



München, 06.06.2013

Rede von Dr. Georg Pachta-Reyhofen, Sprecher des Vorstands der MAN SE, anlässlich der Hauptver- sammlung am 6.6.2013

– ES GILT DAS GESPROCHENE WORT –

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

herzlich willkommen zur diesjährigen MAN-Hauptversammlung auf dem Messegelände in München. Ich freue mich, Sie heute hier begrüßen zu dürfen und Ihnen von Ihrem Unternehmen zu berichten.

Beginnen möchte ich gleich mit einem Thema, das Sie wahrscheinlich besonders interessiert: Die Rolle, die Ihr Unternehmen künftig im Volkswagen Konzern spielen wird.

Wie Sie den Ihnen vorliegenden Unterlagen entnommen haben, streben die MAN SE und die Truck & Bus GmbH, eine 100%ige Tochter der Volkswagen AG, einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag an. Die Fakten dazu und die für Sie bedeutenden rechtlichen Details werde ich Ihnen im zweiten Teil meiner Rede detailliert vorstellen.

Doch abgesehen von diesen rechtlichen Gegebenheiten wurde ich in den vergangenen Wochen auch mit Fragen von Mitarbeitern, Partnern und Kunden konfrontiert, die eher emotional gelagert sind:

- Ist mit diesem Vertrag das Ende von MAN besiegelt?
- Ist mein Arbeitsplatz dadurch gefährdet?
- Ist MAN nun komplett fremdbestimmt?
- Werden MAN-Lkw in Zukunft nur noch den Markennamen tragen, ansonsten aber Scania-oder Volkswagen-Technik beinhalten?

Die Antwort auf alle diese Fragen lautet: nein.

Seien Sie sicher: Unabhängig vom heutigen Abstimmungsergebnis ist und bleibt MAN ein starkes Unternehmen mit hervorragenden Produkten und Mitarbeitern. MAN bleibt selbstverständlich ein verlässlicher und hoch attraktiver Arbeitgeber. MAN wird auch weiterhin für das operative Geschäft verantwortlich zeichnen. Und: MAN-Produkte werden ihre unverwechselbaren Eigenschaften behalten, für die sie weltweit geschätzt und begehrt sind.

MAN SE
Ungererstr. 69
80805 München

Leiter
Corporate Communications
Andreas Lampersbach

Pressesprecher
Sacha Klingner

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

Dafür stehen wir und dafür steht – das habe ich in vielen Gesprächen immer wieder erlebt – auch Volkswagen. Durch die Bündelung unserer Kräfte haben wir jetzt aber die Chance, in einem immer wettbewerbsintensiveren und zugleich ökonomisch schwierigeren Umfeld nicht nur zu bestehen, sondern erfolgreich an der Spitze mitzufahren. Diese Chance müssen und werden wir nutzen.

[GESCHÄFTSJAHR 2012]

Und wenn ich von einem schwierigen ökonomischen Umfeld spreche, dann ist damit nicht nur die allgemeine Wirtschaftslage, sondern gerade auch die Situation in der Nutzfahrzeug- und Maschinenbaubranche gemeint. Im Geschäftsjahr 2012 wehte uns wie unseren Wettbewerbern ein rauer Wind ins Gesicht. Trotz andauernder Nutzfahrzeugflaute konnten wir aber dennoch einen sehr soliden Jahresabschluss erreichen.

Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe war zwar rückläufig, lag mit 964 Mio aber knapp unter der Milliardengrenze. Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles sank es auf 454 Mio Euro. Bei MAN Truck & Bus fiel das Operative Ergebnis auf 225 Mio Euro

– hauptsächlich als Folge des schwachen europäischen Nutzfahrzeugmarktes. Auch bei MAN Latin America ging das Ergebnis spürbar zurück, erreichte dank eines intensiven Kostenmanagements und dank laufender Produktionsanpassungen aber

immerhin 229 Mio Euro.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds Power Engineering blieb trotz anhaltender globaler Schiffsbaukrise mit 503 Mio Euro hingegen stabil und leistete einen wertvollen Beitrag zum Gruppenergebnis. Den mit 437 Mio Euro größten Anteil daran hatte MAN Diesel & Turbo, das Ergebnis sank allerdings um 5%. Hier haben sich die Überkapazitäten in der Handelsschifffahrt und die damit verbundene Marktschwäche im Schiffsmotorenbereich deutlich abgezeichnet. Andere Geschäftsbereiche wie After- Sales oder Turbomaschinen entwickelten sich jedoch positiv.

Der Auftragseingang der MAN Gruppe sank im Geschäftsjahr 2012 auf 15,9 Mrd Euro und lag damit um 7% unter dem Vorjahreswert. Unsere Kunden, so scheint es, waren verunsichert. Auslöser war zum einen die europäische Staatsschuldenkrise, die sich im Jahresverlauf doch spürbar auf die Realwirtschaft übertrug. Viele Kunden schoben angesichts der unsicheren Situa-

tion die Investitionen in Lkw, Busse oder Maschinenanlagen erst einmal auf die lange Bank – wir spürten eine deutliche Kaufzurückhaltung. So gingen etwa bei MAN Truck & Bus die Bestellungen um 4% auf 9,2 Mrd Euro zurück, der Auftragseingang von MAN Diesel & Turbo verzeichnete mit 3,5 Mrd Euro einen Rückgang um 5%. In Brasilien war es die Einführung des Euro V-Emissionsstandards per 1.1.2012, die die Absatzzahlen deutlich absinken ließ. So ging bei MAN Latin America der Auftragseingang um 20% auf 2,9 Mrd Euro zurück. Grund waren zum einen deutliche Vorzieheffekte im Jahr 2011 – viele Kunden hatten noch die deutlich günstigeren Euro III-Fahrzeuge geordert. Zum anderen verschlechterten sich für viele Interessenten die Finanzierungsbedingungen.

Der Umsatz der MAN Gruppe erreichte mit 15,8 Mrd Euro beinahe den Rekordwert des Vorjahres. Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles sank er um 7% auf 11,7 Mrd Euro. Auch dies war hauptsächlich auf die spezielle Situation der Einführung von Euro V in Brasilien zurückzuführen.

Im Geschäftsfeld Power Engineering erwirtschafteten wir 2012 hingegen einen Umsatzzuwachs. Er lag mit 4,3 Mrd Euro um ca. 300 Mio Euro über dem Wert des Vorjahres. Die Umsatzrendite der MAN Gruppe erreichte 6,1%.

Sehr zufrieden waren wir mit dem Geschäftsjahr bei Renk. Neben Auftrags-eingang stiegen auch Umsatz und Operatives Ergebnis signifikant an. Der Umsatz erhöhte sich auf 476 Mio Euro, das Operative Ergebnis auf 66 Mio Euro, was einer Umsatzrendite von 13,8% entspricht. Besonders die anspruchsvollen Getriebelösungen für den maritimen Einsatz sorgten für gute Geschäftszahlen. Insgesamt betrachtet konnten wir damit die Auswirkungen der Nutzfahrzeug-Flaute durch das Industriegeschäft also deutlich abfedern.

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der MAN Gruppe für ihren großen Einsatz im abgelaufenen, schwierigen Geschäftsjahr 2012 zu danken!

[DIVIDENDENVORSCHLAG]

Trotz aller bisherigen Anstrengungen sage ich Ihnen aber mit Blick auf die Zukunft ganz klar: Der Vorstand ist mit dem Ergebnis des Geschäftsjahres 2012 nicht zufrieden und hat daher eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet. Die wirtschaftliche Großwetterlage können wir nicht beeinflussen. Aber wir können unser Unternehmen wetterfester machen. Und das tun wir. Unser Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Kostenreduktion und Effizienzsteige-

rung sowohl in der Produktion als auch in Verwaltung, Vertrieb und Entwicklung. Alle geplanten Investitionen werden kritisch überprüft und gegebenenfalls zeitlich gestreckt. Wie Sie später hören werden, haben sich im ersten Quartal 2013 noch einmal dunklere Wolken zusammengezogen. Die derzeitige Situation ist also alles andere als komfortabel. Dennoch wollen wir Sie als Aktionäre selbstverständlich angemessen am Unternehmenserfolg beteiligen. Für das Geschäftsjahr 2012 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung daher vor, eine Dividende von 1,00 Euro auszubezahlen. Bezogen auf den Schlusskurs der Stammaktie zum 31. Dezember 2012 entspricht dies einer Dividendenrendite von 1,2 %.

[MAN AKTIE]

Natürlich blieb auch die MAN-Aktie nicht unbeeindruckt von immer neuen schlechten Nachrichten zu Staatsschuldenkrise und Weltkonjunktur, so dass der Kurs, gegenüber dem Höchststand Ende April 2012, bis zum Herbst deutlich zurück ging. Im letzten Quartal aber nahm unsere Aktie dann ordentlich Fahrt auf und brachte das Börsenjahr 2012 schließlich doch noch zu einem versöhnlichen Abschluss. Die MAN-Stammaktie legte, verglichen mit dem Schlusskurs vom 30. Dezember 2011, um 18% auf 80 Euro 75 Cent zu. Im Jahr 2013 stieg der Kurs dann, auch unter dem Eindruck der Ankündigung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen AG, und liegt aktuell bei rund 85 Euro. Wie Sie sicher wissen, gehört die Transport- und Logistikbranche traditionell zu den Ersten, die von einer sich verschlechternden Weltwirtschaftslage betroffen ist. Angesichts dieser Tatsache kann sich der Aktienkurs, denke ich, sehen lassen! MAN hat im Laufe seiner 255-jährigen Geschichte schon manchen Sturm überstanden. Ich bin sicher, das wird uns auch diesmal gelingen. Unsere Aktionäre glauben das ganz offensichtlich auch und schenken uns ihr Vertrauen. Für dieses anhaltende Vertrauen möchte ich mich bei Ihnen herzlich bedanken!

