



Rede von Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands der MAN SE, anlässlich der Hauptversammlung am 16. Mai 2018

München, 16.05.2018

– ES GILT DAS GESPROCHENE WORT –

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, verehrte Gäste,
meine Damen und Herren,

im Namen des Vorstands begrüße ich Sie herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der MAN SE. Auch in diesem Jahr haben wir uns für das Truck Forum als Veranstaltungsort entschieden. Hier sind wir nur wenige hundert Meter Luftlinie von unserem Stammwerk entfernt. Ein Standort, an dem viel in Bewegung ist: Erst im vergangenen Jahr haben wir hier die neue Lackieranlage in Betrieb genommen. Vor Kurzem wurde das neue Entwicklungszentrum eingeweiht. Ich möchte zu Beginn meiner Rede die Gelegenheit nutzen und Sie einladen, an einer der heute angebotenen Werksführungen teilzunehmen. Eine tolle Möglichkeit, MAN und unseren Münchner Produktionsstandort noch besser kennenzulernen. Wie Sie natürlich wissen, geht unser Portfolio weit über die Lkw, deren Produktion Sie sich während einer Werksführung ansehen können, hinaus. Mich freut es daher sehr, dass wir für Sie einige Produkt-Highlights ins Truck Forum geholt haben. So können Sie die Exponate aus nächster Nähe erleben.

Als Sie heute hier angekommen sind, haben Sie bestimmt als erstes unser Bus-Dreigestirn direkt vor dem Truck Forum bemerkt: Der neue Stadtbus MAN Lion's City sowie die Reisebusse MAN Lion's Coach und der NEOPLAN Tourliner sind nicht zu übersehen. Außerdem schickt MAN Truck & Bus heute seinen kleinen Bruder der TG-Familie, den Transporter MAN TGE, auf die Ausstellungsfläche – dafür aber gleich in dreifacher Ausführung. Der Transporter eignet sich bestens für den Einsatz als Liefer- und Kühlwagen oder Baustellenfahrzeug. Die Maße des TGE übertrifft der MAN TGX LION PRO hier im Truck Forum natürlich um einiges. Der TGX zeigt sich mit neuem Innendesign, neuen Innenraumfeatures, aber in gewohnter Manier mit dem Löwen auf dem Grill. Zudem präsentieren wir Ihnen unseren eTruck als zukunftsweisendes Fahrzeug der



MAN Truck & Bus eMobility-Strategie. Mitarbeiter der Digitalmarke RIO sind vor Ort und informieren Sie über herstellerunabhängige digitale Services für das Nutzfahrzeuggeschäft. Ebenfalls für Sie ins Truck Forum geholt haben wir den hochmodernen Schiffsmotor MAN 175D von MAN Diesel & Turbo. MAN Latin America rundet unseren Auftritt mit der Neuauflage des VW Delivery ab.

Ob Truck, Stadtbus, Transporter oder Schiffsmotor – heute präsentieren wir Ihnen ganz unterschiedliche Produkte aus der MAN Gruppe. Mit ihnen gehen wir in den jeweiligen Märkten ins Rennen. Ein Unternehmen, das in einem dynamischen Wettbewerbsumfeld erfolgreich sein möchte, muss seine Agilität unter Beweis stellen. Denn was hier zählt, ist mehr denn je Geschwindigkeit, Dynamik – insbesondere bei der Umsetzung der für MAN wichtigen Zukunftsthemen: Digitalisierung, alternative und klimaschonende Antriebe sowie Automatisierung. Deshalb haben wir auch den aktuellen Geschäftsbericht unter das Motto „Tempo“ gestellt. In wenigen Minuten mehr dazu.

Zuvor möchte ich die Gelegenheit nutzen und Ihnen hier auf der Bühne Herrn Dr. Intra als neues Mitglied im Vorstand der MAN SE vorstellen. Dr. Intra ist seit 2001 in der MAN Gruppe tätig. Ein erfahrener Kollege, der unter anderem bereits drei Jahre die Produktion und Logistik bei MAN Latin America verantwortete und ab 2012 bei MAN Truck & Bus als Vorstand für Produktion und Logistik sowie ab 2015 zusätzlich als Vorstand für Forschung und Entwicklung tätig war. Im Juli letzten Jahres hat er die Funktion als Personalvorstand und Arbeitsdirektor der MAN SE und der MAN Truck & Bus AG übernommen. Herr Dr. Intra, herzlich willkommen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

blicken wir nun auf das abgelaufene Geschäftsjahr. 2017 hat die Weltwirtschaft an Dynamik gewonnen. Die Nachfrage nach unseren Produkten in vielen für die MAN Gruppe wichtigen Märkten hat sich verbessert. Führende Markpositionen haben wir in allen Bereichen behauptet und gefestigt. Unsere hohe Innovationskraft, die Qualität bei Produkten und im Service sowie die Nähe zu unseren Kunden zahlten sich aus.

Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles hat sich die Nachfrage nach Lkw, Bussen und Transportern in den für uns wichtigen Regionen überwiegend positiv entwickelt. Der europäische Nutzfahrzeugmarkt zeigte sich nach der kräftigen Belebung im Vorjahr auf hohem Niveau konstant. Lateinamerika hat die Talsohle durchschritten. Im 2. Halbjahr 2017 erlebte der brasilianische Nutzfahrzeugmarkt einen starken Aufwärtstrend.



Im Geschäftsfeld Power Engineering verbesserte sich die Situation etwas, blieb aber in Summe angespannt. Der Marinemarkt und der Markt für Turbomaschinen verbuchten ein leichtes Wachstum auf niedrigem Niveau. Der Markt für Energieerzeugung zeigte eine leicht erhöhte Nachfrage. Eine positive Entwicklung gab es im After-Sales-Markt für Turbomaschinen sowie für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerksparte.

Die MAN Gruppe steigerte 2017 den Auftragseingang um 12 % auf 16,1 Mrd €. Dazu haben beide Geschäftsfelder beigetragen. Bei Commercial Vehicles wurden 14 % mehr Fahrzeuge bestellt. Power Engineering verzeichnete ein Plus im Auftragseingang von 13 %. Der Konzernumsatz betrug im Berichtsjahr 14,3 Mrd €, ein solides Wachstum von 6 %. Erwartungsgemäß übertraf der spürbare Umsatzanstieg bei Commercial Vehicles nennenswert den Rückgang bei Power Engineering.

Bei der Profitabilität sind wir 2017 einen weiteren Schritt vorangekommen. Positiv war die Entwicklung bei MAN Truck & Bus: Kräftige Ergebnisimpulse gingen vom Umsatzwachstum und dem Zukunftsprogramm PACE2017 aus. MAN Latin America konnte das Ergebnis durch bessere Kostenstrukturen und Prozesse sowie einen Absatzanstieg verbessern. Bei MAN Diesel & Turbo waren dagegen die überwiegend schwierigen Marktbedingungen weiterhin eine Belastung. Bei Renk war die Operative Rendite erneut zweistellig.

Das Operative Ergebnis des Konzerns haben wir 2017 deutlich auf 566 Mio € gesteigert: ein Plus von 362 Mio €. Entsprechend verbesserte sich die Operative Rendite der MAN Gruppe deutlich von 1,5 % auf 3,9 %. Das Vorjahr war durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 213 Mio € belastet. Gleichwohl sind auch über deren Wegfall hinaus das Operative Ergebnis und die Operative Rendite im Jahr 2017 spürbar gestiegen.

Damit hat die MAN Gruppe im Berichtsjahr ihre Ziele erreicht. Wir beurteilen diese Geschäftsentwicklung als erfreulich, die Profitabilität aber als noch nicht zufriedenstellend.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ich möchte Sie erneut darüber informieren, dass die MAN SE keine Dividende mehr ausschüttet. Stattdessen erhalten außenstehende Aktionäre auch für 2017 die im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Volkswagen Truck & Bus GmbH festgeschriebene Barausgleichszahlung in Höhe von 3,07 € pro Stamm- oder Vorzugsaktie für das volle abgelaufene Geschäftsjahr. Der Kurs der MAN-Stammaktie verlief 2017 sehr stabil und



stieg leicht um 1 % auf 95,40 €, gestern notierte sie zu Börsenschluss bei 96 € 95 Cent.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie zu Beginn meiner Rede gesagt: Um im internationalen Wettbewerb weiterhin vorne dabei zu sein, geht es heutzutage mehr denn je um den Faktor Geschwindigkeit. Unsere Kunden fordern innovative Lösungen in den Bereichen Transport und Energie. Es ist viel in Bewegung – insbesondere bei den Zukunftsthemen Digitalisierung, alternative und klimaschonende Antriebe sowie Automatisierung. In den nächsten zehn Jahren werden wir hier mehr Veränderungen erleben als in den vergangenen fünf Jahrzehnten. Wenn wir die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich meistern möchten, dann müssen wir uns ihnen heute stellen.

Wofür steht Tempo bei MAN? Als Nutzfahrzeughersteller und Maschinenbauunternehmen passt Tempo hervorragend zu unseren Produkten und unseren Services. Wir bringen mit unseren Lkw, Bussen und Transportern Tempo auf die Straße. Unsere Antriebe geben Schiffen die erforderliche Power, mit der sie tausende Seemeilen zurücklegen und Fracht pünktlich ankommt. Mit Hochdruck arbeiten wir an Energielösungen der Zukunft. Wir machen Tempo, wir leben Tempo. Damit meinen wir auch die Reaktionsgeschwindigkeit bei Prozessen, Innovationen und Zukunftsthemen – und damit verbunden, die Anforderung, zukunftsweisende Impulse im Wettbewerbsumfeld zu setzen. Mit hohem Tempo – das ist unser Selbstverständnis, das ist unser Kundenversprechen als eines der führenden europäischen Industrieunternehmen.

