltweiten Corona-Pandemie haben sich die Umsatzerlöse der DEUTZ AG im Berichtsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um -33,5 % auf 1.085,2 Mio. € verringert. Dabei waren alle Anwendungsbereiche von den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise betroffen: Die größten Rückgänge verzeichneten die Bereiche Material Handling (-60,7 % auf 137,6 Mio. €), Landtechnik (-39,4 % auf 176,6 Mio. €), Stationäre Anlagen (-34,8 % auf 89,7 Mio. €) und Baumaschinen (-31,6 % auf 356,3 Mio. €). Mit Blick auf das Servicegeschäft lag der Umsatz mit 257,1 Mio. € lediglich um -3,5 % unterhalb des Vorjahreswertes. Regional betrachtet ist der Umsatz in der Region Amerika (-58,5 % auf 128,3 Mio. €) und im EMEA-Raum (-29,8 % auf 748,0 Mio. €) am stärksten zurückgegangen.

Ergebnisentwicklung Das Geschäftsjahr 2020 hat die DEUTZ AG mit einem operativen Verlust (EBIT) in Höhe von –114,6 Mio. € abgeschlossen. Die deutlich rückläufige Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf das coronabedingt stark gesunkene Geschäftsvolumen sowie damit einhergehende negative Skaleneffekte zurückzuführen. Darüber hinaus haben Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Effizienzprogramm »Transform for Growth« in Höhe von 31,9 Mio. € [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth, S. 25.«, außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen (19,6 Mio. €), Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte und Vertriebslizenzen (13,3 Mio. €) sowie Zahlungen im Rahmen von Fortführungsvereinbarungen mit Zulieferern im Insolvenzverfahren (8,8 Mio. €) das operative Ergebnis zusätzlich stark belastet.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten der DEUTZ AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 997,8 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus geringeren Material- und Personalaufwendungen. Demgegenüber standen jedoch Belastungen im Zusammenhang mit Insolvenzeröffnungen auf Seiten unserer Zulieferer in Höhe von 8,8 Mio. €. Die Bruttomarge¹ hat sich im Vorjahresvergleich von 14,6 % auf 8,1 % deutlich verringert.

Sonstige betriebliche Erträge Im Geschäftsjahr 2020 sind die sonstigen betrieblichen Erträge um 4,0 Mio. € auf 31,6 Mio. € gesunken. Der Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr ein Veräußerungsgewinn für ein Teilgrundstück unseres ehemaligen Standorts Köln-Deutz in Höhe von 9,3 Mio. € vereinnahmt wurde. Zudem trugen auch geringere Weiterbelastungen von Kosten an Logistikpartner zu dieser Entwicklung bei. Teilweise kompensiert wurde der Rückgang durch Auflösungen von Gewährleistungsrückstellungen infolge des gesunkenen Geschäftsvolumens.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 35,9 Mio. € auf 67,3 Mio. € gestiegen. Der deutliche Anstieg ist insbesondere auf die zuvor genannten Restrukturierungsaufwendungen im Zuge des Effizienzprogramms »Transform for Growth« zurückzuführen.

Abschreibungen auf Finanzanlagen Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen im Wesentlichen die Beteiligung an der Torqeedo GmbH. Infolge der Corona-Pandemie gehen wir davon aus, dass sich die beim Erwerb erwarteten positiven Synergieeffekte erst mit einer Verzögerung einstellen werden, weshalb Wertkorrekturen vorzunehmen waren.

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

Ertragsteuern Im Berichtsjahr wurde insgesamt ein Steuerertrag in Höhe von 1,1 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist ergebnisbedingt um 7,0 Mio. € auf 0,8 Mio. € zurückgegangen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 1,9 Mio. € erfasst. Einem Rückgang der latenten Steueransprüche auf Verlustvorträge aufgrund einer konjunkturbedingt geringeren Ergebniserwartung standen Zuführungen zu aktiven latenten Steuern aus temporären Differenzen gegenüber.

Jahresergebnis Aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsentwicklung belief sich der Jahresfehlbetrag im Geschäftsjahr 2020 auf –117,6 Mio. €.

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 des DEUTZ-Konzerns, S. 42 ff.

DEUTZ AG: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €

	2020	2019	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	24,5	67,0	–42,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–58,0	–142,2	84,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	45,0	–23,3	68,3
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	11,5	–98,5	110,0
Free Cashflow ¹	–34,3	–74,4	40,1
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	28,7	17,2	11,5

¹ Free Cashflow: Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Nettozinsausgaben.

Liquidität Das infolge der Corona-Pandemie deutlich gesunkene operative Ergebnis sowie die Rückführung kurzfristiger Verbindlichkeiten gegenüber Factoring-Gesellschaften führten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einer deutlich rückläufigen Entwicklung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2020 um 84,2 Mio. € unter dem des Vorjahres. Dieser Rückgang resultiert neben geringeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte insbesondere aus deutlich geringeren Ausgaben für Akquisitionen. Während die Auszahlungen für den Erwerb der Anteile an der DEUTZ Austria GmbH sowie den Service-Gesellschaften PRO MOTOR Servis CZ s.r.o. und Motor Center Austria GmbH im laufenden Geschäftsjahr 1,6 Mio. € betragen, lagen diese im Vorjahr für den Erwerb der Anteile an dem JV Hunan DEUTZ Power sowie der Akquisitionen von Futavis und der DPS Power Group bei 60,7 Mio. €. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere durch die Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien gekennzeichnet. Darüber hinaus steht DEUTZ neben einer bereits bestehenden Betriebsmittellinie von 160,0 Mio. € seit Mai 2020 zur Sicherung der Liquidität eine weitere Betriebsmittellinie in Höhe von 150,0 Mio. € zur Verfügung, die bislang jedoch nicht in Anspruch genommen wurde. Der **Free Cashflow** hat sich trotz des deutlich schlechteren operativen Ergebnisses insbesondere bedingt durch wesentlich geringere Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit stark verbessert.

Investitionen Im Geschäftsjahr 2020 hat die DEUTZ AG nach Investitionszuschüssen insgesamt 59,9 Mio. € investiert (2019: 155,5 Mio. €). Davon entfielen 35,4 Mio. € auf Sachanlagen (2019: 49,3 Mio. €), auf das immaterielle Vermögen 16,0 Mio. € (2019: 28,9 Mio. €) und 8,5 Mio. € auf die Finanzanlagen (2019: 77,3 Mio. €). Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere den Aufbau der neuen Montagelinie für die Baureihen kleiner 4 Liter in Köln-Porz, die wir im 3. Quartal in Betrieb genommen haben, sowie Ersatzinvestitionen in Werkzeuge, Vorrichtungen und Maschinen. Zudem wurden Investitionen in neue und effizientere Prüfanlagen getätigt. Die Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Baureihe 5.2 sowie der Weiterentwicklung unserer Motoren im Hinblick auf die derzeit gültige Emissionsstufe **EU Stufe V**. Die Zugänge in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen eine Kapitalerhöhung bei der Tochtergesellschaft DEUTZ (Shanghai) Co. Ltd. in Höhe von 6,3 Mio. € sowie den Erwerb der Gesellschaften DEUTZ Austria, Motorcenter Austria und Pro Motor Servis CZ in Höhe von 1,6 Mio. €.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ AG: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €

	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
Anlagevermögen	646,3	669,9	-23,6
Umlaufvermögen	351,2	419,8	-68,6
Rechnungsabgrenzungsposten	2,5	1,8	0,7
Aktive latente Steuern	71,9	70,0	1,9
Vermögen gesamt	1.071,9	1.161,5	-89,6
Eigenkapital	572,8	690,4	-117,6
Rückstellungen	275,6	257,1	18,5
Verbindlichkeiten	222,3	213,1	9,2
Rechnungsabgrenzungsposten	1,2	0,9	0,3
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.071,9	1.161,5	-89,6
Working Capital ¹ (in Mio. €)	79,2	86,8	-7,6
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %)	7,3	5,3	2,0
Eigenkapitalquote ² (in %)	53,4	59,4	-6,0

¹ Working Capital: Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

² Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Eigenkapital und Schulden gesamt

Anlagevermögen Das Anlagevermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 23,6 Mio. € verringert. Diese Entwicklung ist insbesondere auf außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 19,6 Mio. € sowie Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte und Vertriebslizenzen in Höhe von 13,3 Mio. € zurückzuführen. Demgegenüber standen Netto-Investitionen (Zugänge abzgl. planmäßiger Abschreibungen) in immaterielle Vermögenswerte sowie in Sach- und Finanzanlagen in Höhe von insgesamt 13,2 Mio. €. Die Netto-Abgänge beliefen sich auf 4,0 Mio. € und betrafen insbesondere Ausleihungen an Tochterunternehmen.