Denn sie halten uns die Treue, auch wenn Sie beim Studium des MAN-Aktienkurses nun in einer anderen Spalte Ihrer Tageszeitung oder in einer anderen Rubrik Ihrer Börsen-Website Nachschau halten müssen. Die MAN-Stammaktie wechselte zum 24. September 2012 vom Dax 30 in den MDax. Das, meine Damen und Herren, hat nichts mit einer qualitativen Bewertung zu tun. Es ist vielmehr eine ganz logische Folge des geringeren Streubesitzes. Nach den Regeln der Deutschen Börse entscheidet unter anderem die Marktkapitalisierung über die Aufnahme in den Dax. Und nach der Logik der



Deutschen Börse wird bei deren Berechnung ausschließlich der Streubesitz herangezogen. Innerhalb des MDax gehört die MAN-Stammaktie aber nun zu den größten Werten.

Der Ein oder Andere könnte nun versucht sein zu vermuten, MAN spiele nicht mehr in der ersten Liga. Glauben Sie mir: Dies wäre ein Trugschluss. Das Gegenteil ist richtig: Wir sind nun Teil eines noch größeren und noch stärkeren Teams und werden unseren Beitrag dazu leisten, mit vereinten Kräften das zu schaffen, was uns im Fußball der FC Bayern und Borussia Dortmund gerade so erfolgreich vorgemacht haben: Im internationalen Vergleich ganz oben zu stehen.

[MAN KANN]

Die beiden MAN-Mannschaftsbusse von FC Bayern und Borussia Dortmund können Sie auch heute hier vor der Halle bewundern. Sie sind trotz Linksverkehr in England wieder heil in Deutschland angekommen. Beim Champion's League-Finale in Wembley ging es – zumindest hatte man den Eindruck – für die beiden Teams um alles. Entspannter konnten wir bei MAN die Partie verfolgen – denn mit dem Feststehen der Finalpaarung war klar: Eines unserer Teams, die wir seit Jahren unterstützen, würde den Titel in jedem Fall holen! Ich gebe allerdings zu, dass es auch bei uns glühende Bayern- oder Dortmund-Fans gibt, die das dann doch nicht ganz so entspannt gesehen haben.

Aber Fakt ist: Unsere Marken-Kampagne „MAN kann“ war und ist immer noch überaus erfolgreich und hat mit Sicherheit einen positiven Beitrag zur Image-Pflege des Unternehmens geleistet. So hat MAN in der letztjährigen Reputations-Studie des Reputation Institute, New York, unter allen Dax 30-Unternehmen den dritten Platz erzielt. In allen untersuchten Bereichen konnte MAN 2012 mit konstant guten Werten überzeugen und sich so um ganze elf Plätze verbessern. Wir haben uns daher dazu entschlossen, die erfolgreiche „MAN kann“-Kampagne auch in diesem Jahr fortzusetzen. Einige Motive haben Sie auch hier heute gesehen. Die Motive zeigen, was MAN als moderner und innovativer Lösungsanbieter auf den Märkten für Transport und Logistik alles kann. Und das ist eine ganze Menge.

[IAA NUTZFAHRZEUGE]

Gesehen hat man das zum Beispiel bei unserem Auftritt auf der IAA Nutzfahrzeuge im September 2012. Die neue Generation unserer TG-Familie mit Euro VI-Technologie wurde mit Spannung erwartet – und hat die hohen

Erwartungen unserer anspruchsvollen Kunden mehr als nur erfüllt. Doch anspruchsvoll sind nicht nur unsere Kunden. Dasselbe kann man getrost auch von der neuen Emissionsnorm Euro VI sagen, die es ab 2014 in Europa zu erfüllen gilt. Und auch hier haben unsere Ingenieure ganze Arbeit geleistet. Die neuen TG-Fahrzeuge erfüllen die strengen Auflagen – und das ohne Mehrverbrauch. Maximale Effizienz und Wirtschaftlichkeit und höchste Zuverlässigkeit waren die obersten Entwicklungsziele. Durch konsequenten Leichtbau erhöht sich das Systemgewicht, das sich aus Abgasrückführung, zweistufiger Aufladung, Ladeluftkühlung sowie Abgasnachbehandlung zusammensetzt, je nach Baureihe lediglich um knapp 200 Kilogramm. Dadurch zählen die Fahrzeuge im Vergleich zum Wettbewerb zu den leichtesten ihrer Klasse. Erste Analysen bestätigen, dass der bisherige Nutzlastvorteil der TGX-Fernverkehrsfahrzeuge gegenüber dem Wettbewerb bei Euro VI sogar ausgebaut werden konnte. Dank innovativer Motor-technologie und umfassender Abgasnachbehandlung sind unsere Lkw nun so gut wie schadstofffrei.

Obwohl noch nicht klar ist, wie sich eventuelle Mautvergünstigungen auswirken werden: Wir registrieren bereits jetzt eine deutliche Nachfrage nach diesen neuen Fahrzeugen, die Markteinführung hat bislang mustergültig funktioniert. Das stimmt mich optimistisch. Gut möglich, dass das neben all den finanziellen Aspekten auch am Design liegt: Das Fahrerhaus ist innen und außen neu gestaltet und macht über alle Baureihen hinweg deutlich: Hier kommt ein MAN! Der Löwe am Kühlergrill wurde mit der gebotenen Vorsicht überarbeitet. Die Design-Dompteure haben ihn jetzt edel und erhaben in der oberen Chromleiste positioniert – dort steht er als Sinnbild für Leistungsfähigkeit und Eleganz.

Ein besonderes IAA Highlight setzte die Marke NEOPLAN: Mit dem Jetliner haben wir einen neuen Premium-Bus auf den Markt gebracht, der sowohl als Linien-, als auch als Reisebus überzeugt. Der NEOPLAN Jetliner verbindet echten Reisebuskomfort mit großem Kofferraumvolumen. Damit ist der Jetliner ein echter Doppelverdiener: Er kann unter der Woche als Schul- oder Linienbus, am Wochenende als Reisebus eingesetzt werden. Durch die Liberalisierung des Fernverkehrs in Deutschland bieten sich uns hierzulande gute Marktchancen. Wir begrüßen diese Entwicklung. Es wird höchste Zeit, dass die Reise mit dem Bus ihr Kaffeefahrt-Image ablegt und klarer wird, was sie wirklich ist: nämlich eine sehr bequeme und ökologische Art der Fortbewegung, die sich wirklich jeder leisten kann.

Für großes Aufsehen sorgte auch unsere Design-Studie Concept S, bei der Zugmaschine und Auflieger eine stromlinienförmige Einheit bilden. Der „Truck der Zukunft“ durfte zu den am häufigsten fotografierten Ausstellungsstücken der Messe zählen. Der MAN Concept S könnte bis zu 25 % weniger Kraftstoff verbrauchen als ein vergleichbarer konventionell gestalteter 40-Tonnen-Sattelzug. Noch ist die visionäre Studie ein Entwurf, denn gesetzliche Vorgaben verbunden mit dem Wunsch der Kunden nach maximalen Transportkapazitäten setzen der Lkw-Gestaltung bislang enge Grenzen. Doch unsere Studie scheint offensichtlich Eindruck gemacht zu haben – die Europäische Union denkt nun darüber nach, die strikten Längenvorgaben für Lkw zu lockern, um eine aerodynamischere Formgebung bei gleichem Ladevolumen zu ermöglichen.

[SMM 2012]

Doch nicht nur im Geschäftsfeld Commercial Vehicles, auch im Geschäftsfeld Power Engineering war 2012 ein wichtiges Messejahr. MAN Diesel & Turbo präsentierte im September 2012 auf der weltweit wichtigsten Schiffbaumesse SMM in Hamburg technische Innovationen zur Steigerung der Effizienz und zur Reduzierung von Emissionen bei Schiffsantrieben. Highlight auf dem Messestand war ein Dual-Fuel-Großdieselmotor, der wahlweise und stufenlos mit Öl oder Erdgas betrieben werden kann und als Teil eines kompletten Motorstrangs gezeigt wurde: Imposante 14 Meter lang war das Antriebssystem aus Motor, Kupplung, Getriebe und Propeller. Ein echter Publikumsmagnet, den auch Sie heute in unserem Ausstellungsbereich bewundern können! Mit dem 35/44DF-Motor hat MAN Diesel & Turbo einen hocheffizienten Motor entwickelt, der im Gasmodus bereits heute die ab 2016 für die internationale Seeschifffahrt geplante Tier III-Emissionsnorm der International Maritime Organization (IMO) erfüllt: Bis dahin muss der Ausstoß von Stickoxiden in bestimmten küstennahen Gebieten um 80 % im Vergleich zum Jahr 2000 vermindert werden. Der Einführungszeitpunkt dieser strikten globalen Emissionsregelung wird allerdings aktuell wieder unter den IMO-Mitgliedstaaten diskutiert, eine Verschiebung zu einem noch späteren Zeitpunkt ist – zumindest in einigen Staaten – möglich.

