

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 Konsolidierungskreis
26	Internes Steuerungssystem
28	Forschung und Entwicklung
30	Produktion und Logistik
33	Einkauf und Beschaffung
35	Mitarbeiter

35 Gesamtwirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld

35	Wirtschaftliches Umfeld
36	Beschaffungsmarkt
36	Branchenspezifisches Umfeld

37 Geschäftsentwicklung Konzern

37	Auftragseingang
37	Absatz
38	Umsatz
39	Ergebnis

41 Geschäftsentwicklung Segmente

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

43	Finanzlage
43	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
43	Finanzierung
44	Cashflow
45	Investitionen
46	Vermögenslage
48	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
49	DEUTZ AG
53	Nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289b, 315b HGB
53	Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f, 315d HGB
53	Angaben nach §§ 289a, 315a HGB
55	Weitere Angaben
55	Erläuterungsbericht des Vorstands zu §§ 289a, 315a HGB
56	Vergütungsbericht
58	Rückblick auf das Geschäftsjahr 2021 aus Vergütungssicht
60	Vergütung des Vorstands
75	Vergütung des Aufsichtsrats
78	Risikobericht
85	Prognosebericht
89	Ausblick 2023/2024

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

GESCHÄFTSMODELL UND SEGMENTE

DEUTZ ist einer der weltweit führenden Hersteller von Antriebssystemen für den **Off-Highway**-Bereich. Das Unternehmen wurde 1864 gegründet und beschäftigte zum Jahresende 2021 weltweit rund 4.750 Mitarbeiter. Seine Kernkompetenzen liegen in der Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb von Antriebslösungen für Anwendungen abseits der Straße im Leistungsbereich bis 620 kW. Das gegenwärtige Portfolio reicht dabei von Diesel- und Gas- über Hybrid- und E- bis hin zu wasserstoffbasierten Antrieben. Anwendungsbereiche für DEUTZ-Motoren sind unter anderem Bau- und Landmaschinen, Material-Handling-Anwendungen wie Gabelstapler oder Hebebühnen, Nutz- und Schienenfahrzeuge sowie Bootsanwendungen für den privaten und gewerblichen Bereich. Zudem bietet DEUTZ mit über 800 Vertriebs- und Servicepartnern in mehr als 130 Ländern ein umfassendes Angebot an digitalen und analogen Serviceleistungen.

Die operativen Aktivitäten des Unternehmens gliederten sich im Berichtsjahr 2021 in die Segmente DEUTZ Compact Engines (DCE), DEUTZ Customized Solutions (DCS) und Sonstiges.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff. Das DCE-Segment, dessen Anteil am Konzernumsatz 2021 rund 77% betrug, umfasst flüssigkeitsgekühlte Motoren bis 8 Liter Hubraum sowie das at-equity bilanzierte Joint Venture mit dem chinesischen Baumaschinenhersteller SANY. Dem Segment DCS sind flüssigkeitsgekühlte Motoren mit einem Hubraum größer als 8 Liter, luftgekühlte Antriebe, die unter dem Namen »Xchange« hergestellten Austauschmotoren bzw. -teile sowie auslaufende Baureihen zugeordnet. Der Umsatzanteil des DCS-Segments belief sich 2021 auf rund 20%. Im Segment Sonstiges werden die Tochtergesellschaften Torqeedo, die elektrische Bootsmotoren entwickelt und vertreibt, sowie der Entwicklungsdienstleister Futavis, dessen Fokus auf Batteriemanagementsystemen im Hochvoltbereich sowie der Sicherheitstechnik liegt, konsolidiert.

MARKT- UND WETTBEWERBSUMFELD

Regional betrachtet liegt der Absatzschwerpunkt für Motoren auf Basis effizienter Dieseltechnologie, das aktuelle Kerngeschäft des DEUTZ-Konzerns, in den Regionen Europa, Nordamerika sowie Asien und dabei insbesondere auf China. Konkurrierende Motorenanbieter kommen im Wesentlichen aus Westeuropa, Nordamerika und Asien.

Hauptwettbewerber DEUTZ nach Anwendungsbereichen^{1,2}

Anwendungsbereiche	Anwendungen	Hauptwettbewerber ³
Baumaschinen	Bagger Radlader Straßenfertiger Untertagegeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Weichai, China Yanmar, Japan
Material Handling	Gabelstapler Telehandler Hebebühnen Flugfeldgeräte	Cummins, USA Isuzu, Japan Volkswagen, Deutschland Yanmar, Japan
Landtechnik	Traktoren Erntemaschinen	Fiat Powertrain, Italien John Deere, USA Perkins, UK Yanmar, Japan
Stationäre Anlagen	Stromerzeugungsaggregate Pumpen Kompressoren	Cummins, USA Kubota, Japan Perkins, UK Yanmar, Japan
Sonstiges	Schienenfahrzeuge Spezialfahrzeuge Marinemotoren	Cummins, USA General Motors, USA Kubota, Japan Tohatsu, Japan

¹ Power Systems Research, Oktober 2021, Leistungsklassen 19 bis 620 kW.

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

³ In alphabetischer Reihenfolge.

STRATEGIE UND ZIELE

Übergeordnetes Ziel des DEUTZ-Konzerns ist es, weltweit führender Hersteller innovativer Antriebssysteme und Vorreiter einer klimaneutralen Zukunftsmobilität im Off-Highway-Bereich zu werden. Gleichzeitig will das Unternehmen profitabel und nachhaltig wachsen und hat sich in diesem Zusammenhang klare Mittelfristziele für 2023/2024 gesteckt: einen Umsatz von mehr als 2 Mrd. € einhergehend mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten von 7 bis 8%. [Weiterführende Informationen](#) siehe Ausblick 2023/2024, S. 89.

Seine finanziellen Zielsetzungen beabsichtigt DEUTZ im Einklang mit der Übernahme gesellschaftlicher, unternehmerischer und ökologischer Verantwortung zu erreichen. Dieser Anspruch spiegelt sich im Leitmotiv seiner Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« wider. Im Rahmen dieser hat sich DEUTZ diverse nichtfinanzielle Ziele gesetzt, etwa die Reduzierung der Emissionen und anfallenden Abfallmengen seiner Produktionsstandorte, die Überprüfung der Nachhaltigkeitsleistung seiner Lieferanten oder die Erhöhung des Frauenanteils innerhalb der Belegschaft.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht, S. 90 ff.

Weiterentwicklung des Produktportfolios DEUTZ verfügt über ein breites Produktportfolio, das darauf ausgerichtet ist, unterschiedliche Kundenanforderungen zu bedienen und, entsprechend den sich verändernden Rahmenbedingungen, kontinuierlich weiterentwickelt wird. Da verschiedene Anwendungen unterschiedlicher Antriebslösungen bedürfen, geht das Unternehmen dabei technologieoffen vor. Das bedeutet: DEUTZ setzt bewusst auf eine Kombination aus Dieselmotoren, Benzin-, Gas- sowie Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffantrieben oder Lösungen auf Basis alternativer Kraftstoffe.

Im Sinne seines übergeordneten Ziels, Vorreiter einer klimaneutralen Zukunftsmobilität zu werden, treibt DEUTZ insbesondere den Einsatz von Antriebslösungen voran, die eine klimafreundlichere Alternative zum klassischen Verbrennungsmotor darstellen. Das Unternehmen ist davon überzeugt, dass dabei unter anderem der Elektrifizierung eine Schlüsselrolle zukommt. Aus diesem Grund hat DEUTZ bereits 2017 seine E-DEUTZ-Strategie initiiert. Diese zielt darauf ab, ein skalierbares Produktangebot hybrider und voll-elektrischer Antriebe für spezifische Kundenanforderungen aufzubauen. Dabei ist das Unternehmen sowohl Systempartner als auch -integrator. Das bedeutet: DEUTZ liefert ein abgestimmtes System von E-Motor, Batterie, Leistungselektronik, Reduktionsgetriebe für Traktion und Arbeitsmaschinen sowie Steuerungssoftware für Batteriemangement, funktionale Sicherheit und Ansteuerungslogik. Daneben stellen aus Sicht des Unternehmens auch Wasserstoffantriebe, die Verwendung von E-Fuels als Kraftstoff sowie die Brennstoffzellentechnologie wichtige Bausteine beim Antriebsmix für eine grüne Mobilität im Off-Highway-Bereich dar. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff., sowie Nichtfinanzieller Bericht, S. 110 ff.

Neue Segmentberichtsstruktur Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wird DEUTZ eine neue Berichtsstruktur schaffen und die Segmente Classic und Green einführen. Im Segment Green werden sämtliche Aktivitäten rund um die Entwicklung und Herstellung von Antrieben jenseits des Dieselmotors abgebildet. Dazu zählen elektrische Motoren, die Tochtergesellschaft Torqeedo, der Batteriemangementdienstleister Futavis, mit Wasserstoff betriebene Motoren sowie Themen rund um die Brennstoffzelle. Zudem werden auch strategische Beteiligungen, wie beispielsweise das Investment in Blue World Technologies, einem führenden Hersteller von Brennstoffzellen, zukünftig im Segment Green geführt. Die Aktivitäten in der Entwicklung, Herstellung, Vertrieb und Wartung von Dieselmotoren werden im Segment Classic gebündelt. Mit der neuen Segmentierung seiner geschäftlichen Aktivitäten beabsichtigt das Unternehmen mehr Transparenz hinsichtlich seiner Arbeit an einer klimaneutralen Mobilität der Zukunft im Off-Highway-Bereich zu schaffen.

DEUTZ hatte sich das Ziel gesetzt, den E-DEUTZ-Anteil am Konzernumsatz bis 2023/2024 auf 5 bis 10% zu steigern. Mit Einführung der neuen Segmentberichtsstruktur wird dieses Ziel dahingehend angepasst, dass sich nunmehr der Umsatzanteil des Segments Green bis dahin auf 5 bis 10% belaufen soll.

Regionale Wachstumsinitiativen Mit Blick auf regionale Wachstumsinitiativen setzt DEUTZ seinen strategischen Fokus insbesondere darauf, das Wachstumspotenzial in Asien, und dabei primär in China, zu realisieren, seine Marktposition in den USA zu verbessern und den Ausbau seines globalen Händler- und Servicenetzes voranzutreiben.

Mit einem Anteil am globalen Motorenmarkt von rund 57%¹ stellt China den weltweit größten Einzelmarkt für Baumaschinen dar. Im Rahmen der Neuaufstellung seiner China-Strategie hatte DEUTZ Ende 2019 ein gemeinsames Joint Venture mit SANY, Chinas größtem Baumaschinenhersteller, gegründet. Dabei übernimmt DEUTZ für SANY neben der Motorenfertigung für Anwendungen im Bereich Baumaschinen ebenfalls die Motorenfertigung im Bereich Heavy Trucks und bedient somit nicht nur den Off-Highway-, sondern auch den On-Road-Bereich. Zudem setzt DEUTZ im chinesischen Markt auch auf weitere strategische Kooperationen wie mit dem Dieselmotorenhersteller BEINEI, der als Montagendienstleister fungiert. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit seinen chinesischen Partnern baut DEUTZ seine lokalen Produktionskapazitäten kontinuierlich aus, um so die dortige Kundennachfrage bestmöglich zu bedienen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 30 ff.

Ausbau und Digitalisierung des Servicegeschäfts Einen weiteren wesentlichen Baustein der Wachstumsstrategie stellt die Expansion des margenstarken Servicegeschäfts dar, die DEUTZ durch den Ausbau seines Servicenetzwerks und die fortlaufende Erweiterung des Produktangebots konsequent vorantreibt. Dabei bietet DEUTZ seinen Kunden ein Leistungsspektrum, das den gesamten Produktlebenszyklus abdeckt, und positioniert sich so als Full-Service-Anbieter. Seit dem Berichtsjahr 2021 vermarktet DEUTZ seine ganzheitlichen Serviceleistungen unter dem Label S-DEUTZ.

Neben der Ausweitung seines Xchange-Geschäfts, in dessen Rahmen runderneuerte Motoren und Ersatzteile angeboten werden, liegt der Fokus beim Ausbau des Serviceportfolios insbesondere auf der Digitalisierung von Servicekonzepten. So hat DEUTZ im Berichtsjahr 2021 beispielsweise »S-DEUTZ Telematics« eingeführt. Dabei ist es dem Kunden über ein Echtzeit-Monitoring

¹ PSR-Download Januar 2022. Basierend auf dem OEM-Produktionsvolumen 2021 in Stück, Leistungsklassen 19 bis 620 kW, non-captive.

möglich, jederzeit detaillierte Motor- und Serviceinformationen abzurufen. Gleichzeitig liefern proaktive Servicemeldungen, sogenannte »Predictive Alerts«, Handlungs- und Teileempfehlungen, wodurch nicht nur Ausfallzeiten, sondern auch Kosten deutlich reduziert werden können. Mit Blick auf neue analoge Servicekonzepte hat DEUTZ sein Serviceportfolio neben der »Lifetime Parts Warranty«, einer lebenslangen Ersatzteilgewährleistung bei Einbau durch einen autorisierten DEUTZ-Partner, um die »DEUTZ Lifecycle Solutions« erweitert. Mit diesen bietet das Unternehmen seinen Kunden für jede Situation im Gerätelebenszyklus die passenden Reparaturlösungen. Das Servicenetzwerk wird weiterhin durch die Hinzunahme eigener Standorte als auch den Ausbau des sogenannten »Man in Van«-Systems erweitert. Darüber wird die Vor-Ort-Betreuung des Kunden durch mobile Servicetechniker mit vollständig ausgerüstetem Werkstattwagen sichergestellt. Neben den Investitionen in eigene Service Center – wie beispielsweise die im Geschäftsjahr 2021 neu eröffneten DEUTZ Power Center in der Nähe von Dallas, Las Vegas (USA) und Shanghai (China) – beabsichtigt DEUTZ sein Servicenetz auch durch die Akquisition ausgewählter Händler zu erweitern und dadurch eine noch stärkere globale Abdeckung zu erreichen. Darüber hinaus werden neue Vertriebskanäle für den Teilehandel und die Integration externer Plattformen in bestehende Servicekonzepte geprüft und ausgebaut.

Prozessoptimierung Um die Wettbewerbsfähigkeit des DEUTZ-Konzerns nachhaltig sicherzustellen, zielen initiierte Restrukturierungsmaßnahmen auch darauf ab, die Prozesse in allen Bereichen des Unternehmens sukzessive zu optimieren und dadurch die Effizienz zu steigern. Der Schwerpunkt der 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 hat DEUTZ zu Beginn des vorangegangenen Geschäftsjahres 2020 ein umfassendes Effizienzprogramm aufgesetzt, dessen Umsetzung unter anderem auf die zuvor genannten Themen abzielt. [Weiterführende Informationen](#)

siehe »Transform for Growth«, S. 25.

Neue Strategische Partnerschaften und Kooperationen Bereits vor Ausbruch der Corona-Pandemie hat DEUTZ auf strategische Partnerschaften und Kooperationen gesetzt. Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die weltweiten Warenströme und globalen Lieferketten hat sich deren Bedeutung nochmals verstärkt. Gleichzeitig zeichnet sich aus Sicht des Unternehmens innerhalb der Abnehmerbranchen der Trend ab, bei etwa Forschung

und Entwicklung zunehmend auf Kooperationen zu setzen oder entsprechende Aktivitäten sogar vollständig auszulagern. Diese Entwicklungen ermöglichen DEUTZ, Marktanteile hinzuzugewinnen. Mit Blick auf das Berichtsjahr 2021 hat DEUTZ Anfang Februar einen langfristigen Liefervertrag mit dem Landmaschinenhersteller SDF, Treviglio (Italien), abgeschlossen. Er umfasst neben der Lieferung von Motoren mit einem Hubraum kleiner sowie größer als 4 Liter auch die Ausweitung des Servicegeschäfts zwischen beiden Unternehmen und soll mittelfristig zu jährlichen Mehrumsätzen im niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich führen. Anfang Juli wurde eine neue strategische Partnerschaft mit AGCO International, Neuhausen am Rheinfall (Deutschland), vereinbart. Diese beinhaltet eine langfristige Liefervereinbarung für 6,1- und 4,1-Liter-Motoren für Fendt-Traktoren sowie eine Entwicklungskooperation für alternative Antriebe. Einen weiteren langfristigen Liefervertrag hat DEUTZ mit dem türkischen Bau- und Landmaschinenhersteller ASKO, Gaziantep (Türkei), geschlossen. Dieser umfasst ein breites Motorensortiment für vier große Marken der ASKO-Gruppe: MST, Başak Traktör, Starken und ELS Lift. Nach der Hochlaufphase erwartet DEUTZ, jährlich mindestens eine fünfstelligen Zahl an Motoren an ASKO liefern zu können und die bisherigen Lieferanten komplett zu ersetzen. Darüber hinaus wird DEUTZ die lokale Präsenz von ASKO nutzen, um sein Servicegeschäft in der Türkei und in Europa zu stärken. Im Bereich Wasserstoffantriebe hat DEUTZ einen Kooperationsvertrag mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) abgeschlossen. Gegenstand dessen ist ein Gemeinschaftsprojekt mit Fokus auf die »Grüne Baustelle«. Es zielt darauf ab, Lösungsansätze für wasserstoffbetriebene Baustellenfahrzeuge und Landmaschinen zu entwickeln. Mit einem lokalen Energiedienstleister plant DEUTZ zudem eine erste Pilotanwendung für seinen seit Mitte 2021 marktreifen Wasserstoffmotor, dem TCG 7.8 H2. Dabei soll dieser in Kombination mit einem Generator Strom erzeugen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

EFFIZIENZPROGRAMM »TRANSFORM FOR GROWTH«

Zu Beginn des vorangegangenen Geschäftsjahres 2020 hat DEUTZ das bereichsübergreifende Effizienzprogramm »Transform for Growth« aufgesetzt. Es zielt darauf ab, die Profitabilität des Unternehmens zu erhöhen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene nachhaltig sicherzustellen. Wesentliche Handlungsfelder sind dabei die Optimierung des globalen Produktionsnetzwerks, die Automatisierung und Digitalisierung von operativen und administrativen Prozessen, die konzernweite Verschlan­kung der Organisationsstruktur sowie die Reduzierung von Komplexität. [Weiterführende Informationen](#) zum Thema Digitalisierung siehe Einkauf und Beschaffung, S. 30 f. In diesem Zusammenhang sollen organisatorische Synergieeffekte beispielsweise durch die Konsolidierung von Aktivitäten, einen umfassenderen Einsatz von Daten- und IT-Tools und die Bündelung bestimmter Funktionen gehoben werden. So unterstützt beispielsweise ein Global Service Center am Standort von DEUTZ Spain in Zafrá seit 2021 die weltweiten DEUTZ-Gesellschaften in den Bereichen Finanzen, Einkauf und Controlling.

Nach Umsetzung aller vorgesehenen Restrukturierungs-, Prozessverbesserungs- und Kostensenkungsmaßnahmen beabsichtigt DEUTZ eine Brutto-Kostensparnis von jährlich rund 100 Mio. € gegenüber dem Basisjahr 2019 zu realisieren. Neben einer Anpassung der Sachkosten soll dazu auch eine Reduzierung der Personalkosten beitragen, weshalb DEUTZ im September 2020 für die deutschen Standorte ein Freiwilligenprogramm im Umfang von ursprünglich 350 Mitarbeitern aufgelegt hatte. Es wurde zum Ende seiner Laufzeit am 31. März 2021 von insgesamt 361 Mitarbeitern angenommen, von denen 133 Personen das Unternehmen zum 31. Dezember 2021 verlassen haben.

Oberste Priorität hatte es, den Personalabbau für alle Beschäftigten möglichst sozialverträglich zu gestalten. Dazu wurde im 3. Quartal 2020 gemeinsam mit den Sozialpartnern ein Eckpunktepapier vereinbart, das neben dem Freiwilligenprogramm die Gründung einer Transfergesellschaft und einen Sozialplan umfasst. Aufgabe der Transfergesellschaft ist es, Beschäftigte, die im Rahmen des Programms aus dem Unternehmen ausscheiden, zu übernehmen und für einen befristeten Zeitraum von maximal 12 Monaten beispielsweise durch Qualifizierungsmaßnahmen dabei zu unterstützen, einen neuen Arbeitsplatz zu finden. Während des Verbleibs in der Transfergesellschaft wird jedem ehemaligen Mitarbeiter ein Gehalt gezahlt, welches ein Transfer-Kurzarbeitergeld beinhaltet. Voraussetzung für die Annahme

des Freiwilligenprogramms war eine doppelte Freiwilligkeit. Das bedeutet: Ein Mitarbeiter, der sich freiwillig für das Programm meldete, benötigte auch die Zustimmung des Unternehmens. So sollte unter anderem sichergestellt werden, qualifizierte Mitarbeiter und Know-how-Träger im Unternehmen zu halten.

Nach Einigung auf das zuvor genannte Eckpunktepapier hatten sich die IG Metall und der Arbeitgeberverband zusätzlich auf einen auf drei Jahre befristeten Ergänzungstarifvertrag (»Innovations- und Zukunftspakt der DEUTZ«) geeinigt. Dieser hat drei wesentliche Punkte zum Gegenstand: 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. [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 30 ff., sowie Forschung und Entwicklung, S. 28 ff. Darüber hinaus wurden Mitarbeiterbeiträge zur Standortsicherung vereinbart, die unter anderem die unvergütete Erhöhung der Arbeitszeit für den Zeitraum der Vertragslaufzeit vorsehen.

Im Zusammenhang mit dem Effizienzprogramm hat DEUTZ im Berichtsjahr 2021 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 3,1 Mio. € erfasst (2020: 31,9 Mio. €), die insbesondere Aufwendungen für Abfindungen sowie sonstige mit der Restrukturierung in direktem Zusammenhang stehende Aufwendungen umfassen.

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 2021 wurden die Gesellschaften DEUTZ Japan GK, Tokio (Japan), sowie DEUTZ Deutschland GmbH, Stockstadt am Rhein, gegründet. Zudem hat DEUTZ gemeinsam mit der Beijing Fangda Diesel Engine Technology & Service Co., Ltd., Beijing (China), sowie SINOCHAIN Environment Protection Co., Ltd., Shanghai (China), das Joint Venture DEUTZ Power Solution (Xuzhou) Co., Ltd., Xuzhou (China), gegründet. Es wird in den Bereichen Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Dieselmotoren tätig sein. Die Gesellschaft Service Center Milan S.r.l., Mailand (Italien), wurde im Geschäftsjahr 2021 auf die DEUTZ Italy S.r.l., Mailand (Italien), verschmolzen.

Zum 31. Dezember 2021 sind neben der DEUTZ AG zehn inländische (31. Dezember 2020: neun) und 25 ausländische Gesellschaften (31. Dezember 2020: 24) in den Konzernabschluss einbezogen. Der vollständige Anteilsbesitz der DEUTZ AG zum 31. Dezember 2021 ist in der Anlage zum Konzernanhang dargestellt.

[Siehe](#) Anteilsbesitz DEUTZ AG, S. 198 f.

INTERNES STEUERUNGSSYSTEM

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

Leistungsindikatoren ¹		2021	2020
Umsatzwachstum	in %	24,8	-29,6
EBIT-Rendite (vor Sondereffekten)	in %	2,3	-5,8
Working-Capital-Quote (Durchschnitt)	in %	15,5	21,8
ROCE (vor Sondereffekten)	in %	4,1	-8,1
F&E-Quote	in %	5,1	6,3
Free Cashflow	in Mio. €	21,6	-35,8

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 das Umsatzwachstum, auf monatlicher Basis ermittelt und dem Management im Rahmen der internen Berichterstattung vorgelegt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden vor dem Hintergrund des im 3. Quartal 2020 aufgesetzten Effizienzprogramms »Transform for Growth« weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,1 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 vermindert um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gemeinsam mit dem Umsatzwachstum und der EBIT-Rendite (vor Sondereffekten) wird auch diese Kenngröße monatlich bestimmt und vom Management zur Unternehmenssteuerung herangezogen.

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

ROCE¹

in Mio. €

	2021	2020
Bilanzsumme	1.290,1	1.180,5
Zahlungsmittel und -äquivalente	-36,1	-64,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-257,8	-153,0
Sonstige kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	-66,5	-60,0
Capital Employed	929,7	902,8
Capital Employed (Jahresdurchschnitt)²	916,3	918,8
EBIT vor Sondereffekten (Operatives Ergebnis)	37,2	-74,7
ROCE (vor Sondereffekten) in %	4,1	-8,1

¹ Return on Capital Employed.

² Durchschnitt aus Anfangsbestand und Endbestand.

F&E-Quote Als technologieorientiertes Unternehmen zählen wir auch die F&E-Quote zu unseren bedeutendsten Steuerungskennzahlen im Rahmen unseres internen Steuerungssystems. 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 Mittelabflüsse 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 an das Management monatlich berichtet.

Auf Basis der zuvor genannten Steuerungskennzahlen hat DEUTZ ein Frühwarnsystem festgelegt, um vorausschauend handeln und zeitnah reagieren zu können. Parallel dazu sorgen wir durch eine fundierte 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 ist ein übergeordnetes Ziel von DEUTZ, die Steuerung des Konzerns kontinuierlich zu optimieren. Die Basis dafür bildet die jährliche Planung aller zuvor genannten Kenngrößen getrennt nach Segmenten. Dabei berücksichtigt die jährliche Planung zum einen die internen Einschätzungen unserer künftigen Geschäfte und zum anderen die Vergleichswerte von Wettbewerbern. Jede Organisationseinheit stellt für ihren Verantwortungsbereich Detailpläne auf, die mit dem Management abgestimmt werden. Sowohl die konkreten Absatz- und Umsatzziele als auch die kunden- und produktbezogenen Ziele (EBIT-Renditen) werden jährlich unter Beachtung der Konzernziele mit den operativen Bereichen abgestimmt. Dadurch sind sie auf der jeweils relevanten Hierarchieebene für die operative Steuerung der Segmente verfügbar.

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

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

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des DEUTZ-Konzerns werden nicht nur durch die zu erfüllenden gesetzlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf die weltweiten Emissionsgesetzgebungen bestimmt. Einen weiteren wesentlichen Einflussfaktor stellt der voranschreitende Klimawandel und die damit einhergehende Diskussion über die Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen dar. Das **Übereinkommen von Paris** aus dem Jahr 2015 zielt darauf ab, die Erderwärmung auf 1,5 Grad einzudämmen. Im Gegensatz zu PKW- und Nutzfahrzeuganwendungen gibt es für mobile Arbeitsmaschinen derzeit keine gesetzlichen Vorschläge bzw. Grenzwerte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, ist es aus Sicht von DEUTZ jedoch erforderlich, dass auch die **Off-Highway**-Industrie ihren Beitrag zur Zielerreichung leistet, indem sie den durch sie verursachten Ausstoß klimaschädlicher CO₂-Emissionen bestmöglich reduziert. Aus diesem Grund ist DEUTZ bestrebt, die klimaneutrale Mobilität im Off-Highway-Bereich und zu Wasser aktiv voranzutreiben.

Technologieoffenheit Verschiedene Anwendungen bedürfen aufgrund ihrer jeweiligen Leistungsanforderungen unterschiedlicher Antriebslösungen. So erfordern beispielweise Bau- oder Landmaschinen wesentlich mehr Antriebsleistung als Gabelstapler oder Hebebühnen. Aus diesem Grund geht DEUTZ bei der Weiterentwicklung seines Motorenportfolios technologieoffen vor und verfolgt auf dem Weg in eine klimaneutrale Mobilität abseits der Straße grundsätzlich zwei Technologiepfade: Der Verbrennungsmotor in mobilen Arbeitsmaschinen wird in den kommenden Jahren unverändert eine dominierende Rolle bei bestimmten Applikationen behalten. Für diese Einsatzfälle zielen die F&E-Aktivitäten darauf ab, den Motor dahingehend weiterzuentwickeln, dass er auf Basis alternativer bzw. nachhaltiger Energiequellen wie beispielsweise Wasserstoff oder **E-Fuels** angetrieben werden kann und damit einen CO₂-freien Einsatz ermöglicht. Daneben stellt der Ausbau der Elektrifizierung den zweiten Technologiepfad dar.

Elektrifizierte Antriebslösungen Einen wichtigen Beitrag zu einer klimaneutralen Off-Highway-Mobilität leistet die bereits 2017 initiierte E-DEUTZ-Strategie. Sie zielt darauf ab, ein skalierbares Produktangebot von elektrischen Antrieben und hybriden Derivaten für spezifische Kundenanforderungen im Off-Highway-Bereich und zu Wasser aufzubauen. Elektrische Antriebssysteme wirken dabei klimaneutral, während Hybridsysteme durch eine Verkleinerung des Motorhubraums bei gleichbleibender Systemgesamtleistung den CO₂-Gesamtausstoß während des Betriebs reduzieren.

In den kommenden Jahren liegt der Fokus des standortübergreifenden E-DEUTZ-Entwicklungsteams darauf, vier grundlegende Antriebssysteme für Kundenanwendungen mit niedrigen und mittleren Leistungsanforderungen zur Marktreife zu bringen, die beispielsweise in den Bereichen Flugfeld, Bau und Landwirtschaft eingesetzt werden können. Im ersten Schritt hat DEUTZ im Berichtsjahr 2021 ein elektrisches 360-V-Antriebssystem bis zur Vorserienreife entwickelt. Bestandteil dessen ist eine von der DEUTZ-Tochtergesellschaft Futavis entwickelte 42-kWh-Lithium-Ionen-Batterie, welche sicherheitstechnische Anforderungen an den Elektroantrieb von Straßenfahrzeugen entsprechend der Richtlinie ECE R100 erfüllt. Die serienreife Markteinführung des 360-V-Antriebssystems ist für das laufende Geschäftsjahr 2022 geplant. Im zweiten Schritt sollen bis Ende 2023 ein 48-V-Basis-Antriebssystem sowie ein 360-V-Splitsystem zur Serienreife entwickelt werden.

Im vorangegangenen Geschäftsjahr 2020 hatten DEUTZ-Mitarbeiter die Idee zu einer mobilen E-DEUTZ-Ladestation für elektrisch angetriebene Baustellenfahrzeuge skizziert. Im Berichtsjahr 2021 hat DEUTZ erste Prototypen des »DEUTZ-Powertree« aufgebaut und an einen ersten Pilotkunden ausgeliefert. Gegenüber klassischen Verbrennungsmotoren haben elektrische Antriebssysteme eine eingeschränkte Reichweite und längere Tank- bzw. Ladezeiten. Der Powertree ermöglicht dem Anwender durch seinen integrierten Batteriespeicher die Applikation direkt am Einsatzort aufzuladen – auch ohne einen Zugang zum Stromnetz. Der Ladevorgang erfolgt dabei mit einer Schnellladefunktion von bis zu 150 kW, wodurch Stillstandszeiten auf ein Minimum reduziert werden können.

Im Bereich der Elektromobilität zu Wasser hat die DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo im Berichtsjahr 2021 seine Cruise-Produktpalette für private und kommerzielle Anwendungen im Niedervoltbereich kleiner als 50 V komplett überarbeitet. Die neuen Cruise-Motoren verfügen mit 3, 6 und 12 kW über deutlich mehr Leistung, ein komplett überarbeitetes elektrisches Design, einen robusteren Aluminiumschaft mit integrierter **Finne**, ein sehr leises und langlebiges Getriebe sowie eine Integration in das TorqLink-Bussystem für alle 6- und 12-kW-Modelle ohne Finne. Anwendungsbereiche der Außenbord- und Pod-Motoren sind beispielsweise emissionsfreie Wassertaxis, Ponton- und Segelboote oder unbemannte Überwasserschiffe, die Daten für die Forschung sammeln.

Im Bereich Hochvoltantriebe stellte Torqeedo eine neuen, in Zusammenarbeit mit der ZF Friedrichshafen AG entwickelten 50-kW-Saildrive-Antrieb vor, der unter anderem in einem neuen Katamaran der Marke Excess (Groupe Beneteau) zusammen mit einem Deep-Blue-Hybridsystem integriert wurde. Für dieses Projekt erhielt Torqeedo im November 2021 auf der Fachmesse METS zusammen mit der Groupe Beneteau und ZF den Boatbuilder Award.