Umlaufvermögen Der deutliche Rückgang beim Umlaufvermögens resultiert in erster Linie aus der Entwicklung der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

Working Capital Das **Working Capital** lag zum 31. Dezember 2020 bei 79,2 Mio. € und damit um 7,6 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres. Der Rückgang ist dabei insbesondere auf die geringeren Bestände an Vorräten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die Working Capital-Quote hat sich zum Stichtag aufgrund des starken Umsatzrückgangs jedoch auf 7,3 % erhöht (31. Dezember 2019: 5,3 %).

Eigenkapitalquote Das Eigenkapital ist bedingt durch das negative Jahresergebnis um 117,6 Mio. € auf 572,8 Mio. € gesunken. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise wurde die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2019 mit Zustimmung der Hauptversammlung ausgesetzt. Die Eigenkapitalquote hat sich zum Jahresende auf 53,4 % verringert.

Rückstellungen Die Erhöhung der Rückstellungen ist insbesondere auf die Bildung von Rückstellungen für Maßnahmen im Rahmen des globalen Restrukturierungsprogramms »Transform for Growth« zurückzuführen, die insbesondere Aufwendungen für Abfindungen, Vorruhestandsregelungen sowie sonstige mit der Restrukturierung in direktem Zusammenhang stehende Aufwendungen umfassen.

MITARBEITER

Die DEUTZ AG beschäftigte zum 31. Dezember 2020 insgesamt 3.139 Mitarbeiter und damit 372 Personen weniger als zum Jahresende 2019. Im Zuge des coronabedingten Abbaus von Leiharbeitnehmern verringerte sich die Anzahl der im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung für die DEUTZ AG tätigen Personen zum Ende des Berichtsjahres auf 70 Leiharbeitnehmer (31. Dezember 2019: 149 Leiharbeitnehmer). [Weiterführende Informationen](#) siehe Mitarbeiter, S. 34.

In der Segmentbetrachtung waren bei DEUTZ Compact Engines zum Stichtag 2.666 Mitarbeiter beschäftigt und damit 308 Mitarbeiter weniger als ein Jahr zuvor. Die Mitarbeiteranzahl bei DEUTZ Customized Solutions lag mit 473 um 64 Personen unter dem Vorjahreswert.

DEUTZ AG: Mitarbeiter

Anzahl	31.12.2020	31.12.2019
Köln	2.509	2.767
Ulm	473	548
Übrige	157	196
Gesamt	3.139	3.511

¹ Die Höhe und der Zeitpunkt dieser Zahlung sind von der Beschlussfassung über das Inkrafttreten des Bebauungsplans für das Areal abhängig und stehen insofern nicht genau fest.

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 verweisen wir auf die Erläuterungen im Risikobericht des DEUTZ-Konzerns, S. 59 ff.

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. 59 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. 63 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. Daher erwarten wir, dass sich die Umsatzerlöse der DEUTZ AG weitgehend entsprechend den für den DEUTZ-Konzern getroffenen Aussagen entwickeln werden. Beim Jahresergebnis rechnen wir für das Geschäftsjahr 2021 aufgrund der leichten Marktverbesserung, der eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen aus dem Effizienzprogramm »Transform for Growth«, des Wegfalls von Einmalbelastungen aus dem Geschäftsjahr 2020 und des erwarteten positiven Sondereffekts aus der finalen Kaufpreisrate im Rahmen der Veräußerung unseres ehemaligen Standorts Köln-Deutz¹ mit einem positiven Ergebnis im mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich und damit einer deutlichen Steigerung gegenüber dem Geschäftsjahr 2020.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht des DEUTZ-Konzerns, S. 66 ff.

Zu Ereignissen nach dem Abschlussstichtag verweisen wir auf Erläuterung 30 auf Seite 156 im Konzernanhang.

NICHTFINANZIELLER BERICHT NACH §§ 289b, 315b HGB

Die DEUTZ AG erstellt einen Gesonderten Nichtfinanziellen Bericht für den DEUTZ-Konzern und die DEUTZ AG. Wir verweisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 70 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/nfb2020.

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

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ist Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts. Wir verweisen auf unsere Ausführungen auf der Seite 178 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/ezu2020.

ANGABEN NACH §§ 289a, 315a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der DEUTZ AG hat sich im Geschäftsjahr 2020 nicht verändert. Es betrug Ende 2020 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 2020 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 mehrmalig 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 mehrmalig 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,

- 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 Aktionär 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 zwei syndizierte Barkreditlinien über 160 Mio. € und über 150 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. 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 für das Berichtsjahr gültigen Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten unter bestimmten Voraussetzungen für den Fall eines Kontrollwechsels die folgende Regelung: Wenn ihre Bestellung innerhalb von neun Monaten nach dem Eintritt des Kontrollwechsels (1) widerrufen wird oder (2) unter bestimmten weiteren Voraussetzungen infolge eines Formwechsels der DEUTZ AG endet, erhalten sie 150 % des Abfindungs-Caps nach Nr. 4.2.3 des bisherigen Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017.

Ein Kontrollwechsel liegt nach den für das Berichtsjahr gültigen Dienstverträgen dann vor, wenn eine andere Gesellschaft oder Person oder mehrere andere Gesellschaften oder Personen gemeinsam im Sinne von § 30 WpÜG mehr als 30 % der Stimmrechte und damit die Kontrolle über die Gesellschaft erwirbt/erwerben; ein Kontrollwechsel liegt im Fall von Herrn Dr.-Ing. Hiller nicht vor, wenn der frühere Großaktionär AB Volvo allein oder mit anderen mehr als 30 % der Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt.

Die mit Blick auf die Neuerungen des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) und des Deutschen Corporate Governance Kodex abgeschlossenen Dienstverträge der Vorstände ab dem Jahr 2021 enthalten entsprechend der Anregung in Ziffer G.13 des DCGK keine Zusagen für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung des Dienstvertrages infolge eines Kontrollwechsels.

Die 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 [mehr unter Konzernanhang, S. 156](#) 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.

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.

VERGÜTUNGSBERICHT

VERGÜTUNG DES VORSTANDS


Die jährliche Vergütung der Vorstandsmitglieder der DEUTZ AG setzt sich aus fixen und variablen Vergütungskomponenten sowie aus der Zahlung eines Betrags zur Altersversorgung zusammen. Die fixe Komponente wird monatlich als Grundgehalt ausgezahlt. Die variable Vergütung ist erfolgsabhängig und besteht aus zwei Teilen: Zum einen erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme, deren Berechnung von der Erreichung bestimmter Ziele abhängig ist, und zum anderen Virtuelle Performance Shares mit langfristiger Anreizwirkung. Für die Altersversorgung wird ein Betrag in eine Unterstützungskasse gezahlt; ein weiterer Anspruch auf Ruhegeld oder Hinterbliebenenversorgung besteht nicht.

Die Berechnung der **Tantieme** für ein Geschäftsjahr richtet sich nach dem Grad der Erreichung von quantitativen Erfolgszielen; dieser wird jährlich gemessen (Kurzfrist-Ziele). Zahl, Inhalt und Gewichtung der Kurzfrist-Ziele werden jährlich nach Anhörung des Vorstandsmitglieds durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen festgesetzt. Die minimale Zielerreichung für die Gewährung einer Tantieme beträgt 75 %; die maximale für die Gewährung der Tantieme relevante Zielerreichung beträgt 150 %. Der sich bei maximaler Zielerreichung ergebende Höchstbetrag der Tantieme ergibt sich aus dem jeweiligen Dienstvertrag. Von der Tantieme für ein Geschäftsjahr werden lediglich 60 % nach Ablauf des betreffenden Geschäftsjahres ausgezahlt. Jeweils 20 % der Tantieme werden bei Erreichung weiterer mittelfristiger Erfolgsziele (Mittelfrist-Ziele) ein beziehungsweise zwei Jahre später ausgezahlt, wobei sich der Betrag der Auszahlung nach dem Grad der Erreichung der entsprechenden Mittelfrist-Ziele (maximal 150 %) richtet. Auch insoweit sind die jeweiligen Höchstbeträge der weiteren Auszahlungen vertraglich vereinbart. Die Ziele für sämtliche Auszahlungen werden bereits zu Beginn des Geschäftsjahres festgelegt, für das die Tantieme gewährt wird.