Tempo ist auch ein Appell, an uns selbst und an die Politik. Von Mega-Cities über Ballungszentren und Metropolregionen – globale Entwicklungen wie die zunehmende Urbanisierung stellen uns vor neue Herausforderungen. Die Anforderungen an die Hersteller, nachhaltige umwelt- und ressourcenschonende Mobilitätskonzepte umzusetzen, werden größer. Seit vielen Jahren treibt MAN das Thema alternative, klimaschonende Antriebe maßgeblich voran. Es ist eine Mammutaufgabe, die niemand allein stemmen kann. Als Unternehmen fordern wir daher politische Entscheidungsträger auf, zügig und koordiniert bei Zukunftsthemen die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen – mit Förderungen, bei Infrastrukturen und bei Gesetzen.

Leider sehen wir in manchen Bereichen derzeit eine nicht ausreichend zukunftsorientierte Politik, die auf die Nachrüstung von Stadtbussen und möglicherweise auch Kommunalfahrzeugen setzt. Fakt ist aber: Schwere Nutz-



fahrzeuge sind sauber. Seit fünf Jahren ist mit der Euro 6-Abgasnorm ein nachweislich sauberer Emissionsstandard im Markt. Euro 6-Fahrzeuge sind zudem die effizientesten, die heute weltweit zur Verfügung stehen. Nachrüstung trägt dagegen dazu bei, alte Fahrzeuge, die mehr Diesel verbrauchen, länger im Markt zu halten – ohne Garantie, dass die Nachrüstung tatsächlich zur Senkung von Luftschadstoffen beiträgt. Hier wünschen wir uns, dass die Politik ihre Aktivitäten auf wirklich effektive Maßnahmen konzentriert.

Sehr geehrte Damen und Herren,

damit MAN seine Projekte umsetzen kann, braucht es ein starkes finanzielles Fundament. Wir haben daher wichtige Investitionen getätigt. Wir haben unsere Zukunftsprogramme umgesetzt.

In unserem Teilkonzern MAN Truck & Bus haben wir unter dem Dach unserer Strategie FUTURE LION das Zukunftsprogramm PACE2017 erfolgreich abgeschlossen. Auf das Erreichte können wir stolz sein, aber uns nicht darauf ausruhen. Unser Ziel ist es, im operativen Tagesgeschäft durchgehend exzellent zu sein. Wir wollen im gesamten Unternehmen ein höheres Effizienzlevel erreichen. Im Rahmen von FUTURE LION heißt diese Stoßrichtung Operational Excellence. Dank PACE2017 haben wir den finanziellen Spielraum, um nachhaltig in die Zukunftsthemen Digitalisierung, alternative Antriebe mit Fokus auf eMobility und automatisiertes Fahren zu investieren. Eines steht fest: Wir investieren derzeit so viel wie noch nie in der Geschichte des Unternehmens, um uns für die Zukunftsthemen gut aufzustellen. Neben einem neuen Blockheizkraftwerk und der Erweiterung des Karosseriebaus haben wir letztes Jahr die Lackieranlage – hier im Bild eingeblendet – in Betrieb genommen. Vor Kurzem haben wir das MAN-Entwicklungszentrum eingeweiht. Rund 360 unserer Ingenieurinnen und Ingenieure werden hier an den Lkw und Bussen der Zukunft arbeiten. MAN hat seit jeher einen sehr hohen Qualitäts- und Sicherheitsanspruch. Um im internationalen Wettbewerb eine Vorreiterrolle einzunehmen, müssen Innovationen schneller auf die Straße gebracht werden. Bei der Produktentwicklung stellen wir uns mit einer agilen Arbeitsweise schneller auf Kundenwünsche ein.

Im laufenden Jahr 2018 konzentrieren wir uns bei MAN Truck & Bus im Rahmen von FUTURE LION weiterhin auf Maßnahmen zur Optimierung von Prozessen und Kostenstrukturen. Mit Fokus auf kontinuierliche Verbesserungen und Operational Excellence schaffen wir die Voraussetzungen dafür, auch in Zukunft profitabel zu wachsen. Zu unseren Herausforde-



rungen gehört ganz konkret, die Produkt- und Materialkosten bei der Fahrzeugentwicklung weiter zu senken. Darüber hinaus werden wir Potenziale in der Produktion und der Entwicklung sowie im administrativen Bereich heben. Wichtig ist uns: Bei all diesen Aktivitäten stehen immer unsere Kunden im Mittelpunkt. Sie profitieren direkt davon, dass wir in unserer täglichen Arbeit noch effizienter, zuverlässiger und innovativer werden.

Bei MAN Diesel & Turbo investieren wir ebenfalls kräftig. 2017 haben wir in Augsburg mit dem Bau eines neuen Prüfzentrums für Turbolader begonnen. Zudem haben wir eine neue Halle für Großkomponenten in Deggen-dorf errichtet. Wir haben nachdrücklich das Zukunftsprogramm von MAN Diesel & Turbo, Base Camp 3000+, vorangetrieben und sind hier weiterhin gemäß Fahrplan unterwegs.