Des Weiteren ist Torqeedo im Berichtsjahr 2021 Entwicklungskooperationen mit den Unternehmen Poseidon und Italdraghe eingegangen: In Zusammenarbeit mit Poseidon wurde ein voll-elektrischer und um 360° drehbarer Ruderpropeller in das elektrische Hochvoltantriebssystem Deep Blue von Torqeedo integriert. Der Antrieb mit bis zu 65 kW Leistung ist insbesondere für das Manövrieren von Passagierfähren auf Binnenwasserstraßen geeignet und wurde bereits in einem ersten Projekt erfolgreich in den Regeleinsatz gebracht. Gegenstand der Entwicklungskooperation mit Italdraghe hingegen ist ein bewegliches elektrisches Antriebssystem für kommerzielle Schiffe in ökologisch sensiblen Binnen- und Stadtgewässern. Die Systemkonzeption ist darauf ausgerichtet, einen emissionsfreien Antrieb und Richtungsschub zu ermöglichen. Ein erster Feldeinsatz ist im laufenden Geschäftsjahr 2022 geplant.

Mit Blick auf das Batteriegeschäft hat die DEUTZ-Tochtergesellschaft Futavis im Berichtsjahr 2021 ihre Prozesse und Leistungen in den Bereichen Batterietesting und Funktionale Sicherheit weiter ausgebaut. Angesichts der steigenden Komplexität elektronischer und insbesondere programmierbarer Systeme und Komponenten nimmt die Bedeutung der Funktionalen Sicherheit auch im Off-Highway-Bereich stetig zu. Mit dem sogenannten »Modular Automated Testing Environment« (MATE) hat Futavis ein Softwareumfeld entwickelt, durch welches das Risiko von Gefahr bringenden Fehlfunktionen seiner Batterien und Batteriemanagementsysteme minimiert und damit die Produktqualität erhöht wird. So unterstützt die MATE-Plattform auch, dass Entwicklungsprozesse die Anforderungen entsprechend der Automotiv-Norm ISO 26262 erfüllen. Eine weitere Neuentwicklung stellt die »Futavis Safety Box« (S-Box) dar, die fortan den E-DEUTZ-Batteriebaukasten ergänzt und auch für Batterien externer Kunden genutzt wird. Im Fokus der S-Box-Entwicklung standen insbesondere die Anforderungen an elektrifizierte Off-Highway-Anwendungen, die in ihren Lastprofilen, Vibrationen und dem Einsatzumfeld höheren Anforderungen als etwa Straßenfahrzeuge ausgesetzt sind. Die S-Box trägt dafür Sorge, dass sich die Batterie beispielsweise im Falle einer Überhitzung, einem Überstrom oder zu schwerer Erschütterungen, die zu Kurzschlüssen oder Explosionsgefahr führen könnten, automatisch abschaltet, wodurch die Sicherheit bei der Batterienutzung erhöht wird.

Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors Neben der Elektrifizierung treibt DEUTZ insbesondere die Entwicklung von Verbrennungsmotoren voran, die nachhaltige Energiequellen nutzen und damit CO₂-frei angetrieben werden können. Zu solchen nachhaltigen Energiequellen zählt unter anderem Wasserstoff. Im 3. Quartal 2021 hat DEUTZ die Entwicklungsaktivitäten seines ersten serienreifen Wasserstoffmotors begonnen, der den von der EU vorgegebenen CO₂-Grenzwert für »Zero Emission« erfüllt. Als erste Pilotanwendung für den TCG 7.8 H2 ist eine stationäre Anlage zur Stromerzeugung mit einem lokalen Energiedienstleister vereinbart worden. Dabei wird der Wasserstoffmotor in

Kombination mit einem Generator Strom erzeugen. Die Serienproduktion des TCG 7.8 H2 ist Ende 2024 geplant. Zusätzlich hat DEUTZ einen Kooperationsvertrag mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) abgeschlossen. Gegenstand ist ein Gemeinschaftsprojekt mit Fokus auf die »Grüne Baustelle«. Dabei sollen Lösungsansätze erarbeitet werden, mit denen Baustellenfahrzeuge und Landmaschinen mit Wasserstoff betrieben werden können.

Nutzfahrzeuge, Traktoren und Baumaschinen benötigen aufgrund ihrer hohen Nutzlast sowie langer Arbeitszeiten Energieträger mit einer hohen Energiedichte und kurzer Betankungszeit. E-Fuels stellen solche Energieträger dar. Darunter sind synthetische Kraftstoffe, wie etwa paraffinische Dieselmotorkraftstoffe, zu verstehen, die regenerativ mittels Strom aus Wasser und CO₂ hergestellt werden. Die Verbrennung von E-Fuels erzeugt grundsätzlich ebenso viel umweltschädliche Abgase wie normale Kraftstoffe. Wird der Strom zu deren Erzeugung jedoch vollständig aus erneuerbaren Quellen gespeist und das notwendige CO₂ aus der Atmosphäre bzw. aus Biomasse entnommen, kann der Verbrennungsmotor sogar CO₂-neutral betrieben werden. DEUTZ hat im August 2021 sämtliche seiner Baureihen der Abgasstufe EU V für den Einsatz von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen freigegeben. Zugleich wurde ein Großteil seiner neuesten Motorengeneration auch für Biodieselblends, also Mischungen von Biodiesel mit mineralischem Diesel, freigegeben. Der Einsatz dieser Kraftstoffalternativen verbessert die CO₂-Bilanz der DEUTZ-Motoren und ermöglicht beim perspektivischen Einsatz von 100 % Biodiesel oder regenerativ hergestellten E-Fuels einen CO₂-neutralen Betrieb.

Des Weiteren wird DEUTZ mit dem TCD 5.2 eine Leistungslücke in seinem 4-bis-8-Liter-Portfolio schließen. Der neue Dieselmotor mit vier Zylindern und 5,2 Liter Hubraum hat eine maximale Leistung von 170 kW und soll zukünftig größere Sechszylindermotoren ersetzen. Er zeichnet sich unter anderem durch ein effizientes NO_x-Nachbehandlungssystem aus. Dieses ermöglicht den Wegfall einer Abgasrückführung, wodurch ein niedrigeres Kraftstoffverbrauchs-niveau erzielt wird, was auf den verbesserten Wirkungsgrad der Verbrennung im Vergleich zu einem Motor mit Abgasrückführung zurückzuführen ist. Der TCD 5.2 kann mit alternativen Kraftstoffen wie Biodiesel betrieben werden und ist über eine integrierte 48-V-Option auch für eine mögliche hybrid-elektrische Nutzung vorbereitet. Im Berichtsjahr 2021 hat DEUTZ erste Prototypen für verschiedene Kundenapplikationen ausgeliefert. Die Serienproduktion ist für das laufende Geschäftsjahr 2022 geplant. Durch hohe Synergien mit dem bestehenden 7,8-Liter-6-Zylinder-Motor kann diese Neuentwicklung mit vergleichsweise günstigen Projektkosten umgesetzt werden.

Im Bereich 9- bis-18-Liter-Motoren hat DEUTZ im Berichtsjahr 2021 etwa den TCD 9.0 und 18.0 eingeführt. Diese kommen beispielsweise in Anwendungen in Steinbrüchen, Minen oder der Umwelttechnik zum Einsatz.

Entwicklungskooperation mit John Deere Zur Erweiterung seines Motorenportfolios im Leistungsbereich bis 130 kW war DEUTZ Ende des Berichtsjahres 2020 eine Entwicklungskooperation mit John Deere Power Systems eingegangen, die neben der technischen Entwicklung auch gemeinsame Einkaufsaktivitäten umfasst. Die gemeinsame Entwicklung ist im Berichtsjahr 2021 in vollem Umfang gestartet. Die ersten Prototypen sind bereits in Betrieb genommen worden und zeigen sehr gute Verbrauchswerte.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Berichtsjahr 2021 auf 88,0 Mio. € nach 84,3 Mio. € im Vorjahr. Abzüglich von Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln erhöhten sich die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr von 81,4 Mio. € auf 82,3 Mio. €. Infolge verstärkter Aktivitäten zur Erweiterung des Portfolios lagen die F&E-Ausgaben damit oberhalb der prognostizierten Bandbreite von 65 bis 75 Mio. €. Der Anteil aktivierter Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen belief sich auf 6,8 Mio. € (Vorjahr: 12,6 Mio. €). Aufgrund des vergleichsweise überproportionalen Umsatzanstiegs verringerte sich die F&E-Quote nach Zuschüssen im Vorjahresvergleich von 6,3% auf 5,1%.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen)

in Mio. € (F&E-Quote in %)

2021	82,3	(5,1)	
2020	81,4	(6,3)	

Mit Blick auf die Segmente entfielen F&E-Ausgaben nach Zuschüssen in Höhe von 65,2 Mio. € auf DEUTZ Compact Engines (2020: 60,8 Mio. €) und 8,3 Mio. € auf DEUTZ Customized Solutions (2020: 11,8 Mio. €). Dem Segment Sonstiges sind F&E-Ausgaben nach Zuschüssen von 8,8 Mio. € zuzuordnen (2020: 8,8 Mio. €).

PRODUKTION UND LOGISTIK

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

Nachdem das Produktionsvolumen 2020 coronabedingt auf einem sehr niedrigen Niveau lag, stieg die Nachfrage im Jahresverlauf 2021 rasch und deutlich an. Gleichzeitig stellten die fort-dauernde Corona-Pandemie, weltweite Materialengpässe und deutliche Verzögerungen in der Lieferkette die operativen Bereiche sowie das interne und externe Lieferantennetzwerk vor enorme Herausforderungen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Einkauf und Beschaffung, S. 33 f., sowie Wirtschaftliches und branchenspezifisches Umfeld, S.35 f. Trotzdem konnte die Produktionsausbringung aller Werke gegenüber 2020 von 115.520 auf 166.103 DEUTZ-Motoren¹ im Geschäftsjahr 2021 deutlich gesteigert werden.

Ungeachtet der zu bewältigenden operativen Herausforderungen hat DEUTZ die Optimierung seiner Produktionsprozesse und den Ausbau seines globalen Produktionsnetzwerkes im Berichtsjahr 2021 weiter vorangetrieben. Dabei standen insbesondere die Ausarbeitung einer Roadmap zur Optimierung des Global Supply Chain Managements, die Einleitung und Umsetzung von Effizienzsteigerungsmaßnahmen, Digitalisierungs- und Industrie-4.0-Anwendungen sowie die Weiterentwicklung des globalen Produktionsnetzwerkes in China im Fokus.

Durch die Umsetzung der Effizienzsteigerungsmaßnahmen in verschiedenen Produktionsbereichen sowie eine stringente Personalsteuerung konnte DEUTZ die Gesamteffizienz seiner deutschen Werke² im Berichtsjahr 2021 um rund 7% steigern. Zudem wurden diverse Overheadstrukturen angepasst, wodurch Synergien gehoben und Verantwortlichkeiten geschärft und gebündelt werden konnten. Dies führte zu einer deutlichen Verbesserung der Kostenbasis.

Lean Philosophie Um die **Lean Philosophie** noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat DEUTZ 2021 die bereits etablierten Methoden um sogenannte **Gemba-Walks** ergänzt. Ziel dieses Ansatzes ist es, das Netzwerk von Führungskräften und Mitarbeitern kontinuierlich auszubauen, bestehendes Know-how zu nutzen und einen Wissenstransfer herbeizuführen, um gemeinsam die Wertströme in den unterschiedlichen Produktionsbereichen zu optimieren. Zur Stärkung der Lean-Führungskultur auf globaler Ebene fanden im Berichtsjahr erneut diverse standortübergreifende Schulungen, sogenannte Lean-Transformation-Trainings, für interne Fachexperten und Führungskräfte statt. Im Rahmen von Lean-Basisschulungen haben Führungskräfte wiederum ihre Mitarbeiter geschult, um sie für den Weg hin zur operativen Exzellenz zu qualifizieren.

¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

² Ohne Berücksichtigung der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

Produktionsstandorte DEUTZ-Konzern

Deutschland

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

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

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

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

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

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

China

- **KUNSHAN (SANY-JOINT VENTURE)**
Motorenproduktion für Trucks, Baumaschinen und Betonpumpen-Anwendungen

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

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

Spanien

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

Marokko

- **SAPINO (MAGIDEUTZ)**
Stromerzeugungsaggregate

USA

- **PENDERGRASS/ATLANTA**
Value-Add-Produktion, Xchange-Austauschmotorenfertigung

Optimierung des Global Supply Chain Managements Um den sich global verändernden Rahmenbedingungen flexibel begegnen zu können, hatte DEUTZ im Rahmen der Restrukturierung seiner Supply Chain 2020 ein dreistufiges Projekt initiiert. Nachdem im ersten Schritt das Zielbild für eine zukunftsgerichtete Wertschöpfungskette entwickelt wurde, hat das Unternehmen im Berichtsjahr 2021 einen detaillierten Meilensteinplan für die Umsetzung erarbeitet. Ziel der ganzheitlichen Restrukturierung der Wertschöpfungskette ist es, zuverlässige Prozesse bei gleichzeitig flexiblen Strukturen zu schaffen. So soll durch neue Lieferklassenmodelle mit Entkopplungspunkten sowie vereinfachte Abläufe und schnellere Reaktionszeiten ein Mehrwert für den Kunden geschaffen und die Kostenbasis weiter verbessert werden. In Zusammenarbeit mit der DEUTZ-IT und dem Einkauf starteten im 4. Quartal 2021 erste Projekte wie etwa die Ausschreibung einer globalen, digitalen Logistikplattform. Über diese sollen zukünftig alle Warenbewegungen der Lieferanten in das DEUTZ-Produktionsnetzwerk und weiterer Funktionen transparenter abgebildet werden können, um eine verbesserte Steuerung zu ermöglichen.

Am größten Standort innerhalb des DEUTZ-Produktionsnetzwerks in Köln-Porz stand im Geschäftsjahr 2021 der Hochlauf des neuen hochmodernen Montagebands für Motoren mit einem Hubraum kleiner als 4 Liter im Vordergrund. So wurden die Prozesse stabilisiert, um die geplanten Effizienzsteigerungen zu erzielen. Im Ergebnis konnte DEUTZ hier im Gesamtjahr 2021 eine Effizienzsteigerung von rund 13 % gegenüber 2020 realisieren. Die Ausbringungsmenge, die bislang nur in einem Drei-Schicht-System möglich gewesen wäre, kann nun in zwei Schichten erreicht werden. Gleichzeitig hat DEUTZ seine Auslieferqualität gesteigert: Etwa die neue Ansteuerung und Dokumentation aller Schraubjobs, die Neugestaltung des Fehlerabstellprozesses und Maßnahmen zur Detektion von Undichtigkeiten haben hier spürbar und nachhaltig einen neuen Qualitätsstandard gesetzt.

Am Standort für Kleinserien im Werk Ulm konnte das Bauprogramm stabil gehalten und der Umsatz und das Ergebnis mit Austauschmotoren nochmals gesteigert werden. Außerdem hat DEUTZ in Ulm in einem separaten Hallenbereich mit dem Aufbau der Fertigung der E-DEUTZ-Ladestation, dem Powertree, begonnen und seine Mitarbeiter entsprechend qualifiziert.

Investitionsmaßnahmen im Rahmen des globalen Effizienzprogramms Um seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, hatte DEUTZ 2020 das standortübergreifende Effizienzprogramm »Transform for Growth« eingeleitet.  [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25. Die dabei definierten Maßnahmen zielen unter anderem darauf ab, die Herstellungskosten der Fertigungsprodukte zu optimieren, die Gemeinkosten zu reduzieren und den Grad der Automatisierung sowie Digitalisierung in den DEUTZ-Werken zu erhöhen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden diverse dafür notwendige Investitionsprojekte umgesetzt bzw. initiiert:

Am Hauptsitz in Köln erfolgte die Freigabe von Investitionen in Höhe von rund 15 Mio. € für ein neues Montagesetup für 4-bis-8-Liter-Motoren. Es zeichnet sich insbesondere durch seine Flexibilität aus: Nachdem derzeit zwei Bänder in Betrieb sind, werden zukünftig alle neueren Motorenfamilien im Bereich 4 bis 8 Liter auf einem Band produziert werden können. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant.

Zudem hat DEUTZ Investitionen in Höhe von rund 8 Mio. € für das Wellenzentrum am Standort Köln-Porz freigegeben. Das Investitionsprojekt umfasst drei Automatisierungsprojekte zur Beladung mehrerer Bearbeitungsmaschinen mittels Roboterverkettung, vier neue Bearbeitungsmaschinen sowie eine neue Reinigungsanlage. Durch die Umsetzung dieses Projekts soll die Effizienz in der Herstellung von Kurbel- und Nockenwellen deutlich gesteigert werden. Der Produktionsstart der neuen Maschinen soll in der zweiten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres 2022 erfolgen.

Für den Standort Herschbach hat DEUTZ im Berichtsjahr zwei größere Investitionen in Höhe von insgesamt rund 7 Mio. € freigegeben: Zum einen soll eine neue Sondermaschine zur Bearbeitung von Kipphebeln gekauft werden, die Bestandteil sämtlicher Motoren sind. Die hochautomatisierte Maschine wird in Summe drei alte Maschinen ablösen und bietet weitere Kapazitätsreserven. Zum anderen wird DEUTZ in Herschbach in eine neue Logistikhalle investieren, um die Warenannahme, die Lagerung und die Kommissionierung sowie die Bereitstellung des Ausgangsmaterials im Werk entsprechend modernsten Lean-Prinzipien effizient zu gestalten. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant.

Industrie 4.0 Am Standort von DEUTZ Spain in Zafrá wurden im Zeitraum 2018 bis 2021 rund 4 Mio. € in den Aufbau einer neuen, digitalisierten Produktionslinie für die Herstellung von Pleuelstangen investiert. Die neue Fertigungszelle ermöglicht es, bislang papiergestützte Prozesse zu digitalisieren und informationstechnisch miteinander zu verknüpfen. Mittels fortschrittlicher Analyseverfahren und des Einsatzes künstlicher Intelligenz ist sie in der Lage, sich selbst in Echtzeit zu überwachen. Dadurch wird nicht nur die Qualität der produzierten Pleuel gesteigert, sondern gleichzeitig auch eine verbesserte Rückverfolgbarkeit und vorausschauende Wartung der Fertigungsanlage ermöglicht. Darüber hinaus hat die Einführung von neuen kollaborativen Robotern (Cobots) an Handarbeitsplätzen die Produktionskosten aller Pleuel kleiner als 4 Liter gesenkt.

Auch an anderen Standorten im DEUTZ-Produktionsverbund wurde die Prozessdigitalisierung weiter vorangetrieben. So laufen alle Maschineninstandhaltungsaufträge und Störmeldungen in

der Kölner Fertigung und Montage seit 2021 über eine App, die jeder Instandhalter mit einem Smartphone einsehen und bearbeiten kann. Dadurch werden kurze Reaktionszeiten, transparente und schlanke Prozesse sowie eine erhöhte Effizienz bei der wichtigen Aufrechterhaltung und Optimierung der Produktionsanlagen ermöglicht. Zudem wurden weitere Maschinen und Anlagen über moderne und kostengünstige **LoraWan-** und **IO-Link-Lösungen** an ein System zur Prozessdatenerfassung und Betriebszustandsüberwachung angeschlossen. Dadurch können wichtige Parameter der Farbgebung im Montagewerk Porz in Echtzeit verfolgt und damit ressourcenschonend und kostenoptimal gesteuert werden.

Ausbau der Produktionskapazitäten in China Im Rahmen seines Joint Ventures mit SANY hatte DEUTZ 2020 ein bestehendes SANY-Motorenwerk am chinesischen Standort Kunshan in den DEUTZ-Produktionsverbund integriert. 2021 hat DEUTZ unweit des SANY-Hauptsitzes in Changsha eine weitere Produktionsstätte in Betrieb genommen, die sich innerhalb einer Bestandshalle von SANY befindet. Gebaut werden dort größere Dieselmotoren mit 12- und 13-Liter-Hubraum für SANY-Trucks und Baufahrzeuge. Zudem wird in direkter Nachbarschaft des neuen SANY-Truck-Werkes in Changsha ein neues Hochleistungsmotoren-Montagewerk auf der grünen Wiese errichtet. Das Ende 2021 nahezu fertiggestellte Gebäude mit einer jährlichen Produktionskapazität von mittelfristig bis zu 200.000 Motoren soll gegen Ende des laufenden Geschäftsjahres 2022 den Betrieb aufnehmen.

Mit Blick auf die Kooperation zur lokalen Auftragsfertigung mit dem Dieselmotorenhersteller BEINEI wurden im Berichtsjahr 2021 alle Produktionsprozesse abgenommen und freigegeben. In der neuen Fabrik, die als Produktionshub für den asiatischen Markt fungiert, werden zwei Motorbaureihen für Hebebühnen, Gabelstapler und kleinere Baumaschinen gefertigt. Mehr als 500 DEUTZ-Motoren konnten hier bereits für lokale chinesische OEMs gebaut werden. Ab 2022 ist in China die Emissionsgesetzgebung China 4 für Off-Highway-Motoren gültig. Infolgedessen wird die lokale Motorenproduktion im laufenden Geschäftsjahr in den Volumenhochlauf gehen: Insgesamt sollen 2022 rund 10.000 neue Motoren in Tianjin gebaut werden.

Optimierung der Produktion in den USA Im US-amerikanischen Werk in Pendergrass hat DEUTZ im Geschäftsjahr 2021 zahlreiche Analysen sowie Lean-Manufacturing-Projekte durchgeführt. Diese zielten darauf ab, die Supply Chain zu optimieren und gleichzeitig den Herausforderungen des Arbeitsmarkts erfolgreich begegnen zu können. Durch die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen soll die Effizienz und Profitabilität des Werks erhöht werden. Des Weiteren standen der Ausbau und die Implementierung einer flexiblen Produktion in den Bereichen Xchange und **Value Add** im Vordergrund, die den dynamischen und komplexen Marktanforderungen gerecht wird.

EINKAUF UND BESCHAFFUNG

Weiterentwicklung des Lieferanten-Risikomanagements Der DEUTZ-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen zu rund 4.500 Lieferanten in mehr als 40 Ländern. Bei einem weltweiten Einkaufsvolumen von insgesamt knapp 1,2 Mrd. € trägt die Lieferkette in einem erheblichen Umfang zur Wertschöpfung des Unternehmens bei.

Das übergeordnete Lieferanten-Risikomanagement zielt insbesondere darauf ab, durch die Lieferkette bedingte Lieferengpässe zu minimieren bzw. steuern zu können und so die Versorgung sicherzustellen. Um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, werden über ein im Einkauf etabliertes Informationstool fortlaufend über 1.000 Serienlieferanten sowie Lieferanten im indirekten Einkauf digital überwacht. Dadurch wird der Einkauf in die Lage versetzt, auch frühzeitig risikominimierende Gegenmaßnahmen wie beispielsweise den Aufbau von Sicherheitsbeständen und/oder die Umstellung auf Alternativlieferanten ergreifen zu können.

Mit dem Ziel, das Transparenzniveau stetig zu erhöhen, hat DEUTZ sein bestehendes Lieferanten-Risikomanagement im Berichtsjahr 2021 weiter ausgebaut: Nachdem bislang im Wesentlichen die Lieferanten der DEUTZ AG überwacht wurden, sind nunmehr auch die Lieferanten der Tochtergesellschaften im vorgenannten Informationstool erfasst. Zudem hat das Unternehmen ein Pilotprojekt gestartet, im Rahmen dessen auch bestimmte Sublieferanten aufgenommen worden sind.

Weltweite Materialengpässe und deutliche Verzögerungen in der Lieferkette stellten im Berichtsjahr 2021 nicht nur die Produktionsbereiche vor enorme Herausforderungen, sondern auch den Einkauf bzw. die Supply-Chain-Organisation und deren Prozesse. Gleichzeitig führten die Erhöhungen der Rohstoff-, Energie- und Transportpreise insbesondere im Schlussquartal des Berichtszeitraums zu unmittelbaren und mittelbaren Kostensteigerungen auf der Beschaffungsseite.

Um Lieferengpässen entgegenzuwirken, hatte DEUTZ sein bestehendes Risikomanagement bereits im Geschäftsjahr 2020 mit Ausbruch der Corona-Pandemie intensiviert. Etablierte Maßnahmen zur Sicherstellung der Versorgungssituation umfassen die stärkere Nutzung bestehender Zweitlieferanten, die Abnahme von Fertigteilbeständen von Lieferanten aus Risikogebieten, den Aufbau erhöhter Bestandsreichweiten sowie die Organisation von Sonderfrachten.

Weiterentwicklung der globalen Einkaufsorganisation und -strategie

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei den Tochtergesellschaften des Unternehmens hauptsächlich um Vertriebsgesellschaften handelt, obliegt das übergreifende Lieferantenmanagement einschließlich der Freigabe von Serienlieferanten im Wesentlichen der DEUTZ AG als Führungsgesellschaft. DEUTZ beabsichtigt, den Konzerneinkauf sukzessive dahingehend zu optimieren, dass sämtliche Tochtergesellschaften mittelfristig denselben Prozessen wie die DEUTZ AG unterliegen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Berichtsjahr 2021 eine konzernweite, den Einkauf betreffende Organisationsstruktur aufgebaut und die neue Abteilung »Purchasing Excellence« gegründet, welche globale Verantwortung für die Strategie, Governance, Prozesse sowie Methoden und Tools im Einkauf übernommen hat. Außerdem wurde die Initiative »Purchasing Evolution« ins Leben gerufen. Im Zuge dessen sind zusätzliche Maßnahmen zur Kostenreduktion in allen Einkaufswarengruppen gestartet und in großen Teilen bereits umgesetzt worden.

Um die globale Einkaufsstrategie weiterzuentwickeln, hatte DEUTZ bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr 2020 diverse strategische Initiativen formuliert. Neben der Ausweitung des Risikomanagementsystems sowie Qualitätsthemen bezogen sich diese unter anderem auf die Bereiche Digitalisierung, Material Compliance und Nachhaltigkeit. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht – Lieferantenmanagement, S. 107 ff. Mit Blick auf die Digitalisierung hat DEUTZ 2021 beispielsweise ein IT-gestütztes Tool implementiert, über welches es möglich ist, die standortübergreifende Lieferantenbasis transparent abzubilden und gleichzeitig die konzernweiten Ausgaben einheitlich strukturieren zu können.

Nachhaltige Beschaffung Das systematische Lieferantenmanagement erfolgt grundsätzlich über das sogenannte Lieferantencockpit. Mittels dessen wird die Leistung wesentlicher Lieferanten vorrangig hinsichtlich der Qualität zugelieferter Komponenten, Lieferzeiten, Verfügbarkeit sowie kommerzieller Rahmenbedingungen überwacht. Im Zuge der Umsetzung der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie sollen jedoch zunehmend auch Nachhaltigkeitsaspekte bei der Auswahl von Lieferanten berücksichtigt werden. Dazu hatte DEUTZ zusätzlich zum bereits etablierten Lieferantencockpit im vorangegangenen Geschäftsjahr 2020 eine webbasierte Bewertungsplattform für globale Beschaffungsketten sowie ein Geschäftspartner-Compliance-Tool eingeführt, über welche diverse Nachhaltigkeitsthemen abgefragt und bewertet werden. Um die bislang nebeneinanderstehenden Bewertungsplattformen in einem übergreifenden Lieferantencockpit

zusammenzuführen, hat DEUTZ 2021 einen mittelfristig angelegten Digitalisierungsprozess angestoßen. Er zielt darauf ab, dass insbesondere Aspekte wie die Achtung der Menschenrechte, die Bekämpfung von Korruption und/oder Bestechung sowie die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards von vornherein in die Lieferantenbewertung einfließen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht – Lieferantenmanagement, S. 107 ff. Des Weiteren wird auch das zuvor erwähnte Risikoinformationstool seit 2021 dafür genutzt, über potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken auf Seiten der Lieferkette informiert zu sein. Dabei werden auf Basis vordefinierter Datenquellen entsprechende risikorelevante Meldungen, die unter anderem Menschenrechtsthemen oder Arbeitspraktiken betreffen, herausgefiltert und automatisiert an die zuständigen Mitarbeiter der Einkaufsabteilung weitergeleitet. Gleichzeitig fließen diese Informationen auch in die systembasierte Risikobewertung des betreffenden Lieferanten ein.

Weiterhin gewinnt das Thema der nachhaltigen Beschaffung auch durch das im Berichtsjahr 2021 verabschiedete Sorgfaltpflichtengesetz an Bedeutung. Es tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2023 in Deutschland in Kraft und ist darauf ausgerichtet, menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken innerhalb der Lieferkette vorzubeugen bzw. diese zu minimieren oder gar auszuschließen. Im zweiten Halbjahr 2021 hat DEUTZ unter der Leitung des Einkaufs eine abteilungsübergreifende Arbeitsgruppe etabliert, die sich mit der Umsetzung sich daraus ergebender Pflichten befasst. Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023 wird DEUTZ im Rahmen seines Nichtfinanziellen Berichts jährlich über vorgenannte Themen sowie seine diesbezüglichen Maßnahmen und Entwicklungen berichten. [Weiterführende Informationen](#) siehe Nichtfinanzieller Bericht – Lieferantenmanagement, S. 107 ff.

MITARBEITER

Übersicht Mitarbeiter¹

Anzahl	31.12.2021	31.12.2020
DEUTZ-Konzern	4.751	4.586
Davon		
Inland	3.273	3.302
Ausland	1.478	1.284
Davon		
Arbeiter	2.576	2.455
Angestellte	2.083	2.022
Auszubildende	92	109
Davon		
DEUTZ Compact Engines	3.892	3.747
DEUTZ Customized Solutions	610	622
Sonstiges ²	249	217

¹ Mitarbeiterangaben in VZÄ (Vollzeitäquivalent); inkl. Auszubildenden, ohne Leiharbeitnehmer.

² Inkl. Torqeedo und Futavis.

Zum Ende des Berichtsjahres 2021 beschäftigte DEUTZ weltweit 4.751¹ und damit 165 Personen mehr als zum Jahresende 2020.

Das am 1. September 2020 gestartete Freiwilligenprogramm, das zum Laufzeitende am 31. März 2021 von insgesamt 361 Mitarbeitern angenommen wurde, führte im Berichtsjahr 2021 zu einem Ausscheiden von insgesamt 133 Mitarbeitern. [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25. Die im Berichtsjahr 2021 spürbar gestiegene Nachfrage führte demgegenüber insbesondere in den Werken zu einem Personalaufbau. Zudem wurden im Zuge der Umsetzung regionaler Wachstumsinitiativen etwa in China oder den USA sowie des Aufbaus des Shared Service Centers in Spanien neue Mitarbeiter eingestellt.

Mit einem Anteil von rund 69 % ist der Großteil der Konzernbelegschaft im Inland beschäftigt, wobei 2.473 der insgesamt 3.273 inländischen Mitarbeiter am Unternehmenshauptsitz in Köln arbeiten.

Die Anzahl der Leiharbeitnehmer erhöhte sich ebenfalls aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich gestiegenen Produktionsvolumens von 70 auf 401 Personen. Damit belief sich ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft auf rund 8 %.

¹ Mitarbeiterangaben in VZÄ (Vollzeitäquivalent); inkl. Auszubildenden, ohne Leiharbeitnehmer.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UND BRANCHENSPEZIFISCHES UMFELD

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Globales Wachstum springt an – Coroneffekte fast vollständig kompensiert Nachdem 2020 maßgeblich durch die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst war, hat sich die Weltwirtschaft im Berichtsjahr 2021 spürbar erholt. Die weltweite Wertschöpfung stieg nach aktuellen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF)² um 5,9%. Damit war die Wachstumsrate so hoch wie zuletzt 1973. Eine noch deutlichere Erholung wurde durch Lieferprobleme und das Wiederaufflammen von Corona-Fällen insbesondere in der zweiten Jahreshälfte verhindert. Der Welthandel erholte sich ebenfalls dank diverser Konjunkturmaßnahmen der einzelnen Regierungen und Volkswirtschaften um 9,3%, nachdem im Vorjahr noch ein Einbruch um 8,2% zu verzeichnen war.

