



## **Rede von Dr. Georg Pachta-Reyhofen, Sprecher des Vorstands der MAN SE, anlässlich der Hauptversammlung am 6. Mai 2015**

Hannover, 06.05.2015

### **– ES GILT DAS GESPROCHENE WORT –**

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

ich heiße Sie im Namen des Vorstands sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der MAN SE willkommen. Wie bereits im vergangenen Jahr sind Sie heute hier nach Hannover gekommen, um sich über Ihr Unternehmen zu informieren und die richtigen Weichenstellungen für MAN vorzunehmen. Gestern fand in diesen Räumen die Hauptversammlung der Volkswagen AG statt, heute ist es die der MAN SE. Auf diese Weise senken wir nicht nur Kosten, indem wir die vorhandene Infrastruktur gemeinsam nutzen. Uns bietet sich zudem eine gute Gelegenheit: Wir können uns im Rahmen der Ausstellung, die Sie beim Hereinkommen erleben konnten, als integralen Bestandteil der Volkswagen Gruppe exzellent präsentieren. Wohl kein anderes Unternehmen kann „unter einem Dach“ ein solches Spektrum an Mobilität abbilden: von Motorrädern der Marke Ducati über erstklassige Pkw – etwa von Volkswagen oder Audi –, Sportwagen von Porsche, Bentley oder Lamborghini bis hin zu den Lkw, Bussen, Schiffsdieselmotoren oder Turbinen von MAN. Dies alles so verdichtet in einer Messehalle zu sehen, ist wieder beeindruckend.

Mobilität bestimmt unser modernes Leben. Und sie steckt voller Faszination. Wir sind stolz auf unsere Nutzfahrzeuge und Maschinen, sie sind das Rückgrat unseres Wirtschaftssystems. Ohne sie stünde der Welthandel still. Sie sind das Ergebnis von viel Erfahrung, Innovationskraft, Leidenschaft und dem Arbeitseinsatz unserer Mitarbeiter. Letztendlich sind es diese Produkte, die der Grund für Ihr Investment in unser Unternehmen sind.

Doch es genügt nicht, Bestehendes immer besser machen zu wollen. Wir müssen uns vielmehr ständig selbst hinterfragen und neue Kundenbedürfnisse frühzeitig erkennen. Dabei haben wir einen entscheidenden Vorteil:

Die MAN Gruppe ist eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport-Related Engineering mit jährlich rund 14,3 Mrd € Umsatz (2014). MAN ist Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen sowie Spezialgetrieben und beschäftigt weltweit rund 55 900 Mitarbeiter. Die MAN-Unternehmensbereiche halten führende Positionen auf ihren Märkten.

**MAN SE**  
Ungererstr. 69  
80805 München

**Leiter**  
**Corporate Communications**  
Sacha Klingner

Tel.: +49 89 36098-111  
presse@man.eu  
www.man.eu/presse



MAN tut genau das seit 257 Jahren. Deshalb verfolgen wir Entwicklungen und Trends besonders aufmerksam. So hat zum Beispiel die Digitalisierung unser Geschäft bereits nachhaltig verändert und wird es weiterhin tun. Im Logistikbereich sind Telematik- und elektronische Assistenzsysteme aus dem Alltag unserer Kunden nicht mehr wegzudenken.

Schiffsmotoren und Nutzfahrzeuge haben landläufig nicht das Image von Hightech-Produkten. Völlig zu Unrecht: Schiffsantriebe sind in vielen Bereichen bereits seit Jahren Hybridantriebe, als Kombination von Diesel- und Elektroantrieben oder Motoren und Turbinen sowie als stufenlos variierbare Vielstoffmotoren flüssiger und gasförmiger Brennstoffe. Diesen Trends wollen wir nicht nur folgen, wir wollen sie mitgestalten. Doch dazu später mehr.

Zunächst möchte ich Ihnen aber über das abgelaufene Geschäftsjahr berichten. Und eines vorweg: Es war erneut ein schwieriges Jahr für MAN. Es war ein Jahr geprägt von wirtschaftlichen und politischen Krisen, die unser Geschäft getrübt haben und teilweise noch immer spürbar beeinträchtigen. Ich kann Ihnen aber versichern: Wirtschaftliche Krisen können uns zwar bremsen, aber ganz sicher nicht aus der Bahn werfen.

Das Geschäft mit Nutzfahrzeugen und Maschinen ist seit jeher zyklisch. Dies liegt daran, dass wir als Hersteller von Investitionsgütern konjunkturelle Schwankungen immer mit als Erste spüren. Läuft die Wirtschaft rund, wird viel produziert, dann steigt auch der Transportbedarf, was sich unmittelbar in unseren Auftragsbüchern bemerkbar macht. Auch Turbomaschinen, die beispielsweise zur Kunststoffproduktion benötigt werden, finden dann reißend Abnehmer. Stottert der Konjunkturmotor hingegen, dann sind unsere Kunden zurückhaltend. Doch auf diese – in Anführungszeichen – normalen Schwankungen sind wir gut vorbereitet. Bei politischen Krisen jedoch sind wir einzig auf das diplomatische Geschick der Politik angewiesen. Unsere Kunden sind ausnahmslos Unternehmen. Und jedes vernünftige Unternehmen braucht für Investitionen ein Klima der Sicherheit. Hat es das nicht, dann werden Aufträge, völlig nachvollziehbar, auf die lange Bank geschoben. Sicherheit kann man dabei als Entscheidungssicherheit verstehen – etwa wenn es um zukünftige Emissionsvorschriften geht. Wie schnell Sicherheit aber auch zu einem wirklich lebensnotwendigen Grundbedürfnis werden kann, erleben wir derzeit etwa im Nahen Osten oder in der Ukraine.

2014 war ein Jahr, in dem beides zusammenkam. Es waren regionale Konflikte einerseits und stagnierende Märkte – vor allem in den BRIC-Staaten – andererseits, die das Investitionsklima negativ beeinflussten. Nehmen Sie



etwa Brasilien: ein – wie Sie wissen – für uns besonders wichtiger Markt. Die Präsidentschaftswahl hat dort nicht den gewünschten Wirtschaftsaufschwung nach sich gezogen. Im Gegenteil: Die Wirtschaft in Brasilien steckt in einer Phase der Rezession, die Inflation nimmt zu, die Nachfrage nach Lkw und Bussen brach im vergangenen Jahr dramatisch ein und ist aktuell weiterhin auf Talfahrt.