2017 hat MAN Diesel & Turbo 40 % des kanadischen Unternehmens Aspin Kemp & Associates übernommen. Aspin Kemp & Associates ist auf maritime Bordstromnetze, Energiemanagement- und elektrische Antriebssysteme spezialisiert. Die Übernahme festigt unsere technologische Vorreiterrolle bei Schiffsantrieben. Zudem schafft sie beste Voraussetzungen, damit wir uns als führender Systemanbieter für das Energie-Management an Bord etablieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

neben einer soliden finanziellen Basis sind interne Strukturen und verbesserte Prozesse wichtige Erfolgsfaktoren, um Tempo zu machen. MAN ist eine starke Säule der Volkswagen Truck & Bus Gruppe, unter deren Dach MAN Truck & Bus, MAN Latin America, Scania sowie RIO zusammenarbeiten. Dabei verfolgen wir eine Plattform-Strategie, das bedeutet, dass wir kontinuierlich unsere Kräfte bündeln und Synergien nutzen. Das Konzept des Lead Engineering legt für MAN und Scania klare Prinzipien für die gemeinsame Entwicklungsarbeit in der Gruppe fest. Ingenieure beider Marken entwickeln gemeinschaftlich Kernkomponenten des Antriebsstrangs. Es entstehen dadurch gemeinsame Plattformen für Motoren, Getriebe, Achsen und Abgasnachbehandlungssysteme. Dabei übernimmt jeweils eine Marke die Führung. Das gibt uns Gestaltungsspielraum und wir können schneller sowie flexibler agieren. Die Kooperation in der Entwicklung umfasst zudem die Technologiefelder Elektrifizierung und autonomes Fahren.

Unter dem Dach von Volkswagen Truck & Bus entwickelt RIO in Zusammenarbeit mit den Marken MAN und Scania eine offene und cloudbasierte Plattform. RIO vernetzt Versender, Speditionen, Fahrer und Transportunternehmen. Kunden können mit RIO auf die unterschiedlichsten Daten ihrer



Flotte zugreifen – dazu zählen zum Beispiel die geschätzte Ankunftszeit, die Geschwindigkeit sowie Wartungs- und Zustandsdaten. Seit verganginem Jahr wird die RIO Box serienmäßig in alle fabrikneuen MAN-Lkw der Euro 6-Abgasnorm verbaut. Bereits Ende 2017 erfolgte der Go-Live der RIO Plattform sowie des ersten Service „RIO Essentials“. Das Angebot umfasst bereits acht Services und wird kontinuierlich erweitert. Dazu gehören RIO Services sowie Services von Partnern. Wir selbst bieten auf der Plattform digitale Lösungen unter der Marke MAN DigitalServices an und leisten damit einen Beitrag für die Vernetzung des gesamten Transport-Ökosystems.

Das alles zeigt: Unter Volkswagen Truck & Bus wachsen wir stärker zusammen. Wir lernen voneinander, wir schaffen Synergien und wir arbeiten gemeinsam an dem Ziel, einen Global Champion der Nutzfahrzeugindustrie zu formen. Um im internationalen Wettbewerbsumfeld vorne dabei zu sein, öffnen wir uns auch zunehmend strategischen Partnerschaften. Wir gehen bei der Entwicklung von digitalen Lösungen neue Wege, profitieren vom Know-how und nutzen Synergien.

Meine Damen und Herren,

wir machen Tempo bei unseren bewährten Produkten in etablierten Märkten. Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben werden auch in den nächsten Jahren auf Langstrecken Waren und Güter transportieren. Vielmehr gehen bewährte Lösungen mit Innovationen Hand in Hand. Unser Erfolgsrezept: Bewährtes noch besser zu machen.

Der VW Delivery als Erfolgsmodell ist ein gutes Beispiel, wie Bewährtes noch besser gemacht wird. Vorgestellt wurde die neue VW Delivery-Baureihe auf der Fenatran 2017 – der wichtigsten Nutzfahrzeugmesse Lateinamerikas. Die neuen Delivery-Modelle treten in der Gewichtsklasse von 3,5 bis 13 Tonnen an und punkten durch Gewichtsreduzierung, weniger Kraftstoffverbrauch sowie eine höhere Ladekapazität. Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge in Brasilien wird – einem weltweiten Trend folgend – in den nächsten Jahren stark wachsen.

Ein anderes Beispiel ist der erste MAN TGX des Modelljahres 2018, den wir im Januar an einen Kunden übergeben haben. Er punktet mit neuem Innendesign und neuen Innenraumfeatures – wie hier im Bild schön zu erkennen ist. Der MAN TGX verfügt neben neuester Technik zudem über zukunftsweisende Sicherheitssysteme.