Einzelheiten hinsichtlich der Virtuellen Performance Shares sind in einem **Long-Term-Incentive-Plan** Vorstand (LTI-Plan Vorstand) geregelt, der Teil der vertraglichen Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern ist. Die Anzahl der einem Vorstandsmitglied zugeteilten Virtuellen Performance Shares ergibt sich für jedes Jahr aus dem vertraglich festgelegten Euro-Betrag, geteilt durch einen Referenzkurs. Der Referenzkurs entspricht dem durchschnittlichen Schlusskurs der Aktie der DEUTZ AG im Xetra-Handel (oder einem gleichwertigen Nachfolgesystem) der Frankfurter Wertpapierbörse an den 60 Börsenhandelstagen vor dem Zuteilungszeitpunkt. Virtuelle Performance Shares begründen nach Maßgabe der in dem LTI-Plan Vorstand geregelten Bedingungen einen Anspruch auf Zahlung eines Barbetrags. Der Barbetrag pro Virtuellen Performance Share entspricht dem durchschnittlichen Schlusskurs der DEUTZ-Aktie im Xetra-Handel (oder einem

gleichwertigen Nachfolgesystem) der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten 60 Börsenhandelstage vor Ablauf einer Wartezeit von vier Jahren ab Zuteilung und ist auf das 1,5-Fache des Referenzkurses begrenzt. Die Entstehung des Barzahlungsanspruchs setzt jedoch voraus, dass entweder der Börsenkurs der DEUTZ-Aktie gegenüber dem Referenzkurs um mindestens 30 % gestiegen ist oder dass der Börsenkurs der DEUTZ-Aktie sich während der Wartezeit um mindestens 10 %-Punkte besser entwickelt hat als der MDAX (oder ein zukünftiger Index, der den MDAX ersetzt). Im Übrigen wird vorausgesetzt, dass das Vorstandsmitglied ein Eigeninvestment erbringt, indem es pro 20 zugeteilte Virtuelle Performance Shares eine DEUTZ-Aktie halten muss.

Die variable Vergütung ist so ausgestaltet, dass ihr überwiegender Teil auf mehrjähriger Bemessungsgrundlage beruht. Die Vergütungsstruktur ist insgesamt auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Als Nebenleistungen erhalten die Vorstandsmitglieder insbesondere einen Dienstwagen zur Nutzung sowie Zuschüsse zu Versicherungen. Im Falle der vorzeitigen Beendigung eines Vorstandsvertrags ohne wichtigen Grund erhält das Vorstandsmitglied eine Abfindung in Höhe seiner Gesamtbezüge für die Dauer der ursprünglichen Restlaufzeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren. Die Höhe der Gesamtbezüge bestimmt sich für die Zwecke dieser Abfindung nach der für das letzte volle Geschäftsjahr bezogenen Gesamtvergütung und gegebenenfalls nach der voraussichtlichen Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr (Abfindungs-Cap nach Nr. 4.2.3 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017).

Im Hinblick auf die Neufassung des **Deutschen Corporate Governance Kodex** hat die DEUTZ AG die bislang vereinbarten Regelungen zur Vorstandsvergütung einer Prüfung unterzogen und ab dem Geschäftsjahr 2021 angepasst. Die im Berichtsjahr gültigen Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthielten für den Fall eines Kontrollwechsels eine spezielle Regelung.  Siehe auch

Angaben nach §§ 289a, 315a HGB, S. 52 f.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Gesamtbezüge des Vorstands entsprechend der Empfehlung des Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017. Dieser Empfehlung folgend werden die im Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen und die tatsächlich ausgezahlten Zuwendungen separat dargestellt. Im Geschäftsjahr 2020 ist zu berücksichtigen, dass der Vorstand mit Blick auf die erheblichen Auswirkungen der Corona-Krise freiwillig auf seine sogenannte einjährige variable Vergütung verzichtet hat.

Die gewährten Zuwendungen für die Mitglieder des Vorstands verteilen sich wie folgt:

Gewährte Zuwendungen

in Tsd. €

	Dr.-Ing. Frank Hiller Vorstandsvorsitzender				Dr. Andreas Strecker			
	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)
Festvergütung	750	750	750	750	580	580	580	580
Nebenleistungen ¹	176	171	171	171	143	144	144	144
Summe	926	921	921	921	723	724	724	724
Einjährige variable Vergütung ²	450	0	0	0	270	0	0	0
Mehrfährige variable Vergütung								
Deferral 2020-2021 (Tantieme 2019)	300	0	0	0	180	0	0	0
Deferral 2021-2022 (Tantieme 2020)	0	300	0	450	0	180	0	270
LTI 2019-2023 ³	200	0	0	0	125	0	0	0
LTI 2020-2024 ³	0	200	0	300	0	150	0	225
Summe	950	500	0	750	575	330	0	495
Sonstiges	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	1.876	1.421	921	1.671	1.298	1.054	724	1.219
Einjährige variable Vergütung	320	0			192	0		
Mehrfährige variable Vergütung								
Deferral 2018-2019 (Tantieme 2017)	-15	0			0	0		
Deferral 2019-2020 (Tantieme 2018)	-66	0			-33	0		
Deferral 2020-2021 (Tantieme 2019)	167	-131			100	-78		
Deferral 2021-2022 (Tantieme 2020)	0	0			0	0		
Gesamtvergütung	1.532	990			1.107	796		

Die an die Mitglieder des Vorstands tatsächlich gezahlten Zuwendungen verteilen sich wie folgt:

Gezahlte Zuwendungen

in Tsd. €

	Dr.-Ing. Frank Hiller Vorstandsvorsitzender		Dr. Andreas Strecker		Michael Wellenzohn	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Festvergütung	750	750	580	580	580	580
Nebenleistungen	171	176	144	143	137	131
Summe	921	926	724	723	717	711
Einjährige variable Vergütung	314	537	188	269	195	304
Mehrfährige variable Vergütung						
Deferral 2017-2018 (Tantieme 2016)	0	0	0	0	0	56
Deferral 2018-2019 (Tantieme 2017)	196	233	0	0	111	132
Deferral 2019-2020 (Tantieme 2018)	176	0	88	0	100	0
LTI 2015-2019	0	0	0	0	0	195
LTI 2016-2020	0	0	0	0	232	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Summe	686	770	276	269	638	687
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	1.607	1.696	1.000	992	1.355	1.398

Michael Wellenzohn

2019	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)
580	580	580	580
131	137	137	137
711	717	717	717
279	0	0	0
186	0	0	0
0	186	0	279
165	0	0	0
0	165	0	248
630	351	0	527
0	0	0	0
1.341	1.068	717	1.244
199	0		
-9	0		
-37	0		
104	-82		
0	0		
1.133	800		

Die nachfolgend dargestellte Gesamtvergütung beinhaltet anstelle der nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex anzugebenden Zielwerte für die einjährige variable Vergütung sowie für aufzuschiebende Anteile aus einjährigen variablen Vergütungen (Deferrals) die nach den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen anzugebenden Vergütungsbeträge.

Diese entsprechen bei der einjährigen variablen Vergütung den Rückstellungsbeträgen für den Jahresbonus für das Berichtsjahr einschließlich Über- und Unterdotierungen aus dem Vorjahr. Hinsichtlich der aufzuschiebenden Anteile der einjährigen variablen Vergütung (Deferrals) entsprechen die Beträge den im Berichtsjahr erdienten und zurückgestellten Beträgen bzw. den Anpassungen der in Vorjahren zurückgestellten Beträge.

¹ Inklusive Zahlung in eine Lebensversicherung.

² Die gewährte einjährige variable Vergütung sowie die aufzuschiebenden Anteile aus einjährigen variablen Vergütungen (Deferrals) entsprechen dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %. Im Geschäftsjahr 2020 hat der Vorstand pandemiebedingt auf die einjährige variable Vergütung verzichtet.

³ Die gewährte aktienbasierte Vergütung entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Bezugsrechte zum Zeitpunkt der Gewährung. Eine Beschreibung der Ausgestaltung der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen ist in Erläuterung 31 enthalten. Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind für alle Vorstandsmitglieder identisch.

Der im Berichtsjahr erfasste Gesamtaufwand für aktienbasierte Vergütungen betrug für Herrn Dr.-Ing. Hiller 150 Tsd. € (2019: 152 Tsd. €) und für Herrn Dr. Strecker 81 Tsd. € (2019: 54 Tsd. €). Im Zusammenhang mit der aktienbasierten Vergütung für Herrn Wellenzohn wurde im Berichtsjahr ein Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 115 Tsd. € (2019: 2 Tsd. €) erfasst.