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr

	2021	2020
Global	5,9	-3,1
Entwickelte Volkswirtschaften	5,0	-4,5
Euro-Raum	5,2	-6,4
Deutschland	2,7	-4,6
USA	5,6	-3,4
Schwellenländer	6,5	-2,0
China	8,1	2,3

¹ IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2022.

Während das Bruttoinlandsprodukt der entwickelten Volkswirtschaften um insgesamt 5,0% stieg, zeigten die Schwellenländern mit einem Wachstum von 6,5% eine noch positivere Entwicklung. Dabei konnte das für DEUTZ wichtige Schwellenland China, das als einzige der großen Volkswirtschaften sein Bruttoinlandsprodukt auch im Jahr 2020 steigern konnte, mit 8,1% eine überdurchschnittliche Wachstumsrate erzielen.

² IWF: World Economic Outlook Update, Januar 2022.

BESCHAFFUNGSMARKT

Die Beschaffung von Komponenten und Rohstoffen stellte sich im Berichtsjahr 2021 für globale Wirtschaftsakteure zunehmend herausfordernd dar. Ursächlich dafür waren weltweite Materialengpässe unter anderem in den Bereichen Elektronik, Kunststoff sowie Stahl, die zu einer spürbaren Angebotsverknappung am Weltmarkt führten. Die Flutkatastrophe im Juli 2021 in Deutschland verschärfte die bereits angespannte Versorgungssituation zusätzlich. Gleichzeitig führte die Erholung der Weltwirtschaft bzw. der dadurch steigende Bedarf an globalen Fracht- und Transportkapazitäten zu deutlichen Verzögerungen in der Lieferkette.

Rohstoffpreisentwicklung Infolge der zuvor genannten Angebotsverknappung haben sich die Rohstoffpreise im Berichtsjahr 2021 deutlich erhöht: Die Preise für beispielsweise Guss- sowie Schmiedeschrott zeigten einen Anstieg gegenüber 2020 von mehr als 60% bzw. 112% und die Preise für Edelmetalle wie etwa Rhodium haben sich mit einem Anstieg um 198% sogar fast verdreifacht. Neben den Rohstoffpreisen verzeichneten auch die Preise für Energie und Transport eine deutliche Erhöhung.

BRANCHENSPEZIFISCHES UMFELD

Dieselmotorenmarkt Auf Basis der uns aktuell vorliegenden Marktdaten entwickelten sich die für DEUTZ relevanten Einzelmärkte im Off-Highway-Bereich im Gesamtjahr 2021 trotz der anhaltenden weltweiten Engpässe in der Zulieferindustrie und den Auswirkungen der Corona-Pandemie größtenteils positiv.

Der Absatz im Bereich Baumaschinen ist im Berichtszeitraum 2021 gegenüber einer niedrigen Vergleichsbasis kräftig gestiegen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die anhaltend starke Konjunktur-entwicklung sowie umfangreiche staatliche Stimuli in Nordamerika und Europa zurückzuführen.¹ Der chinesische Markt für Baumaschinen war bereits im Jahresverlauf 2020 auf das hohe Absatzniveau von vor dem coronabedingten Lockdown zurückkehrt und ist im Jahr 2021 weiter gewachsen, jedoch auf deutlich niedrigerem Niveau als in den Vorjahren.²

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen folgte dem Trend in der Bauindustrie. So entwickelten sich im Jahr 2021 beispielsweise die Absätze bei Gabelstaplern in Nordamerika und Europa aufgrund der starken Konjunktur sehr positiv. In China sind die Absätze bei Gabelstaplern im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls deutlich gestiegen² und auch in den übrigen asiatischen Ländern entwickelte sich die Nachfrage ähnlich positiv wie in Europa und Nordamerika.³ Bei Hebebühnen und Telehandlern war neben der guten wirtschaftlichen Lage insbesondere ein starker Anstieg der wiedereinsetzenden Investitionen der Vermietungsgesellschaften in ihre Flotten ursächlich für die starken Absatzzuwächse.

Die Entwicklung im Markt für Landmaschinen wurde im Jahr 2021 in Europa durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie leicht gebremst, verlief aber insgesamt positiv. In Nordamerika hat insbesondere die anhaltend hohe Nachfrage nach Traktoren zu einem erneuten Marktwachstum beigetragen. In China scheinen die strukturellen und technologischen Anpassungen weitgehend abgeschlossen zu sein, was zu einem niedrigen, aber positiven Absatzanstieg geführt hat.⁴

Die Entwicklung im Markt für Heavy Duty Trucks in China war im Berichtszeitraum insgesamt betrachtet rückläufig, das Absatzniveau aber nach wie vor hoch. Gründe für die rückläufige Entwicklung sind vor allem die von der Zentralregierung angeordneten Strom- und Energiekürzungen, coronabedingte lokale Lockdowns sowie die Einführung des CN-6-Emissionsstandards für Heavy Duty Trucks im Juli 2021, die insbesondere im Jahr 2020 und im ersten Halbjahr 2021 zu vorgezogenen Investitionen geführt hatte.⁵

¹ VDMA "Construction equipment and building material machinery", Januar 2022.

² Chinese Construction Machinery Association "CCMA Sales YTD 11-2021", Januar 2022.

³ FEM "World Industrial Truck Statistics Q4-2021", Februar 2022.

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

⁵ China Automotive Industry Association, Januar 2022.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG KONZERN

Nach einem erfolgreichen ersten Halbjahr profitierte DEUTZ auch in der zweiten Jahreshälfte 2021 von einer anhaltenden Markterholung relevanter Abnehmerbranchen. So zeigten sich im Berichtszeitraum gegenüber einer coronabedingt außerordentlich niedrigen Vergleichsbasis kaum negative Auswirkungen der fort-dauernden Corona-Pandemie auf die Nachfrage. Ausgebremst wurde die Wachstumsdynamik hingegen durch weltweite Materialengpässe. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S. 36.

Aufgrund der insgesamt besser als erwarteten Geschäftsentwicklung hatte DEUTZ seine Gesamtjahresprognose zuletzt Mitte September¹ erneut angehoben. [Weiterführende Informationen](#) siehe

Gesamtaussage zum Geschäftsjahr, S. 48.

AUFTRAGSEINGANG

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang

in Mio. €

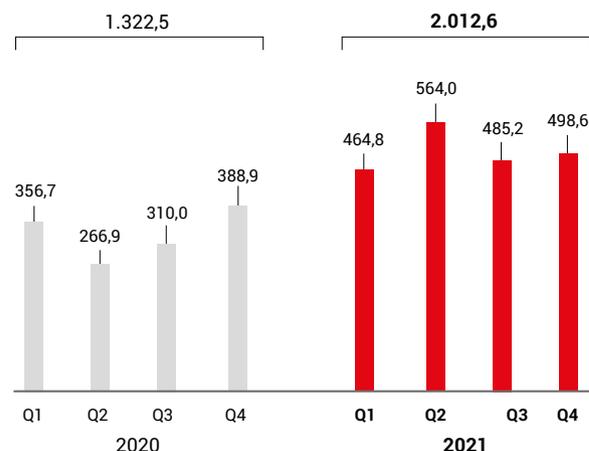


DEUTZ verbuchte im Geschäftsjahre 2021 einen Anstieg des Auftragseingangs gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 52,2% auf 2.012,6 Mio. €. Diese positive Entwicklung ist auf eine kundenseitig hohe Investitionsbereitschaft zurückzuführen, die sich in prozentual zweistelligen Zuwächsen über alle Anwendungsbereiche und Regionen hinweg widerspiegelt. Zudem haben außerordentliche Vorzieheffekte in Höhe von über 100 Mio. € im Juni und September zum überproportionalen Anstieg beigetragen. Ursächlich für diese sind insbesondere vorgezogene Kundenbestellungen als Reaktion auf verlängerte Bestellfristen sowie Preisanpassungen.

Im Servicebereich, der eine wesentliche Säule der DEUTZ-Wachstumsstrategie darstellt, lag der Auftragseingang mit 412,1 Mio. € um 16,9% über dem Vorjahreswert. Wesentlich dazu beigetragen haben insbesondere der Teilehandel und das Geschäft mit DEUTZ-Xchange-Motoren in den Regionen Asien/Pazifik und Amerika.

DEUTZ-Konzern: Auftragseingang nach Quartalen

in Mio. €



Im Schlussquartal erhöhte sich das Auftragsvolumen gegenüber dem Vorjahresquartal um 28,2% auf 498,6 Mio. €. Diese positive Entwicklung wurde von allen Anwendungsbereichen getragen. Regional betrachtet ist der Anstieg insbesondere dem EMEA-Raum zuzuordnen. In der Region Asien/Pazifik zeigte sich insbesondere infolge der gegenwärtigen Marktschwäche in China eine rückläufige Entwicklung. [Weiterführende Informationen](#) siehe Branchenspezifisches Umfeld, S. 36.

Der Auftragsbestand summierte sich zum 31. Dezember 2021 auf 676,7 Mio. € nach 269,0 Mio. € im Vorjahr und indiziert damit eine weiterhin positive Geschäftsentwicklung. Der anteilige Auftragsbestand der Servicegeschäfts beläuft sich auf 35,7 Mio. € nach 24,4 Mio. € zum Jahresende 2020.

ABSATZ

DEUTZ-Konzern: Absatz

in Stück



Mit insgesamt 201.283 verkauften Motoren erzielte der DEUTZ-Konzern im Berichtszeitraum eine Absatzsteigerung um 33,4%. Die Anzahl abgesetzter DEUTZ-Motoren² erhöhte sich um 32,9% auf 160.882 Stück und lag damit in der zuletzt erwarteten Bandbreite von 155.000 bis 170.000.

¹ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 13. September 2021.

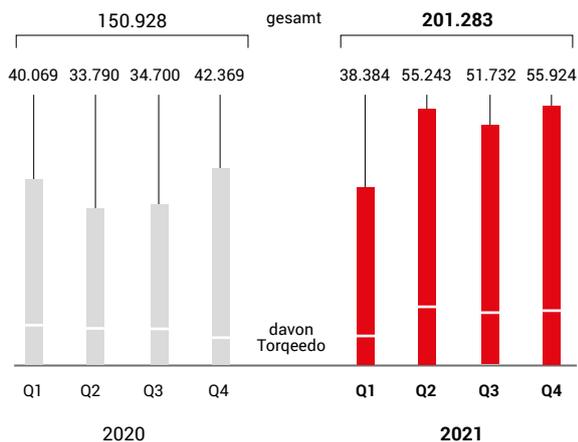
² Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

Abgesehen vom Anwendungsbereich Stationäre Anlagen, in dem es infolge der Absteuerung älterer Baureihen zu einer geringfügigen Unterschreitung des Vorjahresniveaus kam, verzeichneten alle Anwendungsbereiche deutlich zweistellige Zuwachsraten. Absolut betrachtet verbuchte der EMEA-Raum, der für DEUTZ derzeit größte Absatzmarkt, die deutlichste Steigerung. Das Absatzplus belief sich hier auf 35,8%. In den Regionen Amerika und Asien/Pazifik stieg der Absatz im Vorjahresvergleich um 41,0% bzw. 22,4%.

Die DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo setzte im Berichtszeitraum 40.401 elektrische Bootsantriebe ab. Die Absatzsteigerung gegenüber 2020 von 35,1% wurde von allen Regionen getragen und resultiert insbesondere aus der gestiegenen Nachfrage im Bereich des OEM-Geschäfts.

DEUTZ-Konzern: Absatz nach Quartalen

in Stück

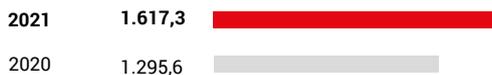


Im 4. Quartal 2021 stieg der Konzernabsatz gegenüber dem Vorjahresquartal um 32,0%. Alle Regionen und Anwendungsbereiche trugen dazu mit prozentual zweistelligen Zuwächsen bei. Der DEUTZ-Motorenabsatz¹ erhöhte sich dabei um 22,1% auf 44.609 verkaufte Motoren. Der Absatz von Torqeedo hat sich im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 93,8% auf 11.315 Bootsmotoren sogar nahezu verdoppelt.

UMSATZ

DEUTZ-Konzern: Umsatz

in Mio. €

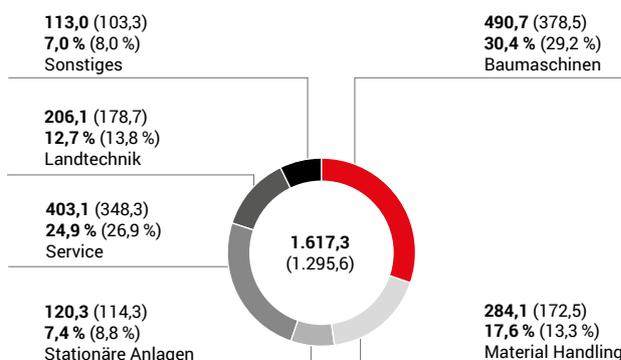


¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

Einhergehend mit der positiven Absatzentwicklung erhöhte sich der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2021 um 24,8% auf 1.617,3 Mio. € und lag damit am unteren Ende des zuletzt prognostizierten Korridors von 1,6 bis 1,7 Mrd. €. ² Der im Vergleich zur Absatzentwicklung geringere Umsatzanstieg resultiert aus einer überproportional gestiegenen Nachfrage im Bereich Kleiner-4-Liter-Motoren und dem deutlich gestiegenen Anteil elektrischer Bootsantriebe.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Anwendungsbereichen

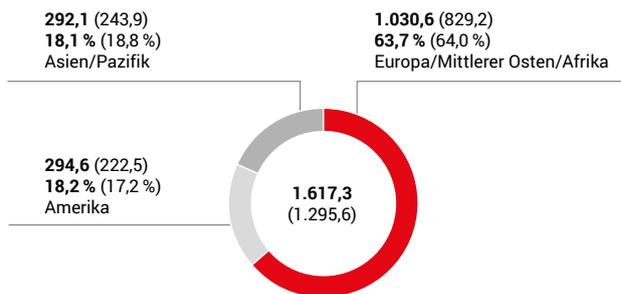
in Mio. € (Vorjahreswerte)



Alle Anwendungsbereiche erzielten gegenüber 2020 eine positive Entwicklung, allen voran Material Handling mit einem Plus von 64,7%. Der Serviceumsatz stieg insbesondere aufgrund einer deutlichen Geschäftsausweitung beim Teilehandel um 15,7% auf 403,1 Mio. €. Damit hat DEUTZ das für 2021 gesteckte Umsatzziel für sein Servicegeschäft von rund 400 Mio. € erreicht.

DEUTZ-Konzern: Umsatz und Umsatzanteil nach Regionen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



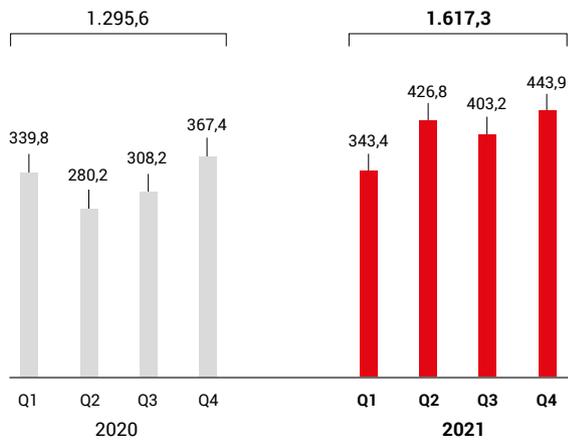
Alle Regionen trugen mit zweistelligen Wachstumsraten zur positiven Umsatzentwicklung bei. In absoluten Zahlen betrachtet verzeichnete der EMEA-Raum und dabei Deutschland sowie das übrige Europa die höchsten Zuwächse. In China, dem wichtigsten Absatzmarkt im Rahmen der regionalen Wachstumsstrategie, konnte trotz der gegenwärtigen Marktschwäche ein Umsatzanstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum von 16,8% auf 151,9 Mio. €³ erzielt werden.

² Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 13. September 2021.

³ Exklusive der Umsätze des Joint Ventures mit SANY.

DEUTZ-Konzern: Umsatz nach Quartalen

in Mio. €



Im 4. Quartal 2021 belief sich der Konzernumsatz auf 443,9 Mio. € und lag damit um 20,8 % über dem Wert des Vorjahresquartals. Dabei zeigte sich sowohl über alle Regionen als auch alle Anwendungsbereiche hinweg eine positive Entwicklung.

ERGEBNIS

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €

	1-12/2021	1-12/2020	Veränderung
Umsatzerlöse	1.617,3	1.295,6	24,8 %
Umsatzkosten	-1.331,7	-1.105,9	20,4 %
Forschungs- und Entwicklungskosten	-90,9	-97,7	-7,0 %
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-164,8	-146,5	12,5 %
Sonstige betriebliche Erträge	27,0	15,0	80,0 %
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-22,4	-68,3	-67,2 %
Wertminderung und -aufholung finanzieller Vermögenswerte	-0,2	-1,3	84,6 %
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzanlagen	-0,8	1,4	-
Übriges Beteiligungsergebnis	0,6	1,1	-45,5 %
EBIT	34,1	-106,6	-
davon Sondereffekte	-3,1	-31,9	90,3 %
Operatives Ergebnis (EBIT vor Sondereffekten)	37,2	-74,7	-
Zinserträge	0,2	0,7	-71,4 %
Zinsaufwendungen	-5,2	-4,3	20,9 %
Übriges Finanzergebnis	0,0	-0,4	-
Finanzergebnis	-5,0	-4,0	-25,0 %
Ertragsteuern	9,1	3,0	203,3 %
Konzernergebnis	38,2	-107,6	-

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

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)



Operatives Ergebnis DEUTZ erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2021 einen operativen Gewinn (EBIT vor Sondereffekten) in Höhe von 37,2 Mio. €, nach einem operativen Verlust im Vorjahr von -74,7 Mio. €. Die signifikante Verbesserung gegenüber 2020 ist insbesondere auf das deutlich gestiegene Umsatzvolumen und die damit einhergehenden positiven Skaleneffekte sowie auf Kosteneinsparungen aus den eingeleiteten Restrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen zurückzuführen. Im Vorjahr sorgten die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie noch für eine genau entgegengesetzte Umsatzentwicklung und führten damit einhergehend zu sehr negativen Skaleneffekten. Darüber hinaus wurde das Vorjahresergebnis durch Zahlungen im Rahmen von Fortführungsvereinbarungen mit Zulieferern im Insolvenzverfahren in Höhe von 8,8 Mio. € sowie nachfragebedingte Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte und Vertriebslizenzen in Höhe von 17,2 Mio. € zusätzlich stark belastet. Demgegenüber ist die operative Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr 2021 von Wertaufholungen auf ein aktiviertes Entwicklungsprojekt in Höhe von insgesamt 4,4 Mio. € begünstigt worden. Gegenläufig wirkt sich auf das operative Konzernergebnis weiterhin das Ergebnis der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqueedo aus, die die Gewinnschwelle bislang noch nicht erreicht hat.

Die EBIT-Rendite vor Sondereffekten ist im Vorjahresvergleich von -5,8 % auf 2,3 % gestiegen und lag damit in der zuletzt prognostizierten Bandbreite von 2 bis 3 %.¹ Der Return on Capital Employed (ROCE vor Sondereffekten),² eine unserer internen Steuerungsgrößen, hat sich im gleichen Zeitraum von -8,1 % auf 4,1 % verbessert.

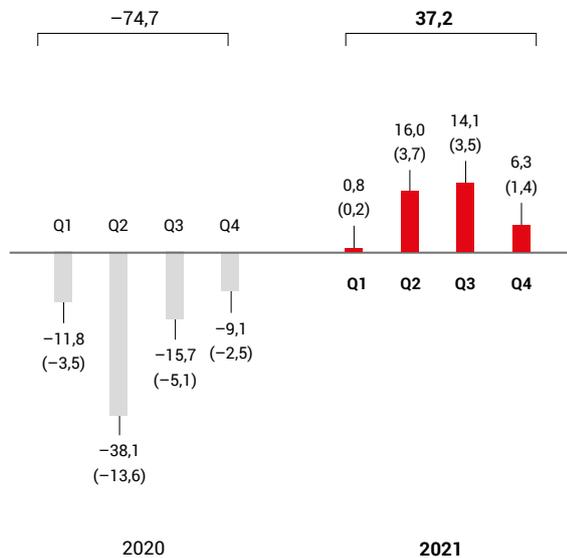
Im Jahresverlauf betrachtet zeigten sich insbesondere im Schlussquartal 2021 deutliche Belastungen aufgrund steigender Rohstoff- und Materialkosten, die angesichts hoher Auftragsbestände noch nicht vollumfänglich an die Endkunden weitergegeben werden konnten. Im Vergleich zum Vorjahresquartal zeigte sich dennoch eine positive Entwicklung. So stieg das operative Ergebnis gegenüber dem 4. Quartal 2020 im Wesentlichen aufgrund des höheren Geschäftsvolumens von -9,1 Mio. € auf 6,3 Mio. €.

¹ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 13. September 2021.

² Return on Capital Employed (ROCE): Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichem Capital Employed. Capital Employed: Bilanzsumme abzüglich Zahlungsmitteln und -äquivalenten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten basierend auf Durchschnittswerten von zwei Bilanzstichtagen.

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

in Mio. € (EBIT-Rendite in %)



Im Geschäftsjahr 2021 sind Sondereffekte in Höhe von 3,1 Mio. € angefallen. Diese stehen im Zusammenhang mit dem Effizienzprogramm »Transform for Growth« und resultieren aus der Anpassung der Restrukturierungsrückstellungen, die erstmals im Vorjahr gebildet wurden. 2020 waren im Zuge des Effizienzprogramms Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,9 Mio. € als Sondereffekt ausgewiesen worden. Nach Berücksichtigung der Sondereffekte belief sich das EBIT im Geschäftsjahr 2021 auf 34,1 Mio. € nach -106,6 Mio. € im Vorjahr.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten haben sich im Geschäftsjahr 2021 einhergehend mit dem deutlich gestiegenen Geschäftsvolumen auf 1.331,7 Mio. € erhöht. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 20,4% resultiert insbesondere aus höheren Materialaufwendungen. Des Weiteren haben sich die Personalaufwendungen sowie Aufwendungen für Leiharbeitnehmer erhöht. Die Bruttomarge¹ ist von 14,6% im Vorjahr auf 17,7% im Berichtsjahr 2021 gestiegen.

Forschungs- und Entwicklungskosten Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die im Wesentlichen Personal- und Materialaufwendungen sowie Abschreibungen auf bereits fertiggestellte Entwicklungsprojekte beinhalten, beliefen sich im Berichtsjahr 2021 auf 90,9 Mio. €. Vereinnahmte Investitionszuschüsse und aktivierte Entwicklungskosten werden dabei mindernd berücksichtigt. Der Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum in Höhe von 6,8 Mio. € ist insbesondere auf den sehr hohen Vorjahreswert zurückzuführen. Während der Vorjahreswert außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in

Höhe von insgesamt 10,8 Mio. € beinhaltete, ist im Berichtsjahr eine Wertaufholung in Höhe von 4,4 Mio. € berücksichtigt, die ein in den Vorjahren wertgemindert Entwicklungsprojekt betrifft. Ursächlich für die Wertaufholung sind günstigere Markterwartungen. Bereinigt um die vorgenannte Wertkorrekturen, sind die Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber 2020 um 8,4 Mio. € gestiegen. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf geringere Aktivierungen von Entwicklungskosten zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Erträge Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen im Berichtsjahr bei 27,0 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum in Höhe von 12,0 Mio. € ist insbesondere auf höhere Währungskursgewinne sowie auf einen Vergleich mit den ehemaligen Torqeedo-Eigentümern über eine Kompensation der im Rahmen der Rückrufaktion aus dem Jahr 2019 entstandenen Schäden zurückzuführen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 22,4 Mio. €. Der deutliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 45,9 Mio. € ist insbesondere auf Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Effizienzprogramm zurückzuführen. Während im Vorjahr 31,9 Mio. € durch die erstmalige Bildung entsprechender Rückstellungen das Ergebnis belasteten, sind im Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 3,1 Mio. € aus der Anpassung der Restrukturierungsrückstellung angefallen. Darüber hinaus wurden geringere Währungskursverluste aus der Bewertung von Fremdwährungspositionen verzeichnet sowie geringere Rückstellungen für drohende Verluste aus dem Auftragsbestand gebildet.

At-equity-Ergebnis Das Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen hat sich im Geschäftsjahr 2021, bedingt durch das negative Ergebnis unseres chinesischen Joint Ventures Hunan DEUTZ Power Co., Ltd., um 2,2 Mio. € auf -0,8 Mio. € verringert.

Finanzergebnis Das Finanzergebnis hat sich im Berichtszeitraum, insbesondere bedingt durch höhere Leasingverbindlichkeiten, um 1,0 Mio. € auf -5,0 Mio. € verschlechtert.

Ertragsteuern 2021 wurde ein Steuerertrag in Höhe von insgesamt 9,1 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist ergebnisbedingt um 4,6 Mio. € auf 6,5 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig wurden latente Steuererträge in Höhe von 15,6 Mio. € insbesondere aufgrund höherer latenter Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge erfasst. Maßgebend hierfür ist eine konjunkturbedingt bessere Ergebniserwartung für den kommenden Fünf-Jahres-Zeitraum.

Ergebnis je Aktie Der Konzerngewinn belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 38,2 Mio. €, nach einem Verlust im Vorjahr von -107,6 Mio. €. Das Ergebnis je Aktie erhöhte sich gegenüber 2020 von -0,89 € auf 0,32 €. Bereinigt um Sondereffekte stieg das Konzernergebnis im Vorjahresvergleich von -75,7 Mio. € auf 41,3 Mio. €, das bereinigte Ergebnis je Aktie von -0,63 € auf 0,34 €.

¹ Bruttomarge: Verhältnis von Umsatzerlösen abzüglich Umsatzkosten zu Umsatzerlösen (ohne Berücksichtigung von Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten).

GESCHÄFTSENTWICKLUNG SEGMENTE

DEUTZ-Konzern: Segmente

in Mio. €	2021	2020
Auftragseingang		
DEUTZ Compact Engines	1.585,5	954,3
DEUTZ Customized Solutions	362,6	324,5
Sonstiges	67,5	46,4
Konsolidierung	-3,0	-2,7
Gesamt	2.012,6	1.322,5
Absatz (in Stück)		
DEUTZ Compact Engines	143.622	102.054
DEUTZ Customized Solutions	17.260	18.980
Sonstiges	40.401	29.894
Konsolidierung	0	0
Gesamt	201.283	150.928
Umsatz		
DEUTZ Compact Engines	1.243,4	943,8
DEUTZ Customized Solutions	320,2	310,1
Sonstiges	56,7	44,4
Konsolidierung	-3,0	-2,7
Gesamt	1.617,3	1.295,6
EBIT		
DEUTZ Compact Engines	12,4	-80,5
DEUTZ Customized Solutions	31,3	18,7
Sonstiges	-6,5	-12,9
Konsolidierung	0,0	0,0
Gesamt	37,2	-74,7

DEUTZ COMPACT ENGINES (DCE)

DEUTZ Compact Engines

	2021	2020	Veränderung
Auftragseingang (in Mio. €)	1.585,5	954,3	66,1 %
Absatz (in Stück)	143.622	102.054	40,7 %
Umsatz (in Mio. €)	1.243,4	943,8	31,7 %
EBIT (in Mio. €) ¹	12,4	-80,5	-
EBIT-Rendite (in %) ¹	1,0	-8,5	+9,5 PP

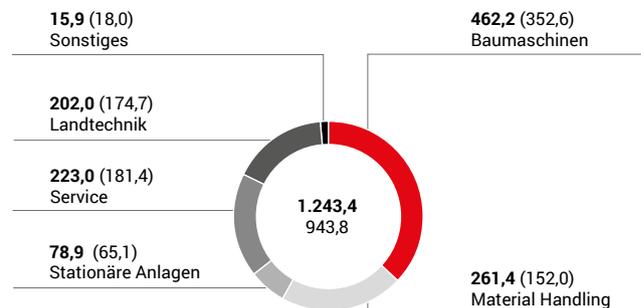
¹ Vor Sondereffekten.

Das Segment DEUTZ Compact Engines (DCE) verbuchte im Geschäftsjahr 2021 einen Anstieg des Auftragseingangs um 66,1 % auf 1.585,5 Mio. €. Diese Entwicklung wurde von allen Anwendungsbereichen mit zwei- bis dreistelligen Wachstumsraten getragen, allen voran die Bereiche Baumaschinen und Material Handling. Der Auftragsbestand des DCE-Segments hat sich gegenüber dem Vorjahresende mit einem Zuwachs um 191,5 % auf 533,7 Mio. € mehr als verdoppelt.

Mit 143.622 verkauften Motoren stieg der Segmentabsatz im Vorjahresvergleich um 40,7%. Dabei entwickelten sich alle Regionen und wesentlichen Anwendungsbereiche positiv.

DEUTZ Compact Engines: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Die Umsatzerlöse des DCE-Segments erhöhten sich im Berichtszeitraum um 31,7 % auf 1.243,4 Mio. €. Dazu trugen alle Regionen und, analog zur Absatzentwicklung, alle wesentlichen Anwendungsbereiche mit zweistelligen Zuwächsen bei. Der gegenüber dem Absatzvergleichsweise geringere Umsatzanstieg resultiert im Wesentlichen aus einer Mixverschiebung zugunsten Kleiner-4-Liter-Motoren.

Im 4. Quartal 2021 stieg der Auftragseingang gegenüber dem Schlussquartal 2020 um 33,9% auf 393,4 Mio. €. Der Absatz legte um 28,2% auf 40.029 Motoren zu und führte zu einem Umsatzanstieg von 26,0% auf 346,7 Mio. €.

Operatives Segmentergebnis Das operative Segmentergebnis (EBIT vor Sondereffekten) verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 92,9 Mio. Euro auf 12,4 Mio. €. Neben dem deutlich gestiegenen Geschäftsvolumen und damit einhergehenden positiven Skaleneffekten trugen dazu auch Kosteneinspareffekte aus den eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen bei. Darüber hinaus war das Vorjahresergebnis durch Zahlungen im Rahmen von Fortführungsvereinbarungen mit Zulieferern im Insolvenzverfahren sowie insbesondere nachfragebedingte Wertkorrekturen auf aktivierte Entwicklungsprojekte belastet. Das operative Segmentergebnis im Berichtsjahr wird dagegen von Wertaufholungen auf ein aktiviertes Entwicklungsprojekt in Höhe von insgesamt 4,4 Mio. € begünstigt. Die operative Ergebnismarge (EBIT-Rendite vor Sondereffekten) lag bei 1,0% nach -8,5% im Vergleichszeitraum.

Im 4. Quartal hat sich das operative Ergebnis gegenüber dem Vergleichsquartal des Vorjahres einhergehend mit dem gestiegenen Geschäftsvolumen um 18,9 Mio. € auf 6,0 Mio. € verbessert (Q4 2020: -12,9 Mio. €). Die EBIT-Rendite hat sich von -4,7% auf 1,7% ebenfalls verbessert.

DEUTZ CUSTOMIZED SOLUTIONS (DCS)

DEUTZ Customized Solutions

	2021	2020	Veränderung
Auftragseingang (in Mio. €)	362,6	324,5	11,7%
Absatz (in Stück)	17.260	18.980	-9,1%
Umsatz (in Mio. €)	320,2	310,1	3,3%
EBIT (in Mio. €) ¹	31,3	18,7	67,4%
EBIT-Rendite (in %) ¹	9,8	6,0	+3,8 PP

¹ Vor Sondereffekten.