Dies trifft uns, wie auch all unsere Wettbewerber, hart. Brasilien hat uns – und nicht zuletzt auch Ihnen als Aktionären – in den vergangenen Jahren viel Freude gemacht. Jetzt blicken wir eher besorgt über den Atlantik in Richtung Südwesten. Bemerkenswert ist aber: 2014 ist MAN Latin America selbst in dieser außergewöhnlich schwierigen Situation mit einem Umsatzrückgang von 24% weiterhin profitabel geblieben. Glücklicherweise verfügen wir am Standort Resende mit dem so genannten „Consórcio Modular“ über ein Produktionssystem, das in Sachen Flexibilität weltweit seinesgleichen sucht. Hier fertigen wir gemeinsam mit ausgesuchten Systemlieferanten Lkw und Bus-Chassis. Lasten werden so auf mehrere Schultern verteilt. Außerdem haben wir für den lateinamerikanischen Markt die passenden Produkte im Angebot. Auch wenn einige schmerzhaft Einschnitte nötig sind: Das Management und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ziehen gemeinsam an einem Strang. Anders als mancher Wettbewerber hat MAN Latin America auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet. Zieht die Wirtschaft wieder an, dann haben wir damit weiter eine top qualifizierte und motivierte Mannschaft an Bord. Dann können wir erneut angreifen bzw. unsere seit 12 Jahren andauernde Marktführerschaft erfolgreich verteidigen.

In Europa war es die Ukraine-Krise, die uns Kopfzerbrechen bereitet hat. Dabei sind es weniger die Handelssanktionen, die unser Geschäft beeinflusst hätten. Vielmehr leidet die gesamte russische Wirtschaft gegenwärtig an den Folgen des niedrigen Ölpreises und des ungünstigen Wechselkurses. Darüber hinaus an Finanzierungsproblemen und an der Unsicherheit, die sich in Folge der Ukraine-Krise wie Mehltau über viele Unternehmen gelegt hat. Das führte ebenfalls zu einer massiven Kaufzurückhaltung bei Industriegütern. Wie auch unsere westlichen Wettbewerber mussten wir als Marktführer dort bei Lkw einen Absatzrückgang von rund 30% hinnehmen. Aus diesem Grund haben wir die Produktion in St. Petersburg zum 1. März und voraussichtlich bis zum 12. Mai 2015 unterbrochen. Hier bleibt uns nur die Hoffnung, dass die bisher klug handelnden politischen Kräfte möglichst bald eine diplomatische Lösung des Konflikts erreichen. Wir dürfen nicht



vergessen: Der Wohlstand Europas gründet auf Frieden, gemeinsamen Werten und Verlässlichkeit.

Diese und andere ökonomische Rahmenbedingungen führten zu einem deutlichen Rückgang unserer Geschäftszahlen. Der Auftragseingang der MAN Gruppe sank im Jahr 2014 um 5% auf 15,3 Mrd €. Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles nahm er um 9% auf 11,4 Mrd € ab. Im Geschäftsfeld Power Engineering erreichte der Auftragseingang mit 3,9 Mrd € in etwa die Höhe des Vorjahres. Wie ich Ihnen bereits geschildert habe, musste MAN Latin America im Geschäftsjahr 2014 einen Rückgang des Auftragseinganges von ca. 24% hinnehmen. Der größte Auftrag der Unternehmensgeschichte bescherte Renk einen Rekord-Auftragseingang, der mit 666 Mio € fast ein Drittel über dem des Jahres 2013 lag.

Der Umsatz der MAN Gruppe konnte sich der Marktlage natürlich ebenfalls nicht entziehen und sank um 10% auf rund 14,3 Mrd €. Sowohl das Geschäftsfeld Commercial Vehicles als auch das Geschäftsfeld Power Engineering mussten Einbußen hinnehmen. MAN Truck & Bus lag mit einem Umsatz von 8,4 Mrd € um 9%, MAN Latin America mit 2,3 Mrd Euro um 24% unterhalb des Vorjahres. Der Rückgang bei MAN Diesel & Turbo fiel nicht ganz so deutlich aus. Er sank um 3% auf 3,3 Mrd €. Erfreulich auch hier der Wert von Renk: Das Unternehmen konnte mit 480 Mio € einen Umsatz auf Vorjahresniveau verkünden.

Das Operative Ergebnis hat sich hingegen verbessert. Es stieg nach 309 Mio € im Vorjahr auf 384 Mio € im Jahr 2014. Grund dafür ist ausschließlich das Geschäftsfeld Power Engineering. Wie Sie sicher wissen, hatten im Geschäftsjahr 2013 sehr hohe Vorsorgen aufgrund eines noch nicht abgeschlossenen Kraftwerksprojekts das Ergebnis belastet. Nun verbesserte es sich von 25 Mio € auf 278 Mio €. Den größten Anteil daran hat MAN Diesel & Turbo mit 206 Mio €, Renk trug 72 Mio € bei. Aufgrund des Umsatzrückgangs lag das Operative Ergebnis von Commercial Vehicles mit 221 Mio € deutlich unterhalb des Vorjahreswerts. MAN Latin America musste zwar einen starken Rückgang des Operativen Ergebnisses um 155 Mio € verkraften, blieb mit einem Ergebnis von 65 Mio € aber – wie gesagt – weiter profitabel. MAN Truck & Bus erzielte ein Operatives Ergebnis von 152 Mio €.

Kommen wir damit zur Operativen Rendite. Wie Sie sehen, ergibt sich hier eine klare Zweiteilung. Während sie bei den Nutzfahrzeugen um 1,7 % - Punkte auf 2,1 % sank, legte sie bei Motoren und Turbomaschinen wieder zu – von 0,6 % im Vorjahr auf 7,5 % im Jahr 2014. Erfreulich sind auch



hier die Zahlen von Renk: Der Getriebespezialist konnte die bereits sehr hohe Operative Rendite des Jahres 2013 nochmals steigern und beweist mit einem Wert von 15,0 %, dass er das Prädikat „Ertragsperle“ durchaus zu Recht trägt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, erlauben Sie mir einige Worte zur Einordnung dieser Zahlen. Wie ich anlässlich unserer Bilanzpressekonferenz im März bereits sagte, ist der Vorstand mit der Höhe des Ergebnisses nicht zufrieden. Wir haben darum ein Effizienzprogramm für die gesamte MAN Gruppe bis Ende 2017 ausgerollt, welches all die Maßnahmen enthält, um die Ertragssituation der wieder in deutlich positivere Regionen zu heben. Wie eingangs erläutert, bewegen wir uns jedoch in einem sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfeld. Darum ist es kein Widerspruch, wenn ich sage: Angesichts dieser höchst herausfordernden Umstände ist das Erreichte aus meiner Sicht trotzdem respektabel. Wir blicken auf ein Jahr zurück, in dem wir in den Lkw-Werken Salzgitter, Steyr und München teilweise Kurzarbeit hatten. Der Euro 6-Vorzieheffekt war in Europa deutlich spürbar. Die Nachfrage nach Schiffsdieselmotoren gewinnt zwar langsam wieder an Fahrt, ist aber noch immer weit vom Niveau früherer Zeiten entfernt. Die Nachfrage nach Turbomaschinen stagniert. Dass wir Ihnen dennoch ein verbessertes operatives Ergebnis vorlegen können, hat drei wesentliche Gründe.