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

Die gegenwärtig geltenden Vergütungsregeln für den Aufsichtsrat hat die Hauptversammlung am 26. April 2018 verabschiedet. Sie sind in § 15 der Satzung der Gesellschaft niedergelegt. Danach erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DEUTZ AG eine jährliche feste Vergütung von 40 Tsd. €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das 1,5-Fache dieser Vergütung. Daneben steht den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Ersatz ihrer Auslagen sowie für jede Aufsichtsratssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld in Höhe von 1,5 Tsd. € zu. Zusätzlich erhalten Mitglieder des Personalausschusses und Mitglieder des Prüfungsausschusses eine jährliche feste Vergütung von 12 Tsd. €. Mitglieder von anderen Ausschüssen, insbesondere des Nominierungsausschusses und des Vermittlungsausschusses, erhalten eine jährliche feste Vergütung von 8 Tsd. €. Der Vorsitzende eines Ausschusses erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das 1,5-Fache dieser Beträge. Jedes Mitglied eines Ausschusses erhält darüber hinaus pro Teilnahme an einer Ausschusssitzung ein Sitzungsgeld von 1,5 Tsd. €.

Außerdem erstattet DEUTZ den Mitgliedern des Aufsichtsrats die gegebenenfalls in Verbindung mit der Ausübung ihrer Tätigkeit entstehende Umsatzsteuer.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für Organ-tätigkeit verteilen sich wie folgt, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Aufsichtsrat angesichts der erheblichen Auswirkungen der Corona-Krise freiwillig auf einen Teil seiner Festvergütung verzichtet hat.

	Feste Vergütung	Sitzungsgeld	Gesamt
in Tsd. €			
Dr.-Ing. Bernd Bohr Vorsitzender	136	27	163
Corinna Töpfer-Hartung Stellv. Vorsitzende	89	25	114
Sophie Albrecht	50	14	64
Sabine Beutert	52	18	70
Yavuz Büyükdag	34	12	46
Dr. Fabian Dietrich	34	12	46
Dr.-Ing. Ulrich Dohle (bis 7. Oktober 2020)	31	0	31
Hans-Peter Finken	34	12	46
Patricia Geibel-Conrad	58	18	76
Alois Ludwig	54	21	75
Dr.-Ing. Rudolf Maier (ab 7. Oktober 2020)	9	2	11
Dr. Dietmar Voggenreiter	34	12	46
Ali Yener	42	10	52
Gesamt	657	183	840

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. Vor dem Hintergrund immer komplexerer Unternehmensstrukturen und zunehmender Internationalität ist ein systematisches Risikomanagement daher die Basis für den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

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.

Es ist unser Ziel, 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 uns über ein entsprechendes Risikomanagementsystem.

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

Die Grundprinzipien, Kontrollstandards, personellen Zuständigkeiten, Funktionen und Abläufe des 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 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 gegenüber der kurz- und mittelfristigen Planung neue Risiken oder Veränderungen an bestehenden Risiken erkennbar wurden. Ausgehend von der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Auswirkung werden die 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. Das Risikomanagementkomitee analysiert anschließend die Risiken sowie den Fortschritt der ergriffenen Maßnahmen und berichtet die Ergebnisse der Risikoinventur an den Vorstand. Um auf eventuelle Risiken stets zeitnah reagieren zu können, sind die Risikobeauftragten und deren Mitarbeiter darüber hinaus verpflichtet, unabhängig von der turnusmäßigen Berichterstattung unverzüglich über wesentliche neue Risiken oder wachsende Bedrohungen durch bereits bekannte Risiken zu informieren. Das Risikomanagementsystem erfasst keine Chancen, sondern nur Risiken.

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.

RISIKOMANAGEMENT BEZOGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Grundsätze Durch seine weltweite 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 seine Finanzlage 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, wie etwa den Umgang mit dem Fremdwährungs-, dem Zins- und dem Kreditrisiko sowie deren Absicherung durch den Einsatz derivativer und nicht derivativer Finanzinstrumente vor. Die operative Abstimmung hinsichtlich der Risikosteuerung und der sonstigen finanzierungsrelevanten Entscheidungen erfolgt im Finanzausschuss, der im quartalsweisen Turnus beziehungsweise nach Bedarf tagt. Neben dem zuständigen Vorstandsmitglied gehören dem Finanzausschuss der Leiter Finanzen & Controlling und ein weiterer Vertreter der Konzernfinanzabteilung an.

Ziel des Risikomanagements ist es, Ergebnis- und Cash-flow-Schwankungen, die sich aus Marktschwankungen von Rohstoffen, 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 beziehungsweise 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. Den auftretenden finanzwirtschaftlichen Risiken begegnen wir wie folgt:

Risiken von Forderungsausfällen Gegen das Risiko von Forderungsausfällen schützen wir uns 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.

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, durch ein natürliches **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 (Verhältnis der Finanzschulden zum Eigenkapital beziehungsweise zum **EBITDA**) einhält. Gemäß unserer mittelfristigen Bilanz- und Ergebnisplanung bieten die Finanzkennzahlen einen ausreichenden Spielraum. Bei deutlich

schlechterer Wirtschaftsentwicklung – beispielsweise aufgrund der Corona-Pandemie – besteht jedoch ein Risiko, diese Auflagen kurzfristig zu verletzen. Sollte sich ein solches Risiko konkretisieren, würden wir an unsere Finanzpartner im Vorfeld herantreten, um mit diesen einen dann erforderlichen Waiver zu verhandeln und weitere Ziehungen unter dem syndizierten Kredit zu ermöglichen. siehe auch Finanzrisikomanagement, Erläuterung 26, S. 143.

RISIKOBEWERTUNG

Die Bewertung der Risiken erfolgt im DEUTZ-Konzern auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung des Risikos auf die Geschäftsziele. Für die nachfolgende Risikoberichterstattung 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

	80–99	niedrig	mittel	mittel	hoch	hoch
Eintrittswahrscheinlichkeit in %	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	moderat	erheblich	kritisch
		Auswirkungen				

RISIKEN

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

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Risiken auf das Geschäftsjahr 2021 und betreffen die operativen Segmente DEUTZ Compact Engines (DCE), DEUTZ Customized Solutions (DCS) und Sonstiges.


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

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

MARKTRISIKEN


Geopolitische Ereignisse, Handelskonflikte oder Pandemien können die gesamtwirtschaftliche Entwicklung beeinflussen. Angesichts dessen, dass wir auf internationalen Absatzmärkten agieren, können sich zuvor genannte Entwicklungen und Ereignisse negativ auf die Finanz- und Ertragslage des DEUTZ-Konzerns auswirken. Neben der direkten Auswirkung auf Absatz und Umsatz können sich auch negative Effekte auf die bilanziellen Wertansätze unserer Vermögenswerte ergeben. Mit unseren größten Anwendungsbereichen Baumaschinen und Material Handling sowie mit unseren Hauptabsatzregionen Deutschland, Westeuropa, China und Nordamerika agieren wir in sehr zyklischen Märkten. Unser Ziel ist es, diese Zyklizität in anwendungsbezogener und regionaler Hinsicht weiter zu reduzieren.

Mittel- und langfristig begegnen wir regionalen und anwendungsbezogenen Absatzrisiken durch die produktstrategische Ausrichtung unserer Entwicklungsaktivitäten und durch Kooperationen. Daher verfolgen wir die Strategie, neue Kunden zu akquirieren und das Geschäft mit diesen sukzessive auszubauen. Der Fokus liegt dabei unter anderem auf der Region Asien. Hinsichtlich der regionalen und branchenbezogenen Verteilung unserer Kunden sind wir für die Zukunft sehr diversifiziert aufgestellt und beliefern in den verschiedenen Anwendungsbereichen die marktführenden Hersteller.

Auf Marktschwankungen reagieren wir durch ein aktives Management der Aufträge, Vorräte und Bestände. Mit dem im Berichtsjahr eingeleiteten, bereichsübergreifenden Effizienzprogramm »Transform for Growth«, das auf die Steigerung unserer Effizienz und Flexibilität abzielt, steuern wir negativen Auswirkungen externer Risiken konsequent entgegen.  Weiterführende Informationen siehe »Transform for Growth«, S. 25.

Trotz bestehender Gegenmaßnahmen können die extern verursachten Risiken jedoch nicht vollständig beherrscht werden. Die konjunkturellen Risiken im Hinblick auf die Erreichung unserer Ziele im Geschäftsjahr 2021 stufen wir nach Maßnahmen weiterhin als »mittel« ein.