Der Auftragseingang des DCS-Segments stieg im Vorjahresvergleich um 11,7% auf 362,6 Mio. €. Den Bereich Sonstiges ausgenommen, zeigte sich in allen wesentlichen Anwendungsbereichen eine positive Entwicklung, wobei das Servicegeschäft, in absoluten Zahlen betrachtet, den größten Beitrag zum Auftragsanstieg lieferte.

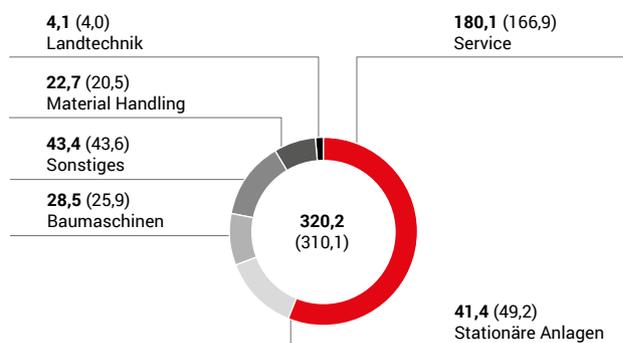
Der Auftragsbestand belief sich Ende 2021 auf 120,5 Mio. € und verzeichnete damit ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahresniveau von 60,2%.

Entgegen der positiven Entwicklung beim Auftragseingang lag der DCS-Absatz im Berichtszeitraum mit insgesamt 17.260 verkauften Motoren um -9,1% unter dem Vorjahresniveau. Regional

betrachtet zeigte sich dabei ein uneinheitliches Bild: Während der Absatz in Amerika gesteigert werden konnte, wurde das Vorjahresniveau im EMEA-Raum und in der Region Asien-Pazifik deutlich unterschritten. Mit Blick auf den EMEA-Raum und dabei insbesondere auf Europa liegt die rückläufige Entwicklung im Wesentlichen in der dortigen Umstellung auf neuere Stage-V-Motoren begründet. In der Region Asien/Pazifik hingegen ist der Absatzzrückgang auf die Absteuerung älterer Baureihen zurückzuführen, die insbesondere im Anwendungsbereich Stationäre Anlagen zu spürbaren Absatzeinbußen gegenüber 2020 führte. Lediglich im Bereich Material Handling konnte der Absatz aufgrund eines Mehrabsatzes von älteren Baureihen in den Regionen Asien/Pazifik und Amerika gesteigert werden.

DEUTZ Customized Solutions: Umsatz nach Anwendungsbereichen

in Mio. € (Vorjahreswerte)



Trotz Absatzzrückgang erhöhte sich der Segmentumsatz im Vorjahresvergleich um 3,3% auf 320,2 Mio. €. Diese entgegengesetzte Entwicklung resultiert aus einer deutlichen Ausweitung sowohl des CKD¹- als auch des Servicegeschäfts, die sich im Absatz nicht wiederfinden. Mit einem Anstieg um 7,9% auf 180,1 Mio. € macht der Service einen Anteil am DCS-Umsatz von inzwischen rund 56% aus.

Im Schlussquartal 2021 stieg der Auftragseingang des DCS-Segments gegenüber dem Vorjahresquartal um 11,2% auf 92,5 Mio. €. Beim Absatz zeigte sich ein Rückgang um -13,7% auf 4.580 Motoren. Diese rückläufige Entwicklung, insbesondere in den Bereichen Stationäre Anlagen sowie Sonstiges, konnte durch die Ausweitung des CKD¹- und Servicegeschäfts nicht voll kompensiert werden. So lag der Segmentumsatz mit einem Rückgang um -0,4% auf 84 Mio. € geringfügig unter dem Wert des Vorjahresquartals.

Operatives Segmentergebnis Das operative Segmentergebnis hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2020, das unter anderem durch Wertkorrekturen auf Vertriebslizenzen belastet war, um 12,6 Mio. € auf 31,3 Mio. € verbessert. Ausschlaggebend hierfür

¹ »Completely Knocked Down« – in Einzelteile zerlegte Motoren.

waren Kosteneinspareffekte aus den Restrukturierungsmaßnahmen sowie die höhere Wertschöpfungstiefe durch das Insourcing der Kurbelgehäusebearbeitung.

Im 4. Quartal 2021 zeigte sich ein Rückgang des operativen Ergebnisses gegenüber dem Schlussquartal 2020 von 7,8 Mio. € auf 3,5 Mio. €. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf negative Produktmixeffekte, u. a. hervorgerufen durch mangelnde Materialverfügbarkeit infolge gestörter Lieferketten, sowie eine Wertkorrektur auf Vertriebslizenzen zurückzuführen.

SONSTIGES

Sonstiges

	2021	2020	Veränderung
Auftragseingang (in Mio. €)	67,5	46,4	45,5%
Absatz (in Stück)	40.401	29.894	35,1%
Umsatz (in Mio. €)	56,7	44,4	27,7%
EBIT (in Mio. €) ¹	-6,5	-12,9	49,6%
EBIT-Rendite (in %) ¹	-11,5	-29,1	+17,6 PP

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 2021 ebenfalls eine positive Entwicklung, wengleich Torqeedo die Gewinnschwelle noch nicht erreicht hat. Angesichts einer gestiegenen Nachfrage über alle Regionen hinweg legte der Auftragseingang um 45,5% auf 67,5 Mio. € zu. Der Segmentabsatz stieg im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund einer deutlichen Ausweitung des OEM-Geschäfts um 35,1% auf 40.401 verkaufte E-Motoren. Der Umsatz konnte um 27,7% auf 56,7 Mio. € gesteigert werden, wozu alle Regionen prozentual zweistellige Zuwächse beisteuerten. Der Umsatzanteil von Futavis belief sich im Berichtsjahr 2021 auf rund 1,9 Mio. €.

Im 4. Quartal 2021 stieg der Auftragseingang gegenüber dem Schlussquartal 2020 um 7,3% auf 13,3 Mio. €. Der Absatz hat sich im gleichen Zeitraum mit einem Anstieg um 93,8% auf 11.315 verkaufte E-Motoren nahezu verdoppelt und führte zu einem Umsatzplus von 62,4% auf 13,8 Mio. €.

Operatives Segmentergebnis Das operative Ergebnis im Bereich Sonstiges lag im Berichtszeitraum mit -6,5 Mio. € um 6,4 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf das höhere Geschäftsvolumen der Torqeedo-Gesellschaften sowie eine im 1. Quartal verbuchte Kompensationszahlung aus einem außergerichtlichen Vergleich zurückzuführen. Einhergehend mit der Entwicklung des Geschäftsvolumens ist auch das operative Ergebnis im 4. Quartal 2021 um 0,8 Mio. € besser ausgefallen als im Vorjahresquartal.

FINANZLAGE

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

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

FINANZIERUNG

Ausreichende Liquidität gesichert Zur Sicherung der Liquidität steht DEUTZ eine syndizierte Betriebsmittellinie über insgesamt 160 Mio. € zur Verfügung, die dem Unternehmen seitens eines Bankenkonsortiums eingeräumt wurde. Im Zuge der Auswirkungen der Corona-Pandemie hatte sich DEUTZ mit Unterstützung der Kreditbank für Wiederaufbau (KfW) zusätzlich eine Kreditlinie über 150 Mio. € einräumen lassen. Aufgrund der verbesserten Geschäftslage hat DEUTZ die sogenannte „Covid-19-Tranche“, die zu keinem Zeitpunkt in Anspruch genommen werden musste, Anfang September 2021 vorzeitig zurückgegeben. Sie war ursprünglich bis November 2021 befristet und hätte um weitere sechs Monate verlängert werden können.

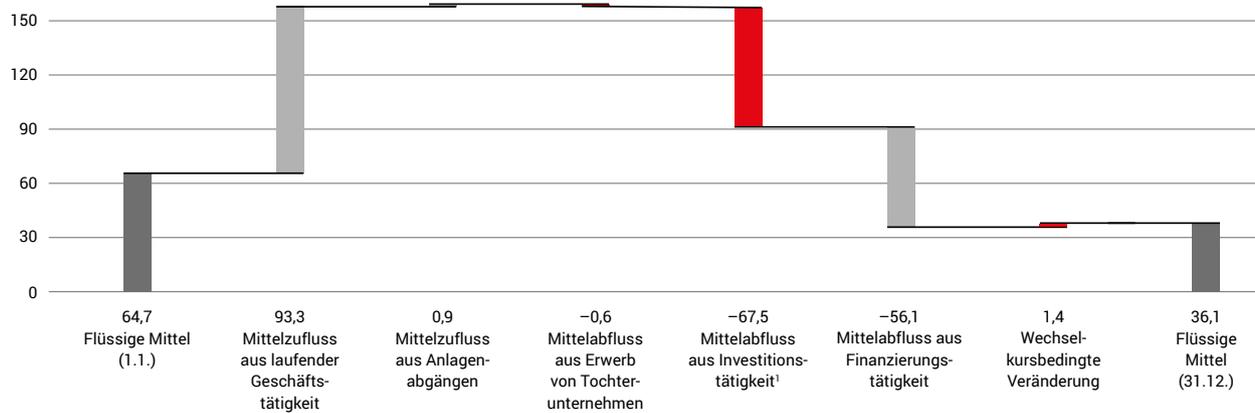
Die verbliebene Kreditlinie mit einer Laufzeit bis Juni 2024 ist unbesichert und variabel verzinst. Darüber hinaus verfügt DEUTZ über drei bilaterale Kreditlinien in Höhe von jeweils 25 Mio. € mit Laufzeit bis Februar 2023, welche ebenfalls unbesichert und variabel verzinst sind. Zum Ende des Berichtszeitraums standen der DEUTZ AG damit ungenutzte Kreditlinien in Höhe von insgesamt rund 200 Mio. € zur Verfügung.

Im Rahmen seiner Vertragsvereinbarungen hat sich DEUTZ 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, würde DEUTZ im Vorfeld an seine Finanzpartner herantreten, um mit diesen einen dann erforderlichen **Waiver** zu verhandeln und weitere Ziehungen unter dem syndizierten Kredit zu ermöglichen. Siehe auch Finanzrisikomanagement, Erläuterung 26, S. 177.

Weiterhin verfügt DEUTZ zusätzlich über kurzfristige Kreditlinien und nutzt zinssubventionierte Darlehen.

DEUTZ-Konzern: Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio. €



¹ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Finanzanlagen.

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

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

Das Volumen des Forderungsverkaufs belief sich am Bilanzstichtag auf insgesamt 134 Mio. € und lag damit bedingt durch die bessere Geschäftsentwicklung über dem Vorjahresniveau von 107 Mio. €.

CASHFLOW

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €

	2021	2020	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	93,3	44,9	107,8 %
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-67,2	-76,2	11,8 %
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-56,1	41,5	-
Zahlungswirksame Veränderung des Zahlungsmittelbestands	-30,0	10,2	-
Free Cashflow¹ fortgeführte Aktivitäten	21,6	-35,8	-
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	36,1	64,7	-44,2 %
Kurz- und langfristige zinstragende Finanzschulden am 31.12.	115,8	148,5	-22,0 %
davon Leasingverbindlichkeiten	61,3	58,0	5,7 %
Nettofinanzposition² am 31.12.	-79,7	-83,8	4,9 %

¹ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

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

Der deutliche Anstieg beim Geschäftsvolumen sowie beim operativen Ergebnis führte zu einer sehr positiven Entwicklung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit auf 93,3 Mio. €. Aufgrund einer engen Überwachung des Working Capitals konnte dieses trotz einer sehr deutlichen Steigerung des Geschäftsvolumens nahezu gleich gehalten werden.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr bei 67,2 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 9,0 Mio. € resultiert insbesondere aus geringeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Die Investitionstätigkeit in Finanzanlagen betrug 5,8 Mio. € und betraf die Investition in Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg (Dänemark), in Höhe von 3,8 Mio. €, eine Kapitalerhöhung bei der Tochtergesellschaft DEUTZ Global Service Center in Höhe von 1,1 Mio. € sowie den ersten Teil der Kapitaleinzahlung in das gemeinsam mit der Beijing Fangda Diesel Engine Technology & Service Co., Ltd., Beijing (China), und SINOCHAIN Environment Protection Co., Ltd., Shanghai (China), gegründete Joint Venture DEUTZ Power Solution (Xuzhou) Co., Ltd., Xuzhou (China), in Höhe von 1,0 Mio. €. Die Gesamtinvestition in das neu gegründete Unternehmen beträgt 2,0 Mio. €. Die zweite Tranche ist innerhalb der nächsten fünf Jahre einzuzahlen. An dem neu gegründeten Unternehmen hält DEUTZ 40 % der Anteile. Die Bilanzierung erfolgt nach der At-Equity-Methode.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere durch die Tilgung eines Darlehens unserer Tochtergesellschaft DEUTZ Spain sowie durch die Rückführung kurzfristiger Kreditlinien gekennzeichnet und betrug -56,1 Mio. €. Im Vorjahreszeitraum lag dieser noch bei 41,5 Mio. € und war durch Kreditaufnahmen geprägt. Der DEUTZ AG stehen derzeit Kreditlinien von insgesamt 235,0 Mio. € zur Verfügung. Im Berichtsjahr hat die DEUTZ AG die KfW-Kreditlinie in Höhe von 150,0 Mio. € vorzeitig zurückgegeben sowie drei weitere Kreditlinien von jeweils 25,0 Mio. € abgeschlossen. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet Zins- und Tilgungszahlungen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen in Höhe von 1,4 Mio. € bzw. 15,6 Mio. € (2020: 1,1 Mio. € bzw. 14,6 Mio. €).

Durch die sehr positive Entwicklung des operativen Cashflows hat sich der der Free Cashflow gegenüber dem Vorjahr um 57,4 Mio. € auf 21,6 Mio. € verbessert (2020: -35,8 Mio. €). Damit haben wir unsere Prognose, die unter Einbezug des zu erwarteten positiven Sondereffekts aus der Zahlung der letzten Kaufpreisrate für den Grundstücksverkauf unseren früheren Standorts Köln-Deutz auf einen ausgeglichenen Free Cashflow abstellte, trotz deren zeitlicher Verschiebung deutlich übertroffen. Maßgebend hierfür war die Entwicklung des Working Capitals, welches sich nach Bereinigung um Währungseffekte trotz des deutlich gestiegenen Geschäftsvolumens nur geringfügig erhöhte.

Im letzten Quartal des Geschäftsjahres 2021 lag der der Free Cashflow bei 6,4 Mio. €. Der deutliche Rückgang gegenüber dem

letzten Quartal des Vorjahres ist auf die Entwicklung des Working Capitals im letzten Geschäftsjahr zurückzuführen, die in einem sehr hohen Maß durch die Pandemie bedingt war.

Die beschriebene Cashflow-Entwicklung führte im Berichtszeitraum zu einem Rückgang der Zahlungsmittel und -äquivalente auf 36,1 Mio. €. Die Nettofinanzposition hat sich auf -79,7 Mio. € leicht verbessert. Die Nettofinanzposition beinhaltet zum 31. Dezember 2021 Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 61,3 Mio. € (31. Dezember 2020: 58,0 Mio. €).

INVESTITIONEN

Investitionen (nach Investitionszuschüssen)

in Mio. €			
	2021	2020	Veränderung
Sachanlagen	61,8	80,4	-18,6
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16	17,7	32,4	-14,7
Sachanlagen (exkl. Nutzungsrechten nach IFRS 16)	44,1	48,0	-3,9
Immaterielle Vermögenswerte	10,7	23,9	-13,2
	<u>72,5</u>	<u>104,3</u>	<u>-31,8</u>

Die gesamten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte nach Investitionszuschüssen, inkl. Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten, lagen im Berichtsjahr deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere Ersatzinvestitionen in Werkzeuge, Vorrichtungen und Maschinen. Zudem wurden Investitionen in Prüfanlagen für neue Antriebe sowie IT-Ausstattung getätigt.

Die deutlich geringere Investitionstätigkeit bei den Nutzungsrechten ist in erster Linie auf die sehr hohe Vergleichsbasis im Vorjahr zurückzuführen, die durch einen Vertragsabschluss mit dem chinesischen Dieselmotorenhersteller BEINEI zur lokalen Auftragsfertigung sowie mehreren Vertragsverlängerungen bei geleasten Immobilien geprägt war. Im Berichtsjahr betrafen die Zugänge insbesondere Immobilienleasing sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

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

Der Großteil der Gesamtinvestitionen nach Investitionszuschüssen entfiel mit 61,6 Mio. € auf den Bereich DEUTZ Compact Engines (2020: 87,0 Mio. €). Im Segment DEUTZ Customized Solutions wurden 7,1 Mio. € (2020: 13,8 Mio. €) investiert. Die Investitionen im Bereich Sonstiges beliefen sich auf 3,8 Mio. € (2020: 3,6 Mio. €). Dabei handelt es sich um Investitionen der Torqeedo-Gesellschaften sowie der Futavis GmbH.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ-Konzern: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €

	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Langfristiges Vermögen	696,8	687,8	1,3 %
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	57,4	57,3	0,2 %
Kurzfristiges Vermögen	593,3	492,7	20,4 %
Vermögen gesamt	1.290,1	1.180,5	9,3 %
Eigenkapital	588,4	535,2	9,9 %
Langfristige Schulden	214,7	250,8	-14,4 %
davon Leasingverbindlichkeiten	45,4	44,0	3,2 %
Kurzfristige Schulden	487,0	394,5	23,4 %
davon Leasingverbindlichkeiten	15,9	14,0	13,6 %
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.290,1	1.180,5	9,3 %
Working Capital ¹ (in Mio. €)	253,2	235,0	7,7 %
Working-Capital-Quote ² (Stichtag, in %)	15,7	18,1	-2,4 PP
Working-Capital-Quote ³ (Durchschnitt, in %)	15,5	21,8	-6,3 PP
Eigenkapitalquote⁴ (in %)	45,6	45,3	+0,3 PP

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

² Verhältnis des Working Capitals (Vorräte zzgl. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 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 2021 auf 696,8 Mio. € und lag damit um 9,0 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der latenten Steueransprüche um 14,4 Mio. € bedingt durch die bessere Nutzbarkeit von steuerlichen Verlustvorträgen im kommenden Fünf-Jahres-Zeitraum zurückzuführen. Des Weiteren sind die übrigen finanziellen Vermögenswerte gestiegen, im Wesentlichen bedingt durch die Investition in Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg (Dänemark), in Höhe von 3,8 Mio. €. Die at-equity-bewerteten Finanzanlagen haben sich insbesondere durch den währungsbedingten Wertanstieg der Beteiligung am Joint Venture Hunan DEUTZ Power Co., Ltd. sowie das gemeinsam mit der Beijing Fangda Diesel Engine Technology

& Service Co., Ltd., Beijing (China), und SINOCHAIN Environment Protection Co., Ltd., Shanghai (China), gegründete Joint Venture DEUTZ Power Solution (Xuzhou) Co., Ltd., Xuzhou (China), erhöht. An dem neu gegründeten Unternehmen hält DEUTZ 40 % der Anteile. Die immateriellen Vermögenswerte sind hingegen gesunken. Hier standen den planmäßigen Abschreibungen deutlich geringere Aktivierungen von Entwicklungskosten gegenüber.

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

Working Capital Bedingt durch das deutlich höhere Geschäftsvolumen sowie die entsprechende Anpassung der Produktions- und Beschaffungsaktivitäten sind sowohl die Vorräte als auch die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen deutlich gestiegen. Das Working Capital erhöhte sich insgesamt um 18,2 Mio. €. Die durchschnittliche Working-Capital-Quote verringerte sich aufgrund des höheren Umsatzvolumens und eines umsichtigen Working-Capital-Managements von 21,8 % auf 15,5 %.

Eigenkapital Infolge des positiven Jahresergebnisses ist das Eigenkapital zum 31. Dezember 2021 auf 588,4 Mio. € angestiegen. Die Eigenkapitalquote hat sich leicht auf 45,6 % erhöht (31. Dezember 2020: 45,3 %) und liegt damit weiterhin deutlich über unserem langfristigen Zielwert von mehr als 40 %.

Schulden Der Rückgang bei den langfristigen Schulden ist insbesondere auf geringere Rückstellungen für Pensionen zurückzuführen. Hintergrund sind planmäßige Zahlungen von Pensionen sowie erfolgsneutrale versicherungsmathematische Gewinne infolge gestiegener Pensionszinsen. Darüber hinaus führten planmäßige Tilgungsleistungen zu einem Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei unserer Tochtergesellschaft DEUTZ Spain. Der Anstieg der kurzfristigen Schulden ist in erster Linie auf die geschäftsbedingt höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Demgegenüber standen geringere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die aus einer geringeren Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien resultierten.

DEUTZ-Konzern: Bilanzstruktur

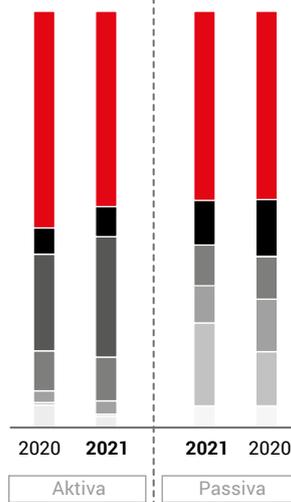
in % (Vorjahreswerte)

Aktiva

■	47,1	(52,0)	Anlagevermögen
■	6,9	(6,3)	Latente Steueransprüche
■	29,1	(23,2)	Vorräte
■	10,5	(9,6)	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
■	3,1	(2,8)	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte
■	0,5	(0,6)	Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen
■	2,8	(5,5)	Zahlungsmittel und -äquivalente

Passiva

■	45,6	(45,2)	Eigenkapital
■	10,7	(13,6)	Pensionsrückstellungen
■	0,1	(0,1)	Latente Steuerschulden
■	9,2	(10,2)	Übrige Rückstellungen
■	9,0	(12,6)	Finanzschulden
■	20,0	(13,0)	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
■	0,2	(0,2)	Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern
■	5,2	(5,1)	Übrige Verbindlichkeiten



GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Soll-Ist-Vergleich für das Geschäftsjahr 2021

	Ist 2020	Ursprungsprognose März 2021 ¹	Prognoseanpassung April 2021 ²	Prognoseanpassung September 2021 ³	Ist 2021
Absatz DEUTZ-Motoren ⁴	121.034	Mindestens 130.000	140.000 bis 155.000	155.000 bis 170.000	160.882
Umsatz	1,3 Mrd. €	Mindestens 1,4 Mrd. €	1,5 bis 1,6 Mrd. €	1,6 bis 1,7 Mrd. €	1,62 Mrd. €
EBIT-Rendite vor Sondereffekten	-5,8%	Mindestens ausgeglichen	1,0 bis 2,0%	2,0 bis 3,0%	2,3%
F&E-Ausgaben (nach Zuschüssen) ⁵	81,4 Mio. €	65 bis 75 Mio. €	-	-	82,3 Mio. €
Investitionen ⁶ (nach Zuschüssen) ⁵	91,7 Mio. €	75 bis 85 Mio. €	-	-	65,7 Mio. €
Free Cashflow ⁷	-35,8 Mio. €	Niedrig bis mittlerer zweistelliger negativer Millionen- Euro-Betrag	-	Ausgeglichen	21,6 Mio. €
Durchschnittliche Working-Capital-Quote ⁸	21,8%	20 bis 21 %	-	-	15,5%
Eigenkapitalquote ⁹	45,3%	Deutlich über 40%	-	-	45,6%

¹ Veröffentlicht im Rahmen des Geschäftsberichts 2020 am 18. März 2021.

² Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 19. April 2021.

³ Vgl. Ad-hoc-Mitteilung vom 13. September 2021.

⁴ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

⁵ Nach Zuschüssen von Entwicklungspartnern und Fördermitteln.

⁶ Investitionen in Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen) und immaterielle Vermögenswerte, ohne Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

⁷ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitionstätigkeit abzgl. Zinsausgaben.

⁸ Working Capital als Durchschnitt der letzten vier Quartalsstichtage zum Umsatz der vergangenen zwölf Monate.

⁹ Eigenkapital im Verhältnis zur Gesamtsumme aus Eigenkapital und Schulden.

Nach einem besser als ursprünglich erwarteten Jahresauftakt 2021 hatte DEUTZ seine im Geschäftsbericht 2020 veröffentlichte Prognose für den Absatz, den Umsatz sowie die EBIT-Rendite vor Sondereffekten erstmals Mitte April 2021 angehoben. Aufgrund der im Jahresverlauf weiterhin stark anziehenden Nachfrage in allen wesentlichen Anwendungsbereichen sowie einer deutlich verbesserten Ergebnisentwicklung wurde die Prognose Mitte September erneut angehoben.

Der im Geschäftsjahr erzielte Absatz und Umsatz sowie die EBIT-Rendite vor Sondereffekten lagen innerhalb der zuletzt prognostizierten Bandbreiten, wohingegen sich ansonsten ein differenziertes Bild zeigte: Infolge verstärkter Aktivitäten zur Erweiterung des Portfolios lagen die F&E-Ausgaben mit 82,3 Mio. € oberhalb der erwarteten Bandbreite von 65 bis 75 Mio. €. Demgegenüber lagen die Investitionen nach Zuschüssen mit 65,7 Mio. € deutlich unter dem avisierten Korridor von 75 bis 85 Mio. €. Hintergrund ist die zeitliche Verschiebung von Investitionsprojekten,

die insbesondere die Bereiche Produktion und Logistik betreffen. Der Free Cashflow entwickelte sich im Gesamtjahr 2021 deutlich besser als erwartet. Nachdem davon ausgegangen wurde, dass er ausgeglichen sein wird, belief er sich auf 21,6 Mio. €. Maßgebend hierfür war die Entwicklung des Working Capitals, welches trotz des deutlich gestiegenen Geschäftsvolumens auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden konnte. So lag die durchschnittliche Working-Capital-Quote, dank eines stringenten Working-Capital-Managements, bei 15,5%, hingegen eine Quote zwischen 20 und 21 % prognostiziert wurde. Die Eigenkapitalquote verblieb mit 45,6% erwartungsgemäß auf einem Niveau von deutlich über 40%.

Die im März veröffentlichte Gesamtjahresprognose 2021 konnte aufgrund der im Jahresverlauf besser als erwarteten Geschäftsentwicklung zweimal angehoben werden. Daher erachtet der DEUTZ-Vorstand den Geschäftsverlauf, auch angesichts der Herausforderungen in der Supply Chain, als sehr zufriedenstellend.

DEUTZ AG

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

GRUNDLAGEN UND GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER DEUTZ AG

Die DEUTZ AG ist die Muttergesellschaft des DEUTZ-Konzerns. Im In- und Ausland ist die DEUTZ AG direkt oder indirekt an 42 Unternehmen (2020: 39 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. 189 f.

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

Geschäftsentwicklung DEUTZ-Konzern, S. 37 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 ff.

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

ERTRAGSLAGE

DEUTZ AG: Überleitungsrechnung

in Mio. €	
DEUTZ-Konzernergebnis (IFRS)	38,2
Konsolidierung von Beteiligungen	2,5
DEUTZ AG Unternehmensergebnis (IFRS)	40,7
Wesentliche Unterschiede aufgrund unterschiedlicher Rechnungslegungsvorschriften	
Bilanzierung von Entwicklungskosten	6,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	-5,8
Nachträgliche Anpassung Anschaffungskosten Beteiligungen	-1,3
Bewertung von Rückstellungen für Altersteilzeit	-0,8
Bewertung von Vorräten	0,8
Ansatz latenter Steuern	-0,3
Sonstige rechnungslegungsbezogene Differenzen	0,4
DEUTZ AG Jahresergebnis (HGB)	40,0

DEUTZ AG: Übersicht zur Ertragslage

in Mio. €			
	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	1.405,2	1.085,2	320,0
Umsatzkosten	-1.219,3	-997,8	-221,5
Forschungs- und Entwicklungskosten	-76,4	-72,3	-4,1
Vertriebs- und Verwaltungskosten	-84,6	-79,0	-5,6
Sonstige betriebliche Erträge	32,4	31,6	0,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-20,4	-67,3	46,9
Beteiligungsergebnis	-0,6	4,6	-5,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	-19,6	19,6
Operatives Ergebnis (EBIT)	36,3	-114,6	150,9
Zinsergebnis	-4,0	-3,6	-0,4
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8,2	1,1	7,1
Sonstige Steuern	-0,5	-0,5	0,0
Jahresergebnis	40,0	-117,6	157,6

Umsatzerlöse Die Umsatzerlöse der DEUTZ AG betragen im Berichtsjahr 1.405,2 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 29,5% und ist hauptsächlich auf den infolge der Corona-Pandemie sehr geringen Vorjahreswert in Höhe von 1.085,2 Mio. € zurückzuführen. Der signifikante Anstieg wurde von allen Anwendungsbereichen getragen: Besonders hervorzuheben sind die Bereiche Material Handling (+ 79,6% auf 247,1 Mio. €), Baumaschinen (+ 33,0% auf 473,9 Mio. €), Stationäre Anlagen (+22,2% auf 109,6 Mio. €) und Landtechnik (+16,4% auf 205,6 Mio. €). Das margenstarke Servicegeschäft verzeichnete mit +20,5% auf

309,8 Mio. € eine ebenfalls sehr positive Entwicklung, trotz eines vergleichsweise geringen Rückgangs im Vorjahr (-3,5%). Regional betrachtet ist der Umsatz in der Region Amerika (+70,5% auf 218,8 Mio. €) und im EMEA-Raum (+24,5% auf 930,9 Mio. €) am stärksten gewachsen. In der Region Asien/Pazifik ist der Umsatz um 22,3% auf 255,5 Mio. € gestiegen.

Ergebnisentwicklung Im Geschäftsjahr 2021 hat die DEUTZ AG einen operativen Gewinn (EBIT) in Höhe von 36,3 Mio. € erwirtschaftet. Die deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf das signifikant gestiegene Geschäftsvolumen sowie damit einhergehende positive Skaleneffekte zurückzuführen. Gleichzeitig wurde das Ergebnis im Berichtsjahr durch eine Anpassung der Restrukturierungsrückstellung um 3,1 Mio. € belastet. Demgegenüber war das Vorjahresergebnis neben dem coronabedingten Volumeneffekt zusätzlich durch 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 Finanzanlagen (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. €) stark belastet.

Umsatzkosten Die Umsatzkosten der DEUTZ AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 1.219,3 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus volumenbedingt höheren Material- und Personalaufwendungen. Die Bruttomarge¹ hat sich im Vorjahresvergleich aufgrund positiver Skaleneffekte von 8,1% auf 13,2% deutlich verbessert.

Sonstige betriebliche Aufwendungen Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 46,9 Mio. € auf 20,4 Mio. € gesunken. Der deutliche Rückgang ist insbesondere auf die Restrukturierungsaufwendungen im Zuge des Effizienzprogramms zurückzuführen. Während das Ergebnis im Vorjahr 31,9 Mio. € durch die erstmalige Bildung diesbezüglicher Rückstellungen belastet wurde, sind im Berichtsjahr 2021 Aufwendungen in Höhe von 3,1 Mio. € aus der Anpassung der Restrukturierungsrückstellung angefallen. Des Weiteren haben sich die Zuführung zu Rückstellungen für drohende Verluste im Auftragsbestand sowie die Währungskursverluste aus der Bewertung von Positionen in Fremdwährung reduziert.

Ertragsteuern Im Berichtsjahr wurde ein Steuerertrag in Höhe von insgesamt 8,2 Mio. € erfasst. Der originäre Steueraufwand ist um 1,6 Mio. € auf 2,4 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig wurden aufgrund höherer Steueransprüche auf Verlustvorträge latente

Steuererträge in Höhe von 10,6 Mio. € erfasst. Maßgebend hierfür ist eine konjunkturbedingt bessere Ergebniserwartung im kommenden Fünf-Jahres-Zeitraum.

Jahresergebnis Aufgrund der beschriebenen Geschäftsentwicklung belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2021 auf 40,0 Mio. € und lag damit in dem von uns prognostizierten mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich.

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. 43 f.