[INNOVATIONSMANAGEMENT]

Meine Damen und Herren, wie Sie an den genannten Beispielen sehen, haben wir die richtigen zukunftsweisenden Produkte entwickelt und zählen technologisch zu den führenden Unternehmen in unseren Branchen. Wir

haben die für unsere Aktivitäten relevanten Trends erkannt und in konkrete Produktentwicklungen überführt. Das hat nichts mit Glaskugellesen zu tun. Vielmehr handelt es sich bei diesen Trends um allgemein anerkannte, weltweite Phänomene, mit denen sich jedes Unternehmen auseinandersetzen muss, wenn es nachhaltig erfolgreich sein will. Wir sprechen hier darum von so genannten „Megatrends“.

Diese sind:

- Bevölkerungswachstum und Urbanisierung: Bis zum Jahr 2050 wird sich die Weltbevölkerung nach Studien der Vereinten Nationen von heute 7 Mrd auf über 9 Mrd Menschen erhöhen; die Zahl der Menschen, die in Städten leben, wird sich hingegen von heute dreieinhalb auf über sechs Milliarden nahezu verdoppeln.

Unsere Antworten sind flexible und emissionsarme Produkte für den Öffentlichen Nahverkehr: Hybridbusse, Erdgasbusse oder Chassis für Bus-Rapid-Transit-Systeme haben wir bereits seit längerem im Angebot und erweitern diese ständig.

Erst vor wenigen Wochen haben wir die Studie „What Cities Want“ vorgestellt, die wir gemeinsam mit der TU München erarbeitet haben. Ergebnis ist eine klare Vorstellung von den zukünftigen Bedürfnissen der Großstädte in Bezug auf den Personennahverkehr. Auch der ebenfalls auf der IAA vorgestellte und mittlerweile im Praxiseinsatz befindliche Forschungs-Lkw „Metropolis“ könnte den Weg in die Zukunft weisen. Er kann schwere Transportaufgaben in der Innenstadt – zum Beispiel in der Abfallbeseitigung – über mehrere Stunden rein elektrisch und damit emissionsfrei und geräuscharm verrichten.

- Der zweite Megatrend: Globalisierung. Bis 2050 verdreifacht sich das weltweite Transportvolumen – so lautet die Prognose des Internationalen Transport Forums der OECD. Daher ist es wichtig, mit den vorhandenen Ressourcen sparsam umzugehen. Als Beispiel sei hier unser MAN TGX EfficientLine genannt. Er wird dank spezieller Abstimmung bis zu 3 Liter weniger Kraftstoff pro 100 Kilometer verbrauchen.

Doch der Welthandel spielt sich vor allem auf den Meeren ab. Als Weltmarktführer von großen Zweitaktmotoren, etwa für Containerschiffe, sind wir hier besonders in der Verantwortung. So haben wir vor wenigen Monaten einen Auftrag zur Lieferung von Motoren für die weltweit ersten

Containerschiffe erhalten, die hauptsächlich mit Flüssigerdgas betrieben werden: Zwei Schiffe der US-amerikanischen Reederei TOTE werden künftig von je einem Achtzylinder Dual-Fuel-Zweitaktmotor angetrieben, der sowohl mit flüssigen als auch mit gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden kann. Für MAN Diesel & Turbo ist es der erste Auftrag für das neue Motormodell ME-GI. Die neuen Schiffe werden damit die umweltfreundlichsten Containerschiffe der Welt sein! Im Gasbetrieb ist der CO₂-Ausstoß deutlich reduziert, Schwefeloxide oder Rußpartikel sind praktisch nicht vorhanden. Gas wird der neue Schiffskraftstoff der Zukunft sein. Mit unseren Dual-Fuel-Motoren kann der Kapitän auf Knopfdruck zwischen Gas- und konventionellem Kraftstoff wechseln. Ideal für die Übergangszeit, bis auch wirklich in jedem Hafen die nötige Infrastruktur bereitsteht.

- Der dritte große Megatrend sind Klimawandel und Umweltschutz: Sie werden eine immer größere Rolle spielen. Der stetige Anstieg der Weltbevölkerung und die rasant fortschreitende Industrialisierung der Schwellenländer verdoppeln nahezu den Energiebedarf in den nächsten 20 Jahren. Auch hier können unsere Kunden aus einer breiten Produktpalette umweltfreundlicher Lösungen wählen. Dies gilt für Windturbinen mit RENK-Getrieben ebenso wie für die zahlreichen Antriebsaggregate für den bedeutenden Zukunfts-Energieträger Erdgas. Unsere neue MAN 6MW-Gasturbine beispielsweise verfügt mit ihrem sehr hohen Wirkungsgrad über eine hervorragende Brennstoffausnutzung und damit über niedrige CO₂-Emissionen. Sie lässt sich ideal in der Kraft-Wärme-Kopplung oder bei Prozessanwendungen einsetzen. Bei Kraftwerksanwendungen ist Gas ebenfalls stark gefragt. Mit dem neuen Gasmotor MAN 35/44G lässt sich eine mechanische Leistung von 11 Megawatt erzielen. Beim Einbau in Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung kann zusätzlich Abwärme genutzt werden. Unter dem Stichwort „Blue Fire“ haben wir die Gasaktivitäten im Bereich Power Engineering zusammengefasst.

Gestatten Sie mir noch ein letztes Beispiel zum Punkt regenerative Energieerzeugung: Seit März 2013 erzeugt eine MAN-Dampfturbine Strom im größten Solarthermie-Kraftwerk der Welt. Das 100-Megawatt-Kraftwerk

„Shams 1“ - „Shams“ heißt im Arabischen „Sonne“ – ging in der Wüste Abu Dhabis offiziell in Betrieb. Herz der Anlage ist eine 125 MW-Dampfturbine von MAN Diesel & Turbo, sie treibt einen Generator an.

Dieser erzeugt so viel umweltfreundlichen Strom, dass er zur Versorgung von umgerechnet rund 57.000 deutschen Haushalten ausreichen würde. Die maßgeschneiderte Maschine wiegt 220 Tonnen und wurde in Oberhausen gefertigt. Im Mai 2011 kam sie in Abu Dhabi an. Während andere bestenfalls noch drüber reden, haben wir die Idee der umweltfreundlichen Solarenergie aus der Wüste bereits umgesetzt!

[STRATEGIE]

Meine sehr geehrten Damen und Herren – Dies sind nur einige Beispiele, um Ihnen zu zeigen, dass wir nicht nur den Anspruch haben, Technologieführer zu sein. In vielen Bereichen sind wir es bereits! Dabei entwickeln wir Produkte nicht ins Blaue hinein, sondern richten sie streng am Kundennutzen aus. In vielen Fällen, wie etwa bei Shams 1, oder auch im Busbereich, erhält der Kunde bei uns maßgeschneiderte Lösungen für seinen spezifischen Einsatzzweck. Das bedeutet zugleich, dass wir unsere Kunden mit ihren MAN-Produkten nicht alleine lassen. Wir wollen zufriedene Kunden, die uns als Partner sehen! Daher auch der Titel unseres diesjährigen Geschäftsberichts. Spezifische Service- und After-Sales-Konzepte sind deshalb für uns ein wesentlicher Baustein unseres Erfolgs.

Wir haben uns dabei auf die wachstumsstarken Branchen Transport und Energie konzentriert. Das ist eine logische Folge der Megatrends unserer Zeit. Als global agierendes Unternehmen haben wir die Chance, diese Trends zu unserem Vorteil zu nutzen. Aus diesem Grund sehe ich – trotz der derzeit angespannten schwierigen Situation – mittel- und langfristig hervorragende Chancen für ein profitables, internationales Wachstum. Wir werden diese Strategie weiter verfolgen, und die Möglichkeiten nutzen, wo sie sich uns bieten. Deshalb haben wir im vergangenen Jahr das mit Force Motors bestehende NFZ-Joint Venture in Indien komplett übernommen und führen es als MAN Trucks India PL weiter. Darüber hinaus werden wir in Kürze ein neues Nutzfahrzeug-Werk in St. Petersburg eröffnen. Nur so können wir am stark wachsenden russischen Markt partizipieren und unsere Führungsrolle unter den westlichen Importeuren weiter ausbauen. Derzeit warten wir noch auf die letzten noch ausstehenden Genehmigungen der russischen Behörden.

[CR]

Ich bin überzeugt: Wenn wir diese Strategie weiterhin befolgen, wenn wir darüber hinaus alle Möglichkeiten nutzen, die sich uns im Volkswagen Konzern bieten und unser ausgezeichnetes Know-How und unsere hohe Motivation einbringen, dann werden wir nachhaltigen Erfolg haben.

„Nachhaltigkeit“ hat sich ja in den letzten Jahren zu einem wahren Modewort entwickelt. Aber Sie haben sich bestimmt auch schon einmal gefragt: Was wollen wir eigentlich konkret damit aussagen? Im Grunde das, wofür MAN seit jeher steht. Neben Ihnen, den Aktionären, sollen auch Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft von unserer kontinuierlichen Wertschöpfung profitieren. Wir haben diesen Anspruch – auch wenn er in einzelnen Bereichen wie gesagt schon lange gelebt wurde – vor drei Jahren auf solide Füße gestellt und eine Corporate Responsibility-Strategie entwickelt. Vor gut zwei Wochen haben wir nun eine erste Zwischenbilanz gezogen und den diesjährigen CR-Report vorgestellt, den ich Ihnen ans Herz legen möchte. Darin werden Sie sehen: Wir haben seither viel erreicht!