STRATEGISCHE RISIKEN

Ausgehend von der Zielsetzung, die Kunden- und Produktbasis zu erweitern, liegt unser strategischer Fokus auf regionalen Wachstumsinitiativen, mit Schwerpunkt auf China, sowie der Weiterentwicklung unserer Produktpalette und der damit einhergehenden Elektrifizierung.  Weiterführende Informationen siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff.

Durch Kooperationen mit SANY, BEINEI und HORIZON stärken wir unser Motoren- und Servicegeschäft in China. Damit ergeben sich primär Chancen und Wachstumsmöglichkeiten durch neue Kundenbeziehungen, Produktionsstätten und Servicepartner. Gleichzeitig ist jede Investition aber auch mit Risiken verbunden – der Zielmarkt könnte sich nicht wie erwartet entwickeln, die Einführung neuer Emissionsstufen könnte sich verschieben und es könnte zu Verzögerungen beziehungsweise Mehrkosten bei der Realisierung der Projekte kommen.

Im Rahmen der E-DEUTZ-Strategie wird das bestehende Technologieportfolio mit elektrischen und hybriden Antriebssystemen ergänzt. Diese strategische Ausrichtung eröffnet dem DEUTZ-Konzern zahlreiche Chancen, ist naturgemäß aber ebenfalls mit Risiken verbunden. Neue Produktentwicklungen könnten eventuell nicht die erwartete Kundenresonanz hervorrufen beziehungsweise nicht mit Konkurrenzprodukten mithalten und auch hier könnten sich die Märkte und Preise nicht wie erwartet entwickeln.

Derartigen Gefahren begegnen wir unter anderem mit einer genauen Analyse der Trends in den für uns relevanten Märkten, auch unter Einbeziehung externer Marktforschungsanalysen. Zudem gehen wir enge Kooperationen mit Großkunden in den Zielmärkten ein. Im Rahmen unserer China-Strategie arbeiten wir mit marktführenden Partnern zusammen. Zur Stärkung unseres profitablen Servicegeschäfts haben wir im Oktober 2020 die DEUTZ Austria GmbH, die Motorcenter Austria GmbH und die Pro Motor Servis CZ s.r.o. erworben, die im Bereich Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren in Österreich, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn tätig sind und uns dort den direkten Marktzugang ermöglichen.

Unsere strategischen Projekte unterziehen wir einem engen Monitoring, um auf Veränderungen sofort reagieren zu können.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen stufen wir die strategischen Risiken im Hinblick auf die Erreichung unserer Finanz- und Ertragsziele im Geschäftsjahr 2021 als »niedrig« ein.

OPERATIVE RISIKEN

Beschaffungsrisiken Lieferengpässe auf Seiten unserer Lieferanten können bei fehlenden Ausweichmöglichkeiten in Produktionsstillständen und eigenen Lieferverzögerungen resultieren und in der Folge zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis führen. In Bezug auf die Sicherstellung der Lieferversorgung sehen wir neben der Corona-Pandemie und dem Brexit auch mögliche Versorgungsengpässe auf unserer Zuliefererseite, zum Beispiel aufgrund der derzeitigen weltweiten Lieferprobleme im Halbleiterbereich. Darüber hinaus sehen wir die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen und den damit zusammenhängenden Paradigmenwechsel innerhalb der Automobilbranche als Risiko an. Damit verbundene Standortschließungen und Produktabkündigungen könnten Auswirkungen auf die Zulieferkette haben. Weiterhin können aktuell stetig steigende Wiederbeschaffungszeiten von Zukaufteilen sowie Engpässe bei den Frachtkapazitäten zu höheren Logistikkosten führen und unser Ergebnis belasten.

Wir begegnen diesen Risiken zum einen mit einem intensiven Lieferantenmanagement und zum anderen durch eine laufende Marktbeobachtung.

Unsere Beschaffungsstrategie im Hinblick auf strategische Komponenten und versorgungskritische Bauteile stützt sich im Wesentlichen auf drei Säulen: erstens auf langfristig angelegte Lieferantenbeziehungen und Lieferverträge, zweitens auf einen verstärkten Aufbau voneinander unabhängiger Zweitlieferanten und drittens, im Bedarfsfall, auf die Absicherung über Stützfertigung beziehungsweise Eigenfertigung. Diese Maßnahmen minimieren die Beschaffungsrisiken und sichern die erforderlichen Kapazitäten ab.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen stufen wir die Beschaffungsrisiken im Hinblick auf die Erreichung unserer Finanz- und Ertragsziele im Geschäftsjahr 2021 als »mittel« ein.

Produktionsrisiken Auslastungsschwankungen in der Produktion als negative Folge der Konjunkturabhängigkeit unseres Geschäftsmodells können sich ebenso wie Produktionsverzögerungen aufgrund möglicher Ausfälle von Produktionsmitteln und Einschränkungen durch die Corona-Pandemie negativ auf unsere Profitabilität auswirken.

Zur Vermeidung insbesondere von Produktionsausfällen infolge der Corona-Pandemie haben wir ein umfangreiches Sicherheitskonzept erarbeitet. Neben Regelungen zum Einhalten des Mindestabstands oder dem Tragen von Mund-Nase-Schutzmasken auf dem gesamten Betriebsgelände umfasst dieses beispielsweise erhöhte Reinigungszyklen, das Zurverfügungstellen von Handdesinfektion in Eingangsbereichen, Sanitäreinrichtungen und Gemeinschaftsräumen sowie – angepasst an den aktuellen

Pandemie-Verlauf – Temperaturmessungen bei Betreten des Betriebsgeländes. Im Rahmen einer speziellen Gefährdungsbeurteilung wurden zudem alle Arbeitsplätze begangen und geeignete Schutzmaßnahmen wie etwa die Installation von Abtrennungen zwischen einzelnen Arbeitsplätzen abgeleitet. Insbesondere solchen Mitarbeitern, die in den administrativen Bereichen tätig sind, wurde zudem die Möglichkeit des mobilen Arbeitens eingeräumt bzw. nahegelegt und verstärkt auf die Möglichkeit virtueller Meetings gesetzt, um dadurch die Kontakte am Arbeitsplatz zu reduzieren und so die Ansteckungsgefahr zu minimieren.

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 sicher, dass unsere Kapazitäten an die Auftragslage angepasst werden. Zur Erhöhung der Flexibilität nutzen wir bei Bedarf verstärkt das Instrument der Leiharbeit.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung der Risiken sehen wir das Ausmaß der Produktionsrisiken hinsichtlich unserer Finanz- und Ertragsziele weiterhin als »niedrig« an.

Qualitätsrisiken Der DEUTZ-Konzern ist Haftungs- und Gewährleistungsrisiken ausgesetzt, die unter anderem durch Verzögerungen im Serienanlauf auftreten können. Potenzielle Gewährleistungsfälle und Schadenersatzansprüche können einen negativen Effekt auf die Finanz- und Ertragslage haben.

Zur Qualitätssicherung verfügen wir in allen Werken und relevanten Unternehmensbereichen über dezentrale Qualitätsabteilungen. Hier werden Fehlerquellen systematisch analysiert, eigene Produktionsprozesse optimiert, Serienanläufe abgesichert und 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 unserer Kunden werden wir des Weiteren durch regelmäßige Zertifizierungsaudits und zusätzliche Qualitätsinitiativen gerecht.

Durch die Bildung von Rückstellungen haben wir für Gewährleistungsthemen bilanziell ausreichend Vorsorge getroffen. Darüber hinausgehende Qualitätsrisiken, die sich negativ auf unsere

Finanz- und Ertragsziele auswirken können, stufen wir für das Geschäftsjahr 2021 nach Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen unverändert als »niedrig« ein.

SONSTIGE RISIKEN

Cyber-Risiken Wir sind ein technologieorientiertes Unternehmen mit einer hohen Forschungs- und Entwicklungsintensität. Die fortlaufende Entwicklung alternativer Antriebslösungen einhergehend mit unserer Elektrifizierungsstrategie sehen wir für uns als Wettbewerbsvorteil, der die Basis unseres langfristigen Erfolgs bilden soll. Allerdings besteht das Risiko, dass streng vertrauliche Informationen, insbesondere im Hinblick auf neue technologische Erkenntnisse oder Partnerschaften im Forschungs- und Entwicklungsbereich, unberechtigterweise zu unseren 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 Ausfälle unserer IT-Systeme negativ auf unsere Marktposition sowie auf unsere Finanz- und Ertragslage auswirken. Schließlich könnte dies auch mit einem Imageverlust einhergehen.