- Erstens sind wir strukturell gut aufgestellt. Sparmaßnahmen und Prozessumstellungen, die wir in den vergangenen Jahren angestoßen haben, tragen Früchte. Das Geschäftsfeld Power Engineering ist wieder zurück als wichtiger Ertragsbringer und ist ein solider Pfeiler unseres Unternehmens. Es mildert konjunkturelle Schwankungen bei den Nutzfahrzeugen ab und sorgt für Stabilität im gesamten Unternehmen.
- Zweitens haben wir die richtigen Produkte und Dienstleistungen. Wir konnten selbst in hart umkämpften Märkten und bei geringer Nachfrage fast überall unsere sehr guten Marktpositionen verteidigen; eine Auswahl von Spitzenprodukten können Sie heute hier in der Ausstellungshalle besichtigen.
- Und schließlich verfügen wir drittens über hervorragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihnen gilt mein herzlicher Dank für Ihre Flexibilität, Ihren Einsatz und dafür, dass Sie sich auch in der Krise und mit limitierten Budgets niemals entmutigen lassen,



sondern immer engagiert nach Lösungen suchen. Darauf können wir alle stolz sein!

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

seit dem Geschäftsjahr 2014 schüttet die MAN SE keine Dividende mehr aus. Stattdessen erhalten außenstehende Aktionäre auch 2015 die im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Truck & Bus GmbH, Wolfsburg, festgeschriebene Barausgleichszahlung von 3,07€ pro Stamm- oder Vorzugsaktie für das volle abgelaufene Geschäftsjahr.

Der Kurs der MAN-Aktie hat sich sehr erfreulich entwickelt. Der Wert der MAN-Stammaktie stieg im Kalenderjahr 2014 um 3 % auf 92 € 16 Cent, gestern notierte sie zu Börsenschluss bei 97,00 € .

Gerade in Verbindung mit der Barausgleichszahlung und gemessen am geringen Risiko handelt es sich bei der MAN-Aktie also um ein äußerst attraktives Investment. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund aktuell niedriger Zinsen.

Neben diesen finanziellen Faktoren entscheiden sich viele Aktionäre für eine Investition in unser Unternehmen, weil sie an eine Zukunft unseres auf Transport und Energie ausgerichteten Technologie-Unternehmens glauben.

Engineering the Future – since 1758. Dieser Claim schafft Vertrauen. Er beweist Konstanz, Verlässlichkeit und Zukunftsorientierung. Mit 257 Jahren sind wir ganz sicher kein Start-Up mit nebulösem Geschäftsmodell. Wir sind auch keine Investmentbank oder Versicherung mit mehr oder weniger fiktiven Werten. Wir sind ein fortschrittliches Industrieunternehmen und werden das auch bleiben. Bei uns kann man Wertschöpfung anfassen und „erfahren“. „Fahren“ im wörtlichen Sinn kann man MAN allerdings erst seit 100 Jahren. Während wir im Jahr 2008 das 250-jährige Unternehmensjubiläum gefeiert haben, steht in diesem Jahr ein weiterer runder Geburtstag an: 1915 hat MAN den ersten Lkw und auch den ersten Bus gebaut. Wir haben übrigens Kunden, die uns seit dieser Zeit – also seit rund 100 Jahren – die Treue halten. Zum Beispiel die Münchner Augustiner-Brauerei. Der Blick zurück ist deshalb in diesem Jahr immer auch ein Blick nach vorn. Was können wir tun, damit Augustiner auch in 100 Jahren noch das Bier mit MAN-Lkw zum Oktoberfest fährt? Und noch viel spannender: Wie sieht der Truck dann aus? Sitzt ein Mensch noch am Fahrerplatz bzw. überhaupt noch im Fahrzeug?

Diese Fragen kann ich Ihnen heute nicht mit Bestimmtheit beantworten. Sicher ist, dass sich vieles rund um das Nutzfahrzeug der Zukunft ändern



wird. Unser Ziel muss aber auch sein, dass sich einige Dinge nicht ändern. Zum Beispiel muss der Kunde auch in 100 Jahren noch im Mittelpunkt unseres Tuns stehen. MAN-Lkw müssen auch dann noch zu den zuverlässigsten und wirtschaftlichsten Nutzfahrzeugen zählen. Und MAN-Busse müssen auch dann noch komfortabel, sicher und wirtschaftlich Menschen von A nach B befördern. Denn eines ist sicher: Mobilität – und da bin ich wieder beim Anfang meiner Rede – ist auch in ferner Zukunft noch ein Grundbedürfnis, wirtschaftlich notwendig und faszinierend zugleich.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Weg zum autonom fahrenden Lkw wird in vielen Schritten erfolgen. Es werden heutige und zukünftige Assistenzsysteme mittels Hochleistungsrechner mit externen Daten und Signalen verknüpft und als Steuerungsgrößen für ökologisch und ökonomisch optimierte Antriebssysteme herangezogen. Dabei wird beim schweren Nutzfahrzeug der Verbrennungsmotor nach wie vor eine wichtige Rolle spielen.

Mit dem neuen MAN-Motor D38 haben wir einen weiteren wichtigen Schritt in diese Richtung getan. Auf der IAA präsentierten wir dieses Meisterstück der Ingenieurskunst erstmals der Öffentlichkeit. Und ich gebe zu: Auf unser neues Topmodell für den Fern- und Schwerlastverkehr sind wir stolz. Ich bin sicher, Sie haben das Fahrzeug draußen bereits gesehen. Bei der Entwicklung des Sechszylinder-Reihenmotors haben wir bewusst darauf verzichtet, neue PS-Rekorde aufzustellen. Stattdessen war es das Ziel der Entwickler, unseren Kunden einen hocheffizienten Motor mit niedrigstem Leistungsgewicht und ausreichend Leistung selbst für anspruchsvollste Transportaufgaben bereit zu stellen. Zum Beispiel beim Langholztransport oder bei anderen Schwertransporten. Gleichzeitig sollte der Kraftstoffverbrauch aber möglichst niedrig sein, denn Dieselkosten sind der größte Kostenblock bei Speditionen. Den Lkw mit dem 15,2 Liter D38 Motor gibt es darum in drei Leistungsklassen. Nämlich wahlweise mit 520, 560 oder 640 PS. Sie erkennen unser neues Flaggschiff auf der Straße übrigens leicht an den silbernen Spiegelblenden.