DEUTZ AG: Übersicht zur Finanzlage

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	64,0	24,5	39,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-45,2	-58,0	12,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-32,1	45,0	-77,1
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	-13,3	11,5	-24,8
Free Cashflow ¹	17,3	-34,3	51,6
Zahlungsmittel und -äquivalente am 31.12.	15,4	28,7	-13,3

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

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

Liquidität Das geschäftsbedingt deutlich gestiegene operative Ergebnis führte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einer deutlichen Verbesserung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit um 39,5 Mio. €. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2021 um 12,8 Mio. € unter dem des Vorjahres. Dieser Rückgang resultiert insbesondere aus geringeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit beinhaltet darüber hinaus die Zahlung der ersten Tranche der Investition in Blue World Technologies mit Sitz in Aalborg, Dänemark, in Höhe von 3,8 Mio. €. Die Investition umfasst insgesamt 7,5 Mio. € für einen Anteil von 11,91 % an der Gesellschaft. Der Erwerb der zweiten Tranche wird nach Erteilung der behördlichen Genehmigung für die erste Jahreshälfte 2022 erwartet. Außerdem wurde eine Kapitalerhöhung in Höhe von 1,1 Mio. € bei der im letzten Jahr gegründeten Tochtergesellschaft DEUTZ Global Service Center mit Sitz in Zafra, Spanien, vorgenommen. Demgegenüber stand die Rückzahlung eines langfristigen Darlehens an unsere spanische Tochtergesellschaft DEUTZ Spain in Höhe von 4,0 Mio. €. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere durch die Rückführung kurzfristiger Kreditlinien gekennzeichnet. Der DEUTZ AG stehen derzeit Kreditlinien von insgesamt 235,0 Mio. € zur Verfügung. Im Berichtsjahr 2021 hat die DEUTZ AG ihre KfW-Kreditlinie in Höhe von 150,0 Mio. €, die zu keinem Zeitpunkt in Anspruch genommen wurde, vorzeitig zurückgegeben und drei weitere Kreditlinien von jeweils 25,0 Mio. € abgeschlossen. Der **Free Cashflow** hat sich infolge des deutlich besseren operativen Ergebnisses sowie geringerer Investitionen gegenüber dem Vorjahr um 51,6 Mio. € verbessert.

Investitionen Im Geschäftsjahr 2021 hat die DEUTZ AG nach Investitionszuschüssen insgesamt 41,8 Mio. € investiert (2020: 59,9 Mio. €). Davon entfielen 28,1 Mio. € auf Sachanlagen (2020: 35,4 Mio. €), auf das immaterielle Vermögen 8,8 Mio. € (2020: 16,0 Mio. €) und 4,9 Mio. € auf die Finanzanlagen (2020: 8,5 Mio. €). Die Zugänge bei den Sachanlagen betrafen insbesondere Ersatzinvestitionen in Werkzeuge, Vorrichtungen und Maschinen. Zudem wurden Investitionen in Prüfanlagen für neue Antriebe sowie IT-Ausstattung getätigt. Die Investitionen im Bereich des immateriellen Vermögens stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Baureihe 5.2. Die Zugänge in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen die Investition in Blue World Technologies in Höhe von 3,8 Mio. € sowie eine Kapitalerhöhung bei der Tochtergesellschaft DEUTZ Global Service Center in Höhe von 1,1 Mio. €.

VERMÖGENSLAGE

DEUTZ AG: Übersicht zur Vermögenslage

in Mio. €			
	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Anlagevermögen	629,0	646,3	-17,3
Umlaufvermögen	442,7	351,2	91,5
Rechnungsabgrenzungsposten	5,2	2,5	2,7
Aktive latente Steuern	82,5	71,9	10,6
Vermögen gesamt	1.159,4	1.071,9	87,5
Eigenkapital	612,8	572,8	40,0
Rückstellungen	280,9	275,6	5,3
Verbindlichkeiten	264,5	222,3	42,2
Rechnungsabgrenzungsposten	1,2	1,2	0,0
Eigenkapital und Schulden gesamt	1.159,4	1.071,9	87,5
Working Capital ¹ (in Mio. €)	51,1	79,2	-28,1
Working-Capital-Quote (Stichtag, in %)	3,6	7,3	-3,7
Eigenkapitalquote ² (in %)	52,9	53,4	-0,5

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 17,3 Mio. € verringert. Diese Entwicklung ist insbesondere auf höhere planmäßige Abschreibungen gegenüber den getätigten Investitionen bei Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen zurückzuführen. Die Abgänge beliefen sich auf 10,8 Mio. € und betrafen insbesondere Ausleihungen an Tochterunternehmen sowie Softwarelizenzen.

Umlaufvermögen Der deutliche Anstieg beim Umlaufvermögen resultiert in erster Linie aus der Entwicklung der Vorräte und der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen infolge der deutlich gestiegenen Geschäftsvolumen.

Working Capital Das **Working Capital** lag zum 31. Dezember 2021 bei 51,1 Mio. € und damit um 28,1 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres. Der Rückgang ist dabei insbesondere auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Zwar sind auch die Vorratsbestände infolge des höheren Geschäftsvolumen gestiegen, jedoch in einem geringeren Umfang. Die Working-Capital-Quote hat sich zum Stichtag auch aufgrund des starken Umsatzanstiegs auf 3,6% reduziert (31. Dezember 2020: 7,3%).

Eigenkapitalquote Das Eigenkapital ist bedingt durch das positive Jahresergebnis um 40,0 Mio. € auf 612,8 Mio. € gestiegen. Die Eigenkapitalquote hat sich infolge der gestiegenen Bilanzsumme zum Jahresende auf 52,9% leicht verringert.

Verbindlichkeiten Der Anstieg bei den Verbindlichkeiten in Höhe von 42,2 Mio. € ist insbesondere auf höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge des signifikant gestiegenen Geschäftsvolumens zurückzuführen. Demgegenüber standen geringere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten infolge geringerer Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien.

Rückstellungen Die Entwicklung der Rückstellungen ist insbesondere auf ergebnisbedingt gestiegene Personalrückstellungen sowie höhere Rückstellungen für Auftragsverluste, im Wesentlichen bedingt durch einen gestiegenen Auftragsbestand, zurückzuführen. Demgegenüber stand die planmäßige Inanspruchnahme der Restrukturierungsrückstellung.

MITARBEITER

Die DEUTZ AG beschäftigte zum 31. Dezember 2021 insgesamt 3.080 Mitarbeiter und damit 59 Personen weniger als zum Jahresende 2020. Die Anzahl der Leiharbeitnehmer erhöhte sich dagegen um 245. Im Vorjahr wurden die Anzahl der Leiharbeitnehmer coronabedingt auf 70 reduziert. [Weiterführende Informationen](#) siehe Mitarbeiter, S. 35.

In der Segmentbetrachtung waren bei DEUTZ Compact Engines zum Stichtag 2.640 Mitarbeiter beschäftigt und damit 26 Mitarbeiter weniger als ein Jahr zuvor. Die Mitarbeiteranzahl bei DEUTZ Customized Solutions lag mit 440 um 33 Personen unter dem Vorjahreswert.

DEUTZ AG: Mitarbeiter

Anzahl	31.12.2021	31.12.2020
Köln	2.473	2.509
Ulm	448	473
Übrige	159	157
Gesamt	3.080	3.139

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. 78 ff.

Durch die zahlreichen Verflechtungen mit anderen Konzerngesellschaften entsprechen die Risiko- und die 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. 78 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. 26 ff.

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 2022 aufgrund einer weiteren Marktverbesserung und der wirkenden Kostensenkungsmaßnahmen aus dem Effizienzprogramm mit einem mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrag und damit einem Jahresergebnis vergleichbar zu dem im Geschäftsjahr 2021 erzielten Ergebnis. [Weiterführende Informationen](#) siehe Prognosebericht des DEUTZ-Konzerns, S. 85 ff.

Zu Ereignissen nach dem Abschlussstichtag verweisen wir auf Erläuterung 30 auf Seite 190 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 weisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 90 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/nfb2021.

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

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ist Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts. Wir weisen auf unsere Ausführungen auf den Seiten 212 ff. des Geschäftsberichts und auf www.deutz.com/ezu2021.

ANGABEN NACH §§ 289a, 315a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der DEUTZ AG hat sich im Geschäftsjahr 2021 nicht verändert. Es betrug Ende 2021 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 2021 gab es keine direkte oder indirekte Beteiligung an der DEUTZ AG von über 10% der Stimmrechte.

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

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

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

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

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. April 2023 einmalig oder mehrmals in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 92.693.470,30 € gegen Bareinlagen durch Ausgabe von bis zu 36.258.534 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Die neuen Aktien sind den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre für Spitzenbeträge auszuschließen, die sich aufgrund eines Bezugsverhältnisses ergeben. Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe zur Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital I festzulegen. Der Vorstand ist darüber hinaus ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. April 2023 einmalig oder mehrmals in Teilbeträgen um bis zu insgesamt 61.795.646,86 € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 24.172.356 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Die neuen Aktien sind den Aktionären zum Bezug anzubieten. Die neuen Aktien können auch gemäß §§ 203 Abs. 1 Satz 1, 186 Abs. 5 AktG von einem Kreditinstitut oder mehreren Kreditinstituten oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 des Gesetzes über das Kreditwesen tätigen Unternehmen mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen,

- a) für Spitzenbeträge;
- b) bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen, insbesondere

- (i) zur Gewährung von Aktien im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen

oder im Rahmen des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen, einschließlich der Erhöhung bestehenden Anteilsbesitzes, oder von anderen mit einem solchen Akquisitionsvorhaben im Zusammenhang stehenden einlagefähigen Wirtschaftsgütern, einschließlich Forderungen gegen die Gesellschaft,

- (ii) zum Erwerb von sonstigen Vermögensgegenständen oder von Ansprüchen auf den Erwerb von Vermögensgegenständen sowie

- (iii) zur Durchführung einer sogenannten Aktiendividende (scrip dividend), bei der den Aktionären angeboten wird, ihnen zustehende Dividendenansprüche wahlweise (ganz oder teilweise) als Sacheinlagen gegen Gewährung neuer Aktien in die Gesellschaft einzulegen;

- c) bei Bareinlagen, wenn der Ausgabebetrag der Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festlegung des Ausgabebetrages nicht wesentlich unterschreitet;

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

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

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

Die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts gegen Bareinlagen gemäß Unterpunkt c) ausgegebenen Aktien darf 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens oder – falls dieser Wert geringer ist – des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehenden Grundkapitals nicht übersteigen. Auf die vorgenannte 10 %-Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben werden (»Anrechnung«). Ferner sind auf diese Begrenzung diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten beziehungsweise einer Options- oder Wandlungspflicht ausgegeben werden beziehungsweise auszugeben sind, sofern diese Schuldverschreibungen während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts von der Gesellschaft oder einer unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft der Gesellschaft in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben werden. Wird eine ausgeübte andere Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts während der Laufzeit dieser Ermächtigung von der Hauptversammlung erneuert, entfällt die Anrechnung aber in dem Umfang, in dem die erneuerte Ermächtigung die Ausgabe von Aktien unter Bezugsrechtsausschluss in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG gestattet. Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe zur Durchführung der Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital II festzulegen.

WEITERE ANGABEN

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

Ein Bankenkonsortium hat der DEUTZ AG eine syndizierte Barkreditlinie über 160 Mio. € eingeräumt. Die Bedingungen der Kreditverträge sehen vor, dass die Kreditgeber im Falle eines Kontrollwechsels – also dann, wenn eine oder mehrere gemeinsam handelnde Personen eine direkte oder indirekte Beteiligung von 50% oder mehr an den Aktien und/oder Stimmrechten der DEUTZ AG erwirbt/erwerben – die Rückzahlung des ausstehenden Kreditbetrags innerhalb einer bestimmten Frist verlangen können. In einem weiteren bilateralen Kreditvertrag über 25 Mio. € ist vorgesehen, dass im Falle eines Kontrollwechsels eine für beide Seiten zufriedenstellende Einigung über die Fortsetzung des Kreditvertrages, gegebenenfalls zu veränderten Konditionen, erzielt werden muss. Für den Fall, dass die DEUTZ AG nach einem Kontrollwechsel in erheblichem Umfang vorzeitige Tilgungen auf die Kredite leisten muss, hat sie die dafür notwendigen Mittel kurzfristig anderweitig aufzubringen.

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

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

vor, wenn mehr als 50% der Anteile des jeweils anderen Unternehmens erworben werden oder beherrschender Einfluss im Sinne des § 17 AktG ausgeübt werden kann.

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

Die bisherigen Long-Term-Incentive-Pläne (LTI), in denen Mitgliedern des obersten Führungskreises des DEUTZ-Konzerns (leitende Angestellte und Geschäftsführer wichtiger Tochtergesellschaften) virtuelle Optionen eingeräumt worden sind, die sie nach einer Wartezeit und bei Erreichen bestimmter Erfolgsziele [Weiterführende Informationen](#) siehe Konzernanhang, S. 190 ausüben können, enthalten für den Fall, dass ein Unternehmen, allein oder gemeinsam mit ihm verbundenen Unternehmen, mindestens 50% der Anteile an der DEUTZ AG erwirbt, die folgende Regelung: Innerhalb eines kurzen Zeitfensters nach dem Erwerb können die LTI-Berechtigten ihre Optionen, sofern eines der Erfolgsziele erreicht ist, auch dann ausüben, wenn die Wartezeit noch nicht abgelaufen ist. Seit dem Berichtsjahr 2021 kommt ein neuer Long-Term-Incentive-Plan zur Anwendung, der in seiner Struktur demjenigen des Vorstands nachgebildet ist und eine solche Regelung nicht mehr enthält. Dieser kommt für neu eingetretene Mitglieder des obersten Führungskreises und grundsätzlich für bestehende Mitglieder des obersten Führungskreises zur Anwendung. Entschädigungsvereinbarungen der DEUTZ AG mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots bestehen nicht.

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

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

VERGÜTUNGSBERICHT

DER DEUTZ AG GEMÄSS § 162 AKTG

58	I	Rückblick auf das Geschäftsjahr 2021 aus Vergütungssicht
60	II	Vergütung der Mitglieder des Vorstands
60	A.	Allgemeine Grundsätze des Vergütungssystems
60	B.	Vergütungssystem im Jahr 2021
62	B.1.	Erfolgsunabhängige Vergütung
62	B.2.	Erfolgsabhängige Vergütung
62	2.1	Kurzfristige variable Vergütung – Tantieme (STI)
64	2.2	Langfristige variable Vergütung (LTI)
70	2.3	Überblick über die im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete variable Vergütung
70	2.4	Sonstiges
71	C.	Höhe der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021
71	C.1	Vergütung der im Geschäftsjahr aktiven Mitglieder des Vorstands
74	C.2.	Bezüge ehemaliger Mitglieder des Vorstands
74	C.3.	Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstandsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft
75	III.	Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats
75	A.	Vergütungssystem im Jahr 2021
76	B.	Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021
77	C.	Angaben zur relativen Entwicklung der Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

VERGÜTUNGSBERICHT DER DEUTZ AG GEMÄSS § 162 AKTG

Der Vergütungsbericht erläutert detailliert die gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen und aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DEUTZ AG im Geschäftsjahr 2021. Er entspricht den Anforderungen des § 162 Aktiengesetz (AktG).

Zukunftsmobilität durch finanzielle sowie strategische und nicht-finanzielle (ESG-) Leistungskriterien. Der Fokus der langfristigen variablen Vergütung (**Long Term Incentive – LTI**) liegt auf einer wertorientierten Entwicklung der DEUTZ AG, sowohl hinsichtlich des eingesetzten Kapitals als auch der Kapitalmarktperformance. Durch die Teilhabe der Vorstandsmitglieder am kurzfristigen sowie am höher gewichteten, langfristigen Unternehmenserfolg werden sowohl Anreize zur langfristigen als auch zur nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft geschaffen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Vergütung der Mitglieder des Vorstands, S. 60 ff.

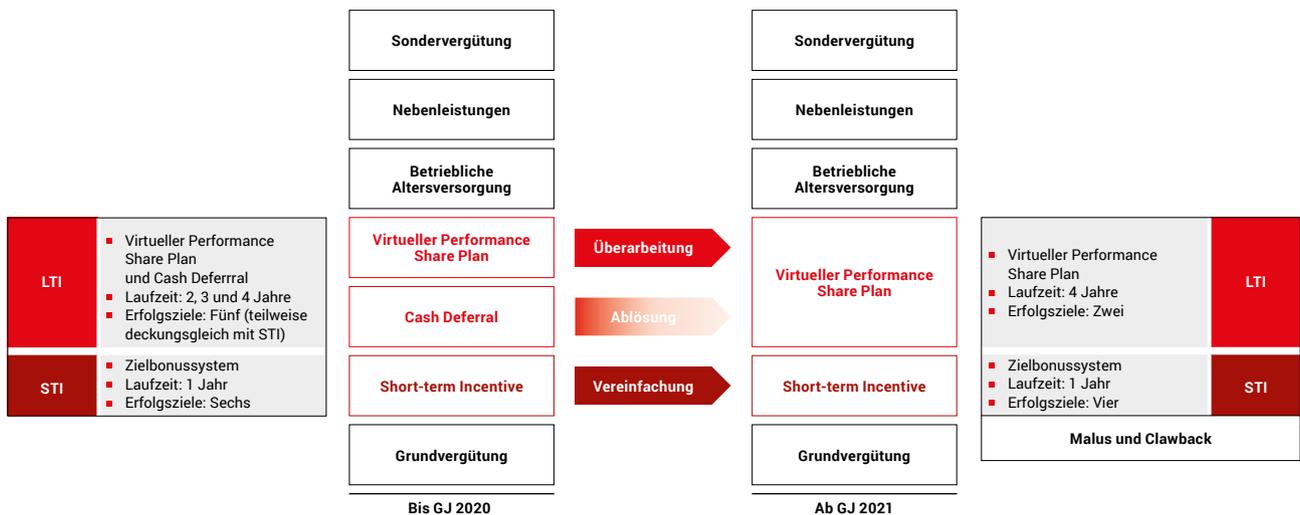
I. RÜCKBLICK AUF DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 AUS VERGÜTUNGSSICHT

Im Zuge des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) hat der Aufsichtsrat der DEUTZ AG das Vergütungssystem der Mitglieder des Vorstands überarbeitet. Das überarbeitete System berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben sowie die Empfehlungen des **Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK)** in der Fassung vom 16. Dezember 2019 und unterstützt die langfristige und nachhaltige Entwicklung der DEUTZ AG. Das neue Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands fand erstmals im Geschäftsjahr 2021 Anwendung.

Im Rahmen der Überarbeitung des Vorstandsvergütungssystems wurden die Grundsätze der Verständlichkeit berücksichtigt, die Interessen zwischen Investoren und Mitgliedern des Vorstands noch stärker aneinander angeglichen und die Langfristigkeit der Vergütung gestärkt. So wurde die Ausgestaltung des STIs und LTIs vereinfacht, indem die Anzahl der Erfolgsziele reduziert wurde. Das Cash Deferral wurde vollständig abgelöst. Als Ausgleich wurde der Virtuelle Performance Share Plan im Zuteilungswert erhöht und nimmt somit einen größeren Stellenwert ein. Zudem wurde der LTI um ein aktienbasiertes Leistungskriterium ergänzt. Darüber hinaus wurden entsprechend der Empfehlung des DCGK für die Mitglieder des Vorstands Malus und Clawback-Regelungen eingeführt.

Die kurzfristige variable Vergütung (**Short Term Incentive – STI**) unterstützt das angestrebte profitable Wachstum sowie die strategische Ausrichtung im Bereich der klimaneutralen

Gegenüberstellung des vergangenen und des aktuellen Vergütungssystems



In Einklang mit § 120a Abs. 1 AktG wurde das neue Vorstandsvergütungssystem den Aktionären der DEUTZ AG auf der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2021 zur Billigung vorgelegt und mit 72,01 % der Stimmen gebilligt. Während die große Mehrheit der Aktionäre das vorgelegte System somit befürwortete, haben einige Aktionäre Kritik daran geäußert. Diese bezog sich insbesondere auf die Platzierung von Nachhaltigkeitszielen (ESG-Zielen) im Short-term Incentive, die nicht vorhandenen Aktienhaltevorschriften (Share Ownership Guidelines) sowie die Möglichkeit des Aufsichtsrats, den Vorstandsmitgliedern einen Sonderbonus zu gewähren. Der Aufsichtsrat der DEUTZ AG hat sich umfassend mit den wesentlichen Kritikpunkten zum Vergütungssystem auseinandergesetzt und nimmt im Folgenden auch zu diesen erläuternd Stellung.

Nachhaltigkeitsziele im Short-term Incentive Der Aufsichtsrat der DEUTZ AG ist davon überzeugt, dass die langfristig ausgelegten Strategien, wie die »China-Strategie«, die »E-DEUTZ-Strategie« sowie die allgemeine Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility«, die richtigen Bausteine für das mittel- und langfristig erfolgreiche Wachstum der DEUTZ AG darstellen. Die im Vergütungssystem verankerten Strategie- und Nachhaltigkeitsziele spiegeln die wesentlichen Elemente der langfristig ausgelegten Unternehmensstrategie wider. Somit resultieren die auf die einzelnen Jahre heruntergebrochenen Teilziele direkt aus langfristigen und zukunftsorientierten Oberzielen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Vergütung der Mitglieder des Vorstands, S. 60 ff.

Zum Zeitpunkt der Entwicklung des Vergütungssystems, im Sommer 2020, war das wirtschaftliche Umfeld aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie von einer großen Unsicherheit geprägt. So führten die Auswirkungen der Corona-Krise bei DEUTZ dazu, dass die Mittelfristziele, die DEUTZ ursprünglich im Jahr 2022 erreichen wollte, auf das Jahr 2023/2024 verschoben werden mussten. Im Zuge dessen wurde zum Beispiel das im Rahmen der E-DEUTZ-Strategie für 2022 festgelegte Ziel eines Anteils elektrifizierter Antriebssysteme am Konzernumsatz in Höhe von 5 bis 10 % angepasst und nunmehr erst für 2023/2024 erwartet.

Die Rahmenbedingungen, in denen langfristige strategische Pläne konkret umgesetzt werden, verändern sich somit laufend, sodass dies eine Neubewertung der Lage regelmäßig notwendig macht. Die Verankerung der Nachhaltigkeitsziele im Short-term Incentive stellt daher nach Überzeugung des Aufsichtsrats bis auf Weiteres den richtigen Weg dar, um diese möglichst wirksam und im Einklang mit der jeweiligen Unternehmenswirklichkeit im Anreizsystem des Vorstands abzubilden. So kann flexibel und angemessen auf die hohe Veränderungsdynamik des Marktes reagiert werden.

Aktienhaltevorschriften Der Großteil der variablen Vergütung – und damit ein bedeutender Teil der Gesamtvergütung – wird den Vorstandsmitgliedern aktienbasiert in Form der langfristigen variablen Vergütung gewährt. Dabei ist der Aktienkurs in doppelter Hinsicht ausschlaggebend für die Höhe der langfristigen variablen Vergütung, denn diese basiert auf virtuellen Aktien: Zum einen verändert sich der Wert der virtuellen Aktien durch die Aktienkursentwicklung der DEUTZ AG. Zum anderen wird auch die Anzahl der virtuellen Aktien durch den Aktienkurs beeinflusst. [Weiterführende Informationen](#) siehe Vergütung der Mitglieder des Vorstands, S. 60 ff. Der Aufsichtsrat der DEUTZ AG ist der Auffassung, dass die Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionäre durch diesen Mechanismus bereits ausreichend verknüpft sind. Dennoch wird der Aufsichtsrat die Einführung von Aktienhaltevorschriften bei einer zukünftigen Anpassung des Vergütungssystems erneut prüfen.

Sondervergütung Die Möglichkeit einer Sondervergütung trägt der Empfehlung G.11 des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung, nach welcher der Aufsichtsrat die Möglichkeit haben soll, außergewöhnlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Diese Regelung ist die Konsequenz aus der Rechtsprechung des BGH zur Vodafone-Übernahme von Mannesmann und bildet damit die aktuellen Best Practise-Anforderungen im Bereich der Vorstandsvergütung mit ab. Die Sondertantieme wurde in den letzten zehn Jahren und auch im Geschäftsjahr 2021 nicht gewährt.

Im Geschäftsjahr 2021 gab es personelle Veränderungen im Vorstandsgremium: Dr. Andreas Strecker hat das Vorstandsgremium am 28. Februar 2021 verlassen. Dr. Sebastian C. Schulte ist zum 1. Januar 2021 und Dr.-Ing. Markus Müller zum 15. März 2021 zum Vorstandsmitglied bestellt worden. Das neue Vergütungssystem gilt entsprechend auch für die beiden neuen Vorstandsmitglieder.

Der Vergütungsbericht wurde gemeinsam durch den Vorstand und den Aufsichtsrat erstellt und durch den Abschlussprüfer geprüft. [Siehe](#) Vermerk des Abschlussprüfers, S. 205 ff.

II. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

A. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DES VERGÜTUNGSSYSTEMS

Ziel des Vergütungssystems ist es, die Erreichung der strategischen Ziele von DEUTZ zu unterstützen und eine angemessene Vergütung für die Mitglieder des Vorstands zu gewährleisten. Im Einklang mit der Unternehmensstrategie von DEUTZ setzt das Vergütungssystem Anreize zu profitablen Wachstum und der nachhaltigen Wertschaffung. Die langfristige variable Vergütung übersteigt die kurzfristige variable Vergütung, um die besondere Bedeutung der langfristigen Entwicklung der DEUTZ AG hervorzuheben.

Der Aufsichtsrat der DEUTZ AG ist verantwortlich für das Vergütungssystem und die Festsetzung der Vergütung der einzelnen Mitglieder des Vorstands. Dabei wird er vom Personalausschuss unterstützt, der die Empfehlungen zum System der Vorstandsvergütung sowie die Entscheidungen des Aufsichtsrats und die Angemessenheitsprüfung der Vergütungshöhe vorbereitet.

B. VERGÜTUNGSSYSTEM IM JAHR 2021

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder von DEUTZ setzte sich 2021 aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen zusammen. Die konkreten Bestandteile des Vergütungssystems im Jahr 2021 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

Vergütungskomponenten	Förderung der langfristigen Entwicklung	Ausgestaltung 2021
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung	Bildet die Grundlage für die Gewinnung und Bindung hochqualifizierter Mitglieder des Vorstands, die die Strategie entwickeln und umsetzen	▪ Feste Vergütung, die in monatlichen Raten ausgezahlt wird
Nebenleistungen		▪ Dienstwagen und Versicherungen
Altersversorgung		▪ Jährlicher Beitrag in eine Unterstützungskasse
Erfolgsabhängige Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (Tantieme)	Honorierung des Grades der operativen Umsetzung der Unternehmensstrategie und konkreten, in die Zukunft wirkenden Nachhaltigkeitsziele innerhalb eines Geschäftsjahres	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plantyp: Zielbonus ▪ Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> – 30 % Umsatz – 30 % EBIT – 25 % Strategieziel – 15 % Nachhaltigkeitsziel ▪ Auszahlungsbegrenzung: 150% des Zielbetrags ▪ Laufzeit: Ein Jahr
Langfristige variable Vergütung	Incentivierung von nachhaltigem Wachstum und langfristigen Wertsteigerung der DEUTZ AG sowie Interessenangleich zwischen Investoren und Mitgliedern des Vorstands	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plantyp: Virtueller Performance Share Plan ▪ Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> – 50 % relativer Total Shareholder Return (TSR) gegenüber DAXSubsector All Industrial Machinery – 50 % Return on Capital Employed (ROCE) ▪ Auszahlungsbegrenzung: 180% des Zielbetrags ▪ Laufzeit: Vier Jahre
Sonstiges		
Malus/Clawback	Sicherung der verantwortungsvollen Unternehmensführung im Sinne der DEUTZ AG	▪ Möglichkeit zur anteiligen oder vollständigen Reduzierung bzw. Rückforderung variabler Vergütung bei schwerwiegendem Compliance-Verstoß
Sondervergütung	Honorierung besonderer Leistungen bei außergewöhnlichen, nicht in der Unternehmensplanung abgebildeten oder für den Konzern besonders intensiv wirkenden (Struktur-)Ereignissen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichkeit zur Gewährung einer Sondervergütung ▪ Begrenzt auf die hälftige jährliche Grundvergütung und begrenzt durch die Maximalvergütung
Maximalvergütung	Begrenzung der Vergütung auf eine Höhe, die motivierend auf die Mitglieder des Vorstands wirkt, aber nicht unangemessen ist	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenzung der für ein Geschäftsjahr gewährten Gesamtvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG: <ul style="list-style-type: none"> – Vorstandsvorsitzender: 2.800.000 € – Ordentliche Vorstandsmitglieder je: 1.900.000 €
Abfindungs-Cap	Vermeidung zu hoher Abfindungszahlungen, die nicht im Interesse der DEUTZ AG liegen	▪ Abfindungen maximal in Höhe von zwei Jahresvergütungen bzw. maximal für die Restlaufzeit der Bestellung

B.1. ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG

Die erfolgsunabhängige Vergütung wird den Mitgliedern des Vorstands unabhängig von ihrer konkret zielorientierten Leistung und der Entwicklung der Gesellschaft gewährt. Sie besteht aus der Grundvergütung, Nebenleistungen und der Altersversorgung. Die Komponenten der erfolgsunabhängigen Vergütung bilden die Grundlage für die Gewinnung und Bindung hochqualifizierter Mitglieder des Vorstands, die die Strategie entwickeln und umsetzen.

Grundvergütung Die Grundvergütung ist ein fixer Betrag, der unabhängig von der konkreten Entwicklung der DEUTZ AG gewährt wurde.

Nebenleistungen Jedes Vorstandsmitglied erhält zudem Nebenleistungen in Form von Sach- und sonstigen Bezügen. Im Jahr 2021 umfassten die Nebenleistungen für die Mitglieder des Vorstands die Bereitstellung eines Dienstwagens, auch zur privaten Nutzung, mit der Möglichkeit eines Fahrers sowie Versicherungsprämien einer Unfall- und einer D&O-Versicherung.

Altersversorgung Die Altersversorgung der Vorstandsmitglieder ist als eine beitragsorientierte Zusage ausgestaltet. Für die Altersversorgung zahlte die DEUTZ AG im Geschäftsjahr 2021 für jedes Vorstandsmitglied einen Betrag in eine rückgedeckte Unterstützungskasse ein (Aufwendung für die Altersversorgung). Bei Renteneintritt haben die Vorstandsmitglieder einen Anspruch auf das jeweils zugesagte Kapital, das durch die Unterstützungskasse ausgezahlt wird.

Aspekt	Ausprägung
Zusageart	Beitragsorientierte Leistungszusage
Renteneintritt	Regelaltersgrenze 65. Lebensjahr, frühestmöglicher Renteneintritt ist das 62. Lebensjahr (sofern auch gesetzliche Rente bezogen wird)
Verzinsung	Die Verzinsung ist abhängig von der Überschussbeteiligung des Versicherers. Einen Garantiezins gibt es nicht, das heißt, abseits der Überschussbeteiligung erfolgt keine Verzinsung.
Auszahlungsoptionen	Es wird eine Kapitalzusage erteilt. Die DEUTZ AG kann mit Zustimmung des Vorstandsmitglieds anstelle eines Einmalbetrags eine lebenslange Rente vereinbaren, die im Versorgungsfall von der Unterstützungskasse geleistet wird.
Invalidität / Tod	Tod vor Rentenbeginn: Auszahlung in Höhe des Policenwerts. Dazu können noch Leistungen aus der Beteiligung an den Bewertungsreserven kommen. Tod ab Rentenbeginn (greift nur bei lebenslanger Rentenzahlung): Auszahlung in Höhe der 10-fachen jährlichen, ab Rentenbeginn garantierten Rente. Bereits gezahlte, ab Rentenbeginn garantierte Renten werden davon abgezogen.