Zum Schutz vor **Cyber-Risiken** haben wir eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Neben regelmäßigen Sicherheitstrainings für Mitarbeiter gehören hierzu auch Sicherheitsmaßnahmen hinsichtlich der IT-Hardware sowie dem Management festgelegter IT-Sicherheitsleitlinien. Unter Beachtung der getroffenen Vorkehrungen stufen wir die Risiken weiterhin als »niedrig« ein.

Rechts- und Compliance-Risiken DEUTZ ist als international agierender Konzern einer Vielzahl an steuerlichen, wettbewerbs- und patentrechtlichen sowie sonstigen rechtlichen und gesetzlichen Regelungen unterworfen. Bestehende und drohende Rechtsstreitigkeiten sowie mögliche rechtliche Verstöße werden bei DEUTZ kontinuierlich erfasst, analysiert, hinsichtlich ihrer juristischen und finanziellen Auswirkungen bewertet und in der bilanziellen Risikoversorge entsprechend berücksichtigt. Der Ausgang rechtlicher Streitigkeiten und Verfahren ist allerdings ungewiss, so dass über die getroffene bilanzielle Vorsorge hinaus noch weitere Risiken bestehen, die eine negative Auswirkung auf die Finanz- und Ertragsziele haben 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, ziehen wir regelmäßig die Rechtsabteilung und auch externe Anwälte zu Rate.

Ausgehend von der derzeitigen Entwicklung bei laufenden Verfahren stufen wir die rechtlichen Risiken unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Risikovermeidung beziehungsweise -minimierung als »gering« (Vorjahr: mittel) ein.

GESAMTBEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Auf Basis unseres Risikomanagementsystems identifizieren und bewerten wir 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. Andere Risikofaktoren haben sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert.

Angesichts der getroffenen Vorkehrungen und unserer Stellung im Markt sind wir davon überzeugt, die bestehenden Risiken beherrschen und die daraus resultierenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können.

RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENES INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Risikomanagementsystem ist als Teilbereich des internen Kontrollsystems eng mit diesem verknüpft. Während beim Risikomanagementsystem der Schwerpunkt der Betrachtung auf der Identifikation, Analyse, Bewertung, Kommunikation und Steuerung der Risiken liegt, regelt das interne Kontrollsystem (**IKS**) die Vermeidung oder Einschränkung von Risiken durch prozessintegrierte Überwachungsmaßnahmen (organisatorische und technische Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen).

Der Vorstand verantwortet die Einrichtung, Überwachung und Weiterentwicklung sowie die Sicherstellung der Wirksamkeit des IKS. Ein sachgerecht gestaltetes IKS kann jedoch nur eine relative und keine absolute Sicherheit geben, wenn es um die Vermeidung von wesentlichen Fehlansagen beziehungsweise das Erreichen von Zielen geht.

Ziel des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems ist es sicherzustellen, dass die Rechnungslegung einheitlich und im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben, den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung sowie den internen Richtlinien erfolgt. Der Rechnungslegungsprozess selbst beinhaltet diejenigen Teile der operativen Prozesse, die die Werteflüsse der finanziellen Berichterstattung beinhalten, den Prozess der Konzernabschlussstellung sowie die Informationsquellen und -prozesse, aus denen die wesentlichen Angaben zum Konzernabschluss abgeleitet werden.

Um eine ordnungsgemäße und einheitliche Konzernrechnungslegung sicherzustellen, gelten die Grundprinzipien Funktionstrennung, Vier-Augen-Prinzip und IT-Zugriffsbeschränkungen zur Vermeidung von unberechtigten Datenzugriffen auf rechnungslegungsrelevante Inhalte. Zudem existieren schriftlich festgelegte Arbeitsanweisungen und hier insbesondere die Konzernbilanzierungsrichtlinie, die regelmäßig zentral aktualisiert und konzernweit kommuniziert wird. Für die Einhaltung der Richtlinie ist das berichtende Unternehmen verantwortlich, wobei die berichteten Daten im Konzernrechnungswesen von DEUTZ im Rahmen der Erstellung von Monatsabschlüssen laufend im Hinblick auf deren Plausibilität hinterfragt werden. Die Berichterstattung an die Konzernzentrale erfolgt durch ein konzernweit implementiertes einheitliches Berichtstool. Weitere Kontrollmaßnahmen, die Risiken in den wesentlichen Prozessen abdecken und somit ein verlässliches Rechnungs- und Berichtswesen gewährleisten, werden in der Regel dezentral in den Fachabteilungen ausgestaltet. Wenn nötig, setzen wir externe Dienstleister ein, wie beispielsweise unabhängige Gutachter für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen. Das Konzernrechnungswesen stellt sicher, dass diese Anforderungen konzernweit einheitlich eingehalten werden.

Rechnungslegungsrelevante Informationen werden kontinuierlich mit dem Leiter Finanzen & Controlling und dem Compliance Officer ausgetauscht sowie in regelmäßig stattfindenden Besprechungen an den Finanzvorstand kommuniziert.

Neben dem Jahres- und Konzernabschluss 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.

Die IKS-Koordinatorin der DEUTZ AG verantwortet die fortlaufende Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems. Dabei werden unter anderem relevante Geschäftsprozesse hinsichtlich potenzieller Risiken analysiert bzw. bewertet, die dokumentierte Nachweisführung des IKS überprüft und gleichzeitig die Ausgestaltung von Prozesskontrollen in Bezug auf Aktualität und Angemessenheit sichergestellt. Der Status des IKS wird dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss regelmäßig vorgestellt.

Die interne Revision erstellt einen risikoorientierten Prüfungsplan und prüft, ob die gesetzlichen Rahmenbedingungen und konzerninternen Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Im Rahmen ihrer Überwachungsfunktion prüft sie zudem die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der internen Kontrollen. Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden direkt an den Vorstand berichtet und ermöglichen die Beseitigung festgestellter Mängel sowie die fortlaufende Weiterentwicklung des IKS.


CHANCENBERICHT

In dem dynamischen Marktumfeld, in dem der DEUTZ-Konzern operiert, bestehen neben den genannten Risikofaktoren, die sich negativ auf die Erreichung der Geschäftsziele auswirken können, gleichzeitig auch Chancen, die einen positiven Effekt auf die Ziele des Konzerns für das Jahr 2021 und darüber hinaus haben können. Derartige Chancen zu erkennen und zu steuern obliegt den einzelnen operativen Bereichen des Konzerns. Eine zentrale Erhebung und Bewertung von Chancen – analog zum Risikomanagement – erfolgte im Berichtsjahr nicht, ist jedoch für die Zukunft geplant.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die nachfolgend dargestellten Chancen auf das Geschäftsjahr 2021 und betreffen die Segmente DCE und DCS.

Wachstumsstrategie Im Rahmen unserer übergeordneten Wachstumsstrategie fokussieren wir uns auf drei Kernelemente: regionale Wachstumsinitiativen mit Fokus auf China, den Ausbau unseres E-DEUTZ-Geschäfts mit der Einführung erster Produkte sowie den Ausbau des margenstarken Servicegeschäfts.

Durch die Umsetzung unserer China-Strategie können wir stärker an der Entwicklung dieses beständig wachsenden Marktes partizipieren und im Zuge von Marktanteilsgewinnen unseren Absatz und das Ergebnis steigern. Über das Joint Venture mit SANY sowie Kooperationen mit HORIZON und BEINEI werden wir über ein lokales Produktions- und Servicenetzwerk in China verfügen.

Weiterhin wollen wir das margenstarke Servicegeschäft deutlich ausbauen. Wachstumspotenziale liegen insbesondere in neuen Serviceprodukten, speziell digitalen Angeboten, der Ausweitung des eigenen weltweiten Servicenetzes und der Übernahme von Händlern. Mit Blick auf die Digitalisierung des Servicegeschäfts ergeben sich Chancen vor allem aus neuen Vertriebskanälen wie dem Online-Teileshop oder digitalen Tools wie dem DEUTZ Advanced Service-Tool, dem digitalen Service- und Reparatur-Checkheft oder dem **Condition Monitoring**. Dadurch können in einem Service- oder Reparaturfall die Ausfallzeiten unserer Motoren reduziert werden, was zu einer höherer Kundenbindung und -zufriedenheit sowie potenziell zu weiteren Effizienzsteigerungen führt.  **Weiterführende Informationen** siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff.