Ebenfalls ganz im Zeichen der Effizienz steht unser neuer TGX Efficient Line 2, der auf der IAA Publikumspremiere feierte. Er hat alle Effizienztechnologien schon serienmäßig mit an Bord. Das sind allen voran der vorausschauende Tempomat „EfficientCruise“, die Drehmoment-Erhöhung „TopTorque“ und das leistungsfähigere Telematiksystem „MAN TeleMatics“. Mit dem TGX EfficientLine hat MAN das erfolgreichste, konsequent auf Kraftstoffersparnis ausgelegte Modell auf dem Markt. Knapp 30 000



Kunden setzen seit dem Marktstart 2010 bereits auf die besonders sparsamen EfficientLine-Modelle und -Pakete.

Ein weiteres Entwicklungsfeld im Bereich der Nutzfahrzeuge sind alternative Antriebe. Mit dem Konzept-Lkw „MAN TGX Hybrid“ zeigte MAN auf der IAA erstmals einen Hybridantrieb für den Fernverkehr. Der Dieselmotor ist dabei die Hauptantriebsquelle – ein zusätzliches Antriebssystem mit Elektromotor eröffnet die Möglichkeit, Bremsenergie zurückzugewinnen, zu speichern und wieder zu nutzen.

Für den Verteilerverkehr sind hingegen andere alternative Antriebsformen das Mittel der Wahl. MAN erweitert deshalb sein Portfolio an CNG-Fahrzeugen. CNG, das steht für Compressed Natural Gas, also komprimiertes Erdgas. Zum etablierten Angebot an Erdgas-Stadtbussen kommen 2016 auch Lastwagen mit CNG-Antrieb hinzu. Auf der IAA 2014 haben wir einen Ausblick auf die CNG-Technologie im Lkw mit einem TGM-Verteiler-Chassis gegeben. Diese Fahrzeuge können beispielsweise im Kommunalbereich, im Lieferverkehr für den Einzelhandel oder als Paket-Lkw eingesetzt werden. Die Vorteile, die gerade in Ballungszentren zur Geltung kommen, liegen auf der Hand: Lkw mit Erdgasantrieb sind nicht nur umweltfreundlicher, sondern darüber hinaus auch deutlich leiser und wirtschaftlicher.

Dass wir etwas von Hybrid- und Gasantrieben verstehen, stellen wir seit vielen Jahren im Busbereich unter Beweis. Das wird honoriert. Zum einen natürlich durch unsere Kunden, die uns in den vergangenen Jahren zum Marktführer bei Erdgas-Bussen gemacht haben. Zum anderen aber auch durch unabhängige Experten. Eine internationale Fachjournalisten-Jury wählte den MAN Lion's City GL CNG zum „Bus of the Year 2015“. Mit Vollgas zog der 18,75 Meter lange Erdgas-Gelenkbus an den Wettbewerbermodellen vorbei und sicherte sich diesen Titel.

Der MAN Lion's City GL CNG bietet mit seinem Gasantrieb in Euro 6-Ausführung eine extrem schadstoffarme und klimafreundliche Mobilitätslösung für den Stadtverkehr. Mit Biogas oder E-Gas betankt, kann der Gelenkbus annähernd CO<sub>2</sub>-neutral fahren. Selbst ohne den Einsatz von Biogas ist die CO<sub>2</sub>-Emission um rund 17% geringer als bei Dieselfahrzeugen. Zugleich ist Erdgas als alternative Antriebsquelle eine besonders wirtschaftliche Lösung: Über einen Betrachtungszeitraum von zehn Jahren spart ein MAN Lion's City GL CNG, verglichen mit einem Dieselbus der gleichen Baureihe, rund 15% bei den Lebenszykluskosten ein. Der erdgas-





betriebene Bus des Jahres 2015 ist übrigens im hier angrenzenden Zwischenbereich auf dem Weg zur Ausstellungshalle zu besichtigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wie Sie sehen haben Forschung und Entwicklung bei uns einen hohen Stellenwert. 2014 haben wir hierfür einen Betrag von 718 Mio € eingesetzt. Wenn wir zukünftig konkurrenzfähig bleiben wollen, wenn wir gemeinsam mit Scania und Volkswagen gar zu den besten und rentabelsten Nutzfahrzeugherstellern der Welt zählen wollen, dann müssen wir technologisch führend bleiben.

Die große Bedeutung der Digitalisierung hatte ich bereits angedeutet. Anders als bei Pkw dient sie nicht nur dem Komfort und der Sicherheit, sondern darüber hinaus der wirtschaftlichen Optimierung des Gütertransports. Mit MAN TeleMatics kann der Logistik-Mitarbeiter seine Flotte optimal auslasten. Er sieht in Echtzeit, wo sich seine Lkw gerade befinden. Er kann Fahrzeugdaten wie Lenkzeiten und Streckenverlauf kontrollieren. Außerdem weiß er stets über den technischen Zustand des Fahrzeugs Bescheid, hat anstehende Service-Termine im Blick und kann nachvollziehen, wie kraftstoffsparend der Fahrer das Fahrzeug bewegt. Was sich vor einigen Jahren noch anhörte wie Science-Fiction, ist heute Realität.

Der Beruf des Lkw-Fahrers ist einer der meist unterschätzten und leider oftmals auch unterbewerteten Jobs in Deutschland. Auch wir forschen an den Möglichkeiten des autonomen Fahrens. Dabei dürfen wir aber nicht übersehen, dass Berufskraftfahrer heute Profis sind, die meist über eine große Erfahrung und langjähriges Wissen verfügen. Das ermöglicht es Ihnen, besondere Verkehrssituationen frühzeitig zu erkennen und einzuschätzen. Lkw und Busse, die vollständig autonom etwa von München nach Hamburg fahren, werden darum noch länger auf sich warten lassen. Vom komplexen Verteilerverkehr in der Großstadt ganz zu schweigen. Auch rechtliche Fragen sind hier bislang völlig ungeklärt. Bis es soweit ist, sehen wir unsere Aufgabe darin, die Profis hinter dem Steuer mit Assistenzsystemen zu entlasten, Ihre Sicherheit und die der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

Als Beispiel hierfür möchte ich Ihnen „EfficientCruise“ vorstellen. Mit diesem vorausschauenden GPS-Tempomat für alle schweren Lkw sowie für Reisebusse leisten wir einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung bei Nutzfahrzeugen. EfficientCruise berechnet vorausliegende Steigungen und Gefälle anhand von an Bord gespeicherten 3D-Kartendaten und der Position des Fahrzeugs. Es regelt selbstständig und vorausschauend die Geschwindigkeit an Steigungen und Gefällen so, dass der Schwung des Fahr-



zeugs zum Kraftstoffsparen genutzt wird. Ein voll beladener 40-Tonnen-Lkw spart mit diesem System bis zu 6% Kraftstoff, ohne auf der Strecke Zeit zu verlieren.