Pensionsaufwand für die Mitglieder des Vorstands Die Aufwendungen für die Altersversorgung im Jahr 2021 belaufen sich auf folgende Werte:

	Aufwendung für die Altersversorgung im Geschäftsjahr 2021 (in Tsd. €)
Dr.-Ing. Frank Hiller	150
Dr.-Ing. Markus Müller (seit 15. März 2021)	50
Dr. Sebastian C. Schulte (seit 1. Januar 2021)	50
Dr. Andreas Strecker (bis 28. Februar 2021)	12,5
Michael Wellenzohn	80

B.2. ERFOLGSABHÄNGIGE VERGÜTUNG

Die nachfolgenden Kapitel stellen die Systematik der im Geschäftsjahr gewährten bzw. geschuldeten Vergütung dar. Die gewährte Vergütung stellt diejenige Vergütung dar, für die die (ein- oder mehrjährige) Tätigkeit, die der Vergütung zugrunde liegt, vollständig erbracht worden ist. Das heißt, dass die Performanceperiode beendet ist und die Leistungskriterien erfüllt sind. Eine Vergütung ist geschuldet, wenn DEUTZ eine rechtlich bestehende Verpflichtung gegenüber dem Vorstandsmitglied hat, die fällig aber noch nicht erfüllt ist.

Darüber hinaus wird die Systematik des im Geschäftsjahr 2021 zugesagten LTI (2021 – 2024) dargestellt. Die zugesagte Vergütung ist diejenige Vergütung, die den Vorstandsmitgliedern für das Geschäftsjahr 2021 unabhängig vom Zeitpunkt der Auszahlung in Aussicht gestellt wird (Ziel-Vergütung).

2.1 KURZFRISTIGE VARIABLE VERGÜTUNG – TANTIEME (STI)

Die Tantieme trägt zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft bei, indem sie die operative Umsetzung der Unternehmensstrategie innerhalb eines Geschäftsjahres konkretisiert und bei entsprechender Umsetzung honoriert. Die Beurteilung des Erfolgs basiert auf finanziellen, strategischen und nachhaltigen Leistungskriterien. Die finanziellen Ziele Umsatz und EBIT zahlen auf die Wachstumsstrategie der DEUTZ AG mit ihren regionalen Wachstumsinitiativen ein, da sie zusammen ein profitables Wachstum incentivieren. Das Strategieziel stellt auf die Umsetzung konkreter strategischer Initiativen, beispielsweise zur Umsetzung der E-DEUTZ-Strategie, ab. Das Nachhaltigkeitsziel spiegelt die gesellschaftliche und ökologische Verantwortung der DEUTZ AG wider und wurde aus der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie »Taking Responsibility« als Teil der Gesamtstrategie abgeleitet.

Short-term Incentive


Der Zielbetrag bildet die Ausgangsbasis des STI. Der Zielbetrag wird mit der Gesamtzielerreichung multipliziert, um den Auszahlungsbetrag zu bestimmen. Die Gesamtzielerreichung des STI ergibt sich aus der gewichteten Summe der Zielerreichungsgrade der vier Leistungskriterien Umsatz, EBIT, Strategie- und Nachhaltigkeitsziel. Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat ein Strategieziel aus der Kategorie „Internationalität“ und ein Nachhaltigkeitsziel aus der Kategorie „Alternative Antriebe“ festgelegt.

Die Zielwerte für die Leistungskriterien werden vom Aufsichtsrat festgelegt, deren Zielerreichung nach Ende der Performanceperiode vom Aufsichtsrat bestimmt wird. Bei einer Leistung unterhalb eines Schwellenwerts beträgt die Zielerreichung für den entsprechenden STI-Anteil 0%. Der STI kann folglich komplett entfallen. Die Zielerreichung ist auf maximal 150% begrenzt. Zwischen den genannten Zielerreichungsgraden wird linear interpoliert.

Umsatz Als Umsatz wird der gemäß den für die DEUTZ AG gesetzlich maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften ermittelte und testierte Konzernumsatz herangezogen. Der Umsatz wird mit einer Gewichtung von 30% berücksichtigt.

Die untere Schwelle, der Zielwert im Falle einer 100-prozentigen Zielerreichung, das Cap, der im Geschäftsjahr 2021 erzielte Ist-Wert sowie die daraus resultierende Zielerreichung für das Leistungskriterium Umsatz lauten wie folgt:

STI 2021

	Umsatz	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	1.160,0 Mio. €	50 %
Zielwert	1.432,0 Mio. €	100 %
Cap	1.700,0 Mio. €	150 %
Ist-Wert	1.617,3 Mio. €	134,6 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 50% und 100% und bei einer Leistung zwischen dem Zielwert und dem Cap zwischen 100% und 150% linear interpoliert.

EBIT Als EBIT wird das gemäß den für die DEUTZ AG gesetzlich maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften ermittelte und testierte Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) herangezogen. Das EBIT wird mit einer Gewichtung von 30% berücksichtigt.

Die untere Schwelle, der Zielwert im Falle einer 100-prozentigen Zielerreichung, das Cap, der im Geschäftsjahr 2021 erzielte Ist-Wert sowie die daraus resultierende Zielerreichung für das Leistungskriterium EBIT lauten wie folgt:

STI 2021

	EBIT	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	-30,0 Mio. €	50 %
Zielwert	0,1 Mio. €	100 %
Cap	30,0 Mio. €	150 %
Ist-Wert	37,2 Mio. €	150 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 50% und 100% und bei einer Leistung zwischen dem Zielwert und dem Cap zwischen 100% und 150% linear interpoliert.

Strategie- und Nachhaltigkeitsziel Das Strategieziel für das Geschäftsjahr 2021 wurde aus der Kategorie »Internationalität« festgelegt und wird mit einer Gewichtung von 25% berücksichtigt. Das Nachhaltigkeitsziel für das Geschäftsjahr 2021 wurde aus der Kategorie »Alternative Antriebe« festgelegt und wird mit einer Gewichtung von 15% berücksichtigt.

Für das Strategie- und Nachhaltigkeitsziel wurden pro Kategorie jeweils zehn Einzelziele festgelegt. In der folgenden Tabelle werden diese Einzelziele in Zielclustern exemplarisch dargestellt.

Aus der Wachstums- und Internationalisierungsstrategie abgeleitete Strategieziele in der Kategorie Internationalität für das Jahr 2021

Zielcluster	Beispiele für Einzelziele
China	Aufbau einer neuen Fabrik, Einkaufslokalisierung
USA	Aufbau eines neuen Diesel Power Centers, Konzeption eines US-Longblock-Konzepts
Spanien	Aufbau eines Shared Service Centers
Europa	Ausbau von DEUTZ-Engineering

Aus der Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitete Nachhaltigkeitsziele in der Kategorie Alternative Antriebe für das Jahr 2021

Zielcluster	Beispiele für Einzelziele
Wasserstoff	Fertigstellung eines Entwicklungsprüffeldes, Aufbau eines mobilen H ₂ -Gensets als Demonstrator, Akquisition eines Förderprojekts
E-DEUTZ	Fertigstellung von Kundenapplikationen, Gewinnung eines Serienauftrags

Der Grad der Zielerreichung für das Strategie- und das Nachhaltigkeitsziel bemisst sich an der Anzahl der Einzelziele, die in der jeweiligen Kategorie im Geschäftsjahr 2021 erreicht wurden. Der Zusammenhang zwischen der Anzahl an erreichten Zielen und der Zielerreichung, sowie die tatsächliche Zielerreichung im Geschäftsjahr 2021 wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

STI 2021

	Anzahl der jeweils erreichten Einzelziele in der Kategorie des Strategieziels und des Nachhaltigkeitsziels	Grad der Zielerreichung
Untere Schwelle	3	50%
Zielwert	5	100%
Cap	7	150%
Ist-Wert Strategieziel	7	150%
Ist-Wert Nachhaltigkeitsziel	10	150%

Eine nachträgliche Änderung der Leistungskriterien und der Zielwerte für die Leistungskriterien ist ausgeschlossen. Der Aufsichtsrat hat beim STI gemäß der Empfehlung in G.11 DCGK in begründeten Sonderfällen zudem die Möglichkeit, außergewöhnliche Entwicklungen, welche von der Unternehmensplanung und definierten Einzelzielen nicht konkret umfasst waren, angemessen zu berücksichtigen. Von dieser Möglichkeit hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 keinen Gebrauch gemacht.

Ermittlung des STI Die ermittelten Zielerreichungsgrade werden mit der jeweiligen Gewichtung des Leistungskriteriums multipliziert und anschließend addiert, um die Gesamtzielerreichung zu bestimmen. Diese wird mit dem Zielbetrag multipliziert, um den Auszahlungsbetrag zu bestimmen, der auf 150% des Zielbetrags begrenzt ist.

Die folgende Tabelle fasst Zielbetrag, Gesamtzielerreichung und den entsprechenden Auszahlungsbetrag des STI 2021 für jedes Vorstandsmitglied zusammen:

STI 2021

	Dr.-Ing. Frank Hiller	Dr.-Ing. Markus Müller	Dr. Sebastian C. Schulte	Dr. Andreas Strecker	Michael Wellenzohn
Zielbetrag	428 Tsd. €	238 Tsd. €	300 Tsd. €	50 Tsd. €	300 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	145,4%	145,4%	145,4%	145,4%	145,4%
Auszahlungsbetrag	622 Tsd. €	345 Tsd. €	436 Tsd. €	72 Tsd. €	436 Tsd. €

2.2 LANGFRISTIGE VARIABLE VERGÜTUNG (LTI)

Die langfristige variable Vergütung trägt zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft bei, indem sie die Umsetzung der Unternehmensstrategien, deren nachhaltige Ausrichtung und die langfristige Wertsteigerung der DEUTZ AG auf Basis des ursprünglich bis 2020 geltenden Vergütungssystems sowie des dann ab 2020 für den Vorstand geltenden neuen Vergütungssystems honoriert. Die Beurteilung des Erfolgs leitet sich aus finanziellen und aktienbasierten Leistungskriterien ab, die auf der Strategie der DEUTZ AG basieren.

2.2.1 DEFERRAL 2020–2021 (TANTIEME 2019) UND DEFERRAL 2021–2022 (TANTIEME 2020) – GEWÄHRT IN 2021

Die in der Vergangenheit zugesagte Tantieme wurde nach Feststellung der Zielerreichung nur zu 60 % partiell ausgezahlt, jeweils 20 % wurden für ein bzw. zwei Geschäftsjahre aufgeschoben und bei Erreichung weiterer Erfolgsziele (Mittelfristziele) ausgezahlt (Deferral). Somit erfolgte im Geschäftsjahr 2021 die Auszahlung aus den aufgeschobenen Anteilen der Tantieme aus 2019 (aufgeschoben für zwei Jahre) und aus 2020 (aufgeschoben für ein Jahr).

Die Auszahlungsbeträge der Tantiemen 2019 und 2020 wurden in Abhängigkeit der Gesamtzielerreichung der Leistungskriterien bestimmt: Bei einer Gesamtzielerreichung von unter 75 % bestand kein Tantieme-Anspruch. Bei einer Gesamtzielerreichung von 75 % (untere Schwelle) betrug die Tantieme 50 %, bei einer Gesamtzielerreichung von 100 % wurde die Tantieme mit 100 % bemessen und bei einer Gesamtzielerreichung von mindestens 150 % (Cap) betrug die Tantieme 150 %. Zwischen unterer Schwelle und 100 % Gesamtzielerreichung sowie 100 % Gesamtzielerreichung und Cap wurde die Tantieme linear interpoliert.

Für die Gesamtzielerreichung der Tantieme im Geschäftsjahr 2019 waren die Leistungskriterien EBIT-Rendite vor Sondereffekten (40 %), durchschnittliches Working Capital (30 %) und Umsatz (30 %) relevant. Im Geschäftsjahr 2020 wurde die Gesamtzielerreichung der Tantieme anhand der Leistungskriterien EBIT-Rendite vor Sondereffekten (40 %), durchschnittliches Working Capital (20 %), Umsatz (20 %) und strategische Ziele (30 %) bemessen. Die Zielwerte betragen im Geschäftsjahr 2019 für die EBIT-Rendite vor Sondereffekten 4,9 %, für das durchschnittliche Working Capital 16,5 % und für den Umsatz 1,9 Mio. € und im Geschäftsjahr 2020 für die EBIT-Rendite vor Sondereffekten 2,5 %, für das durchschnittliche Working Capital 20,6 % und für den Umsatz ca. 1,6 Mio. €. Die Zielsetzung der strategischen Ziele basierte im Geschäftsjahr 2020 auf den Bereichen E-DEUTZ, China-Strategie und externe Unternehmenskooperation und setzte sich aus jeweils drei Zielen pro Bereich zusammen. Die für das Geschäftsjahr 2019 festgestellte Zielerreichung betrug 86,4 % für die EBIT-Rendite vor Sondereffekten, 77,5 % für das durchschnittliche Working Capital und 90,2 % für den Umsatz. Dies entspricht einer Gesamtzielerreichung von 84,9 % und einer Tantieme von 69,8 % im Geschäftsjahr 2019. Für das Geschäftsjahr 2020 betrug die Zielerreichung 0 % für die EBIT-Rendite vor Sondereffekten, 0 % für das durchschnittliche Working Capital, 0 % für den Umsatz und 139,0 % für die strategischen Ziele. Dies entspricht einer Gesamtzielerreichung von 41,7 % für das Geschäftsjahr 2020. Da die Gesamtzielerreichung 2020 unterhalb der unteren Schwelle lag, bestand für das Geschäftsjahr 2020 kein Anspruch auf eine Tantieme. Folglich wurden auch keine Tantieme-Beträge aus dem Geschäftsjahr 2020 als Deferrals aufgeschoben.

Die Auszahlung der Deferrals wird ermittelt, indem der jeweils aufgeschobene Betrag mit der Gesamtzielerreichung der Deferral-Leistungskriterien multipliziert wird. Die Deferral-Leistungskriterien (Mittelfristziele) für die aufgeschobene Auszahlung der Tantieme 2019 und 2020 lauten Umsatz und EBIT-Rendite. Die beiden finanziellen Leistungskriterien sind gleichgewichtet.

Umsatz Als Umsatz wird der gemäß den für die DEUTZ AG gesetzlich maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften ermittelte und testierte Konzernumsatz herangezogen. Die untere Schwelle, der Zielwert im Falle einer 100-prozentigen Zielerreichung, der im Geschäftsjahr 2021 erzielte Ist-Wert sowie die daraus resultierende Zielerreichung für das Leistungskriterium Umsatz lauten für die beiden aufgeschobenen Auszahlungsbeträge wie folgt:

Deferral 2020 – 2021 (Tantieme 2019)

	Umsatz	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	0 Mrd. €	0 %
Zielwert	2,07 Mrd. €	100 %
Ist-Wert	1,62 Mrd. €	78,1 %

Deferral 2021 – 2022 (Tantieme 2020)

	Umsatz	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	0 Mrd. €	0 %
Zielwert	1,90 Mrd. €	100 %
Ist-Wert	1,62 Mrd. €	45,1 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 0 % und 100 % linear interpoliert. Für Umsatzbeträge oberhalb des Zielwerts wird die Zielerreichung des Umsatzes linear extrapoliert. Die Gesamtzielerreichung von Umsatz und EBIT-Rendite ist auf 150 % begrenzt.

EBIT-Rendite Die EBIT-Rendite ist definiert als EBIT dividiert durch Umsatz. Als EBIT wird das gemäß den für die DEUTZ AG gesetzlich maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften ermittelte und testierte Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) herangezogen. Die untere Schwelle, der Zielwert im Falle einer 100-prozentigen Zielerreichung, der im Geschäftsjahr 2021 erzielt ist-Wert sowie die daraus resultierende Zielerreichung für das Leistungskriterium EBIT-Rendite lauten für die beiden aufgeschobenen Auszahlungsbeträge wie folgt:

Deferral 2020 – 2021 (Tantieme 2019)

	EBIT-Rendite	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	0 %	0 %
Zielwert	6,4 %	100 %
Ist-Wert 2021	2,3 %	35,9 %

Deferral 2021 – 2022 (Tantieme 2020)

	EBIT-Rendite	Ziel- erreichung
Untere Schwelle	0 %	0 %
Zielwert	5,0 %	100 %
Ist-Wert 2021	2,3 %	46,0 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 0% und 100% linear interpoliert. Für EBIT-Renditen oberhalb des Zielwerts wird die Zielerreichung der EBIT-Rendite linear extrapoliert. Die Gesamtzielerreichung von Umsatz und EBIT-Rendite ist auf 150% begrenzt.

Long-term Incentive (2018–2021)



Ermittlung der Deferrals Die so ermittelten Zielerreichungsgrade werden mit der jeweiligen Gewichtung des Leistungskriteriums multipliziert und anschließend addiert, um die Gesamtzielerreichung zu bestimmen. Diese wird mit dem aufgeschobenen Betrag der Tantieme multipliziert, um den Auszahlungsbetrag zu bestimmen, der auf 150% des Zielbetrags begrenzt ist.

Die folgende Tabelle fasst den aufgeschobenen Betrag der Tantieme, die Gesamtzielerreichung und den entsprechenden Auszahlungsbetrag für die Deferral 2020–2021 sowie 2021–2022 für jedes Vorstandsmitglied, dem ein Deferral gewährt wurde, zusammen:

Deferral 2020 – 2021 (Tantieme 2019)

	Dr. – Ing. Frank Hiller	Dr. Andreas Strecker	Michael Wellenzohn
Aufgeschobener Betrag	105 Tsd. €	63 Tsd. €	65 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	57,1 %	57,1 %	57,1 %
Auszahlungsbetrag	60 Tsd. €	36 Tsd. €	37 Tsd. €

Deferral 2021 – 2022 (Tantieme 2020)

	Dr. – Ing. Frank Hiller	Dr. Andreas Strecker	Michael Wellenzohn
Aufgeschobener Betrag	0 Tsd. €	0 Tsd. €	0 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	65,6 %	65,6 %	65,6 %
Auszahlungsbetrag	0 Tsd. €	0 Tsd. €	0 Tsd. €

2.2.2 LTI (LTI 2018 – 2021)

Im Geschäftsjahr 2021 wurde den Mitgliedern des Vorstands Vergütung gewährt, die sich aus dem im Geschäftsjahr 2018 zugesagten LTI ergibt. Der im Geschäftsjahr 2018 zugesagte LTI wurde in Form von virtuellen Performance Shares zugesagt. Der Zielbetrag bildet dabei die Ausgangsbasis der Zuteilung.

Zu Beginn der vierjährigen Laufzeit wurde der Zielbetrag durch den durchschnittlichen Aktienkurs der DEUTZ AG (arithmetisches Mittel der XETRA-Schlusskurse der letzten 60 Handelstage vor Beginn der Performanceperiode) geteilt, um eine Anzahl bedingt zugesagter virtueller Aktien zu ermitteln (virtuelle Performance Shares – VPS). Der Beginn der Laufzeit war bei den Herren Dr.-Ing. Hiller und Wellenzohn der 1. Januar 2018 und bei Herrn Dr. Strecker der Tag der Bestellung zum Mitglied des Vorstands, das heißt der 1. März 2018. Für die Herren Dr.-Ing. Hiller und Wellenzohn betrug der durchschnittliche Aktienkurs der DEUTZ AG 7,03 € und für Herrn Dr. Strecker 7,58 €. Die Anzahl der VPS, die den Vorstandsmitgliedern für das Jahr 2018 zugesagt wurde, ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl bedingt zugesagter virtueller Aktien in 2018 nach Vorstandsmitglied

Mitglied des Vorstands	Anzahl bedingt zugesagter virtueller Aktien in 2018
Dr.-Ing. Frank Hiller	28.455
Dr. Andreas Strecker (bis Februar 2021)	19.789
Michael Wellenzohn	18.963

Ein Zahlungsanspruch nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode ist abhängig davon, ob eines der beiden Leistungskriterien Aktienkurssteigerung oder Relative Aktienkurssteigerung erfüllt ist.

Die LTI-Auszahlung ist auf 150% des Zielbetrags begrenzt. Die Zielerreichung der Leistungskriterien ermittelt sich wie folgt:

Aktienkurssteigerung Für die Berechnung der Aktienkurssteigerung in der Performanceperiode, wird der Börsenkurs der DEUTZ-Aktie (durchschnittliche Schlusskurs der Aktie der DEUTZ AG im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse an den letzten 60 Börsenhandelstagen vor Ablauf der Performanceperiode) dem Referenzkurs (durchschnittliche Schlusskurs der Aktie der DEUTZ AG im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse an den 60 Börsenhandelstagen vor dem Zuteilungszeitpunkt) gegenübergestellt. Für die Ermittlung der Aktienkurssteigerung ist der Betrag der bis zum Ende der Wartezeit ausgeschütteten Bruttodividenden dem Kurswert der DEUTZ-Aktie hinzuzurechnen.

Der Zielwert, der zu einer 100-prozentigen Zielerreichung führt, sowie der im Geschäftsjahr 2021 erzielte Ist-Wert für das Leistungskriterium Aktienkurssteigerung lauten wie folgt:

LTI-Gewährung in 2021

	Aktienkurssteigerung von 2018 auf 2021	Grad der Zielerreichung
Untere Schwelle	< 30 %	0 %
Zielwert	>= 30 %	100 %
Ist-Wert 2021	-6,7 %	0 %

Relative Aktienkurssteigerung Für die Berechnung der relativen Aktienkurssteigerung, wird die Aktienkurssteigerung der DEUTZ-Aktie (siehe Leistungskriterium Aktienkurssteigerung) der Aktienkurssteigerung des MDAX gegenübergestellt.

Der Zielwert, der zu einer 100-prozentigen Zielerreichung sowie der im Geschäftsjahr 2021 erzielte Ist-Wert für das Leistungskriterium relative Aktienkurssteigerung lautet wie folgt:

LTI-Gewährung in 2021

	Differenz zwischen Kurssteigerung der DEUTZ-Aktie und der Börsenkursentwicklung im MDAX von 2018 auf 2021	Grad der Zielerreichung
Untere Schwelle	< 10 %-Punkte	0 %
Zielwert	>= 10 %-Punkte	100 %
Ist-Wert 2021	-41,1 %	0 %

Eine nachträgliche Änderung der Leistungskriterien und der Zielwerte für die Leistungskriterien ist ausgeschlossen.

Ermittlung des LTI Nach dem Ende der Performanceperiode wird bestimmt, ob in der Performanceperiode ein Zahlungsanspruch entstanden ist. Um den Bar-Auszahlungsbetrag nach Ende der Performanceperiode zu ermitteln, wird die finale Anzahl VPS im Falle einen Zahlungsanspruchs sodann mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der DEUTZ AG (arithmetisches Mittel der Schlusskurse der letzten 60 Handelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode) multipliziert. Der Auszahlungsbetrag ist auf 150% des Zielbetrags begrenzt.

Die folgende Tabelle fasst u. a. Zielbetrag, Gesamtzielerreichung und den entsprechenden Auszahlungsbetrag für den LTI 2018-2021 für jedes Vorstandsmitglied, dem der LTI 2018-2021 gewährt wurde, zusammen:

LTI 2018-2021¹

	Dr.-Ing. Frank Hiller	Michael Wellenzohn
Zielbetrag	200 Tsd. €	133 Tsd. €
Zuteilungskurs	7,03 €	7,03 €
Anzahl virtueller Aktien	28.455	18.963
Gesamtzielerreichung	0 %	0 %
Finale Anzahl virtueller Aktien	0	0
Schlusskurs	6,82 €	6,82 €
Auszahlungsbetrag	0 €	0 €

¹ Die Laufzeit des LTI 2018 – 2021 von Dr. Andreas Strecker begann am 1. März 2018 und hat eine Laufzeit bis zum 28. Februar 2022. Die Zielerreichung und die Ermittlung des Auszahlungsbetrags kann somit erst im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 dargestellt werden.

2.2.3 LTI (ZUTEILUNG IN 2021)

Der im Geschäftsjahr 2021 zugesagte LTI wird in Form von virtuellen Aktien (virtuelle Performance Shares – VPS) jährlich als Tranche zugesagt. Der Zielbetrag bildet dabei die Ausgangsbasis der Zusage und beträgt für die Mitglieder des Vorstands jeweils zwischen 63 % und 69 % der Grundvergütung.

Long-term Incentive (2021–2024)



Zu Beginn der vierjährigen Laufzeit wird der Zielbetrag durch den durchschnittlichen Aktienkurs der DEUTZ AG (arithmetisches Mittel der XETRA-Schlusskurse der letzten 60 Handelstage vor Beginn der Performanceperiode) geteilt, um eine Anzahl bedingt zugesagter VPS zu ermitteln. Für 2021 belief sich der durchschnittliche Aktienkurs der DEUTZ AG auf 4,79 €. Die Anzahl der VPS, die den Vorstandsmitgliedern für das Jahr 2021 zugesagt wurde, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mitglied des Vorstands	Zugesagter LTI-Betrag (Ziel-Betrag)	Anzahl bedingt zugeteilter virtueller Aktien in 2021
Dr.-Ing. Frank Hiller	522 Tsd. €	108.977
Dr.-Ing. Markus Müller (seit 15. März 2021)	294 Tsd. €	61.372
Dr. Sebastian Schulte (seit 1. Januar 2021)	370 Tsd. €	77.244
Dr. Andreas Strecker (bis 28. Februar 2021)	0 Tsd. €	0
Michael Wellenzohn	365 Tsd. €	76.200

Die finale Anzahl der VPS ist abhängig von der Zielerreichung der additiv verknüpften Leistungskriterien Return on Capital Employed (ROCE) und relativer Total Shareholder Return (relativer TSR).

Die Zielerreichung für den relativen TSR bestimmt sich nach dem Ende der Performanceperiode anhand des **Perzentilsrangs** der DEUTZ AG innerhalb einer TSR-Peergroup. Der Zielwert für das Leistungskriterium ROCE wird vom Aufsichtsrat festgelegt. Nach

der Billigung des für das letzte Geschäftsjahr der Performanceperiode relevanten Konzernjahresabschlusses durch den Aufsichtsrat wird die Zielerreichung für den ROCE bestimmt.

Die LTI-Auszahlung ist auf 180 % des Zielbetrags begrenzt. Die Zielerreichungsgrade der Leistungskriterien ermitteln sich wie folgt:

Relativer Total Shareholder Return Der relative TSR vergleicht die TSR-Performance von DEUTZ mit der TSR-Performance einer individuellen Peergroup und wird mit 50 % gewichtet. Die TSR-Performance berechnet sich aus dem Verhältnis der Kursentwicklung zuzüglich gezahlter Dividende am Ende der Performanceperiode zum Wert am Anfang der Performanceperiode. Die TSR-Peergroup setzt sich aus Unternehmen des DAXSubsector All Industrial Machinery zusammen.

Somit weicht diese Peergroup von der Zusammensetzung derjenigen Peergroup, die für die Überprüfung der horizontalen Üblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogen wurde, teilweise ab. Die Zusammensetzung der Peergroup zur Beurteilung der horizontalen Üblichkeit basiert auf aktienrechtlichen Kriterien wie Branche, Größe und Land. Für die Zusammensetzung der TSR-Peergroup wurde der Fokus stärker auf die Branche gelegt, sodass auch größere und kleinere Unternehmen im Vergleich zu DEUTZ betrachtet werden. Einige Unternehmen der TSR-Peergroup würden die aktienrechtlichen Größenkriterien für die Überprüfung der horizontalen Üblichkeit der Vorstandsvergütung

somit nicht ausreichend erfüllen. Der Aufsichtsrat ist davon überzeugt, dass eine Peergroup mit stärkerem Branchenfokus besser geeignet ist, um die Performance von DEUTZ in Relation zu den relevanten Wettbewerbern und der Branche insgesamt zu evaluieren, als die Peergroup des Horizontalvergleichs.

Die TSR-Peergroup setzte sich im Dezember 2021 aus den folgenden Unternehmen zusammen:

Aumann AG, Datron AG, DMG MORI AG, Dürr AG, Francotyp-Postalia Holding AG, Heidelberger Druckmaschinen AG, Jungheinrich AG, KHD Humboldt Wedag International AG, KHD Humboldt Wedag Vermögensverwaltungs-AG, KION GROUP AG, Knorr-Bremse AG, Koenig & Bauer AG, Krones AG, KSB SE & Co. KGaA, Kuka AG, Maschinenfabrik Berthold Hermle AG, Masterflex SE, NORMA Group SE, PITTER Maschinensfabrik AG, SAF-Holland SE, Schaltbau Holding AG, SCHUMAG AG, Stabilus S.A., Wacker Neuson SE, WashTec AG.

Für jedes Unternehmen der Peergroup und für DEUTZ wird nach dem Ende der Performanceperiode die TSR-Performance bestimmt. Die sich ergebenden Einzelwerte werden anschließend in eine Rangfolge gebracht und mit einem Perzentilsrang versehen, wobei der 0. Perzentilsrang der geringsten TSR-Performance entspricht und der 100. Perzentilsrang der höchsten TSR-Performance.

Die Zielerreichung für den relativen TSR bestimmt sich nach dem Ende der Performanceperiode anhand des Perzentilsrangs der DEUTZ AG wie folgt:

LTI-Zuteilung in 2021

	Perzentilsrang des TSR von DEUTZ	Grad der Zielerreichung
Untere Schwelle	25.	0 %
Zielwert	50.	100 %
Cap	75.	180 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 50 % und 100 % und bei einer Leistung zwischen dem Zielwert und dem Cap zwischen 100 % und 180 % linear interpoliert.

Return on Capital Employed Der **ROCE** ist der Quotient aus dem Konzern-Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) gemäß Konzernjahresabschluss und dem eingesetzten Kapital und wird mit 50 % gewichtet. Maßgeblich zur Beurteilung der Zielerreichung für die Tranche 2021 ist der ROCE des letzten Geschäftsjahres der Performanceperiode, d.h. der ROCE des Geschäftsjahres 2024.

Der Schwellenwert des ROCE entspricht dem gewichteten Kapitalkostensatz (**Weighted Average Cost of Capital – WACC**) der DEUTZ AG. ROCE-Werte unterhalb des WACC führen zu einer Zielerreichung von 0 %. So entsteht ein Auszahlungsanspruch erst dann, wenn die Rendite auf das eingesetzte Kapital die Kosten übersteigt.

Die untere Schwelle, der Zielwert im Falle einer 100-prozentigen Zielerreichung und das Cap inklusive der daraus resultierenden Zielerreichung für das ROCE des Geschäftsjahres 2024 lauten wie folgt:

LTI-Zuteilung in 2021

	ROCE	Grad der Zielerreichung
Untere Schwelle	7,6 %	50 %
Zielwert	11,0 %	100 %
Cap	15,0 %	180 %

Bei einer Leistung zwischen der unteren Schwelle und dem Zielwert wird die Zielerreichung zwischen 50 % und 100 % und bei einer Leistung zwischen dem Zielwert und dem Cap zwischen 100 % und 180 % linear interpoliert.

Eine nachträgliche Änderung der Leistungskriterien und der Zielwerte für die Leistungskriterien ist ausgeschlossen. Der Aufsichtsrat hat beim LTI gemäß der Empfehlung in G.11 DCGK in begründeten Sonderfällen jedoch die Möglichkeit, außergewöhnliche Entwicklungen bei den Bemessungsgrößen, Zielvorgaben und der Feststellung der Zielerreichung angemessen zu berücksichtigen. Von dieser Möglichkeit hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 keinen Gebrauch gemacht.

Ermittlung des LTI Nach dem Ende der Performanceperiode wird die finale Anzahl VPS bestimmt, indem die bedingt zugesagte Anzahl VPS mit dem gewichteten Gesamtzielerreichungsgrad multipliziert wird. Um den Bar-Auszahlungsbetrag nach Ende der Performanceperiode zu ermitteln, wird die finale Anzahl VPS sodann mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der DEUTZ AG (arithmetisches Mittel der Schlusskurse der letzten 60 Handelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode) multipliziert. Der Auszahlungsbetrag ist auf 180 % des Zielbetrags begrenzt.