Marktchancen Unsere Planung für das laufende Geschäftsjahr antizipiert ein weiterhin von der Corona-Pandemie konjunkturell herausforderndes Umfeld. Sollte sich das Marktumfeld im Jahresverlauf aufhellen, würden sich daraus Wachstumschancen ergeben.

Forschung und Entwicklung Sich stetig verschärfende Emissionsvorschriften sowie der allgemeine technologische Fortschritt stellen unsere gesamte Branche vor große Herausforderungen. Durch unsere langjährige Erfahrung und intensive Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich zukunftsorientierter Antriebssysteme sehen wir uns als einen der Innovationsführer. Gleichzeitig entwickeln wir unsere Motoren dahingehend weiter, dass sie auf Basis nachhaltiger, synthetischer Kraftstoffe und Wasserstoff angetrieben werden können, denn es ist davon auszugehen, dass der Verbrennungsmotor in mobilen Arbeitsmaschinen in den kommenden Jahren unverändert eine dominierende Rolle einnimmt.

Auch durch Kooperationen, wie beispielsweise mit John Deere Power Systems oder zwischen Torqeedo und dem Technologiekonzern ZF Friedrichshafen AG, werden wir unsere Wettbewerbsposition weiter stärken. Im Rahmen von Entwicklungspartnerschaften beteiligen wir uns darüber hinaus an der Entwicklung alternativer Antriebe für den Einsatz von Wasserstoff oder E-Fuels. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S.28 ff.

Neue Trends Angesichts der anhaltenden Klimadebatte wird die Notwendigkeit alternativer Antriebslösungen zunehmend größer. Wir sind davon überzeugt, dass die Dieselseltechnologie im **Off-Highway**-Bereich noch über lange Zeit die führende Antriebsart sein wird. Allerdings führt die Diskussion und unser Know-how im Bereich elektrifizierter Antriebslösungen dazu, dass potenzielle Kunden, die bis dato in eigene Dieseleentwicklung investiert haben, eine größere Bereitschaft zeigen, stattdessen mit uns an der Entwicklung alternativer Antriebslösungen zu arbeiten. Dies stellt für uns eine große Chance dar. Die Diskussion um die Mobilität der Zukunft eröffnet uns insgesamt gute Möglichkeiten für neue, innovative Ansätze, die wir vor allem im Rahmen unserer E-DEUTZ-Strategie verfolgen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und

Ziele, S. 22 ff. sowie Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

Mit unserem modularen Produktbaukasten-System ermöglichen wir unseren Kunden zudem das für sie jeweils passende Antriebssystem auf Basis vorgegebener Parameter wie Anwendungssegment, Leistung, Emissionsverhalten und technischer Basis individuell zu konfigurieren. Damit können wir maßgeschneiderte Lösungen liefern, die CO₂-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und Gesamtkosten gleichermaßen senken und ermöglichen gleichzeitig eine schnelle und flexible Reaktion auf technologische Entwicklungen und veränderte Marktbedingungen. Dies beinhaltet die Chance, zukünftig in stärkerem Maße neue Märkte und Kundengruppen zu erschließen.

PROGNOSEBERICHT

WIRTSCHAFTSPROGNOSE

Im Rahmen seiner letzten Prognose hat der Internationale Währungsfonds (IWF)¹ seine Erwartungen für die Jahre 2021 und 2022 noch einmal moderat nach oben korrigiert, wobei insgesamt auch weiterhin mit einer nachhaltigen Erholung der Weltwirtschaft gerechnet wird. Diverse Zulassungen von Impfstoffen sollten im Jahresverlauf dazu führen, dass kontaktintensive Aktivitäten wieder zunehmen und zu einer Belebung der allgemeinen Nachfrage führen. So wird davon ausgegangen, dass der Welthandel mit Blick auf 2021 um rund 8 % und in 2022 um weitere rund 6 % im Vorjahresvergleich zunehmen wird.

Analog zum prognostizierten Wachstum des Welthandels wird ebenfalls eine deutliche Erholung der Rohstoffpreise erwartet. Trotz dieser Entwicklung dürfte sich unter der Annahme, dass die Notenbanken an ihrer aktuellen Geldpolitik festhalten werden, die Inflation nach Einschätzung des IWF mit 1,5 % auf einem moderaten Niveau bewegen. Somit sollten die Unternehmen in den kommenden beiden Jahren weiterhin Kapital zu attraktiven Konditionen zur Verfügung gestellt bekommen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die entwickelten Volkswirtschaften vor dem Hintergrund der früheren Impfstoffverfügbarkeit vergleichsweise schneller erholen werden als die Schwellenländer. Die Ausnahme dabei bleibt China, das aufgrund effektiver Quarantänemaßnahmen, hoher staatlicher Investitionsbereitschaft und der nötigen Zentralbankliquidität weiter die globale Wachstumslokomotive sein dürfte.

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

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

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2021.

DIESELMOTORENMARKT

Auf Basis aktuell verfügbarer Daten werden sich die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen für Dieselmotoren im Jahr 2021 unserer Einschätzung nach recht einheitlich entwickeln. Es wird erwartet, dass sich die Märkte von den durch die Corona-Pandemie verursachten drastischen Absatzeinbrüchen in Europa und Nordamerika im Jahr 2020 in den nächsten Jahren schrittweise erholen werden. In China sind aufgrund des harten Lockdowns zu Beginn des Jahres 2020 gravierende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Abnehmerbranchen ausgeblieben. In den übrigen Ländern Asiens, speziell in Korea und Japan, ist mit einem ähnlichen Trend wie in Europa und Nordamerika zu rechnen. Somit wird sich insgesamt wohl ein nur moderates Wachstum im Jahr 2021 einstellen.

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2021

Im Bereich Baumaschinen ist mit einer insgesamt positiven Nachfrage zu rechnen. Neben einer wieder anziehenden Konjunktur vor allem im Wohnungsbau wird auch ein sich auflösender Investitionsstau bei staatlichen Projekten in Europa und Nordamerika für einen Nachfrageanstieg sorgen. Auch in China wird der Bau-sektor als Hauptsäule des chinesischen Wirtschaftswachstums zu einer anhaltenden Nachfrage nach Baumaschinen beitragen, wenn auch mit voraussichtlich geringeren Wachstumsraten als in den Vorjahren.

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen, insbesondere Gabelstapler, Hebebühnen und Telehandler, dürfte in den Regionen insgesamt positiv ausfallen. Mit Blick auf Europa und Nordamerika wird der Nachfrageanstieg insbesondere von den Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten getrieben sein. Nachdem im Jahr 2020 die Investitionen zum Teil um bis zu 60 % gekürzt worden sind, gibt es aktuell erste Indikationen, dass die Investitionen ab dem Jahr 2021 wieder schrittweise auf das gleiche Niveau wie in den Jahren vor der Corona-Krise zurückkehren werden.

Die Marktlage in der Landtechnik bleibt unserer Einschätzung nach uneinheitlich, da die Marktstrukturen in den Hauptabnehmermärkten sehr unterschiedlich sind. In Europa und Nordamerika, deren Agrarwirtschaften durch eher leistungsstarke Maschinen geprägt sind, ist mit einem niedrigen, aber positiven Wachstum zu rechnen. Die negative Absatzprognose für China ist darauf zurückzuführen, dass die rückläufigen Absätze im Segment der für die chinesische Agrarwirtschaft charakteristischen **Walk-behind-Traktoren** deutlich höher sein dürften als die Zuwächse im Segment der leistungsstärkeren Traktoren, die aufgrund der eingeleiteten Agrarreformen vermehrt nachgefragt werden.

DEUTZ-Abnehmerbranchen: Prognose 2021¹

Veränderung der Absatzvolumina in % im Vergleich zum Vorjahr

	Europa	Nordamerika	China
Baumaschinen	0 – +5	+5 – +10	0 – +10
Material Handling	0 – +5	+5 – +10	0 – +10
Landtechnik	0 – +5	+5 – +10	-5 – 0

¹ Power Systems Research, "OE Link Update Bulletin - Q4 2020", Januar 2021.
VDMA/Agrievolution, „Business & Market Development for Agri Machinery World“, Februar 2021.

GESCHÄFTSPROGNOSE 2021

Nachdem sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine allmähliche Erholung innerhalb relevanter Abnehmerbranchen abzeichnete und zu einer deutlich verbesserten Geschäftsentwicklung im Vorquartalsvergleich führte, gehen wir derzeit davon aus, dass sich dieser Trend in 2021 weiter fortsetzen und die kundenseitige Investitionsbereitschaft sukzessive zunehmen wird. Damit einhergehend erwarten wir im laufenden Geschäftsjahr eine im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positive Geschäftsentwicklung. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass es eines längeren Zeitraums bedürfen wird, um das Vorkrisenniveau wieder zu erreichen.