Beispielsweise bei der Klimastrategie. Unser durchaus ehrgeiziges Ziel lautet ja, bis 2020 ein Viertel unserer CO₂-Emissionen an den Produktionsstandorten einzusparen. Das heißt konkret: Im Vergleich zum Jahr 2008, in dem wir aus unserer Produktionstätigkeit rund 500 000 Tonnen CO₂ emittiert haben, müssen wir 125 000 Tonnen einsparen – das entspricht den Emissionen einer deutschen Kleinstadt mit 14 000 Einwohnern. Hier sind wir gut unterwegs, die ersten 5% CO₂-Reduktion haben wir bereits erreicht. Über die Fortschritte auf diesem Weg berichtet der CR-Bericht nun offen und transparent.

Der NEOPLAN-Standort Plauen von MAN Truck & Bus soll bei der Erfüllung unserer Klimastrategie eine Vorreiterrolle einnehmen. Dort setzen wir im Rahmen eines Pilotprojekts nicht nur ein klimafreundliches, effizientes und innovatives Energiekonzept um, sondern machen den sächsischen Standort auch unabhängig von steigenden Energiekosten und erhöhen seine Wettbewerbsfähigkeit. Bis 2015 bauen wir das Werk Plauen zu einem der modernsten Busproduktionsstandorte weltweit um.

Mit unserer CR-Strategie haben wir auch das Ziel verfolgt, wieder in die Dow Jones Sustainability Indizes aufgenommen zu werden. Im September 2012 war es so weit: MAN wurde im Rahmen der Bewertung durch Sustainable Asset Management sowohl im World- als auch im Europe-Index gelistet. Nach einer bereits deutlichen Steigerung im Vorjahr konnten wir

uns nochmals signifikant auf 78 von 100 Punkten verbessern. Für unsere Klimastrategie erhielten wir mit 97 Punkten die beste Bewertung im Sektor Industrial Engineering. Damit ist MAN als einziges deutsches Unternehmen dieses Sektors in den Indizes vertreten. Dieses Ergebnis bestätigt unsere bisherige Arbeit. Darauf sind wir stolz. Aber wir wollen uns weiter verbessern und haben das Ziel, bis 2015 Branchenführer in Sachen unternehmerischer Verantwortung zu werden.

[FRAUEN]

Meine Damen und Herren, in unserer CR-Strategie treten wir auch für Vielfalt und Chancengleichheit in unserer Belegschaft ein. Entwicklungschancen müssen unabhängig von Alter, Geschlecht, Religion, Herkunft oder sexueller Orientierung gegeben sein. Dazu haben wir uns mit der Unterzeichnung des Global Compact der Vereinten Nationen verpflichtet. Vor diesem Hintergrund setzen wir uns besonders für die angemessene Berücksichtigung von Frauen bei der Besetzung von Führungspositionen ein. Für unser Führungsteam brauchen wir die besten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – unabhängig von ihrem Geschlecht oder von anderen zuvor genannten Merkmalen. Eine starre Frauenquote, wie derzeit vielerorts diskutiert, halten wir daher nicht für sinnvoll. Doch abgesehen davon: Wir könnten es uns gar nicht leisten, gut qualifizierte Frauen außen vor zu lassen. Das Gegenteil ist der Fall: Wir bieten eigens Mentoring- und Coaching-Programme für Frauen an, um ihren Anteil in Führungspositionen weiter zu steigern. Derzeit liegt dieser Anteil mit insgesamt 103 Mitarbeiterinnen in Führungspositionen bei 8,2%. Unser Ziel ist es, diesen Anteil bis 2014 auf 12% zu steigern, was in etwa dem Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft entspricht. Der Anteil von Frauen im Potenzialkandidatenpool lag 2012 schon darüber: nämlich bei 17%.

Glauben Sie mir: Wir würden gerne mehr Absolventinnen einstellen. Doch leider sehen wir immer noch eine viel zu geringe Zahl junger Frauen in den für unser Unternehmen so wichtigen naturwissenschaftlichen und technischen Studien- und Ausbildungsrichtungen. Um dies zu ändern und diese Ausbildungs- und Studiengänge für Mädchen und junge Frauen attraktiver zu machen, beteiligt sich MAN an so genannten MINT-Initiativen. Damit sind Initiativen zur Förderung des Frauenanteils in den Fachrichtungen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik gemeint.

[Q1 2013]

Liebe Aktionärinnen, liebe Aktionäre, ich möchte Ihnen nun noch einige Informationen zum ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 2013 geben. Wenn Sie die MAN-Berichterstattung in den Wirtschaftsmedien aufmerksam verfolgt haben, wissen Sie, dass die ersten drei Monate nicht leicht für uns waren. Dies lag vor allem daran, dass die ökonomischen Rahmenbedingungen weiterhin ungünstig blieben. Die Konjunktur hat sich leider nicht nennenswert erholt, die Schiffsbau- und Nutzfahrzeugflaute begleitet uns weiter. So fiel der Auftragseingang der MAN Gruppe in den ersten drei Monaten auf 3,8 Mrd Euro und lag damit um 14% unter dem Vorjahreswert. Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles ging er um 12, bei Power Engineering um 19% zurück. MAN Truck & Bus erzielte im ersten Quartal 2013 Aufträge im Wert von 2,1 Mrd Euro, das entspricht einem Rückgang von 16%. Grund ist hier vor allem der erwartungsgemäß rückläufige Nutzfahrzeugmarkt in unseren wichtigen europäischen Märkten. In Südamerika zeigt sich aber schon wieder ein Silberstreif am Horizont: der Auftragseingang im ersten Quartal lag wieder auf Höhe des guten Vorjahreszeitraums. Im Geschäftsfeld Power Engineering sank der Auftragseingang auf rund 840 Millionen Euro. Grund ist hier vor allem der Rückgang bei MAN Diesel & Turbo. Die Nachfrage nach Schiffsdieselmotoren ist nach wie vor gering, noch immer sind große Überkapazitäten im Markt. Lediglich im Spezialschiffbau gibt es eine etwas stärkere Nachfrage. Auch das Geschäft mit Turbomaschinen ist leicht rückläufig. Als Gründe dafür sehen wir die weiterhin anhaltende konjunkturelle Unsicherheit und vielerorts schwierige Finanzierungsbedingungen für unsere Kunden. Große Sorgen bereitet uns die Entwicklung des Service-Geschäfts. Hier ist im ersten Quartal ein signifikanter, so nicht vorhergesehener Rückgang zu verzeichnen. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation im Schiffsbereich, der Finanzkrise in Südeuropa sowie der schlechten wirtschaftlichen Lage insbesondere in der bedeutenden Absatzregion Naher Osten erwarten wir, dass die Situation im After-Sales-Geschäft von MAN Diesel & Turbo auch in den kommenden Jahren weiterhin angespannt bleibt und die Ergebniserwartungen, die wir noch im März und April für realistisch hielten, nicht erfüllen werden.

Der Umsatz der MAN Gruppe ging in den ersten drei Monaten ebenfalls zurück. Er sank um 8% auf 3,6 Mrd Euro. Das Geschäft mit Nutzfahrzeugen erwirtschaftete mit 2,7 Mrd Euro 7% weniger Umsatz als im Vorjahresquartal, bei Power Engineering reduzierten sich die Umsätze um 10% auf knapp 870 Millionen Euro.

Das operative Ergebnis war mit -82 Mio Euro negativ. Im Vorjahresquartal hatten wir 254 Mio Euro erwirtschaftet. Grund ist hier vor allem das Geschäftsfeld Power Engineering, das aufgrund einer projektbezogenen Rückstellung ein negatives Ergebnis von -106 Mio Euro auswies. Bei Commercial Vehicles ging das Operative Ergebnis auf 32 Mio Euro zurück. Die Umsatzrendite der Gruppe lag damit bei -2,3 %.

Hier sehen wir die Auswirkungen der europäischen Nutzfahrzeugflaute. MAN Truck & Bus musste im ersten Quartal ein Operatives Ergebnis von -23 Mio Euro ausweisen. Dies liegt zum einen natürlich am deutlich geringeren Umsatz, zum anderen machte sich die schlechte Kapazitätsauslastung auf der Kostenseite bemerkbar. Wie Sie wissen, hatten wir im ersten Quartal in den Werken München und Salzgitter Kurzarbeit. Der veränderte Produktmix und der hohe Wettbewerbsdruck taten ihr Übriges.

MAN Latin America hingegen erwirtschaftete im ersten Quartal 2013 ein Operatives Ergebnis von 55 Mio Euro, die Umsatzrendite lag hier bei knapp 7%.

Hart getroffen haben uns die projektbezogenen Rückstellungen, die wir im Geschäftsbereich Power Plants bei MAN Diesel & Turbo vornehmen mussten. Wir haben im Vorstand eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, mögliche Risiken im Zusammenhang mit einem Großauftrag zur Errichtung von schlüsselfertigen Dieselmotoren zu analysieren. Anhand eines Statusberichts mussten wir Ende des 1. Quartals davon ausgehen, dass zusätzlich zu bereits gebildeten Vorsorgen ein Rückstellungsbedarf von etwa 140 Mio Euro besteht. Dieser belastete das Operative Ergebnis des ersten Quartals direkt. Im zweiten Quartal hat sich im Rahmen der nun abgeschlossenen Untersuchungen gezeigt, dass mit weiteren Rückstellungen in einer Höhe von ca. 146 Millionen Euro zu rechnen ist.

[BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG]

Sehr geehrte Damen und Herren, wie eingangs meiner Rede angekündigt, werde ich Ihnen nun, im zweiten Teil meiner Rede, den angestrebten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag eingehend erläutern. Mir ist bewusst, dass es sich dabei um keine ganz einfache Materie handelt. Erlauben Sie mir aber dennoch, Ihnen den Vertrag in allen Einzelheiten vorzustellen. Ich denke, dies ist der großen Bedeutung, die dieser Vertrag bei Zustimmung für Sie als Aktionäre hat, angemessen.