2.3 ÜBERBLICK ÜBER DIE IM GESCHÄFTSJAHR 2021 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VARIABLE VERGÜTUNG

Die aus den Leistungskriterien resultierende gewährte bzw. geschuldete kurzfristige sowie langfristige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

2.4. SONSTIGES

Malus und Clawback Die kurzfristige variable Vergütung und die virtuellen Performance Shares unterliegen Malus- und Clawback-Bedingungen. Das bedeutet: Bei schwerwiegenden, von der Gesellschaft im einzelnen darzulegenden Verstößen der Vorstandsmitglieder gegen geltendes Gesetz oder ihre gesetzlichen und dienstvertraglichen Pflichten zu ordnungsgemäßer Amtsführung ist der Aufsichtsrat dazu berechtigt, noch nicht ausgezahlte variable Vergütung teilweise einzubehalten (Malus) und bereits ausgezahlte variable Vergütung zurückzufordern (Clawback). Die Entscheidung des Aufsichtsrates erfolgt dabei nach pflichtgemäßem Ermessen. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat keine variablen Vergütungsbestandteile einbehalten oder zurückgefordert.

	Dr.-Ing. Frank Hiller	Dr.-Ing. Markus Müller	Dr. Sebastian C. Schulte	Dr. Andreas Strecker	Michael Wellenzohn
STI 2021					
Zielbetrag	428 Tsd. €	238 Tsd. €	300 Tsd. €	50 Tsd. €	300 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	145,4%	145,4%	145,4%	145,4%	145,4%
Auszahlungsbetrag	622 Tsd. €	345 Tsd. €	436 Tsd. €	72 Tsd. €	436 Tsd. €
LTI – Deferral (Tantieme 2019)					
Aufgeschobener Betrag	105 Tsd. €	–	–	63 Tsd. €	65 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	57,1%	–	–	57,1%	57,1%
Auszahlungsbetrag	60 Tsd. €	–	–	36 Tsd. €	37 Tsd. €
LTI – Deferral (STI 2020)					
Aufgeschobener Betrag	0 Tsd. €	–	–	0 Tsd. €	0 Tsd. €
Gesamtzielerreichung	65,6%	–	–	65,6%	65,6%
Auszahlungsbetrag	0 Tsd. €	–	–	0 Tsd. €	0 Tsd. €
LTI 2018–2021					
Zielbetrag	200 Tsd. €	–	–	150 Tsd. €	133 Tsd. €
Zuteilungskurs	7,03 €	–	–	7,58 €	7,03 €
Anzahl virtueller Aktien	28.455	–	–	19.789	18.963
Gesamtzielerreichung	0%	–	–	– ¹	0%
Finale Anzahl virtueller Aktien	0	–	–	–	0
Schlusskurs	6,82 €	–	–	–	6,82 €
Auszahlungsbetrag	0 €	–	–	–¹	0 €
Gewährte und geschuldete Vergütung (Summe)	682 Tsd. €	345 Tsd. €	436 Tsd. €	108 Tsd. €	473 Tsd. €

¹ Die Laufzeit des LTI 2018–2021 von Dr. Andreas Strecker begann am 1. März 2018 und hat eine Laufzeit bis zum 28. Februar 2022. Die Zielerreichung und die Ermittlung des Auszahlungsbetrags kann somit erst im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 dargestellt werden.

Sondervergütung Der Aufsichtsrat kann in von ihm sowohl festzustellenden als auch zu begründenden Ausnahmefällen Vorstandsmitgliedern in Übereinstimmung mit der Empfehlung G.11 des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Sondertantieme nach pflichtgemäßem Ermessen gewähren. Die Sondertantieme ist zweifach begrenzt. So ist sie zunächst relativ auf die Hälfte der Jahresgrundvergütung der Vorstandsmitglieder limitiert. Zudem fällt die Sondertantieme unter die Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG als absolute Obergrenze der Gesamtvergütung. Eine solche Sondertantieme wurde in den letzten zehn Jahren und auch im Geschäftsjahr 2021 nicht gewährt.

Einhaltung der Maximalvergütung Neben der Begrenzung der variablen Vergütungskomponenten hat der Aufsichtsrat gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Mitglied des Vorstands eine Maximalvergütung festgelegt, welche die zufließende Vergütung, die für ein Geschäftsjahr gewährt wird, begrenzt. Diese Maximalvergütung umfasst die Grundvergütung, Nebenleistungen, die Altersversorgung und Auszahlungen aus dem STI und LTI sowie etwaige Sondertantieme. Die nachfolgend dargestellten Maximalvergütungen für die Mitglieder des DEUTZ-Vorstands liegen unterhalb der im Vergütungssystem 2021 festgelegten Maximalvergütungen und entsprechen damit dem Vergütungssystem 2021.

Maximalvergütung gem. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG

Mitglied des Vorstands	
Dr.-Ing. Frank Hiller	2.482 Tsd. €
Dr.-Ing. Markus Müller (seit März 2021)	1.746 Tsd. €
Dr. Sebastian C. Schulte (seit Januar 2021)	1.746 Tsd. €
Dr. Andreas Strecker (bis Februar 2021)	1.754 Tsd. €
Michael Wellenzohn	1.767 Tsd. €

Hinsichtlich der Grundvergütung, den Nebenleistungen, der Altersversorgung und der Auszahlung aus dem STI für das Geschäftsjahr 2021 wurde die Maximalvergütung ohne Kürzung einer Komponente eingehalten. Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütung aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst im dritten Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres vorliegt, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2021 erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2024 abschließend berichtet werden.

Leistungen für den Fall der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit Endet der Dienstvertrag oder die Bestellung eines Vorstandsmitglieds ohne wichtigen Grund im Sinne von § 626 BGB vorzeitig, erhält das Vorstandsmitglied eine Abfindung in Höhe der von der Gesellschaft voraussichtlich geschuldeten Gesamtbezüge für die Dauer der ursprünglichen Restlaufzeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren (Abfindungs-Cap).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden keinem Mitglied des Vorstands Leistungen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit gewährt.

C. HÖHE DER VORSTANDSVERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

C.1. VERGÜTUNG DER IM GESCHÄFTSJAHR AKTIVEN MITGLIEDER DES VORSTANDS

Zugesagte Vergütung sowie gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021 Die Vergütung, die den Mitgliedern des Vorstands zugesagt wurde sowie die im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Zugesagte Vergütung: Diejenige Vergütung, die den Vorstandsmitgliedern für das Geschäftsjahr 2021 unabhängig vom Zeitpunkt der Auszahlung in Aussicht gestellt wird (Ziel-Vergütung).

Konkret heißt »zugesagt« für die Vergütungskomponenten im Geschäftsjahr 2021 Folgendes:

Im Geschäftsjahr 2021 zugesagte Vergütung

Vergütungskomponenten

Grundvergütung
Nebenleistungen
Aufwendung für die Altersversorgung
STI 2021 (gewährt im Geschäftsjahr 2021)
LTI 2021–2024 (Gewährung erfolgt im Geschäftsjahr 2024)

Gewährt und geschuldet: Die gewährte Vergütung stellt diejenige Vergütung dar, für die die (ein- oder mehrjährige) Tätigkeit, die der Vergütung zugrunde liegt, vollständig erbracht worden ist. Eine Vergütung ist geschuldet, wenn DEUTZ eine rechtlich bestehende Verpflichtung gegenüber dem Vorstandsmitglied hat, die fällig aber noch nicht erfüllt ist.

Konkret heißt »gewährt und geschuldet« für die Vergütungskomponenten im Geschäftsjahr 2021 Folgendes:

Im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gem. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG¹

Vergütungskomponenten

Grundvergütung	
Nebenleistungen	
STI 2021 (zugesagt im Geschäftsjahr 2021)	
LTI	LTI 2018–2021 (zugesagt im Geschäftsjahr 2018)
	Deferral 2020–2021 (Tantieme 2019) (zugesagt im Geschäftsjahr 2019)
	Deferral 2021–2022 (Tantieme 2020) (zugesagt im Geschäftsjahr 2020)

¹ Die Aufwendungen für die Altersversorgung eines Geschäftsjahres gelten nicht als gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Nr. 1 AktG, da die Tätigkeit, die der Vergütung zugrunde liegt, noch nicht vollständig erbracht worden ist.

Die den Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 zugesagte Vergütung (Ziel-Vergütung) stellt sich wie folgt dar:

Ziel-Vergütung

	Dr.-Ing. Frank Hiller, Vorstandsvorsitzender (bis 13. Februar 2022)				Dr.-Ing. Markus Müller, Ordentliches Vorstandsmitglied (seit 15. März 2021)			
	2021		2020		2021		2020	
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %
Grundvergütung	750	40,1	750	52,7	459	24,5	–	–
+ Nebenleistungen	22	1,2	22	1,5	19	1,8	–	–
= Summe erfolgs- unabhängige Vergütung	772	41,2	772	54,3	478	45,1	–	–
+ Einjährige variable Vergütung (Summe)	428	22,9	0	0,0	238	12,7	–	–
STI 2020 ¹	–	–	0	0,0	–	–	–	–
STI 2021	428	22,9	–	–	238	22,4	–	–
+ Mehrjährige variable Vergütung (Summe)	522	27,9	500	35,2	294	15,7	–	–
Deferral 2021 – 2022 (STI 2020) ²	–	–	300	21,1	–	–	–	–
LTI 2020 – 2023	–	–	200	14,1	–	–	–	–
LTI 2021 – 2024	522	27,9	–	–	294	27,7	–	–
+ Aufwand für betriebliche Altersversorgung	150	8,0	150	10,5	50	4,7	–	–
= Gesamtvergütung	1.872	100,0	1.422	100,0	1.060	100,0	–	–

	Dr. Sebastian C. Schulte, Ordentliches Vorstandsmitglied (seit 1. Januar 2021)				Dr. Andreas Strecker, Ordentliches Vorstandsmitglied (bis 28. Februar 2021)				Michael Wellenzohn, Ordentliches Vorstandsmitglied			
	2021		2020		2021		2020		2021		2020	
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %
Grundvergütung	580	43,9	–	–	97	59,8	580	55,0	580	42,8	580	54,3
+ Nebenleistungen	21	1,6	–	–	3	1,9	24	2,3	30	2,2	37	3,5
= Summe erfolgs- unabhängige Vergütung	601	45,5	–	–	100	61,6	604	57,3	610	45,0	617	57,8
+ Einjährige variable Vergütung (Summe)	300	22,7	–	–	50	30,6	0	0,0	300	22,1	0	0,0
STI 2020 ¹	–	–	–	–	–	–	0	0,0	–	–	0	0,0
STI 2021	300	22,7	–	–	50	30,6	–	–	300	22,1	–	–
+ Mehrjährige variable Vergütung (Summe)	370	19,8	–	–	–	–	330	31,3	365	26,9	351	32,9
Deferral 2021 – 2022 (STI 2020) ²	–	–	–	–	–	–	180	17,1	–	–	186	17,4
LTI 2020 – 2023	–	–	–	–	–	–	150	14,2	–	–	165	15,4
LTI 2021 – 2024	370	28,0	–	–	–	–	–	–	365	26,9	–	–
+ Aufwand für betriebliche Altersversorgung	50	3,8	–	–	13	7,7	120	11,4	80	5,9	100	9,4
= Gesamtvergütung	1.321	100,0	–	–	162	100,0	1.054	100,0	1.355	100,0	1.068	100,0

¹ Im Geschäftsjahr 2020 hat der Vorstand pandemiebedingt auf die einjährige variable Vergütung verzichtet.

² Der Deferral-Zielbetrag setzt sich aus dem Zielbetrag eines einjährigen Deferrals (Performanceperiode 2021) und dem Zielbetrag eines zweijährigen Deferrals (Performanceperiode 2021–2022) zusammen.

Die gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 stellt sich wie folgt dar:

Gewährte und geschuldete Vergütung

	Dr.-Ing. Frank Hiller, Vorstandsvorsitzender (bis 13. Februar 2022)				Dr.-Ing. Markus Müller, Ordentliches Vorstandsmitglied (seit 15. März 2021)			
	2021		2020		2021		2020	
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %
Grundvergütung	750	51,6	750	97,2	459	55,8	-	-
+ Nebenleistungen	22	1,5	22	2,8	19	2,3	-	-
= Summe erfolgs- unabhängige Vergütung	772	53,1	772	100,0	478	58,1	-	-
+ Einjährige variable Vergütung (Summe)	622	42,8	-	-	345	41,9	-	-
STI 2020	-	-	-	-	-	-	-	-
STI 2021	622	42,8	-	-	345	41,9	-	-
+ Mehrjährige variable Vergütung (Summe)	60	4,1	-	-	-	-	-	-
Deferral 2019 – 2020 (STI 2018)	-	-	-	-	-	-	-	-
Deferral 2020 – 2021 (STI 2019)	60	4,1	-	-	-	-	-	-
Deferral 2021 – 2022 (STI 2020)	0	0,0	-	-	-	-	-	-
LTI 2017 – 2020	-	-	-	-	-	-	-	-
LTI 2018 – 2021	0	0,0	-	-	-	-	-	-
+ Sonstiges ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
= Gesamtvergütung	1.454	100,0	772	100,0	823	100,0	-	-

	Dr. Sebastian C. Schulte, Ordentliches Vorstandsmitglied (seit 1. Januar 2021)				Dr. Andreas Strecker, Ordentliches Vorstandsmitglied (bis 28. Februar 2021)				Michael Wellenzohn, Ordentliches Vorstandsmitglied			
	2021		2020		2021		2020		2021		2020	
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %
Grundvergütung	580	55,9	-	-	97	46,6	580	96,0	580	53,5	580	94,0
+ Nebenleistungen	21	2,0	-	-	3	1,4	24	4,0	30	2,8	37	6,0
= Summe erfolgs- unabhängige Vergütung	601	57,9	-	-	100	48,0	604	100,0	610	56,3	617	100,0
+ Einjährige variable Vergütung (Summe)	436	42,1	-	-	72	34,7	-	-	436	40,3	-	-
STI 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STI 2021	436	42,1	-	-	72	34,7	-	-	436	40,3	-	-
+ Mehrjährige variable Vergütung (Summe)	-	-	-	-	36	17,3	-	-	37	3,4	-	-
Deferral 2019 – 2020 (STI 2018)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deferral 2020 – 2021 (STI 2019)	-	-	-	-	36	17,3	-	-	37	3,4	-	-
Deferral 2021 – 2022 (STI 2020)	-	-	-	-	0	0,0	-	-	0	0,0	-	-
LTI 2017 – 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LTI 2018 – 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0	-	-
+ Sonstiges ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= Gesamtvergütung	1.037	100,0	-	-	207	100,0	604	100,0	1.083	100,0	617	100,0

¹ Die Sonstiges-Vergütung beinhaltet sämtliche Vergütung, die nicht in den übrigen Vergütungsbestandteilen abgebildet ist, bspw. Abfindungszahlungen oder Karenzentschädigungen

Bezüge der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB Für das Geschäftsjahr 2021 betragen die im Aufwand erfassten Gesamtbezüge des Vorstands der DEUTZ AG 7.072 Tsd. € (2020: 2.586 Tsd. €). Diese setzen sich zusammen aus kurzfristig fälligen Leistungen in Höhe von 5.268 Tsd. € (2020: 2.362 Tsd. €), sonstigen langfristig fälligen Leistungen in Höhe von 0 Tsd. € (2020: -291 Tsd. €) sowie aktienbasierten langfristig fälligen Leistungen im Rahmen der Long-Term-Incentive-Pläne in Höhe von 1.804 Tsd. € (2020: 515 Tsd. €).

Die Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB beliefen sich bei der DEUTZ AG und im Konzern auf 1.101 Tsd. € (2020: 1.181 Tsd. €). Für Pensionsverpflichtungen gegenüber den ehemaligen Vorstandsmitgliedern bestehen Rückstellungen in Höhe von 10.247 Tsd. € (31. Dezember 2020: 10.657 Tsd. €).

Überprüfung der Üblichkeit der Vorstandsvergütung Um eine marktübliche und wettbewerbsfähige Vergütung sicherzustellen, überprüft der Aufsichtsrat die Vergütungshöhen des Vorstands alle zwei Jahre. Im Rahmen der Überprüfung wird unter anderem die horizontale Üblichkeit der Vergütung (Vergleich zur Vorstandsvergütung in anderen Unternehmen) sowie die vertikale Üblichkeit (Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen innerhalb von DEUTZ) untersucht und beurteilt. Zur Bewertung der horizontalen Üblichkeit werden Unternehmen herangezogen, die mit DEUTZ insbesondere hinsichtlich der Kriterien Land, Branche und Größe vergleichbar sind. Innerhalb von DEUTZ werden sowohl für aktuelle Relationen als auch für die Relationen in der zeitlichen Entwicklung der obere Führungskreis und die Belegschaft insgesamt zur Bewertung der Üblichkeit herangezogen.

Zuletzt wurde die Üblichkeit der Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2020 im Zusammenhang mit der Gestaltung des aktuellen Vergütungssystems überprüft und als üblich befunden. Zur Bewertung der horizontalen Üblichkeit wurden zwei Vergleichsgruppen gebildet. Der ersten Vergleichsgruppe gehörten primär deutsche, börsennotierte Unternehmen an, die hinsichtlich der Branche sowie der Größenkriterien Umsatz und Mitarbeiter vergleichbar waren. Folgende Unternehmen sind dabei Teil der Peergroup gewesen: Aumann AG, DMG Mori AG, ElringKlinger AG, Jungheinrich AG, KION Group AG, Knorr-Bremse AG, LEONI AG, Rolls-Royce Power Systems AG, Sulzer AG, VARTA AG, Wacker Neuson SE. Als zweite Vergleichsgruppe wurde der SDAX herangezogen, da DEUTZ im SDAX gelistet ist.

C.2 BEZÜGE EHEMALIGER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Die gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Vorstandsmitglieder der DEUTZ AG beliefen sich gem. § 162 Abs. 1 Nr. 1 AktG im Geschäftsjahr 2021 auf insgesamt 332 Tsd. €. Die gewährte und geschuldete Vergütung für die im Geschäftsjahr 2018 ausgeschiedene Frau Dr. Margarete Haase belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 55 Tsd. € und entfiel vollständig auf die feste, erfolgsunabhängige Altersversorgung. Herr Dr.-Ing. Helmut Leube, der im Geschäftsjahr 2016 ausgeschieden ist, erhielt im Berichtsjahr 2021 eine feste, erfolgsunabhängige Altersversorgung in Höhe von 78 Tsd. €. Die Bezüge der übrigen ehemaligen Vorstandsmitglieder, die vor über zehn Jahren aus dem Vorstand der DEUTZ AG ausgeschieden sind, beliefen sich 2021 auf 199 Tsd. € und entfielen vollständig auf die Gewährungen der festen, erfolgsunabhängigen Altersversorgung. Die Gewährung der Altersversorgung der bereits ausgeschiedenen Mitglieder des Vorstands wird vollständig von der Unterstützungskasse und nicht von der DEUTZ AG geleistet.

C.3 ANGABEN ZUR RELATIVEN ENTWICKLUNG DER VORSTANDSVERGÜTUNG, DER VERGÜTUNG DER ÜBRIGEN BELEGSCHAFT SOWIE ZUR ERTRAGSENTWICKLUNG DER GESELLSCHAFT

Die nachfolgende Tabelle stellt die Entwicklung der im Geschäftsjahr gewährten und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Vorstands, die Ertragsentwicklung der DEUTZ AG sowie die Entwicklung der Vergütung der Belegschaft im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr dar. Die Entwicklung der gewährten und geschuldeten Vergütung der Vorstandsmitglieder basiert auf der obig dargestellten Vergütung (siehe Abschnitt C. „Höhe der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021“, Kapitel 1. und 2., jeweils gewährte und geschuldete Vergütung). Die Ertragsentwicklung wird anhand der zentralen finanziellen Kennzahl EBIT dargestellt, sowohl für die Gesellschaft (DEUTZ AG) als auch für den Konzern (DEUTZ Konzern). Für die Vergütung der Belegschaft wird auf die durchschnittliche Vergütung der Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft (DEUTZ AG) in Deutschland (exkl. Auszubildende und Praktikanten) abgestellt. Um die Vergleichbarkeit sicherzustellen, wurde die Vergütung von Teilzeitarbeitskräften auf Vollzeitäquivalente hochgerechnet.

Die Auszahlung der Altersversorgung der bereits ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder Dr. Margarete Haase und Dr.-Ing. Helmut Leube wird von der Unterstützungskasse und nicht von der DEUTZ AG geleistet.

Jährliche Veränderung	2021 (absolut)	2021 vs. 2020	2020 vs. 2019	2019 vs. 2018	2018 vs. 2017
Vorstandsvergütung					
Dr.-Ing. Frank Hiller	1.454 Tsd. €	88,3%	-47,2%	-5,6%	10,2%
Dr.-Ing. Markus Müller (seit 15. März 2021) ¹	823 Tsd. €	- ¹	-	-	-
Dr. Sebastian C. Schulte (seit 1. Januar 2021) ¹	1.037 Tsd. €	- ¹	-	-	-
Michael Wellenzohn	1.083 Tsd. €	75,6%	-50,6%	1,1%	29,5%
Dr. Andreas Strecker (1. März 2018 bis 28. Februar 2021) ²	207 Tsd. €	-65,6 ²	-31,3%	13,6%	- ²
Dr. Margarete Haase (bis 30. April 2018)	55 Tsd. €	1,0%	1,0%	-95,9%	25,8%
Dr.-Ing. Helmut Leube (bis 31. Dezember 2016)	78 Tsd. €	1,0%	1,0%	141,0%	-90,0%
Ertragsentwicklung von DEUTZ					
EBIT der DEUTZ AG	36,6 Mio. €	131,9%	-226,2%	83,8%	-68,1%
EBIT des DEUTZ Konzerns	37,2 Mio. €	134,9%	-221,0%	7,4%	-43,0%
Durchschnittliche Vergütung der Belegschaft der DEUTZ AG					
Belegschaft		-0,2%	3,5%	2,1%	1,9%

¹ Da Dr.-Ing. Markus Müller und Dr. Sebastian C. Schulte erst seit 2021 Mitglieder des Vorstands sind, ist ein Vergleich der Vergütung zum Geschäftsjahr 2020 nicht möglich.

² Dr. Andreas Strecker dem Vorstandsgremium 2020 vollständig und 2021 nur unterjährig angehört hat, ergibt sich für den Vergleichszeitraum 2021 vs. 2020 ein starkes Absinken der gewährten und geschuldeten Vergütung. Da Dr. Andreas Strecker 2018 zum Vorstandsmitglied berufen wurde, ist ein Vergleich der Vergütung zum Geschäftsjahr 2017 nicht möglich.

III. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

A. VERGÜTUNGSSYSTEM IM JAHR 2021

Das System für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats, welches in § 15 der Satzung geregelt ist, wurde am 26. April 2018 von der Hauptversammlung beschlossen und am 29. April 2021 von ebendieser mit 99,65 % Zustimmung bestätigt. Die Ausgestaltung der Vergütung für den Aufsichtsrat soll dazu beitragen hochqualifizierte Mitglieder für den Aufsichtsrat zu gewinnen und an das Unternehmen zu binden. So kann der Aufsichtsrat den Vorstand bei der Entwicklung der Strategie beraten und die Arbeit des Vorstands kontrollieren.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats setzt sich pro Jahr aus einer festen Grundvergütung, einer festen Vergütung für die Mitwirkung in Ausschüssen sowie Sitzungsgeldern für die Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zusammen. Grundvergütung und Ausschussvergütung werden

jeweils jährlich nach Ablauf des Geschäftsjahres bis zur ordentlichen Hauptversammlung gezahlt, die Sitzungsgelder nach der jeweiligen Sitzung.

Jedes ordentliche Mitglied des Aufsichtsrats erhält jährlich eine feste Grundvergütung in Höhe von 40.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält 80.000 €, der stellvertretende Vorsitzende 60.000 €. Darüber hinaus wird die Mitgliedschaft im Personalausschuss und im Prüfungsausschuss mit jährlich 12.000 € vergütet, die Mitglieder im Nominierungs- und Vermittlungsausschuss erhalten 8.000 €. In jedem Ausschuss erhält der Vorsitzende das Doppelte und der stellvertretende Vorsitzende das Eineinhalbfache der genannten Beträge. Zusätzlich erhält jedes Mitglied für die Teilnahme an Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen je ein Sitzungsgeld in Höhe von 1.500 €.

Des Weiteren erstattet DEUTZ den Mitgliedern des Aufsichtsrats die gegebenenfalls in Verbindung mit der Ausübung ihrer Tätigkeit entstehende Umsatzsteuer und sorgt für den Abschluss einer angemessenen Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung).

Konkret heißt »gewährt und geschuldet« für die Vergütungskomponenten im Geschäftsjahr 2021 Folgendes:

Im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung (§ 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG)

B. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

Im Folgenden wird die gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021 dargestellt. Die gewährte Vergütung stellt diejenige Vergütung dar, für die die (ein- oder mehrjährige) Tätigkeit, die der Vergütung zugrunde liegt, vollständig erbracht worden ist. Eine Vergütung ist geschuldet, wenn DEUTZ eine rechtlich bestehende Verpflichtung gegenüber dem Aufsichtsratsmitglied hat, die fällig aber noch nicht erfüllt ist.

Vergütungskomponenten

Feste Grundvergütung
(zugesagt für die Aufsichtsratsmitgliedschaft im Geschäftsjahr 2021)

Vergütung für Ausschusstätigkeit
(zugesagt für die Ausschussmitgliedschaft im Geschäftsjahr 2021)

Sitzungsgelder
(zugesagt für die Sitzungen im Geschäftsjahr 2021)

Die für das Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung beläuft sich für alle Mitglieder des Aufsichtsrats auf insgesamt 897 Tsd. €. Diese Aufteilung der Gesamtvergütung nach den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Feste Grundvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Dr.-Ing. Bernd Bohr (Vorsitzender bis 12. Februar 2022)	80,0	46,9	68,0	39,9	22,5	13,2	170,5
Corinna Töpfer-Hartung ¹ (stellvertretende Vorsitzende)	60,0	49,8	38,0	31,5	22,5	18,7	120,5
Sophie Albrecht ¹	40,0	60,2	16,0	24,1	10,5	15,8	66,5
Sabine Beutert ¹	40,0	53,7	18,0	24,2	16,5	22,1	74,5
Yavuz Büyükdag ¹	40,0	79,2	0,00	0,0	10,5	20,8	50,5
Dr. Fabian Dietrich ¹	40,0	79,2	0,00	0,0	10,5	20,8	50,5
Dr.-Ing. Rudolf Maier	40,0	79,2	0,00	0,0	10,5	20,8	50,5
Hans-Peter Finken ¹	40,0	79,2	0,00	0,0	10,5	20,8	50,5
Patricia Geibel-Conrad	40,0	49,7	24,0	29,8	16,5	20,5	80,5
Alois Ludwig	40,0	55,6	20,0	27,8	12,0	16,7	72,0
Dr. Dietmar Voggenreiter (Vorsitzender seit 12. Februar 2022)	40,0	79,2	0,00	0,0	10,5	20,8	50,5
Ali Yener ¹	40,0	66,7	8,0	13,3	12,0	20,0	60,0
Gesamt	540,0		192,0		165,0		897,0

¹ Arbeitnehmervertreter.

C. ANGABEN ZUR RELATIVEN ENTWICKLUNG DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG, DER VERGÜTUNG DER ÜBRIGEN BELEGSCHAFT SOWIE ZUR ERTRAGSENTWICKLUNG DER GESELLSCHAFT

Die nachfolgende Tabelle stellt die Entwicklung der im Geschäftsjahr gewährten und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats, die Ertragsentwicklung der DEUTZ AG sowie die Entwicklung der Vergütung der Belegschaft im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr dar. Die Ertragsentwicklung und die Vergütung der Belegschaft der DEUTZ AG ist analog zum Vergleich der Vorstandsvergütung ausgestaltet.

Jährliche Veränderung	2021 (absolut)	2021 vs. 2020	2020 vs. 2019	2019 vs. 2018	2018 vs. 2017
Aufsichtsratsvergütung					
Dr.-Ing. Bernd Bohr (seit 26. April 2018; Vorsitzender seit 1. Januar 2019, bis 12. Februar 2022)	170,5 Tsd. €	4,6%	-2,7%	368,0%	-
Corinna Töpfer-Hartung ¹ (stellvertretende Vorsitzende seit 26. April 2018)	120,5 Tsd. €	5,2%	-1,3%	43,0%	-
Sophie Albrecht (seit 26. April 2018)	66,5 Tsd. €	4,7%	10,2%	45,0%	-
Sabine Beutert ¹	74,5 Tsd. €	6,4%	-4,1%	3,2%	48,9%
Yavuz Büyükdag ¹ (seit 26. April 2018)	50,5 Tsd. €	9,8%	-6,1%	36,9%	-
Dr. Fabian Dietrich ¹ (seit 26. April 2018)	50,5 Tsd. €	9,8%	-6,1%	36,9%	-
Hans-Peter Finken ¹	50,5 Tsd. €	9,8%	-6,1%	2,2%	27,8%
Patricia Geibel-Conrad (seit 26. April 2018)	80,5 Tsd. €	5,9%	-3,8%	43,2%	-
Alois Ludwig	72,0 Tsd. €	-4,0%	2,0%	14,7%	70,9%
Dr.-Ing. Rudolf Maier (seit 7. Oktober 2020)	50,5 Tsd. €	368,0%	-	-	-
Dr. Dietmar Voggenreiter (seit 30. April 2019, Vorsitzender seit 12. Februar 2022)	50,5 Tsd. €	9,8%	40,0%	-	-
Ali Yener ¹ (seit 26. April 2018)	60,0 Tsd. €	14,3%	-7,9%	38,2%	-
Ertragsentwicklung von DEUTZ					
EBIT der DEUTZ AG	36,6 Mio. €	131,9%	-226,2%	83,8%	-68,1%
EBIT des DEUTZ Konzerns	37,2 Mio. €	134,9%	-221,0%	7,4%	-43,0%
Durchschnittliche Vergütung der Belegschaft der DEUTZ AG					
Belegschaft		-0,2%	3,5%	2,1%	1,9%

¹ Arbeitnehmervertreter.

RISIKOBERICHT

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

DEUTZ agiert weltweit in verschiedenen Branchen und Regionen und steuert das Geschäft über unterschiedliche Organisationseinheiten: die operativen Bereiche der Konzernobergesellschaft, der Tochtergesellschaften, der Vertriebsbüros sowie der Vertrags-händler. Aus dieser organisatorischen Aufstellung ergeben sich sowohl Chancen als auch geschäftsspezifische Risiken.

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 Beteiligten dabei unterstützen, Risiken rechtzeitig zu erkennen, zu analysieren, zu kommunizieren und effektive Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Die Grundprinzipien, Kontrollstandards, personellen Zuständigkeiten, Funktionen und Abläufe des 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 sich gegenüber der kurz- und mittelfristigen Planung neue Risiken ergeben oder sich bestehende Risiken verändert haben. Ausgehend von der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Auswirkung werden die festgestellten Risiken ihrer

Bedeutung nach klassifiziert. Gleichzeitig wird überprüft, ob und wie verabschiedete und bereits ergriffene Maßnahmen bekannte Risiken erfolgreich eingegrenzt haben oder ob gegebenenfalls weiterer Handlungsbedarf besteht. Zudem werden seit dem Berichtsjahr 2021 mindestens einmal im Jahr Tail-End-Risiken erfasst. Darunter sind bestandsgefährdende Risiken mit sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeiten zu verstehen. Das Risikomanagementkomitee analysiert anschließend die Risiken sowie den Fortschritt der ergriffenen risikominimierenden Maßnahmen und berichtet die Ergebnisse der Risikoinventur an den Vorstand. Gleichzeitig wird dem Vorstand eine Gesamtrisikoagregation vorgelegt und anlassbezogen, mindestens jedoch einmal im Jahr, eine eigenkapital- und liquiditätsorientierte Risikotragfähigkeitsrechnung aufgezeigt.