Der Bereich Bus hat im vergangenen Jahr auf der Messe Busworld den neuen MAN Lion's Coach vorgestellt. Ausgestattet ist er mit technischen



Innovationen wie einem optimierten Antriebsstrang und zahlreichen Assistenzsystemen. Bei den Busworld Awards 2017 setzte sich der MAN Lion's Coach gegen elf Mitbewerber durch und gewann den Grand Coach Award. Zudem erhielt er den Innovationspreis 2018 des Magazins busplaner. Bei den MAN BusDays jüngst im März haben wir den Stadtbus MAN Lion's City der Öffentlichkeit vorgestellt. Er ist als 12- und 18-Meter-Variante erhältlich – wahlweise ausgestattet mit dem neuen Dieselmotor D15 oder mit MAN EfficientHybrid.

Übrigens feierte 2017 ein weiteres, absatzstarkes Erfolgsmodell seinen 50-jährigen Geburtstag, der NEOPLAN Skyliner. Auf der Busworld haben wir den 5 000sten Skyliner an einen Kunden übergeben.

Ebenfalls ein Erfolgsmodell ist bei MAN Diesel & Turbo die Viertakt-Motoren-Familie. Sie hat weltweit Millionen von Betriebsstunden angesammelt. Darauf aufbauend präsentierte MAN im vergangenen Jahr eine weitere Innovation: den Motor 45/60CR, den stärksten Viertakt-Motor der Welt. Der Motor leistet als 20V-Motor 26 MW, das heißt eine Leistung von 1 300 KW pro Zylinder. Damit hat er die höchste Leistungsdichte seiner Klasse und die höchste Leistung auf dem Markt. Eingesetzt wird der Motor unter anderem im Kreuzfahrt-Segment. Mit weiter reduzierten Betriebskosten und einer verbesserten Umweltbilanz wird diese Neuentwicklung im Markt auf großes Interesse stoßen.

Bereits in der Praxis im Einsatz ist ein Prüfstand, den unsere MAN-Tochter Renk für Rolls-Royce angefertigt hat. Es ist der größte Auftrag in der Firmengeschichte der Renk Test System GmbH. Auch der Prüfstand ist gigantisch, denn er ist mit seinen 400 Tonnen der größte und leistungsstärkste der Welt. Das muss er auch sein, denn den Prüfstand haben wir für das weltweit leistungsstärkste Luftfahrtgetriebe gebaut, den UltraFan. Das Triebwerk soll 2025 auf den Markt kommen. Die Testanlage wurde im Augsburger Werk konstruiert, im letzten Jahr konnte das erste Triebwerksgetriebe geprüft werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir machen Tempo beim Zukunftsthema Digitalisierung. Die Digitalisierung verändert das gesamte Ökosystem der Transport- und Logistikbranche grundlegend. So liegt folgendes Szenario nicht in allzu ferner Zukunft: Stellen Sie sich vor, ein Lkw transportiert Waren von Hamburg nach München. Der Lkw fährt autonom, ist mit anderen Fahrzeugen des Flottenbetreibers vernetzt. Sämtliche Fahrzeugdaten sind digital abrufbar und auch die transportierten Waren sind Teil des sogenannten „Internet of Things“.



Schon heute können Sie den Lieferstatus Ihrer online bestellten Pakete bequem über das Internet nachverfolgen. Das zeigt: Die Umsetzung dieser Zukunft ist bereits in vollem Gange.

Wir haben diese Entwicklung frühzeitig erkannt und die richtigen Entscheidungen getroffen, um den eigenen Wandel zu beschleunigen. MAN Truck & Bus entwickelt sich mit hohem Tempo vom Nutzfahrzeughersteller zum Anbieter intelligenter und nachhaltiger Transportlösungen. Die digitale Transformation verändert dabei nicht nur das MAN-Angebot an unsere Kunden mit innovativen Produkten und Dienstleistungen. Sie verändert auch die Strukturen und das Prozessmanagement innerhalb des Unternehmens. 2017 haben wir deshalb unsere Digitalisierungsaktivitäten in der Geschäftseinheit „Digitalisierung und Transformation“ gebündelt. Ob Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Verwaltung oder After Sales – digitale Anwendungen und Arbeitsprozesse durchziehen alle Bereiche.

Zum Beispiel treiben wir die Vernetzung im Bereich After Sales voran und gehen mit der Solera Lösung „Digital Garage“ neue Wege. Die digitale Werkstatt verbindet durch Softwarelösungen Fahrer, Fahrzeuge, Werkstätten und Disponenten. Damit können beispielsweise unsere Mitarbeiter besser einschätzen, wann der nächste Servicetermin fällig ist – und welche Ersatzteile bestellt werden müssen, um den Werkstattaufenthalt möglichst kurz zu halten. Mit unserem Service verfolgen wir immer das Ziel, den Nutzen für unsere Kunden weiter auszubauen.

Auf die Vorteile der Digitalisierung setzt MAN Diesel & Turbo mit dem PrimeServ Online Service. Wir statten zum Beispiel große Schiffsmotoren mit Sensoren aus und monitoren die Daten. Damit sind alle Betriebswerte für den Kunden per App abrufbar. Zu den Daten gehören Geschwindigkeit, Betriebsstunden des Motors, verwendeter Kraftstoff, Effizienz oder Temperatur. Unsere Kunden erhalten dann von unseren MAN-Spezialisten Auswertungen der Leistung und des Zustands der Motoren sowie Vorschläge zur Effizienzsteigerung. Wir erweitern kontinuierlich das Angebot. Derzeit arbeiten wir an einem Live-Chat für eine noch schnellere Beratung.