Tagesordnungspunkt 8 befasst sich also mit der Zustimmung zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Truck & Bus GmbH. Ihnen liegt dazu der ausführliche schriftliche Bericht einschließlich des Bewertungsgutachtens von KPMG und PWC vor, auf die ich verweise. Zunächst werde ich Ihnen unseren Vertragspartner kurz vorstellen und die Gründe für den Vertragsabschluss erläutern, bevor ich Ihnen den Inhalt im Einzelnen vorstelle. Im Anschluss werde ich auf die für Sie besonders wichtige Angemessenheit der angebotenen Barabfindung und der jährlichen Ausgleichszahlung eingehen.

[VORSTELLUNG VERTRAGSPARTNER]

Vertragspartner ist die Truck & Bus GmbH, eine 100 %ige und durch Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag verbundene Tochter der Volkswagen Aktiengesellschaft. Die Volkswagen AG hat in die Truck & Bus GmbH ihre gesamte Beteiligung an der MAN SE eingebracht. Die Truck & Bus GmbH hält daher zurzeit etwas mehr als 75 % der Stimmrechte und 73 % des Grundkapitals der MAN SE. Sie soll künftig innerhalb des Volkswagen-Konzerns die Geschäftsbereiche der MAN SE und ihrer Teilkonzerne als Teil eines integrierten Nutzfahrzeugkonzerns innerhalb der Volkswagen-Gruppe leiten. Die Eigenkapitalausstattung der Truck & Bus GmbH umfasst ein Stammkapital von 10 Millionen Euro und Kapitalrücklagen in Höhe von mehr als 12,3 Milliarden Euro. Ihre Eigenkapitalquote liegt damit bei nahezu 100 %.

[GRÜNDE FÜR DEN ABSCHLUSS DES BGAV UND ALTERNATIVEN]

Lassen Sie mich Ihnen zunächst erläutern, warum wir den Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags für sinnvoll halten.

Mit Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags gehen die MAN SE und die Truck & Bus GmbH, gemeinsam mit Volkswagen, einen weiteren Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines integrierten Nutzfahrzeugkonzerns unter Einschluss der MAN Gruppe. Die Partner sind der Auffassung, dass über die derzeit primär im Bereich der Beschaffung realisierten Verbundvorteile erhebliche Synergien erzielt werden können – auch in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Produktion. Die hier im VW Konzern verfügbaren Ressourcen und Kompetenzen sollen durch alle Unternehmen bestmöglich genutzt werden. Dazu brauchen wir eine sehr offene und effektive Zusammenarbeit und einen intensiven Informationsaustausch der beteiligten Unternehmen. Dies ist unter den derzeitigen rechtli-

chen Gegebenheiten aber nur eingeschränkt möglich! Ein Beherrschungsvertrag schafft hingegen die rechtliche Basis für eine deutlich unbürokratischere und effektivere Zusammenarbeit.

Warum wir diese dringend brauchen, wird an der gegenwärtigen Situation deutlich: Derzeit besteht aufgrund der Mehrheitsbeteiligung zwischen der Truck & Bus GmbH und der MAN SE lediglich ein so genanntes faktisches Konzernverhältnis. Der Vorstand der MAN SE muss sämtliche Rechtsgeschäfte und Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Volkswagen sorgfältig prüfen. Mögliche damit verbundene Nachteile müssen in jedem Einzelfall vollständig ausgeglichen werden. Zudem muss über solche Rechtsgeschäfte und Maßnahmen sowie deren Vor- und Nachteile in einem jährlichen Abhängigkeitsbericht ausführlich berichtet werden. Diese Pflichten binden nicht nur Ressourcen auf Seiten der MAN SE, sondern führen auch zu erheblichen Verzögerungen bei der beabsichtigten Kooperation mit dem übrigen Volkswagen Konzern. Bei einem Teil der beabsichtigten Maßnahmen, besonders beim Austausch von Know-how und Informationen im Rahmen der Produktentwicklung, kann die Beurteilung und Quantifizierung von Vor- und Nachteilen schwierig sein. Dies hat zur Folge, dass derartige Maßnahmen im faktischen Konzern nicht mit der nötigen rechtlichen Sicherheit möglich sind. Oder sie sind nur mit erheblichem Prüfungs- und Dokumentationsaufwand durchführbar bzw. müssen ganz unterbleiben. Vor allem die Planung, Analyse und Durchführung gemeinsamer Projekte und der dafür nötige Informationsaustausch sind ohne einen Beherrschungsvertrag dauerhaft behindert. Dadurch wird die zügige und effiziente Umsetzung von im gemeinsamen Interesse liegenden Management-Entscheidungen und die Realisierung der identifizierten Synergiepotenziale erschwert.

Diese rechtlichen und operativen Schwierigkeiten bestehen in einem Vertragskonzern, der durch den Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags entsteht, nicht mehr. Das herrschende Unternehmen ist berechtigt Weisungen zu erteilen. Der Schutz der MAN SE erfolgt über einen Verlustausgleichsanspruch anstelle des aufwendigen und teilweise schwierigen und unsicheren Einzelausgleichs.

Für die außenstehenden MAN Aktionäre schafft der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besondere Schutzmechanismen, die Ihnen im faktischen Konzernverhältnis nicht zur Verfügung stehen: Sie erhalten einen Anspruch gegen die Truck & Bus GmbH auf eine angemessene jährlich wiederkehrende Ausgleichsleistung oder können ihre MAN-Aktien gegen

Zahlung einer angemessenen Abfindung auf die Truck & Bus GmbH übertragen. Beides werde ich Ihnen noch näher erläutern.

Darüber hinaus hat der Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags auch steuerliche Vorteile für die Gruppe.

Die Geschäftsführung der Truck & Bus GmbH und der Vorstand der MAN SE haben Alternativen zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags geprüft, vor allem andere Unternehmensverträge, Squeeze-out, Eingliederung und Verschmelzungen. Alle diese Alternativen waren entweder rechtlich nicht durchsetzbar oder konnten die verfolgten Ziele nicht erreichen.

[INHALT DES BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGS- VERTRAGS]

Meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen nun den Inhalt des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags erläutern. Den vollständigen Wortlaut finden Sie in der Ihnen vorliegenden Tagesordnung.

Der Vertrag gibt im Wesentlichen die vom Aktiengesetz vorgegebenen Regelungen wieder und orientiert sich auch vom Wortlaut her eng an den gesetzlichen Bestimmungen.

- Die MAN SE unterstellt als abhängiges Unternehmen ihre Leitung der Truck & Bus GmbH als herrschendem Unternehmen. Die Truck & Bus GmbH ist demgemäß berechtigt, dem Vorstand der MAN SE hinsichtlich der Leitung der Gesellschaft Weisungen zu erteilen. Der Vorstand der MAN SE ist verpflichtet, diese Weisungen zu befolgen.
- Der Vertrag sieht ferner eine Gewinnabführungspflicht der MAN SE vor, die Voraussetzung für die Anerkennung der ertragssteuerlichen Organschaft ist. Die MAN SE verpflichtet sich insoweit, ihren ganzen nach den handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Gewinn an die Truck & Bus GmbH abzuführen. Für die Ermittlung des abzuführenden Gewinns und die Bildung und Auflösung von Rücklagen sieht das Aktiengesetz strenge Regelungen vor, die im Vertrag berücksichtigt sind. Da die steuerliche Organschaft erst 2014 begründet werden kann, gilt die Verpflichtung zur Gewinnabführung noch nicht für den Gewinn des laufenden Geschäftsjahrs 2013.
- Zum Ausgleich für die Beherrschung und Gewinnabführung verpflichtet sich die Truck & Bus GmbH zur Übernahme eines bei der MAN SE

entstehenden Verlusts. Durch die Verlustübernahme wird gewährleistet, dass sich das bilanzielle Eigenkapital der MAN SE, das zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Vertrags vorhanden ist, nicht vermindert. Die Pflicht zur Verlustübernahme gilt, wenn der Unternehmensvertrag noch in diesem Jahr durch Eintragung in das für die MAN SE zuständige Handelsregister wirksam wird, schon für das laufende Geschäftsjahr 2013.

- Für diejenigen Geschäftsjahre, in denen die Gewinnabführungspflicht der MAN SE bereits wirksam ist, das heißt frühestens für das Geschäftsjahr 2014, garantiert die Truck & Bus GmbH den außenstehenden Aktionären der MAN SE eine angemessene jährliche Ausgleichszahlung in Höhe von brutto 3 Euro 30 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie. Nach Abzug der Körperschaftsteuer und des Solidaritätszuschlags ergibt sich nach den gegenwärtigen Verhältnissen eine Netto-Ausgleichszahlung in Höhe von 3 Euro 7 Cent. Dieser jährliche Ausgleich tritt an die Stelle der Dividendenzahlung, da infolge der Gewinnabführung zukünftig grundsätzlich keine Dividenden mehr ausgeschüttet werden können. Abgesehen von möglichen Veränderungen der Körperschaftsteuer und des Solidaritätszuschlags, ist der Betrag der Ausgleichszahlung für die gesamte Vertragslaufzeit fest vereinbart und nicht davon abhängig, ob und in welcher Höhe die MAN SE künftig Gewinne erzielt.