Im Geschäftsfeld Power Engineering spielt das Thema Digitalisierung ebenfalls eine bedeutende Rolle. Schon seit einigen Jahren bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, die Betriebsdaten der Schiffsdieselmotoren live über Satellit zu beobachten; egal auf welchem der sieben Weltmeere sich das Schiff gerade befindet. Eine weitere Parallele zum Nutzfahrzeuggeschäft: Auch hier ist die Steigerung der Effizienz bei gleichzeitig möglichst geringen Emissionen seit Jahren der Innovationstreiber Nummer 1. Als Weltmarktführer bei Schiffsdieselmotoren kommt MAN dabei eine besondere Verantwortung zu.

Mit dem komplett neu entwickelten, schnelllaufenden High-Speed-Motor MAN 175D hat MAN Diesel & Turbo diese Entwicklungsziele erreicht. Das Aggregat setzt neue Maßstäbe in Sachen Effizienz und Benutzerfreundlichkeit. Mit ihm haben wir die letzte noch bestehende Lücke in unserem Großmotorenprogramm geschlossen und bieten damit nun MAN-Motoren mit einer Leistung zwischen 50 PS und über 100 000 PS für nahezu jeden Einsatzzweck an. Der MAN 175D wird seinen Dienst zukünftig in großen Yachten, Schnellfähren, Arbeitsschiffen oder Schleppern verrichten. Dabei wurde er so ausgelegt, dass er auch bei härtesten Wetterbedingungen zuverlässig arbeitet und stets leicht zu warten ist. Der MAN 175D leistet – je nach Konfiguration – zwischen 2 000 und 3 000 PS. Auch ihn können Sie sich in der Ausstellungshalle neben seinem kleineren und größeren Bruder genauer ansehen.

Neben effizienten Dieselmotoren wird in der Schifffahrt zudem die Bedeutung von Gasmotoren immer weiter zunehmen. Schweröl ist zwar nach wie vor ein äußerst kostengünstiger Kraftstoff, hat aber leider den Nachteil hoher Schwefelemissionen.

Die „International Maritime Organization“, kurz IMO, hat in ihren Tier III-Reglementierungen strenge Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefel- und Stickoxiden erlassen. In besonderen Umweltzonen in Küstennähe, den so genannten ECAs, gelten seit Anfang dieses Jahres neue, sehr strenge Regelungen zum Ausstoß von Schwefeloxiden. Ab 2016 greifen dort dann auch die schärferen Vorgaben in Bezug auf den Stickoxidausstoß.

Für die Reeder bedeutet dies, dass zukünftig praktisch kein Schiff mehr mit älteren, schwerölbetriebenen Dieselmotoren in diesen Gewässern fahren darf. Es gibt aber verschiedene Möglichkeiten, Schiffe fit für die IMO-



Regularien zu machen. Entweder rüstet der Reeder das Schiff mit speziellen Systemen zur Abgasnachbehandlung aus, die den Schwefel aus dem Abgas waschen, oder er steigt auf den schwefelarmen, allerdings auch wesentlich teureren Marinediesel um. Alternativ bietet sich aber der saubere Kraftstoff Erdgas an. Er beinhaltet keinen Schwefel, verbrennt fast rußfrei und führt zu deutlich weniger Stickoxiden. Gas wird in der Schifffahrt also in Zukunft eine zentrale Rolle als Kraftstoff spielen, eine Zeitenwende steht bevor. Wir bieten hier sehr effiziente, neu entwickelte Lösungen an. Diese reichen vom reinen Gasmotor wie dem 35/44G bis hin zu Dual-Fuel-Motoren und entsprechenden Nachrüst-Lösungen. Mit Dual-Fuel-Motoren kann der Kapitän beim Eintritt in die ECAs ganz einfach per Knopfdruck vom konventionellen Schweröltrieb auf den sauberen Gasbetrieb umschalten. Mit Hilfe der Retrofit-Kits lassen sich selbst ältere MAN-Dieselmotoren an Bord von Schiffen zu solchen modernen Dual-Fuel-Motoren umbauen. Das Schiff kann damit also weiterhin z.B. in Nord- und Ostsee verkehren.

Bei Kraftwerksanwendungen steht der Kraftstoff Erdgas ebenfalls mehr und mehr im Fokus. Als effizienter und umweltfreundlicher Energieträger treibt er hochmoderne Gasturbinen und Gasmotoren von MAN bei der stationären Stromerzeugung an. Ein Beispiel finden Sie nicht weit von hier. Im neuen Heizkraftwerk des Volkswagenwerks in Braunschweig wird zukünftig ein MAN-Gasmotor umweltfreundlich, zuverlässig und kostengünstig für Strom und Wärme sorgen. Sein Gesamtwirkungsgrad beträgt ca. 85%.

Dezentrale Energieversorgung ist ein Schlüsselbaustein zur Bewältigung der Energiewende mit der entsprechenden Versorgungssicherheit. Und umweltfreundliche Gaskraftwerke bieten sich hier als ideale Ergänzung zu den stark schwankenden regenerativen Energien aus Wind und Sonne an.

Aber der Energieträger Gas ist nicht nur in Deutschland auf dem Vormarsch: Die neue MGT-Gasturbinenbaureihe von MAN Diesel & Turbo hält beispielsweise auch Einzug in den chinesischen Markt. Dort werden vier MAN-Gasturbinen des Typs MGT6200 das Herzstück einer Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung des Volkswagen Werks nahe Shanghai bilden. Jede der vier Gasturbinen liefert 6,9 MW mechanische und 13,9 MW thermische Leistung – mehr als ausreichend, um effizient und emissionsarm für die dortige Pkw-Produktion Strom und Prozessdampf zu erzeugen. Die neue Gasturbine ist ebenfalls in der Ausstellungshalle zu besichtigen.