Die Corona-Pandemie ist naturgemäß mit Unsicherheiten behaftet. Aus diesem Grund können ihr Verlauf sowie die damit einhergehenden Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und in der Folge auf unsere Geschäftsentwicklung grundsätzlich nicht vorhergesehen werden. Gleichzeitig ist ebenfalls nicht definitiv vorhersehbar, in welchem Tempo die Erholung erfolgen wird. Die nachfolgend dargestellte Geschäftsprognose wurde auf Basis des Kenntnisstands von Ende Februar 2021 abgegeben.

ABSATZ, UMSATZ

Auf Basis vorstehender Annahmen im Hinblick auf die prognostizierte Entwicklung der globalen Wirtschaft bzw. relevanter Abnehmerbranchen rechnen wir für das Geschäftsjahr 2021 mit einem Absatz von mindestens 130.000 DEUTZ-Motoren¹, der zu einem Umsatzanstieg auf mindestens 1,40 Mrd. € führen soll. Für den Umsatzanteil des margenstarken Servicegeschäfts rechnen wir weiterhin mit einem Anstieg auf rund 400 Mio. €.

ERGEBNIS

Entsprechend der zuvor genannten Absatz- und Umsatzentwicklung sollte die EBIT-Rendite vor Sondereffekten im Geschäftsjahr 2021 mindestens ausgeglichen sein.

In der Segmentbetrachtung gehen wir davon aus, dass sich die Ergebnisentwicklung in allen Segmenten verbessern wird – bei einer relativen Betrachtung überproportional in den Segmenten DEUTZ Compact Engines und Sonstiges.

Positive Sondereffekte könnten sich im laufenden Geschäftsjahr durch die Zahlung der finalen Kaufpreisrate aus der Veräußerung des Standorts Köln-Deutz ergeben. Die Höhe und der Zeitpunkt

¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

dieser Zahlung sind jedoch von der Beschlussfassung der Stadt Köln über das Inkrafttreten des Bebauungsplans für das Areal abhängig und stehen insofern nicht genau fest. Aus heutiger Sicht rechnen wir mit einer variablen Zahlung in der Größenordnung von rund 60 Mio. €.

Auf Basis der operativen Ergebniserwartung ist für das laufende Geschäftsjahr 2021 mit einem ebenfalls mindestens ausgeglichenen Return on Capital Employed (ROCE) vor Sondereffekten zu rechnen.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUSGABEN²

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben, die sich im Wesentlichen durch die fortlaufende Weiterentwicklung unseres Produktportfolios sowie der Umsetzung unserer E-DEUTZ-Strategie ergeben werden, dürften sich nach Erstattungen im laufenden Geschäftsjahr in einer Größenordnung von 65 bis 75 Mio. € bewegen.

INVESTITIONEN¹

Für das Geschäftsjahr 2021 erwarten wir Investitionen (nach Zuschüssen) in der Größenordnung von 75 bis 85 Mio. €, die insbesondere dem Segment DEUTZ Compact Engines zuzuordnen sind.

WORKING-CAPITAL-QUOTE, FREE CASHFLOW UND EIGENKAPITALQUOTE

Wir rechnen für 2021 mit einer durchschnittlichen Working-Capital-Quote von rund 20 bis 21 %, auch weil wir im derzeitigen Marktumfeld weiterhin höhere Sicherheitsbestände bei Bauteilen halten werden.

Der erwartete Aufschwung dürfte zu einer deutlichen Erhöhung des Working-Capital-Bedarfs bis zum Jahresende führen. Darüber hinaus wird das Restrukturierungsprogramm zu Liquiditätsabflüssen führen. Daher erwarten wir trotz der voraussichtlichen Zahlung der letzten Kaufpreisrate für den Grundstücksverkauf unseres früheren Standorts Köln-Deutz, dass sich der Free Cashflow auf einen niedrigen bis mittleren zweistelligen negativen Millionen-Euro-Betrag belaufen wird.

¹ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverträgen) und immaterielle Vermögenswerte ohne Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

² 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 Verlustrechnung im Wesentlichen dahingehend, dass aktivierungspflichtige Entwicklungskosten abgezogen und Abschreibungen auf fertiggestellte Entwicklungsprojekte hinzugerechnet werden.

Die Eigenkapitalquote soll auch weiterhin deutlich über 40 % liegen.

ROHSTOFFE

Rohstoffpreise 2021 Nachdem die Rohstoffpreise zum Ende des Berichtsjahres angezogen hatten, ist auch für das erste Quartal 2021 von einem weiteren Anstieg auszugehen. Dazu trägt insbesondere die Angebotsverknappung bei gleichzeitig anziehender Nachfrage aus China bei. Aufgrund hoher Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie der Auswirkungen des Ausgangs der US-Wahlen auf die Weltwirtschaft ist für das das Geschäftsjahr 2021 eine erhöhte Volatilität der Rohstoffpreise zu erwarten.

MITARBEITER

Beschäftigungsniveau Im Zuge der Umsetzung des bereichsübergreifenden Effizienzprogramms »Transform for Growth« hat DEUTZ im Berichtsjahr 2020 einen konzernweit substanziellen Stellenabbau initiiert, der auf eine deutliche Reduzierung der Personalkosten abzielt. Um den geplanten Abbau möglichst sozialverträglich zu gestalten, wurde unter anderem ein Freiwilligenprogramm für die deutschen Standorte mit Laufzeit vom 1. September 2020 bis 31. März 2021 aufgesetzt, über das insgesamt bis zu 350 Mitarbeiter abgebaut werden sollen. Zum 26. Februar 2021 haben insgesamt 273 Mitarbeiter das Freiwilligenprogramm angenommen. [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25.

Weiterhin sollen kurzfristige Beschäftigungsspitzen infolge außerplanmäßiger Anstiege des Produktionsvolumens über die Möglichkeit flexibler Beschäftigungsverhältnisse im Sinne von befristeten Arbeitsverträgen und der Arbeitnehmerüberlassung gesteuert werden.

Ergänzungstarifvertrag Mitte Dezember 2020 haben sich die IG Metall und der Arbeitgeberverband auf einen auf drei Jahre befristeten Ergänzungstarifvertrag geeinigt. Dieser sieht neben einer Beschäftigungs- und Standortsicherung für die Betriebe in Köln, Herschbach und Ulm Mitarbeiterbeiträge zur Standortsicherung wie etwa eine unentgeltliche Erhöhung der Arbeitszeit für den Zeitraum der Vertragslaufzeit vor. [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25.

AUSBLICK 2023/2024

Trotz coronabedingter Unsicherheiten im Hinblick auf die Dynamik der weltwirtschaftlichen Erholung bestätigt DEUTZ seinen aktuellen Ausblick für 2023/2024, der eine Umsatzsteigerung auf bis dahin mehr als 2,0 Mrd. € einhergehend mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten in der Bandbreite von 7 bis 8 % in Aussicht stellt. Infolge der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie hatte das Unternehmen Ende November 2020 den Zeithorizont von 2022 auf 2023/24 angepasst.

Wesentliche Wachstumstreiber werden neben der technologieoffenen Weiterentwicklung unseres Portfolios nach wie vor die fortlaufende Internationalisierung sowie der Ausbau des margenstarken Servicegeschäfts sein. Mit Blick auf die Profitabilität soll die Ergebnisentwicklung zudem durch das Anfang 2020 eingeleitete Effizienzprogramm beziehungsweise dessen Maßnahmen zur Kostenoptimierung bei gleichzeitiger Steigerung der Effizienz zusätzlich abgesichert werden.

Im Zuge der Anpassung des ursprünglichen Ausblicks für 2022 hat DEUTZ auch das im Rahmen seiner E-DEUTZ-Strategie in 2018 für 2022 festgelegte Ziel eines Anteils elektrifizierter Antriebssysteme am Konzernumsatz in Höhe von 5 bis 10 % angepasst. So ist mit der Zielerreichung, insbesondere vor dem Hintergrund der coronabedingten Verschiebung diverser Elektrifizierungsprojekte, ebenfalls erst in 2023/2024 zu rechnen.

 **Weiterführende Informationen** siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff. sowie »Transform for Growth«, S. 25.

Disclaimer 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 unbekannt 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.