Sollte der Vertrag noch im Geschäftsjahr 2013 wirksam werden, erhalten die außenstehenden Aktionäre auch für dieses Geschäftsjahr im Ergebnis dieselbe Kompensation. Lediglich die Ausgleichstechnik ist eine andere, da der Gewinn für das Geschäftsjahr 2013, wie bereits erwähnt, noch nicht abgeführt wird. Aus diesem Grund wurde vereinbart, dass die Truck & Bus GmbH Ihnen für dieses Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von ebenfalls brutto 3 Euro 30 Cent und netto 3 Euro 7 Cent je Stamm- und je Vorzugaktie garantiert. Die außenstehenden Aktionären erhalten also für das Geschäftsjahr 2013 von der MAN SE die ihnen zustehende Dividende je Stamm- und Vorzugaktie und, soweit diese Dividende hinter dem Betrag der Garantiedividende zurückbleibt, den Differenzbetrag von der Truck & Bus GmbH.

Wie der Dividendenanspruch der Aktionäre der MAN SE wird auch die Ausgleichszahlung grundsätzlich am ersten Bankarbeitstag nach der

ordentlichen Hauptversammlung der MAN SE für das jeweilige abgelaufene Geschäftsjahr zur Zahlung fällig.

- Weiter verpflichtet sich die Truck & Bus GmbH, die Aktien von Aktionären, die aus der MAN SE ausscheiden wollen, gegen einmalige Zahlung eines angemessenen Barabfindungsbetrags in Höhe von 80 Euro 89 Cent je Stamm- und je Vorzugsaktie zu erwerben. Dieses Barabfindungsangebot ist befristet und endet zwei Monate nach der Bekanntmachung der Handelsregistereintragung des Vertrags. Im Fall eines gerichtlichen Spruchverfahrens zur Überprüfung des Ausgleichs oder der Abfindung verlängert sich die Frist und endet zwei Monate nach dem Tag, an dem die Entscheidung über den zuletzt beschiedenen Antrag eines Aktionärs im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht worden ist.

Über die gesetzlichen Pflichten hinaus wurde in Ihrem Interesse ferner vereinbart, dass die Barabfindungspflicht erneut begründet wird, wenn der Vertrag nach Ablauf der ursprünglichen Annahmefrist von einer der Parteien gekündigt werden sollte.

- Ein weiterer Schutz für die MAN SE und Ihre Aktionäre ergibt sich schließlich aus der Organschafts- und Patronatserklärung der Volkswagen AG vom 26. April 2013, die dem Vertrag als Anlage beigelegt und ebenfalls in der Einladung abgedruckt ist. Sowohl der Verlustausgleichsanspruch der MAN SE als auch Ihre Ansprüche gegen die Truck & Bus GmbH auf Zahlung der vereinbarten Barabfindung sind durch diese Patronatserklärung zusätzlich und über das gesetzlich geforderte Maß hinaus abgesichert.

Die Ansprüche der MAN SE und ihrer Aktionäre gegen die Truck & Bus GmbH unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag sind darüber hinaus mittelbar durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Volkswagen AG und der Truck & Bus GmbH gesichert, der unter anderem eine Verpflichtung der Volkswagen AG zum Ausgleich von Verlusten der Truck & Bus GmbH enthält. Sollte dieser Vertrag irgendwann einmal beendet werden, wäre die Volkswagen AG verpflichtet, allen Gläubigern der Truck & Bus GmbH, die sich bei ihr melden, gemäß § 303 des Aktiengesetzes Sicherheit zu leisten. Dieses Recht auf Sicherheitsleistung stünde auch der MAN SE

im Hinblick auf etwaige Verlustausgleichsansprüche und Ihnen im Hinblick auf noch bestehende Ausgleichs- und Abfindungsansprüche zu.

Die Volkswagen AG hat in der Organschafts- und Patronatserklärung bestätigt, dass sie nicht beabsichtigt, den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Truck & Bus GmbH zu beenden. Für den Fall, dass es dennoch später zu einer Beendigung dieses Unternehmensvertrags kommen sollte, hat sich Volkswagen verpflichtet, die MAN SE so rechtzeitig zu informieren, dass diese und die außenstehenden Aktionäre ihren gesetzlichen Anspruch auf Sicherheitsleistung gegen Volkswagen fristwährend geltend machen können.

- Wie bereits erwähnt, bedarf der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu seiner Wirksamkeit der Zustimmung dieser Hauptversammlung. Die Gesellschafterversammlung der Truck & Bus GmbH hat ihre Zustimmung zum Vertrag bereits am 25. April 2013 erteilt. Im Falle einer Zustimmung der heutigen Hauptversammlung wird der Vertrag mit Eintragung in das Handelsregister der MAN SE wirksam.

Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Seine Mindestlaufzeit beträgt – vor allem aus steuerlichen Gründen – fünf Jahre ab Beginn des Geschäftsjahres, in dem die Verpflichtung zur Gewinnabführung erstmals besteht. Während der Mindestlaufzeit kann der Vertrag nur aus wichtigem Grund gekündigt werden. Anschließend ist eine Kündigung schriftlich mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Geschäftsjahres der MAN SE möglich. Ein wichtiger Grund für eine Kündigung des Vertrags liegt beispielsweise vor, wenn die Truck & Bus GmbH nicht mehr mittelbar oder unmittelbar die Mehrheit der Stimmrechte an der MAN SE hält oder sich vertraglich verpflichtet hat, Aktien an der MAN SE auf einen Dritten zu übertragen, so dass ihr anschließend weder unmittelbar noch mittelbar die Mehrheit der Stimmrechte an der MAN SE zustehen würde.

[BEWERTUNG DER MAN SE]

Meine sehr geehrten Damen und Herren, lassen Sie mich nun zur Angemessenheit des Barabfindungsangebots und der jährlichen Ausgleichszahlung kommen.

Die MAN SE hat die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, den Unternehmenswert der MAN SE sowie die Höhe der angemessenen

Barabfindung beziehungsweise des Ausgleichs als neutraler Gutachter zu ermitteln. Zum selben Zweck hat die Truck & Bus GmbH die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als weiteren neutralen Gutachter mandatiert. Beide Gutachter haben ein gemeinsames Bewertungsgutachten vom 18. April 2013 erstellt. Darin wurden der Unternehmenswert der MAN SE ermittelt und daraus der Betrag der angemessenen Barabfindung und die Beträge der Garantiedividende bzw. des jährlichen Ausgleichs abgeleitet. Das Gutachten ist dem gemeinsamen Vertragsbericht als Anlage 2 beigefügt und nebst Stichtagserklärungen zum Bewertungsstichtag in der heutigen Hauptversammlung verfügbar. Die Unterlagen sind ferner auf der Internetseite unserer Gesellschaft abrufbar.

KPMG und PwC sind in ihrer gutachtlichen Stellungnahme vom 18. April 2013 zu dem Ergebnis gelangt, dass die angemessene Barabfindung zum Tag der heutigen Hauptversammlung 80 Euro 89 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie beträgt. Der von KPMG und PwC auf dieser Grundlage ermittelte angemessene Ausgleich und die Garantiedividende betragen brutto 3 Euro 30 Cent bzw. derzeit netto 3 Euro 7 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie. Bevor ich zu den einzelnen Bewertungsparametern komme, möchte ich Ihnen kurz die Grundzüge dieser Bewertung erläutern. Eine ausführlichere Beschreibung der Bewertungsmethodik und der einzelnen Bewertungsschritte finden Sie in dem Bewertungsgutachten von KPMG und PwC.

KPMG und PwC haben die MAN SE nach dem Ertragswertverfahren bewertet. Dieses Verfahren beruht auf der Überlegung, dass sich der Wert eines Unternehmens im Wesentlichen nach den Überschüssen bestimmt, welche in Zukunft an die Anteilseigner ausgeschüttet werden können. Basis der Wertermittlung ist somit die Prognose der künftigen operativen Ergebnisbeiträge. Diese werden um das Zinsergebnis ergänzt. Außerdem werden bei der Ableitung der finanziellen Überschüsse die Ertragsteuern des Unternehmens abgezogen und typisierte persönliche Ertragsteuern der Anteilseigner berücksichtigt.

Zur Bestimmung des Unternehmenswerts der MAN SE wurden zum einen der Barwert der erwarteten künftigen finanziellen Überschüsse zum Tag der heutigen Hauptversammlung und zum anderen bestimmte Sonderwerte, nämlich nicht betriebsnotwendige Grundstücke und Gebäude sowie ein Körperschaftsteuerguthaben der MAN SE, berücksichtigt.

Die erwarteten künftigen Überschüsse wurden auf Grundlage der konsolidierten Planungsrechnung der MAN SE ermittelt. Für Zwecke der Bewertung wurden zwei Planphasen unterschieden: Der Detailplanungszeitraum umfasst die Geschäftsjahre 2013 bis 2017 und basiert auf der Planungsrechnung unserer Gesellschaft für diese Geschäftsjahre. Für den Zeitraum ab dem Geschäftsjahr 2018 wurde ein im langfristigen Durchschnitt erwartetes Ergebnis als ewige Rente angesetzt. In der konsolidierten Planungsrechnung wurden auch erwartete unechte Synergieeffekte aus der Übernahme durch Volkswagen berücksichtigt. Diese betragen rund 125 Millionen Euro pro Jahr und resultieren im Wesentlichen aus Materialkosteneinsparungen und Einkaufsverbundeffekten.