Meine Damen und Herren, vor allem der Bereich Power Engineering zeigt sehr deutlich, wie global MAN agiert. Aber auch im Nutzfahrzeugbereich



sind wir weltweit vertreten. Das kommt nicht von ungefähr, denn unsere Ziele sind profitables internationales Wachstum und die Steigerung des Unternehmenswerts. Nur wenn wir international agieren, können wir unterschiedlichste Marktchancen nutzen.

Wie berichtet, kamen im Jahr 2014 viele Faktoren zusammen, die uns das Leben gerade in den BRIC-Märkten nicht gerade leicht gemacht haben. Bei längerfristiger Betrachtung sehen wir aber, dass wir von unserer internationalen Wachstumsstrategie profitieren. So hatte sich Brasilien z.B. deutlich schneller als Europa von der Wirtschafts- und Finanzkrise in 2009 erholt. Die Euro-Krise war dort kaum spürbar. Europäische Abgasreglementierungen spielten dort ebenfalls keine Rolle. Im Gegenzug sehen wir nun in Europa wieder freundlichere Tendenzen, während Brasilien schwächelt. China verfügte in den vergangenen Jahren über Wachstumsraten, die in Europa so unvorstellbar wären.

Unser Geschäftsmodell mit Fokus auf Transport und Energie basiert auf Entwicklungen, die globale Entwicklungen sind. Urbanisierung, globalisierter Welthandel und der Klimaschutz – das sind alles Trends von weltweiter Bedeutung. Es wäre falsch, wenn wir unsere Produkte, die genau dafür Lösungen anbieten, nur regional anbieten würden. MAN hat das schon sehr früh in seiner Geschichte erkannt. Das erste Dieselmotorkraftwerk von MAN stand beispielsweise bereits 1904 in Kiew.

Heute bewegen MAN-Motoren die Hälfte aller weltweit beförderten Güter. Lastkraftwagen und Bussen aus unserem Haus begegnen Sie fast rund um den Erdball. In Russland verfügt MAN über den mit Abstand größten Fahrzeugbestand unter den westeuropäischen Nutzfahrzeugherstellern. Auch auf den Staubpisten Afrikas oder mitten im Amazonasgebiet transportieren Menschen Güter des täglichen Bedarfs mit unseren Fahrzeugen. In Indien sind wir mit dem MAN CLA, in China mit der Marke Sinotruk vertreten. In den entlegensten Winkeln der Erde sorgen unsere Dieselmotorkraftwerke zuverlässig für Strom und Wärme.

Aber natürlich genügt es nicht, unsere Produkte einfach in die Welt hinaus zu liefern. Gerade im Investitionsgüter-Bereich verlangen unsere Kunden zu Recht eine dauerhafte Betreuung durch unsere After Sales-Organisation. Darum wollen wir diesen Bereich weiter ausbauen. Hier sehen wir bisher nicht ausgeschöpfte Potenziale, die wesentlich zum Ergebnis beitragen und gleichzeitig die Kundenzufriedenheit erhöhen.

Als global agierendes Unternehmen verfügen wir über ein internationales Produktionsnetzwerk, um die weltweite Nachfrage nach Nutzfahrzeugen



und Maschinen adäquat bedienen zu können. Es ist unsere Aufgabe im Vorstand, diese Produktionsstruktur ständig zu überprüfen und auf wirtschaftliche Gegebenheiten hin auszurichten. Nur so kann MAN als Unternehmen im weltweiten Wettbewerb bestehen, langfristig erfolgreich sein und Arbeitsplätze sichern. Aus diesem Grund sind wir derzeit dabei, unser Produktionsnetzwerk neu zu ordnen und die Bus-Produktion von vier auf dann zwei Standorte zu fokussieren. Um eine bessere Auslastung im Werksverbund zu gewährleisten, werden wir die Endmontage der MAN-Stadtbusse schrittweise ab Mitte 2015 bis Ende 2016 im polnischen Starachowice konzentrieren und dort die Belegschaft aufstocken. Sämtliche Reisebusse der Marken NEOPLAN und MAN werden künftig in unserem hochmodernen Werk in Ankara produziert.

Ich bin zuversichtlich, dass wir mit Hilfe dieser Maßnahmen den Busbereich bei MAN nachhaltig profitabel machen werden. Mir ist zudem wichtig, dass bei uns der Begriff „Restrukturierung des Produktionsverbunds“ genau das ist – und keine Worthülse für Stellenabbau und Entlassungen. Das Wohl der Mitarbeiter stand und steht immer im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Gemeinsam mit dem Betriebsrat und innerhalb der Volkswagen Gruppe ist es uns so gelungen, für jeden einzelnen Beschäftigten eine gute Lösung zur Sicherung seiner beruflichen Zukunft zu finden.

Das Werk in Plauen wird als Bus Modification Center bestehen bleiben. Hier werden 140 Mitarbeiter zukünftig Kundenwünsche umsetzen, die in der Serienfertigung nicht realisiert werden können. Beispiele sind der Einbau von Luxusküchen, Besprechungsmobiliar oder Infotainmentsystemen.

Wir konnten allen Mitarbeitern eine berufliche Perspektive im Volkswagen Konzern geben: Die 420 Beschäftigten haben eine Jobgarantie erhalten. Alle Mitarbeiter, die nicht im Modification Center beschäftigt bleiben, können in das benachbarte Volkswagen Werk nach Zwickau wechseln. MAN garantiert außerdem die Erfüllung aller bestehenden Ausbildungsverträge.

Ganz ähnlich sah die Lösung für den Standort Posen aus. Alle Posener Mitarbeiter erhielten eine Job-Garantie für das MAN-Buswerk Starachowice. Gleichzeitig hatten die knapp 900 betroffenen Beschäftigten die Möglichkeit, sich um einen gleichwertigen Arbeitsplatz in einem Produktionswerk von Volkswagen im Großraum Posen zu bewerben. Für die Neuordnung des Geschäfts in der Region Posen benötigt Volkswagen hochqualifizierte Mitarbeiter. Die MAN-Beschäftigten in Posen sind dafür erste Wahl und bringen die notwendige Fachkompetenz mit, um Volkswagen bei diesem Vorhaben optimal zu unterstützen.



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wie Sie sehen, bietet es für alle Beteiligten unschätzbare Vorteile, Mitglied einer global aufgestellten, starken Familie zu sein.

MAN Latin America hat es geschafft, selbst in Krisenzeiten und bei verschärftem Wettbewerb zum zwölften Mal in Folge die Marktführerschaft bei Lkw in Brasilien zu verteidigen. Das Produktionsvolumen wurde auf das niedrigere Nachfrageniveau angepasst und sank daher um 27% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Ich bin mir aber sicher: Wenn sich die brasilianische Wirtschaft wieder erholt, wird das auch einen positiven Einfluss auf den Nutzfahrzeugmarkt haben. Die brasilianische Nutzfahrzeugflotte ist mit einem Durchschnittsalter von 17 Jahren stark überaltert.