Neue Wege gehen wir bei MAN mit einer Technologie, die sich durch Präzision, Schicht für Schicht, auszeichnet: den 3D-Druck. 2017 hat MAN Diesel & Turbo als weltweit erster Hersteller den 3D-Druck für die Produktion von Leitschaufeln für Gasturbinen in der Serienfertigung eingesetzt. Der 3D-Druck wird die Herstellung nachhaltig verändern, davon sind wir überzeugt. Rund 2,6 Mio € investieren wir in den Auf- und Ausbau unserer 3D-Druck-Kompetenz. Dafür haben wir das „MAN Center for Additive Manufac-



ting“ geschaffen. Es ist ein produkt- und standortübergreifendes Expertenzentrum in Oberhausen. Hier arbeiten Designspezialisten, Werkstoffingenieure und Fertigungstechniker an den Technologien der Zukunft. Wir weiten die Fertigung aus und nutzen die Vorteile der Additiven Fertigung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Vorteile des 3D-Drucks sprechen für sich: innovative Bauteildesigns, verkürzte Fertigungs- und Lieferzeiten oder die schnelle Fertigung von Ersatzteilen. Auf diese Vorteile setzt auch MAN Truck & Bus: Im neuen MAN-Entwicklungszentrum in München entstehen Prototypen, bei deren Herstellung modernste Verfahren wie der 3D-Druck zum Einsatz kommen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Tempo machen wir auch beim Zukunftsthema der alternativen, klimaschonenden Antriebe. Zu der globalen Entwicklung gehören – da erzähle ich Ihnen nichts Neues – wachsende Städte. Die Versorgung der Menschen, die Belieferung und der Transport ändern sich. Der Online-Handel wächst rasant und die Branche der Zustell- und Paketdienste boomt. Neue nachhaltige Mobilitätskonzepte sind gefragt. Vor diesem Hintergrund gewinnen alternative Antriebe zunehmend an Bedeutung. Alternative Antriebe verbessern die Lebensqualität erheblich, sie machen den innerstädtischen Verkehr emissionsärmer und vor allem leiser.

Beim Verkehr in der City setzt MAN daher auf den Elektroantrieb. Aktuell entwickeln wir mittelschwere Elektro-Lkw für den städtischen Verteilerverkehr und testen sie in der Praxis gemeinsam mit dem Council für nachhaltige Logistik. Dazu gehören die größten österreichischen Firmen aus den Bereichen Handel, Logistikdienstleister und Produktion, die europaweit tätig sind. Noch in diesem Jahr erhalten die Unternehmen neun batterieelektrisch angetriebene MAN-Lkw aus der TGM-Baureihe. Wir bringen sie zeitnah auf die Straße, um sie im täglichen Betrieb unter Realbedingungen einzusetzen und vor allem zu testen. Die hier gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in neue Technologien ein. Ab Ende 2021 ist die Serienproduktion unserer Elektro-Lkw geplant.

Auch im Bus-Bereich setzen wir auf emissionsarme eMobility-Lösungen. Bereits heute gehören zum Portfolio von MAN Truck & Bus Fahrzeuge mit Gas-Antrieb sowie Hybrid-Lösungen. Der Umstieg auf alternative Antriebe bedeutet für Verkehrsunternehmen und Flottenbetreiber einen hohen logistischen Aufwand. Unsere Beratungseinheit MAN Transport Solutions unterstützt hierbei. Das Beratungsteam entwickelt Lösungen zur Infrastruktur- und Flottenauslegung, ermittelt den Energiebedarf und steht für Fragen zu



Wartungskonzepten und zum Service zur Verfügung. Aktuell besteht eine Innovationspartnerschaft zwischen MAN und der Stadt München. Die Münchner Verkehrsgesellschaft plant, ihre Busflotte sukzessive auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Voraussetzung dafür ist, dass die Fahrzeuge Schritt für Schritt so wirtschaftlich werden wie Dieselbusse – wir begleiten diesen Prozess. Vorausschauend bereiten wir bereits den Produktlaunch für unseren ersten eBus vor.