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

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

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

RISIKOMANAGEMENT BEZOGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Grundsätze Aufgrund seiner weltweiten Geschäftstätigkeit ist der DEUTZ-Konzern verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt, die sich für den Konzern aus negativen Entwicklungen auf den internationalen Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie Zins- und Devisenmärkten ergeben können. Das übergreifende Risikomanagement des Konzerns zielt darauf ab, potenziell negative Auswirkungen auf dessen 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 bzw. nach Bedarf tagt. Neben dem Finanzvorstand gehören dem Finanzausschuss der Leiter Finanzen & Controlling und ein weiterer Vertreter der Konzernfinanzabteilung an.

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

Um das **Kontrahentenrisiko** zu minimieren, arbeitet DEUTZ ausschließlich mit führenden Kreditinstituten zusammen.

Gemäß den Finanzierungsgrundsätzen des Konzerns werden die Kreditlinien von der Konzernfinanzabteilung gesteuert. Die Finanzierung der Tochtergesellschaften erfolgt überwiegend durch Konzerndarlehen. Auftretenden finanzwirtschaftlichen Risiken begegnet DEUTZ wie folgt:

Risiken von Forderungsausfällen Gegen das Risiko von Forderungsausfällen 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, mittels natürlichem Hedging entgegenzuwirken.

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

Liquiditätsrisiken Die abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen sichern die ausreichende Liquidität für die weitere Entwicklung des DEUTZ-Konzerns. Während der Vertragslaufzeit hat die DEUTZ AG sicherzustellen, dass der DEUTZ-Konzern bestimmte Finanzkennzahlen, das Verhältnis der Finanzschulden zum Eigenkapital bzw. zum EBITDA, einhält. Gemäß unserer mittelfristigen Bilanz- und Ergebnisplanung bieten diese vereinbarten Finanzkennzahlen einen ausreichenden finanziellen Spielraum. Bei deutlich schlechterer Wirtschaftsentwicklung – wie beispielsweise infolge des Ausbruchs der Corona-Pandemie – besteht jedoch ein Risiko, diese Auflagen kurzfristig zu verletzen. Sollte sich ein solches Risiko konkretisieren, würden wir frühzeitig an unsere Finanzpartner 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. 177.

RISIKOBEWERTUNG

Die Bewertung von Risiken erfolgt im DEUTZ-Konzern auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung des Risikos auf die Geschäftsziele. Die Risikobewertungen werden seit 2021 in einem Best Case, Mid Case und Worst Case betrachtet. 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

Eintrittswahrscheinlichkeit in %	80–99	niedrig	mittel	mittel	hoch	hoch
	60–79	niedrig	mittel	mittel	hoch	hoch
	40–59	niedrig	mittel	mittel	mittel	hoch
	20–39	niedrig	niedrig	mittel	mittel	mittel
	1–19	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
			gering	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 Gegensatz zur internen Steuerung werden die Risiken in der nachfolgenden Beschreibung nach Risikokategorien aggregiert dargestellt.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Risiken auf den für das Geschäftsjahr 2022 betrachteten wahrscheinlichkeitsgewichteten Erwartungswert der Themen.

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 der Corona-Pandemie auf die Finanz- und Ertragslage werden in den Marktrisiken und den operativen Risiken berücksichtigt.

Darüber hinaus stellt auch der Ausbruch des Russland-Ukraine-Krieges eine externe Gefahr für uns dar. So können sowohl die aktuellen als auch mögliche, weitere zukünftige Sanktionen bzw. deren direkten Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und die weltweiten Warenströme unser Ergebnis belasten. Aufgrund des vergleichsweise geringen Umfangs unserer dortigen Geschäftsaktivitäten hinsichtlich Umsatzvolumen und Lieferantenbasis sowie für uns relevanter Frachtwege in/über diese Regionen stufen wir das derzeitige Risiko des Russland-Ukraine-Krieges auf die Erreichung unserer Ziele im Geschäftsjahr 2022 als »niedrig« ein. Grundsätzlich ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen des Krieges zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts mit einer hohen Unsicherheit behaftet und derzeit noch nicht vollumfänglich vorhersehbar sind.

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 umsatzstärksten Anwendungsbereichen Baumaschinen und Material Handling sowie unseren Hauptabsatzregionen Deutschland, Westeuropa, China und Nordamerika agieren wir in sehr zyklischen Märkten.

Unser Ziel ist es, dieser Zyklizität in anwendungsbezogener und regionaler Hinsicht entgegenzusteuern, um ihre negativen Auswirkungen auf unsere Geschäftsentwicklung weiter zu reduzieren.

Mittel- und langfristig begegnen wir regionalen und anwendungsbezogenen Absatzrisiken durch die produktstrategische Ausrichtung unserer Entwicklungsaktivitäten sowie durch langfristige Liefervereinbarungen. So verfolgen wir die Strategie, fortlaufend regionsübergreifend neue Kunden zu akquirieren und das Geschäft mit diesen sukzessive auszubauen. 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.

Trotz bestehender Gegenmaßnahmen können extern verursachte Risiken jedoch nicht vollständig beherrscht werden. Die Marktrisiken im Hinblick auf die Erreichung unserer Ziele im Geschäftsjahr 2022 stufen wir nach Maßnahmen als »niedrig« (Vorjahr: »mittel«) ein.

STRATEGISCHE RISIKEN

Ausgehend von der Zielsetzung, die Kunden- und Produktbasis zu erweitern, liegt unser strategischer Fokus auf der technologieoffenen Weiterentwicklung unseres Motorenportfolios sowie regionalen Wachstumsinitiativen, mit Fokus auf China. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff.

Im Sinne unseres übergeordneten Ziels, Vorreiter einer klimaneutralen Mobilität im Off-Highway-Bereich zu werden, treiben wir bei der Weiterentwicklung unseres Portfolios neben der Elektrifizierung insbesondere die Entwicklung von Verbrennungsmotoren voran, die nachhaltige Energiequellen wie Wasserstoff oder E-Fuels nutzen und damit CO₂-frei angetrieben werden können. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

Unsere produktstrategische Ausrichtung eröffnet uns zahlreiche Chancen, ist naturgemäß aber ebenfalls mit Risiken verbunden. So könnten neue Produktentwicklungen eventuell nicht die erwartete Kundenresonanz hervorrufen oder nicht konkurrenzfähig sein. Zudem besteht auch hier das Risiko, dass sich Märkte und/oder Preise nicht wie erwartet entwickeln. Auch strategische Entscheidungen im Hinblick auf Produktkooperationen können negative Effekte auf die bilanziellen Wertansätze unserer Vermögenswerte haben.

Zuvor genannten Risiken begegnen wir unter anderem mit einer genauen Analyse der Trends in den für uns relevanten Märkten, auch unter Einbeziehung externer Marktforschungsanalysen. Zudem setzen wir in unseren Zielmärkten auf enge Kooperationen mit Großkunden, langfristige Liefervereinbarungen und arbeiten etwa bei der Umsetzung unserer China-Strategie mit marktführenden Partnern zusammen. Im Rahmen unserer Aktivitäten im Bereich alternativer Antriebssysteme gehen wir gezielte Entwicklungskooperationen ein und erweitern unsere Inhouse-Kompetenz darüber hinaus durch gezielte Akquisitionen oder strategische Beteiligungen: Ende 2021 haben wir beispielsweise eine Investition in Blue World Technologies getätigt. Blue World entwickelt, produziert und vertreibt u. a. Brennstoffzellenstacks und Reformer. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit steht eine exklusive Vertriebs- und Servicevereinbarung über stationäre, methanolbetriebene Brennstoffzellen-Generatoren. Mit Blick auf die Entwicklung unseres Wasserstoffmotors haben wir 2021 als erste Pilotanwendung eine stationäre Anlage zur Stromerzeugung mit einem lokalen Energiedienstleister vereinbart. Weiterhin haben wir einen Kooperationsvertrag mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) abgeschlossen, der ein Gemeinschaftsprojekt mit Fokus auf die »Grüne Baustelle« beinhaltet. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

Des Weiteren besteht auch das Risiko, dass sich unsere strategischen Projekte nicht wie erwartet entwickeln oder verschieben. Die 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 2022 weiterhin als »niedrig« ein.

OPERATIVE RISIKEN

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

In Bezug auf die Sicherstellung der Lieferversorgung sehen wir neben der Corona-Pandemie auch Versorgungsengpässe auf unserer Zuliefererseite, zum Beispiel aufgrund der derzeitigen weltweiten Angebotsverknappung im Halbleiterbereich als risikobehaftet an. Darüber hinaus erachten wir die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen und den damit zusammenhängenden Paradigmenwechsel innerhalb der Automobilbranche als Risiko. So können damit verbundene Standortschließungen und Produktabkündigungen ebenfalls negative Auswirkungen auf die Zulieferkette haben. Zudem können verlängerte Wiederbeschaffungszeiten von Zukaufteilen, Preiserhöhungen bei Lieferanten aufgrund der Energiepreisentwicklung sowie Engpässe bei Fracht- und auch Lagerkapazitäten zu höheren Material- und Logistikkosten führen und unser Ergebnis zusätzlich belasten. [Weiterführende Informationen](#) siehe Beschaffungsmarkt, S. 36.

Wir begegnen diesen Risiken mit einem intensiven Lieferantenmanagement, kontinuierlichen Verhandlungen mit unseren Zulieferern und durch eine laufende Marktbeobachtung.

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

Nach Berücksichtigung der Maßnahmen stufen wir die Beschaffungsrisiken im Hinblick auf die Erreichung unserer Finanz- und Ertragsziele im Geschäftsjahr 2022 weiterhin als »mittel« ein.

Produktionsrisiken Auslastungsschwankungen in der Produktion bergen das Risiko negativer Auswirkungen auf unsere Profitabilität. Ursächlich dafür können neben der Konjunkturabhängigkeit unseres Geschäftsmodells zum einen Produktionsverzögerungen aufgrund von Materialengpässen sein, zum anderen aber auch Produktionsstillstände etwa infolge Corona-Pandemie, Streiks oder dem Ausfall von Maschinen.

Zur Vermeidung coronabedingter Produktionsausfälle hat DEUTZ bereits 2020 ein umfangreiches Sicherheitskonzept erarbeitet: Im Rahmen einer speziellen Gefährdungsbeurteilung wurden alle Arbeitsplätze begangen und geeignete Schutzmaßnahmen wie etwa die Installation von Abtrennungen zwischen einzelnen Arbeitsplätzen eingeleitet. Insbesondere solchen Mitarbeitern, die in den administrativen Bereichen tätig sind, wird weiterhin 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 das Ansteckungsrisiko zu minimieren. Neben der Durchführung von Schnelltests vor Ort haben DEUTZ-Mitarbeiter seit dem Berichtsjahr 2021 zudem die Möglichkeit, sich und ihre Angehörigen im arbeitsmedizinischen Zentrum impfen zu lassen.

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 Risikovermeidung oder -minimierung sehen wir das Ausmaß der Produktionsrisiken auf unsere Finanz- und Ertragsziele weiterhin als »niedrig« an.

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

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

Der hohen technischen Komplexität der Motoren und den stetig steigenden Qualitätsansprüchen 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 2022 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 Weiterentwicklung unseres Motorenportfolios mit Fokus auf nachhaltige Antriebslösungen erachten wir als Wettbewerbsvorteil, der die Basis unseres langfristigen Erfolgs bilden soll. Es besteht jedoch das Risiko, dass streng vertrauliche Informationen, insbesondere im Hinblick auf neue technologische Erkenntnisse oder Partnerschaften im Forschungs- und Entwicklungsbereich, unberechtigt 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. Gleiches gilt für mögliche Cyberangriffe und daraus resultierende Schäden, die mit einem Imageverlust einhergehen können.

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

Rechts- und Compliance-Risiken DEUTZ ist als international agierender Konzern einer Vielzahl an steuerlichen, wettbewerbs- und patentrechtlichen sowie sonstigen gesetzlichen und regulatorischen Regelungen unterworfen. Bestehende und drohende Rechtsstreitigkeiten sowie mögliche rechtliche Verstöße werden 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 naturgemäß allerdings ungewiss, so dass über die getroffene bilanzielle Vorsorge hinaus noch weitere Risiken bestehen, die sich negativ auf die Finanz- und Ertragsziele auswirken können.

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

Ausgehend von der derzeitigen Entwicklung bei laufenden Verfahren stufen wir die rechtlichen Risiken unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Risikovermeidung bzw. -minimierung weiterhin als »niedrig« 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.

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. Insgesamt ist die Risikotragfähigkeit eigenkapital- als auch liquiditätsorientiert gegeben.

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 bzw. 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 Wertflüsse der finanziellen Berichterstattung beinhalten, den Prozess der Konzernabschlusserstellung 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 fortlaufend 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 kontinuierliche 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

DEUTZ agiert in einem dynamischen Marktumfeld. Daraus ergeben sich nicht nur vorgenannte Risiken mit potenziell negativen Auswirkungen auf die Erreichung der Geschäftsziele. Gleichzeitig eröffnen sich dadurch auch Chancen, die einen positiven Effekt auf die Ziele des Konzerns für das Jahr 2022 und darüber hinaus haben können. Als Chance ist die Möglichkeit anzusehen, dass sich aufgrund bestimmter Ereignisse oder Entwicklungen eine positive Abweichung hinsichtlich geplanter Ziele für 2022 ergeben könnte. Derartige Chancen zu erkennen und zu steuern obliegt den einzelnen operativen Bereichen des Konzerns und dem Vorstand. Eine zentrale Erhebung und Bewertung von Chancen – analog zum Risikomanagement – erfolgte erstmalig zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres 2022.

CHANCENBEWERTUNG

Die Bewertung von Chancen erfolgt im DEUTZ-Konzern seit 2021 auf Basis der geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der möglichen Auswirkung der Chance auf die Geschäftsziele. Die Chancenbewertungen werden analog zur Risikobewertung in einem Best Case, Mid Case und Worst Case betrachtet. Für die nachfolgende Chancenberichterstattung des DEUTZ-Konzerns werden die Chancen in »niedrig«, »mittel« oder »hoch« klassifiziert. Chancen, die als »niedrig« klassifiziert werden, haben erwartungsgemäß eine geringe Auswirkung von bis zu 10 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage. Als »mittel« eingestufte Chancen haben hingegen eine erhebliche Auswirkung, zwischen 10 Mio. € und 50 Mio. €, und als »hoch« eingestufte Chancen eine bedeutende Auswirkung von über 50 Mio. € auf die Finanz- und Ertragslage.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Chancen auf den für das Geschäftsjahr 2022 betrachteten wahrscheinlichkeitsgewichteten Erwartungswert der Themen.

Wachstumsstrategie Im Rahmen unserer übergeordneten Wachstumsstrategie fokussieren wir uns insbesondere auf drei Kernelemente: regionale Wachstumsinitiativen mit Fokus auf China, den Ausbau unserer im neuen Segment Green gebündelten Aktivitäten sowie den Ausbau des margenstarken Servicegeschäfts.

Durch die Umsetzung unserer China-Strategie können wir stärker an der Entwicklung des weltweit größten Einzelmarktes für Baumaschinen partizipieren und im Zuge von Marktanteilsgewinnen unseren Absatz und das Ergebnis steigern. Über das Joint Venture mit SANY sowie die Kooperation mit BEINEI verfügen wir über lokale Produktionsmöglichkeiten mit direktem Marktzugang. Weiterhin liegt ein Schwerpunkt auf dem geographischen Ausbau des Servicenetzes im weltweit größten Einzelmarkt.  Weiterführende Informationen siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff.

Angesichts des voranschreitenden Klimawandels ist es notwendig, die weltweiten CO₂-Emissionen zu begrenzen bzw. zu reduzieren. Aus diesem Grund treiben wir bei der Weiterentwicklung unseres Motorenportfolios insbesondere den Einsatz von Antriebslösungen voran, die eine klimafreundlichere Alternative zum klassischen Verbrennungsmotor darstellen oder sogar einen CO₂-neutralen Betrieb ermöglichen. Dies ermöglicht uns nicht nur den Ausbau unserer Wettbewerbsposition. Gleichzeitig ergibt sich daraus auch die Chance, neue Kundengruppen zu erschließen. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

Zudem werden wir das margenstarke Servicegeschäft deutlich ausbauen. Wachstumspotenziale liegen insbesondere in neuen Serviceprodukten und Dienstleistungen, die darauf ausgerichtet sind, die Kundenbindung und -zufriedenheit zu erhöhen. Der Ausbau der Digitalisierung, die Ausweitung des eigenen weltweiten Servicenetzes und die Übernahme von weiteren Standorten stehen dabei im Fokus. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff. Die strategischen Chancen im Hinblick auf die Erreichung unserer Ertragsziele im Geschäftsjahr 2022 stufen wir als »niedrig« ein.

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

Die Marktchancen im Hinblick auf die Erreichung unserer Ziele im Geschäftsjahr 2022 stufen wir als »niedrig« ein.

Rechtschancen Ausgehend von der derzeitigen Entwicklung bei laufenden Verfahren stufen wir die rechtlichen Chancen unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen als »niedrig« ein.

PROGNOSEBERICHT

WIRTSCHAFTSPROGNOSE

BIP-Wachstum¹

Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr	2022		2023	
	2022	2023	2022	2023
Global	4,4	3,8		
Entwickelte Volkswirtschaften	3,9	2,6		
€-Raum	3,9	2,5		
Deutschland	3,8	2,5		
USA	4,0	2,6		
Schwellenländer	4,8	4,7		
China	4,8	5,2		

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2022.

Im Rahmen seiner letzten Prognose hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Erwartungen für das Jahr 2022 um 50 Basispunkte auf 4,4 % nach unten korrigiert. Diese Anpassung resultiert aus den erwarteten Auswirkungen der Corona-Variante Omikron, insbesondere auf das 1. Quartal 2022, sowie Engpässen in den globalen Lieferketten. Mit Blick auf den weiteren Jahresverlauf sollte der negative Effekt durch die Omikron-Variante im 2. Quartal nachlassen, so dass für das Gesamtjahr 2022 insgesamt ein deutliches BIP-Wachstum prognostiziert wird.¹

Die Erwartungen für 2023 wurden moderat um 20 Basispunkte auf 3,8 % nach oben angepasst. Dabei handelt es sich jedoch im Wesentlichen um einen technischen Effekt, der sich aus der Erwartung ergibt, dass die Belastungen aus 2022 auslaufen werden. So wird davon ausgegangen, dass der Welthandel bereits im Jahr 2022 um 6 % und 2023 um weitere rund 5 % im Vorjahresvergleich zunehmen wird.¹

Analog zum prognostizierten Wachstum des Welthandels wird eine weitere Erhöhung der Rohstoffpreise erwartet. Diese Entwicklung dürfte zu einer steigenden Inflation führen. Nach Einschätzung des IWF wird in den entwickelten Volkswirtschaften die Inflation von 3,1 % im Jahr 2021 auf 3,9 % im Jahr 2022 steigen, während sie in den Schwellenländern bei 5,9 % liegen dürfte (2021: 5,7 %). Angesichts dessen ist davon auszugehen, dass die Kapitalkosten der Unternehmen aufgrund steigender Zinsen teurer werden dürften.¹

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die entwickelten Volkswirtschaften nach der Corona-Pandemie wieder, wie in der Vergangenheit, ein geringeres Wachstum als die Schwellenländer aufweisen werden.

¹ IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2022.

DIESELMOTORENMARKT

DEUTZ-Abnehmerbranchen: Prognose 2022

Veränderung der Absatzvolumina in % im Vergleich zum Vorjahr			
	Europa	Nordamerika	China
Baumaschinen ¹	+5 – +10	+5 – +10	0 – +5
Material Handling ¹	+5 – +10	+5 – +10	+10 – +15
Landtechnik ²	0 – +5	0 – +5	0 – +10

¹ Power Systems Research »OE Link Update Bulletin Q4 2021«, Januar 2022.

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

Auf Basis aktuell verfügbarer Daten dürften sich die für DEUTZ relevanten Abnehmerbranchen für Dieselmotoren für den Off-Highway-Bereich im Jahr 2022 recht einheitlich entwickeln. Die Märkte haben sich insgesamt als recht robust gegenüber der Corona-Pandemie gezeigt und konnten die durch Lieferengpässe und Lockdowns verursachten Absatzeinbrüche teilweise bereits im Jahr 2021 voll kompensieren. In Europa, Nordamerika und insbesondere in China sind gravierende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb unserer Abnehmerbranchen zwar ausgeblieben, jedoch ist davon auszugehen, dass die Erholung durch die fortdauernden weltweiten Engpässe in der Zulieferindustrie noch auf unabsehbare Zeit anhalten wird. 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 moderates positives Wachstum im Jahr 2022 einstellen.

Im Bereich Baumaschinen ist weiterhin mit einer insgesamt positiven Nachfrage zu rechnen. Neben einer wieder anziehenden Konjunktur sollten die von der EU-Kommission und der Biden-Regierung verabschiedeten umfangreichen Staatshilfen und Investitionsprogramme in Europa und Nordamerika in den nächsten Jahren für eine konstante Nachfrage sorgen. Auch in China dürfte der Bausektor als Hauptsäule des chinesischen Wirtschaftswachstums zu einer anhaltenden Nachfrage nach Baumaschinen beitragen, wenn auch mit voraussichtlich geringeren Wachstumsraten als in den Vorjahren, da der Markt erste Sättigungserscheinungen zeigt.

Die Nachfrage nach Material-Handling-Anwendungen, insbesondere Gabelstaplern, Hebebühnen und Telehandlern, dürfte sich regionenübergreifend ebenfalls positiv entwickeln. Mit Blick auf Europa und Nordamerika wird der Nachfrageanstieg weiterhin 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 waren, haben die Investitionen im Jahr 2021 bereits deutlich angezogen und auch die Ankündigungen für das Jahr 2022 lassen auf ein hohes Investitionsvolumen schließen.

Die Absatzentwicklung in der Landtechnik sollte von weltweit anhaltend hohen Preisen für Agrarprodukte profitieren und dürfte 2022 somit ebenfalls positiv verlaufen. Die Wachstumsraten werden sich voraussichtlich im niedrigen einstelligen Bereich befinden. Für Europa ist anzunehmen, dass Engpässe in der Lieferkette das Marktwachstum bremsen werden. In Nordamerika deutet sich nach zwei absatzstarken Jahren eine Abschwächung der Wachstumsdynamik an. In China steigen die Absätze im Segment der leistungsstärkeren Traktoren, die aufgrund der eingeleiteten Agrarreformen vermehrt nachgefragt werden, erst langsam an.

Der Heavy-Duty-Truck-Markt in China¹ wird sich unserer Einschätzung nach im Jahr 2022 weiter rückläufig entwickeln und sich auf dem Absatzniveau von vor der Corona-Pandemie bei rund 1,2 Mio. Fahrzeugen einpendeln. Als ursächlich dafür sind unter anderem hohe Lagerbestände bei Kunden, die vor der Einführung des CN-6-Emissionsstandards 2021 ihren Fuhrpark ausgebaut haben. Zudem ist derzeit noch ungewiss, ob die Zentralregierung den Truckmarkt wie in der Vergangenheit incentiviert und wie lange die angeordneten Strom- und Energiekürzungen andauern werden. Dies kann sich negativ auf die Produktionszahlen der Hersteller auswirken.

¹ China Automotive Industry Association, Januar 2022.

BESCHAFFUNGSMARKT

Nachdem sich die Rohstoff- und Energiepreise sowie die Transportkosten im Berichtsjahr 2021 außerordentlich verteuerten, ist auch für das laufende Geschäftsjahr 2022 mit einer weiterhin hohen Preisvolatilität zu rechnen. Als ursächlich dafür sind insbesondere anhaltende Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie, eine zunehmende Inflation sowie politische Diskussionen u. a. mit Blick auf die Transformation hin zur CO₂-Neutralität anzusehen.

Aufgrund anhaltender Allokationen am Weltmarkt etwa in den Bereichen der Halbleiter-, Stahl- und Kunststoffindustrie sowie der fortdauernden Corona-Pandemie ist davon auszugehen, dass die Beschaffungssituation weiterhin sehr angespannt bleiben wird.

GESCHÄFTSPROGNOSE 2022

Nachdem unsere relevanten Abnehmerbranchen bereits im Geschäftsjahr 2021 einen fortlaufenden Aufwärtstrend zeigten, gehen wir davon aus, dass die kundenseitige Investitionsbereitschaft 2022 weiter anziehen wird. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Corona-Pandemie mit Unsicherheiten behaftet ist. So können ihr Verlauf bzw. die damit einhergehenden Auswirkungen auf die globale Wirtschaft und in der Folge auf unsere Geschäftsentwicklung nicht vorhergesehen werden. Gleichzeitig ist auch die weitere Entwicklung des globalen Beschaffungsmarktes nicht vorhersehbar.

Die nachfolgend dargestellte Geschäftsprognose wurde auf Basis des Kenntnisstands von Ende Februar 2022 abgegeben.

ABSATZ, UMSATZ

Auf Basis zuvor dargestellter Prognosen und der Annahme fort-dauernder Engpässe in der Supply Chain rechnen wir für das Geschäftsjahr 2022 mit einem Absatz von 165.000 bis 180.000 DEUTZ-Motoren,¹ der zu einem Umsatzanstieg auf 1,70 bis 1,85 Mrd. € führen soll. Der Umsatz des Segments Classic dürfte sich dabei auf 1,60 bis 1,75 Mrd. € belaufen. Für das Segment Green, in dem sämtliche Aktivitäten rund um die Entwicklung und Herstellung von neuen, alternativen Antriebslösungen wie beispielsweise elektrifizierte oder wasserstoffbetriebene Motoren abgebildet werden, rechnen wir mit einem Umsatzbeitrag zwischen 75 und 100 Mio. €.

ERGEBNIS

Entsprechend vorgenannter Absatz- und Umsatzentwicklung erwarten wir, dass sich die EBIT-Rendite vor Sondereffekten (operative Ergebnismarge) auf Konzernebene zwischen 3,5 und 5,5% bewegen wird. Diese Bandbreite spiegelt neben dem angegebenen Umsatzkorridor wider, dass sich insbesondere die Rohstoff- und Energiepreise voraussichtlich auch 2022 weiterhin sehr volatil entwickeln werden.

In der Segmentbetrachtung ist davon auszugehen, dass die operative Ergebnismarge des Segments Classic zwischen 4,5 und 6,5% liegen wird. Die operative Ergebnismarge des Green-Segments dürfte sich in einer Bandbreite von –30 bis –20% bewegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass geringen Umsatzvolumina eine verstärkte Investitionstätigkeit gegenübersteht, die für den Aufbau unseres alternativen Antriebsportfolios erforderlich ist.

Weiterführende Informationen siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff., sowie Forschung und Entwicklung, S.28 ff.

Im Rahmen des letztjährigen Prognoseberichts wurde für 2021 die Zahlung der finalen Kaufpreisrate aus der Veräußerung des Standorts Köln-Deutz in Aussicht gestellt, die zu einem positiven Sondereffekt in der Größenordnung von rund 60 Mio. € geführt hätte. Nach aktuellem Kenntnisstand ist mit dieser Zahlung erst im Geschäftsjahr 2023 zu rechnen.²

Auf Basis der operativen Ergebniserwartung ist für das laufende Geschäftsjahr 2022 mit einem Return on Capital Employed (ROCE) vor Sondereffekten im hohen einstelligen Bereich zu rechnen.

¹ Ohne elektrische Bootsantriebe der DEUTZ-Tochtergesellschaft Torqeedo.

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

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUSGABEN¹

Nach Zuschüssen² erwarten wir für das Geschäftsjahr 2022 Forschungs- und Entwicklungsausgaben in einer Größenordnung von 75 bis 85 Mio. €. Neben unseren F&E-Aktivitäten im Bereich alternativer Antriebe werden sich diese insbesondere aus der fortlaufenden Weiterentwicklung unseres Portfolios im Bereich kleiner als 4 Liter, der Neuentwicklung unseres TCD 5.2 und der Umstellung unserer Motoren für die Emissionsstufe China IV ergeben. [Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Forschung und Entwicklung, S. 28 ff.

INVESTITIONEN³

Unsere Investitionen dürften sich 2022 nach Zuschüssen² in einer Bandbreite von 90 bis 100 Mio. bewegen. Die zu erwartende Erhöhung gegenüber 2021 ist insbesondere durch verstärkte Investitionen in die Optimierung unserer Produktion und den Aufbau unseres alternativen Antriebsportfolios bedingt. [Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 30 ff.

[Weiterführende Informationen](#) siehe Produktion und Logistik, S. 30 ff.

WORKING-CAPITAL-QUOTE, FREE CASHFLOW UND EIGENKAPITALQUOTE

Die durchschnittliche Working-Capital-Quote sollte 2022 bei 15 bis 17% liegen.

Der Free Cashflow dürfte sich auf einen niedrigen bis mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrag belaufen.

Die Eigenkapitalquote soll auch weiterhin deutlich über 40% liegen.

MITARBEITER

Beschäftigungsniveau Im Rahmen des Effizienzprogramms »Transform for Growth« hat DEUTZ 2020 einen konzernweiten Stellenabbau initiiert, der auf eine Reduzierung der Personalkosten abzielt. Um den geplanten Abbau möglichst sozialverträglich zu gestalten, hatte DEUTZ ein Freiwilligenprogramm für die deutschen Standorte mit Laufzeit vom 1. September 2020 bis 31. März 2021 aufgesetzt, das zum Ende seiner Laufzeit insgesamt 361 Mitarbeitern angenommen hatten. Davon werden voraussichtlich 50 Personen im Geschäftsjahr 2022 aus dem Unternehmen ausscheiden. [Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25.

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

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

[Weiterführende Informationen](#) siehe »Transform for Growth«, S. 25.

¹ Bei Forschungs- und Entwicklungsausgaben handelt es sich um tatsächliche Ausgaben für F&E-Projekte. Diese unterscheiden sich von den Forschungs- und Entwicklungskosten in der Gewinn- und Verlust-Rechnung im Wesentlichen dahingehend, dass aktivierungspflichtige Entwicklungskosten abgezogen und Abschreibungen auf fertiggestellte Entwicklungsprojekte hinzugerechnet werden.

² Zuschüsse von Entwicklungspartner und Fördermittel.

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

AUSBLICK 2023/2024

Angesichts der fortdauernden Corona-Pandemie sowie der angespannten Situation des globalen Beschaffungsmarktes ist die Dynamik der weltwirtschaftlichen Erholung weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Trotz dessen bestätigt DEUTZ seine aktuellen Mittelfristziele und stellt für 2023/2024 weiterhin eine Umsatzsteigerung auf mehr als 2,0 Mrd. € einhergehend mit einer EBIT-Rendite vor Sondereffekten in der Bandbreite von 7 bis 8 % in Aussicht.

Wesentliche Wachstumstreiber werden neben der technologieoffenen Weiterentwicklung des Motorenportfolios nach wie vor die fortlaufende Internationalisierung sowie der Ausbau des Servicegeschäfts sein. Mit Blick auf die Profitabilität soll die Ergebnisentwicklung zudem durch die fortlaufende Umsetzung eingeleiteter Maßnahmen zur Kostenoptimierung bei gleichzeitiger Steigerung der Effizienz zusätzlich abgesichert werden. [Weiterführende Informationen](#)

siehe »Transform for Growth«, S. 25.

Im Rahmen seiner Elektrifizierungsstrategie hatte sich DEUTZ für 2023/2024 das Ziel eines E-DEUTZ-Umsatzanteils von 5 bis 10 % gesetzt. Im Zuge der Einführung der neuen Segmentberichtsstruktur wird dieses Ziel dahingehend angepasst, dass sich nunmehr der Umsatzanteil des Segments Green bis dahin auf 5 bis 10 % belaufen soll. [Weiterführende Informationen](#) siehe Strategie und Ziele, S. 22 ff.

Haftungsausschluss Dieser Lagebericht enthält bestimmte Aussagen über zukünftige Ereignisse und Entwicklungen sowie Angaben und Einschätzungen der Gesellschaft. Solche in die Zukunft gerichteten Aussagen beinhalten bekannte und 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.