MAN Diesel & Turbo hat sich zwar nicht bei der Produktionsstruktur, wohl aber bei der Organisationsstruktur neu aufgestellt. Der Vorstand um Dr. Uwe Lauber, der zum 1. Januar 2015 die Funktion des Vorstandsvorsitzenden der MAN Diesel & Turbo SE übernommen hat, wird zukünftig besonderes Augenmerk auf die Rentabilität von Großprojekten legen. Auch bei MAN Diesel & Turbo wollen wir näher an die Kunden heran. Deshalb werden wir das After Sales-Netz noch enger knüpfen. Zur Erhöhung der weltweiten Präsenz von MAN Diesel & Turbo wurden im Jahr 2014 in Bangladesch, Frankreich, Kanada und Kolumbien neue Servicestützpunkte gegründet. In Südafrika wurde eine Gesellschaft für Service-Aufgaben erworben.

Unsere Beteiligung Renk hat, wie bereits erwähnt, erneut ein sehr gutes Geschäftsjahr vermeldet. Der Spezialist für Antriebstechnik und Prüfstände konnte im Jahr 2014 den größten Auftrag der Unternehmensgeschichte verbuchen. Renk wird im Laufe der nächsten Jahre mehr als 500 Getriebe für die neue britische Kettenfahrzeug-Plattform SCOUT im Gesamtwert von über 200 Mio € liefern. Und Renk will weiter wachsen, etwa beim Geschäft mit Prüfständen. Ein weiteres Highlight war der Auftrag zur Konzeption und Lieferung eines Prüfstands für den Flugzeugtriebwerk-Hersteller Rolls Royce Aero Engines, der zu den weltweit größten Prüfeinrichtungen dieser Art gehören wird. Dies unterstreicht eindrucksvoll, welche hohe technische Kompetenz Renk in diesem Bereich erworben hat. Wie vielfältig die Einsatzbereiche für komplexe Getriebeleistungen sind, zeigt ein weiterer Forschungsschwerpunkt. Renk entwickelt derzeit ein völlig neues Antriebskonzept für Zementmühlen.

Wie Sie sehen, ist die MAN Gruppe mit ihren Geschäftsfeldern Commercial Vehicles und Power Engineering in vielen Bereichen technisch führend.



Unsere Aufgabe ist darum klar: Wir müssen das Know-How und die Entwicklungskapazitäten in den Nutzfahrzeug-Bereich von Volkswagen einbringen. Zum einen lassen sich so Synergien nutzen, die die Profitabilität beträchtlich steigern werden. Zum anderen haben wir darüber hinaus die einmalige Chance, das jeweils Beste der Marken MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge in die Waagschale des internationalen Wettbewerbs zu werfen.

Im September 2014 haben wir angekündigt, die nächste Getriebegeneration für Lkw gemeinsam mit Scania zu entwickeln. Ab 2016 werden wir zunächst das bestehende Getriebe unserer Schwestermarke sukzessive in den MAN-Baureihen TGS und TGX verbauen. Dazu werden wir die für uns optimal passende Getriebesoftware entwickeln. Die Nachfolgeneration des aktuellen Scania-Getriebepportfolios entwerfen wir dann gemeinsam. Bisher beziehen wir unsere Nutzfahrzeug-Getriebe ausnahmslos von Zulieferern. Zukünftig bleibt das Geld dann im Unternehmen.

Der Wettbewerb, das haben wir auch im Jahr 2014 wieder gesehen, wird immer härter. Neue Anforderungen, wie etwa die Digitalisierung des Nutzfahrzeugs, erfordern große Anstrengungen und hohen Ressourcen-Einsatz. Hier auf ein ausgeprägtes Netzwerk innerhalb des Volkswagen Konzerns zurückgreifen zu können, wird für MAN einen echten Wettbewerbsvorteil bedeuten. So werden wir nachhaltig erfolgreich sein.

Nachhaltigkeit ist von uns aber auch in anderen Bereichen gefordert. Aber muss ein Unternehmen wie MAN diesen gesellschaftlichen Forderungen wirklich nachkommen? Die Antwort lautet: „Ja.“ Aus ethischer Verantwortung heraus, aber auch aus ureigenem Interesse. Wir sind der festen Überzeugung, dass Unternehmertum immer auch etwas mit Verantwortung zu tun hat. Ich erinnere hier nochmals an die Lösung, die wir für unsere Mitarbeiter in Plauen und Posen gefunden haben, oder unsere Unterstützungsleistungen für das Krankenhausschiff „African Mercy“ oder für die SOS-Kinderdörfer in zahlreichen Ländern. Überall dort sind wir dieser unternehmerischen Verantwortung nachgekommen.

Neben unseren Mitarbeitern richten aber auch noch andere Stakeholder Ansprüche an uns. Da sind natürlich Sie, die Aktionäre, denen dieses Unternehmen gehört. Da sind Zulieferer und Partner, Kunden und die Gesellschaft insgesamt. Wir sind uns sicher: Unsere Stakeholder werden unser Engagement mit langfristigem Vertrauen und guten Geschäftsergebnissen honorieren.



Ich freue mich daher besonders über die positiven Bewertungen, die wir von den international anerkannten Ratingagenturen oekom research AG und RobecoSAM in Hinblick auf Nachhaltigkeit erhalten haben. Mit ausschlaggebend war die erfolgreiche Umsetzung der MAN-Klimastrategie, die eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 25% an den Produktionsstandorten bis 2020 zum Ziel hat. Eine große Rolle spielte darüber hinaus das effiziente Produktportfolio des Unternehmens einschließlich Gas-Strategie.

MAN wurde von der Nachhaltigkeitsrating-Agentur RobecoSAM zum dritten Mal in Folge in den Dow Jones Sustainability World und Europe Index aufgenommen. Wir sind damit weiterhin unter den drei bestplatzierten Unternehmen und als einziges deutsches Unternehmen unseres Sektors in den Indizes vertreten. Beurteilt wurde die Leistung auf dem Gebiet der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit.

Wie die Umsetzung der Klimastrategie konkret aussieht, sehen Sie hier hinter mir. Seit März 2015 ist das erste CO<sub>2</sub>-neutrale Nutzfahrzeugwerk von MAN Realität. Wir haben damit einen weiteren großen Schritt in Sachen Klimaschutz getan und den Produktionsstandort von MAN Truck & Bus im südafrikanischen Pinetown komplett auf regenerative Energieversorgung umgestellt. Dazu wurde auf den Dächern der Produktionshallen auf insgesamt 6 300 qm eine riesige Photovoltaikanlage installiert. Sie sehen, wir meinen es mit unseren Zielen ernst.