Meine Damen und Herren, mir ist wichtig hervorzuheben, dass unser Service auch im Bereich der eMobility einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt. Er endet nicht mit der Auslieferung der Fahrzeuge, wir behalten die Prozesskette fest im Blick. Beispielsweise ist das Herzstück eines elektrischen Busses die Batterie. Wir erwarten für die in unserem eBus verwendeten Batterien eine Nutzung von mindestens sechs Jahren. Bei einem Stadtbuss beträgt die Nutzungsdauer aber zwölf Jahre. Ein Wechsel der Batterien ist unausweichlich. Was macht man also mit den alten Batterien? Sie direkt zu entsorgen ist weder ökologisch noch wirtschaftlich sinnvoll. Genau hier setzen wir mit einer weiteren Innovationspartnerschaft mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein an. Sie ist Teil der Mobilitätspartnerschaft zwischen der Stadt Hamburg und dem Volkswagen Konzern. Im März haben wir dafür ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Das Ziel ist der nachhaltige Umgang mit Batterien und die Stabilisierung der Stromnachfrage beim Laden von Elektrobussen. Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein untersuchen wir die Zweitverwendung von gebrauchten Batteriespeichern aus dem Elektrobuseinsatz. Sie sollen als Energiespeicher auf dem Betriebshof für Ladestationen zum Einsatz kommen. Wir berücksichtigen den Lebenszyklus der Batterie, d.h. von der Erst- über die Zweitnutzung bis hin zum Recycling. Ende 2019 planen wir die Serienproduktion von unseren eBussen.

Noch in diesem Jahr bringen wir eine Elektrovariante unseres Transporters auf den Markt, den MAN eTGE, hier im Bild zu sehen. Wir sind überzeugt, dass der eTGE mit einer Reichweite von bis zu 160 Kilometern groß im Verteiler- und Lieferverkehr rauskommt. Ein Kriterium für die Entwicklung des eTGE war, dass rund 70 % der leichten, in der Stadt eingesetzten Nutzfahrzeuge am Tag durchschnittlich unter 100 Kilometer zurücklegen. Ein gutes Beispiel für unsere Herangehensweise: Wir warten im Konzernverbund nicht die Entwicklungen der kommenden Jahre ab, bis wir die Voraussetzungen geschaffen haben, dass der Transporter eine Reichweite von bis zu 400 Kilometer erreicht. Vielmehr haben wir uns an den heutigen Bedürfnissen unserer Kunden orientiert und agiert – mit hohem Tempo.



Im Bereich Elektromobilität zieht MAN Latin America ebenfalls das Tempo an. Der von Volkswagen Caminhões e Ônibus entwickelte e-Delivery, hier im Bild, ist ein moderner Lkw für die urbane Logistik, der den Verteilerverkehr in städtischen Regionen nachhaltiger machen soll. Ab 2020 soll der vollelektrische e-Delivery mit neun bis elf Tonnen Gesamtgewicht in Serie gehen. In dieser Fahrzeugklasse ist er der erste Elektro-Lkw der Welt. Bis zum Start der Serienproduktion werden Prototypen von ihm in großen Städten Brasiliens zu Testzwecken über den Asphalt rollen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Tempo machen wir auch beim Zukunftsthema Automatisierung. Automatisiertes und vernetztes Fahren wird den Straßengüterverkehr grundlegend verändern. Durch eine 2017 eingegangene Kooperation mit DB Schenker und der Hochschule Fresenius erhoffen wir uns zukunftsweisende Erkenntnisse. Bei dem gemeinsamen Platooning-Projekt kommen vernetzte Lkw erstmals in der Praxisanwendung zum Einsatz. Die Kooperation nimmt Fahrt auf: Ab Juni sind zwei Sattelzüge auf der A9 zwischen München und Nürnberg unterwegs. Nach Abschluss einer Schulungsphase erfolgen wöchentliche und anschließend tägliche Testfahrten. Diese werden im Laufe des Jahres zu Linienfahrten mit realen Ladungen ausgebaut. Das Besondere: Zum ersten Mal sitzen keine Testfahrer, sondern Berufskraftfahrer von DB Schenker hinterm Steuer. Ihre Erfahrungen, Einschätzungen und Bewertungen von Platooning stehen im Fokus der Wissenschaftler der Hochschule Fresenius. Für die gemeinsame Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen erhalten DB Schenker, MAN und die Hochschule Fresenius eine Förderung des Bundes über rund 2 Mio € bis Januar 2019.

Automatisiertes Fahren hilft insbesondere dort weiter, wo ein Fahrzeugeinsatz mit Fahrer hohe Risiken birgt. Auf Autobahnen stellen bewegliche Baustellen, sogenannte Wanderbaustellen, für das Baustellenpersonal ein hohes Risiko dar. Es kommt immer wieder zu schwerwiegenden Auffahrunfällen auf Absicherungsfahrzeuge im Zulauf von Autobahnbaustellen. Hier kann durch den Einsatz von Maschinen ohne Fahrer Menschenleben geschützt werden – dies prüfen wir aktuell in Zusammenarbeit mit sieben Partnern aus Industrie, Forschung und Verwaltung in dem Forschungsprojekt „aFAS“. Erstmals verrichtet damit in Deutschland ein fahrerloser, automatisch fahrender MAN-Lkw im öffentlichen Verkehrsraum seinen Dienst als Absicherungsfahrzeug. In dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Projekt zeigen wir gemeinsam, wie weit die Technik des automatisierten Fahrens gediehen ist.