Neben der Prognose der Ergebnisaussichten ist für die Bewertung der so genannte Kapitalisierungszinssatz von wesentlicher Bedeutung. Dies ist der Zinssatz, mit dem die Zukunftsergebnisse auf den Bewertungsstichtag abgezinst werden. Er orientiert sich an der erwarteten Rendite einer alternativen Anlage.

Ausgangspunkt für den Kapitalisierungszinssatz ist der so genannte Basiszinssatz, welcher sich aus der Zinsstrukturkurve von Staatsanleihen ableitet. Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Anlagerisiken wird der Basiszinssatz um einen Risikozuschlag erhöht, der anhand einer sogenannten Marktrisikoprämie und eines sogenannten Betafaktors ermittelt wird. Die Marktrisikoprämie bildet die empirisch beobachtbare Risikoprämie für ein Marktportfolio ab und ist abhängig vom Betrachtungszeitraum und vom Steuersystem. Diese Marktrisikoprämie wurde vorliegend mit 5,5 % nach persönlichen Steuern angenommen. Zur Ermittlung des spezifischen Risikozuschlags für die MAN SE wurde die Marktrisikoprämie mit dem Betafaktor multipliziert. Der Betafaktor für die MAN SE wurde von KPMG und PwC zunächst auf Basis der Annahme einer vollständigen Eigenfinanzierung ermittelt und sodann in den einzelnen Planperioden an die jeweils erwartete Kapitalstruktur der MAN Gruppe angepasst. Aus dem Produkt von Marktrisikoprämie und Betafaktor ergibt sich sodann der Risikozuschlag, und dieser zusammen mit dem gleichbleibenden Basiszinssatz den Kapitalisierungszinssatz.

[URSPRÜNGLICHER UNTERNEHMENSWERT UND VEREINBARTE ABFINDUNG]

Auf dieser Basis haben KPMG und PwC im Bewertungsgutachten vom 18. April zum Tag der heutigen ordentlichen Hauptversammlung einen Ertragswert der MAN SE in Höhe von rund 11 Milliarden 831 Millionen Euro ermittelt. Unter Hinzurechnung der Sonderwerte ergab sich danach ein Unternehmenswert in Höhe von rund 11 Milliarden 894 Millionen Euro. Umgerechnet auf die einzelne MAN-Aktie entsprach dies einem Anteilswert von 80 Euro 89 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie.

[UNTERNEHMSWERT UND ABFINDUNG UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER GEGENLÄUFIGEN EFFEKTE]

Da allerdings der Tag der heutigen Hauptversammlung der maßgebliche Stichtag für die Bewertung ist, müssen Veränderungen der Bewertungsparameter bis zur Hauptversammlung berücksichtigt werden. Dies gilt auch, wenn der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeschlossen worden ist.

Auch im vorliegenden Fall sind solche Veränderungen eingetreten. Diese Effekte führen rechnerisch zu einer nicht unerheblichen Verminderung der angemessenen Barabfindung sowie der Garantiedividende bzw. des jährlichen Ausgleichs. Die Vertragsparteien sind sich jedoch einig, zu Ihren Gunsten gleichwohl an den vereinbarten Beträgen festzuhalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, lassen Sie mich Ihnen dies näher erläutern.

Seit dem Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags haben sich die Erwartungen des Vorstands insbesondere für den Bereich MAN Diesel & Turbo signifikant und in so nicht zu erwartender Weise verschlechtert.

Zunächst geht es dabei um Vertragsrisiken im Zusammenhang mit einem Großauftrag von MAN Diesel & Turbo zur Errichtung von schlüsselfertigen Dieselkraftwerken, hinsichtlich derer eine geänderte Risikoeinschätzung erforderlich ist. Aufgrund des Abschlussberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die mit der Untersuchung dieser Risiken beauftragt wurde, hat sich im Mai 2013 gezeigt, dass erhebliche zusätzliche Rückstellungen in Höhe von ca. 146 Millionen gebildet werden müssen. Diese zusätzliche Risikovorsorge wirkt sich gegenüber der ursprünglichen Planung mit einem negativen Effekt von ca. 120 Millionen Euro aus.

Des Weiteren sind im Rahmen einer Betriebsprüfung einer ehemaligen Organisationsgesellschaft erhebliche steuerrechtliche Risiken für den Veranlagungszeitraum 2004 bis 2006 aufgetreten, über die wir im Mai informiert wurden. Auch die hieraus erwarteten Belastungen für die MAN SE sind für die Bewertung relevant und werden nach dem heutigen Erkenntnisstand risikogewichtet mit ca. 105 Millionen Euro veranschlagt.

Im laufenden Geschäftsjahr ist außerdem ein signifikanter, so nicht vorhergesehener Rückgang des After-Sales-Geschäfts von MAN Diesel & Turbo zu verzeichnen. Wir mussten insbesondere beobachten, dass in erheblichem Umfang Aufträge ausblieben, die üblicherweise am Jahresanfang platziert werden. Die Fachbereiche und Vorstände der MAN Diesel & Turbo SE und der MAN SE haben die Ursachen dieser Entwicklung anhand der Geschäftszahlen des 1. Quartals analysiert und sind zu der Auffassung gelangt, dass es sich nicht um bloße Verschiebungen von Bestellungen handelt. Der Einbruch der Auftragseingänge im Service-Geschäft ist nach unserer derzeitigen Erkenntnis vielmehr Ausdruck dafür, dass der After-Sales-Markt im Bereich von MAN Diesel & Turbo sich insgesamt und mit mittelfristiger Dauer verändert hat.

Es zeigt sich nunmehr, dass die Krise in der Schifffahrtsbranche nicht mehr nur das Neubaugeschäft betrifft, sondern mittlerweile auch den Service-Bereich erfasst hat, und zwar mit unerwarteter Schärfe. Wartungsarbeiten werden nicht mehr in den üblichen und empfohlenen Zyklen vorgenommen, sondern aufgrund erheblich verminderter Budgets verschoben oder nur in stark verringertem Umfang durchgeführt. Auch ist zu beobachten, dass eine deutlich erhöhte Anzahl von Schiffen abgewrackt wird, wobei dies zudem deutlich früher im Lebenszyklus als bislang erfolgt. Die Folge ist, dass auch mehr zusätzliche Ersatzteile auf den sekundären After-Sales Markt gelangen, was sich im Ergebnis des Servicebereichs von MAN Diesel & Turbo deutlich erkennbar niederschlägt.

Auch machen sich im öffentlichen Sektor die Folgen der europäischen Staatsschuldenkrise zunehmend stärker bemerkbar. Ähnlich wie in der Schifffahrtsbranche blieben in diesem Bereich im bisherigen Geschäftsjahr 2013 wesentliche Bestellungen aus, die normalerweise am Anfang eines Jahres für das aktuelle Jahr eingehen. Dies gilt gerade auch im Bereich der Energieversorger, wo ebenfalls drastische Kürzungen der Wartungsbudgets oder zusätzliche staatliche Abgaben den After-Sales-Markt erheblich belasten.

Eine vergleichbare Entwicklung ist schließlich im Bereich Turbomaschinen festzustellen. Auch hier hat sich das After-Sales-Geschäft in unerwartetem Umfang verschlechtert, was wir vor allem auf die schlechte wirtschaftliche Lage, insbesondere in der bedeutenden Absatzregion Naher Osten, und einen deutlichen Rückgang in der für das Service-Geschäft wichtigen Stahlindustrie zurückführen.

Wie stark und nachhaltig diese Marktschwäche das After-Sales-Ergebnis von MAN Diesel & Turbo beeinträchtigt, hat sich erst nach detaillierter Analyse der für das 1. Quartal 2013 vorgelegten Geschäftszahlen und der Marktbedingungen im Rahmen der Vorbereitung der nächsten Planungsrunde gezeigt. Die Vorstände der MAN Diesel & Turbo SE und der MAN SE gehen auf Basis der neuen Erkenntnisse davon aus, dass die Umsatz- und Ergebniserwartungen im Bereich des Service-Geschäfts von MAN Diesel & Turbo und die Wachstumspläne, insbesondere im Marinebereich, kurz- und mittelfristig nicht zu erfüllen sein werden. Gegenüber der ursprünglichen Planung ergibt sich insoweit eine kumulierte Ergebnisminderung in Höhe von ca. 641 Millionen Euro.

Insgesamt resultieren aus den geschilderten Sachverhalten nach unserer Einschätzung verringerte Ergebnisbeiträge von insgesamt ca. 866 Millionen Euro in den nächsten Jahren bis einschließlich 2017. Dies wirkt sich auch auf die Unternehmensbewertung für Zwecke des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags aus. Aus Sicht der Bewertungsgutachter und des Vorstands der MAN SE führen die erwarteten Ergebnisverschlechterungen dazu, dass sich insbesondere für den Detailplanungszeitraum der Geschäftsjahre 2013 bis 2017 verschiedene Bewertungsparameter verändern. Aufgrund der Annahme, dass sich der Verschuldungsgrad und – ab dem Jahr 2014 – auch der Betafaktor der MAN SE erhöhen wird, wird nach dem Jahr 2013 bei gleichbleibender Markrisikoprämie auch der Risikozuschlag steigen. Wir gehen davon aus, dass er im Geschäftsjahr 2014 6,14 % statt der im Bewertungsgutachten ursprünglich angenommenen 6,06 % erreichen und schließlich in der Phase der ewigen Rente ab dem Jahr 2018 5,59 % betragen wird, während die ursprüngliche Bewertung insoweit noch auf einem Wert von 5,40 % beruhte. Des Weiteren mindern die dargestellten negativen Entwicklungen auch die prognostizierten Nettoausschüttungen in der Phase der ewigen Rente von ursprünglich 944 Millionen Euro auf 938 Millionen Euro.