Dies ist auch bei unseren Bemühungen der Fall, die Anzahl weiblicher Führungskräfte bei MAN zu erhöhen. Dafür haben wir eine Reihe von Instrumenten an der Hand: Wir bieten spezielle betriebliche Regelungen und Betreuungsmöglichkeiten für Kinder an. Wir haben Qualifizierungsangebote für Mitarbeiter in Elternzeit initiiert und Programme gestartet, um weibliche Talente zu gewinnen und Mitarbeiterinnen weiter zu entwickeln. Das ist von großer Wichtigkeit, denn noch immer haben wir in Deutschland einen viel zu geringen Frauenanteil in technischen Berufen und Studiengängen.

Der Anteil weiblicher Führungskräfte lag im Jahr 2014 bei 8,7%. Im Rahmen unserer Leitlinie für die Besetzung von Führungspositionen achten wir bei der Stellenbesetzung auf Vielfalt und streben insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen an. 2014 haben wir 28 Frauen innerhalb der Rangebenen eins bis drei befördert bzw. sie zu Führungskräften ernannt. Das entspricht einem Anteil von 15%, bei einem Gesamtanteil von Frauen in der MAN-Gruppe von 14%. In den Vorstandsgremien der MAN Gruppe ist derzeit keine Frau vertreten, im Aufsichtsrat der MAN SE sind es zwei.





Zum Abschluss meiner Rede möchte ich Ihnen nun noch einen Überblick über den Verlauf der ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2015 geben. Der europäische Nutzfahrzeugmarkt scheint langsam wieder zurück in die Spur zu finden; er liegt deutlich über Vorjahresniveau. Dies ist auch der Grund, warum in unseren europäischen Werken Kurzarbeit derzeit kein Thema mehr ist. In Brasilien jedoch hat sich das Marktumfeld weiter verschlechtert. Die Lage dort blieb im ersten Quartal 2015 angespannt. Die brasilianische Wirtschaft schrumpfte, was in erster Linie auf den schwachen Industriesektor und die weltweit rückläufigen Rohstoffpreise zurückzuführen ist.

Diese gegenläufigen Effekte führten im 1. Quartal 2015 zu einem Auftragszugang im Geschäftsfeld Commercial Vehicles, der mit 2,8 Mrd € in etwa auf Vorjahresniveau lag. MAN Truck & Bus erzielte in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres Aufträge im Wert von 2,5 Mrd €. Das entspricht einer Steigerung von 12% gegenüber dem Vorjahr. Der Auftragseingang von MAN Latin America lag im 1. Quartal 2015 mit 290 Mio € erheblich unter dem Niveau des Vorjahres. Wie kritisch die Situation dort ist, zeigt die Tatsache, dass die verkauften Stückzahlen um rund die Hälfte auf nur noch gut 6 000 Fahrzeuge gesunken sind.

Wesentlich erfreulicher stellt sich die Situation im Geschäftsfeld Power Engineering dar. Hier erreichten wir einen Auftragseingang von 1 Mrd €. Er liegt damit um 9% höher als im Vorjahreszeitraum. Die Bestellungen bei MAN Diesel & Turbo verbesserten sich um 5% auf 0,8 Mrd €. Dieser Anstieg ist auf zwei Großaufträge im Geschäftsbereich Turbomachinery zurückzuführen. Renk erzielte in den ersten drei Monaten einen Auftragseingang von 164 Mio €. Dieser hohe Wert beruht ebenfalls auf zwei Großaufträgen. Einer davon im Bereich Windkraftanlagen. Zusammen ergibt sich für die MAN Gruppe ein vergleichsweise hoher Auftragseingang von knapp 3,8 Mrd €.

Der Umsatz der MAN Gruppe lag in etwa auf Vorjahresniveau. Das Geschäftsfeld Commercial Vehicles verzeichnete im 1. Quartal einen Umsatz von 2,3 Mrd €. Davon entfielen 2 Mrd € auf MAN Truck & Bus. Der Umsatz von MAN Latin America ist im 1. Quartal 2015 aufgrund des sich weiter verschlechternden Marktumfelds in Brasilien auf 290 Mio € gesunken. Im Geschäftsfeld Power Engineering blieben die Umsätze in den ersten drei Monaten gegenüber dem Vorjahr bei 0,8 Mrd € konstant. Der Bereich MAN



Diesel & Turbo erreichte im 1. Quartal einen Umsatz in Höhe von 0,7 Mrd €, Renk verbuchte 106 Mio €.

Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe ist im 1. Quartal aufgrund der Lage in Brasilien von 68 Mio € auf 34 Mio € gesunken. MAN Latin America verbuchte aufgrund des halbierten Absatzvolumens mit -12 Mio € ein negatives Quartalsergebnis. MAN Truck & Bus erzielte in den ersten drei Monaten ein Operatives Ergebnis von 28 Mio €. Insgesamt nahm das Operative Ergebnis des Geschäftsfeldes Commercial Vehicles von 42 Mio € auf 11 Mio € ab.

Im Geschäftsfeld Power Engineering erhöhte sich das Operative Ergebnis hingegen auf 52 Mio €. MAN Diesel & Turbo erzielte dabei ein Operatives Ergebnis von 39 Mio €, Renk von 13 Mio €.

Die Operative Rendite der MAN Gruppe lag in den ersten drei Monaten bei 1,1 % nach 2,2 % im Vorjahreszeitraum.

Derzeit sieht es so aus, als würde die Weltwirtschaft 2015 trotz einiger Unsicherheiten etwas stärker wachsen, als dies 2014 der Fall war. Wenn keine unvorhergesehenen Ereignisse eintreten, erwarten wir für die MAN Gruppe einen Umsatz auf Vorjahresniveau und ein stabiles Operatives Ergebnis. Die Operative Rendite wird in etwa der des Jahres 2014 entsprechen.

Liebe Aktionärinnen, liebe Aktionäre,

ich kann Ihnen versichern: Alle Vorstände der MAN SE und Ihrer Teilkonzerne werden auch in diesem Jahr wieder viel Kraft und Energie in die Führung Ihres Unternehmens legen. Wir werden das in der gesamten Gruppe gestartete Effizienzprogramm konsequent umsetzen, um das Ergebnis nachhaltig zu verbessern und MAN robuster gegenüber Konjunkturschwankungen zu machen. Für das Vertrauen, das Sie uns dabei entgegenbringen, bedanke ich mich.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.