Meine Damen und Herren, Automatisierung rückt auch in der Produktion immer stärker in den Mittelpunkt, beispielsweise im Bereich der Fertigungstechnik. Bei MAN Latin America ist die neue Smart Factory im brasilianischen Resende ein Laboratorium der Präzision. Die Produktionsfläche im Werk in Resende wurde letztes Jahr auf fast 5 000 Quadratmeter erweitert. Ein modernes Industrie-4.0-Konzept steuert 38 neue Roboter. Damit erreicht die Smart Factory einen Automatisierungsgrad von 60 % bei der Fertigung der Fahrer cabinen der bereits erwähnten neuen VW Delivery-Baureihe.

Meine Damen und Herren,

wo wird Tempo mehr gelebt, als in einer Startup-Umgebung. Das gilt für MAN DigitalServices genauso wie für Startups im sozialen Bereich. 2017 haben wir die „MAN Impact Accelerator“-Initiative ins Leben gerufen – nur ein Beispiel, das stellvertretend für unsere zahlreichen Aktivitäten im Bereich Corporate Social Responsibility steht. Mit dem „MAN Impact Accelerator“ fördern wir acht Social Startups aus Europa, Indien und Südafrika. Die Startups arbeiten zum einen an innovativen Geschäftsmodellen und Produkten für die Transport- und Logistik-Industrie. Zum anderen entwickeln sie Lösungen für konkrete gesellschaftliche Herausforderungen – dazu zählen unter anderem Mobilitätskonzepte für die Ärmsten der Armen oder Ambulanz-Services in Regionen mit fehlender Infrastruktur. Durch die Initiative helfen wir den Gründern, nachhaltige Geschäftsmodelle mit einem gesellschaftlichen Mehrwert aufzubauen.

Die Startups erhalten von unseren MAN-Experten konkret Hilfe dabei, ihre Geschäftsidee zu einem wirtschaftlich tragfähigen Unternehmen weiter zu entwickeln. Gemeinsam arbeiten sie an Themen wie Produktentwicklung, User Experience, Markteinführungs- und Wachstumsstrategie. Nach einer Auftaktveranstaltung in München – hier die Teilnehmer im Bild eingebettet – folgten Programmwochen in Mumbai, Kapstadt und San Francisco. Der Abschluss des Programms findet Anfang Juni wiederum in München statt. Auch MAN profitiert von der Zusammenarbeit: Unsere MAN-Experten erweitern ihren Horizont und nutzen innovative Arbeitsmethoden, die noch nicht Einzug in den Büroalltag gefunden haben. Zudem helfen uns der Spirit und das Know-how aus der Startup-Umgebung bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle – insbesondere in Hinblick auf die für uns relevanten Zukunftsthemen.



Meine Damen und Herren,

kommen wir nun zu einem Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr 2018. In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2018 leicht abschwächen wird. Wir erwarten für die MAN Gruppe für 2018 ein leichtes Umsatzwachstum. Hierzu sollten alle Bereiche beitragen. Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles gehen wir dabei von einer leichten Erhöhung des Absatzes aus. Im Geschäftsfeld Power Engineering erwarten wir einen Auftragseingang auf dem Vorjahresniveau. Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe sollte in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. Die Operative Rendite sollte sich folglich leicht verringern.

Im Herbst 2018 finden für uns zwei wichtige Messen statt, die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover sowie die maritime Leitmesse SMM in Hamburg. Auf beiden Messen werden wir ein Feuerwerk an Produktneuheiten entfachen, soviel sei bereits verraten.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Gäste,

MAN ist und bleibt eine starke globale Marke mit hervorragenden Mitarbeitern und Produkten. In unseren Geschäftsfeldern stehen wir vor großen Herausforderungen und gesellschaftlichen Anforderungen. Nur wer nachhaltige und intelligente Lösungen anbietet, wird bestehen. Für das Geschäftsfeld Power Engineering, für sogenannte Nicht-Kerngeschäfte wie MAN Diesel & Turbo und Renk, hat der Volkswagen Konzern angekündigt, nachhaltige Zukunftsperspektiven zu erarbeiten. Damit wird man sich mit der gebotenen Sorgfalt beschäftigen. Sollte es zu maßgeblichen Veränderungen kommen, werden wir Sie selbstverständlich entsprechend informieren.

Meine Damen und Herren,

an dieser Stelle möchte ich mich bei unseren Kunden und Partnern bedanken: für ihr großes Vertrauen und ihre stete Kooperation. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit und auch künftig gute Geschäftsbeziehungen.

Abschließend möchte ich unseren weltweit rund 54 000 Mitarbeitern danken – für ihr Engagement, für ihre Motivation und für ihren Mut, mit Tempo neue Wege zu gehen. Ich bin überzeugt, dass wir als starkes Team auch künftig weiter unsere Zukunftsthemen vorantreiben können – mit hervorragenden Produkten, und mit einer offenen, wertschätzenden Kultur. Damit schließe ich meine Rede.

Ich bedanke mich herzlich für Ihr Vertrauen und Ihre Aufmerksamkeit!