Umgekehrt ist allerdings auch eine werterhöhende Änderung des Basiszinssatzes eingetreten. Wie bereits erläutert, ist der Basiszinssatz ein wichtiger Bewertungsfaktor, da er zusammen mit dem Risikozuschlag den Kapitalisierungszinssatz ergibt, mit dem die künftigen finanziellen Überschüsse auf den Stichtag abgezinst werden. Der ursprünglichen Bewertung von KPMG und PwC lag noch ein Basiszinssatz von 2,50 % vor persönlichen Ertragsteuern bzw. 1,84 % nach persönlichen Ertragsteuern zugrunde. Seit dem Vertragsschluss vom 26. April 2013 hat sich die Zinssituation hingegen geändert, so dass der Basiszinssatz aktuell nur noch 2,25 % brutto bzw. rund 1,66 % nach Abzug von Abgeltungsteuer und Solidaritätszuschlag beträgt. Unter Berücksichtigung des geänderten Basiszinssatzes und der geänderten Risikozuschläge ergeben sich somit für die Geschäftsjahre 2013 bis 2017 Kapitalisierungszinssätze zwischen 7,40 % und 7,80 % und für die ewige Rente ein Kapitalisierungszinssatz in Höhe von 6,25 %, Letzterer unter Ansatz eines unveränderten Wachstumsabschlags von 1,0 %.

Der Vorstand und die Bewertungsgutachter kommen daher zu dem Ergebnis, dass sich der Unternehmenswert der MAN SE seit dem Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags unter Berücksichtigung der unveränderten Sonderwerte von rund 11 Milliarden 894 Millionen Euro auf rund 11 Milliarden 846 Millionen Euro zum heutigen Stichtag vermindert hat. Dies entspricht rechnerisch einem Anteilswert von 80 Euro 56 Cent je Stamm- und je Vorzugsaktie. Damit würde sich rechnerisch zum Stichtag der heutigen Hauptversammlung eine Barabfindung gemäß § 305 AktG in Höhe von 80 Euro 56 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie ergeben.

[AUSGLEICHSREGELUNG]

Hinsichtlich der Garantiedividende und des Ausgleichs nach § 304 AktG wirkt sich zusätzlich zur Verringerung des Unternehmenswerts die Verminderung des Basiszinssatzes in erheblicher Weise negativ aus. Auch dies möchte ich Ihnen erläutern.

Garantiedividende bzw. jährlicher Ausgleich verstehen sich wie folgt: Basis ist der durchschnittliche Bruttogewinnanteil je Aktie. Davon wird die von der Gesellschaft hierauf zu entrichtende Körperschaftsteuer abgezogen. Die Höhe der Garantiedividende bzw. des jährlichen Ausgleichs wurde von KPMG und PwC durch Verrentung des Unternehmenswerts abgeleitet. Der Verrentungsfaktor ergibt sich wiederum als Summe aus dem risikolosen

Basiszinssatz und einem angemessenen Risikozuschlag für das Ausfallrisiko. Der Bemessung der Ausgleichszahlung wurde ein Risikozuschlag von 1,30 % zugrunde gelegt. Aufgrund der Verminderung des Basiszinssatzes hat sich der Verrentungsfaktor jedoch von 3,80 % vor persönlichen Ertragsteuern am 26. April auf 3,55 % vor persönlichen Ertragsteuern am heutigen Stichtag reduziert.

Infolgedessen verringert sich der Betrag des angemessenen Ausgleichs bzw. der angemessenen Garantiedividende je Stamm- und Vorzugsaktie rechnerisch auf 3 Euro 7 Cent brutto bzw. derzeit 2 Euro 86 Cent netto.

[BEIBEHALTUNG DER VEREINBARTEN BETRÄGE]

Trotz dieser Bewertungseffekte haben sich der Vorstand der MAN SE und die Geschäftsleitung der Truck & Bus GmbH aber darauf verständigt, zu Ihren Gunsten, meine sehr geehrten Damen und Herren, unverändert an den vereinbarten Beträgen festzuhalten, und zwar sowohl hinsichtlich der Barabfindung als auch hinsichtlich der Garantiedividende und des jährlichen Ausgleichs. Es verbleibt daher ohne Änderungen bei dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vom 26. April, das heißt bei einem Barabfindungsangebot der Truck & Bus GmbH in Höhe von 80 Euro 89 Cent je Stamm- und Vorzugsaktie und einer Garantiedividende bzw. einem jährlichen Ausgleich in Höhe von 3 Euro 30 Cent brutto bzw. 3 Euro 7 Cent netto je Stamm- und Vorzugsaktie für jedes volle Geschäftsjahr.

[UNTERSCHIEDUNG STAMM-/ VORZUGSAKTIEN]

Den Unterschieden zwischen Stamm- und Vorzugsaktien kommt im vorliegenden Fall keine Bedeutung für die Bewertung zu. Dem Gewinnvorteil der Vorzugsaktien wurde kein wirtschaftlicher Vorteil beigemessen, da die geplanten Ausschüttungen deutlich über dem satzungsmäßigen Vorzugsbetrag von 11 Cent liegen. Andererseits ergibt sich aus dem Stimmrecht der Stammaktien kein bewertungsrelevanter Vorteil, da Entscheidungen der Hauptversammlung alleine mit den Stimmen der Truck & Bus GmbH getroffen werden können.

[BÖRSENKURS]

Auch der Börsenkurs der MAN-Aktie wurde bei der Ermittlung des Unternehmenswerts berücksichtigt. Der Börsenkurs stellt nach der Rechtsprechung grundsätzlich die untere Grenze der anzubietenden Barabfindung dar. Zur Ermittlung des relevanten Börsenkurses wurde der volumen-

gewichtete, inländische, durchschnittliche Börsenkurs der MAN-Aktie im Dreimonatszeitraum vor der Veröffentlichung des Vorhabens am 9. Januar 2013 zugrunde gelegt. Der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht für diesen Zeitraum ermittelte Durchschnittskurs lag bei 79 Euro 8 Cent je Stammaktie und 73 Euro 39 Cent je Vorzugsaktie und damit unter dem ermittelten anteiligen Unternehmenswert.

*[VERHÄLTNIS ZUR BEWERTUNG IM RAHMEN DES
PFLICHTANGEBOTS 2011]*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich darf Ihnen an dieser Stelle auch versichern, dass bei der Unternehmensbewertung eingehend der Frage nachgegangen wurde, wie der aktuelle Unternehmenswert vor dem Hintergrund des Pflichtangebots der Volkswagen AG vom 31. Mai 2011 zu sehen ist. Die Volkswagen AG hatte im Rahmen ihres Pflichtangebots einen Betrag von 95 Euro je Stammaktie bzw. 59 Euro 90 Cent je Vorzugsaktie angeboten. Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE hatten in ihrer jeweiligen Stellungnahme zu dem Pflichtangebot mitgeteilt, dass diese Angebotspreise nach ihrer Auffassung auf Grundlage der Stellungnahmen der sie unterstützenden Investmentbanken den Unternehmenswert nicht angemessen widerspiegeln. Uns war es daher wichtig, dass die Bewertungsgutachter auch alle relevanten Unterlagen im Zusammenhang mit dem Pflichtangebot aus 2011 würdigen.

Seit dem Pflichtangebot im Jahr 2011 haben sich die gesamtwirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Rahmenbedingungen deutlich verändert. 2011 hatten sich Weltwirtschaft und Nutzfahrzeuggeschäft signifikant erholt. In Teilbereichen führte dies sogar zu zweistelligen Wachstumsraten und Umsatzrekorden. Im Geschäftsjahr 2012 resultierten aus der Staatsschuldenkrise im Euro-Raum jedoch erhebliche und in diesem Umfang nicht vorhergesehene Unsicherheiten auf den Märkten. Die Konjunktur wurde dadurch in den zentralen Märkten spürbar gedämpft, was vor allem den Nutzfahrzeugbereich massiv beeinträchtigte. Insgesamt reduzierte sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern des MAN Konzerns um mehr als 50 % innerhalb eines Jahres. Auch der Ausblick für 2013 ist weiterhin von den gedämpften volkswirtschaftlichen Wachstumserwartungen auf zentralen Märkten der MAN Gruppe geprägt, wie ich Ihnen später erläutern werde. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Aktienkursen der MAN SE seit dem Jahr 2011 deutlich wider. Auf der Basis des höchsten Kurses des Jahres 2011 von 98 Euro 72 Cent wurden im Juni 2011 von Analysten Kurserwar-

tungen von über 100 Euro je MAN-Stammaktie im Median veröffentlicht. Tatsächlich stieg der Kurs der MAN-Stammaktie bis zum Beginn der Staatsschuldenkrise in Europa im April 2012 auf über 100 Euro. Der Kurs der MAN-Aktie, wie auch des Deutschen Aktienindex insgesamt, war im weiteren Verlauf von diesen negativen Rahmenbedingungen beeinflusst.

Der nunmehr für die Unternehmensbewertung maßgebliche, dreimonatige Durchschnittskurs lag, wie bereits ausgeführt, bei 79 Euro 8 Cent je Stammaktie.

Aus diesen Gründen hält der Vorstand der MAN SE die derzeitige Bewertung auch im Lichte der abweichenden Einschätzung im Jahr 2011 für zutreffend und angemessen.

[HINWEIS AUF VERTRAGSPRÜFER]

Die Angemessenheit der vereinbarten Abfindungs- und Ausgleichsleistungen gemäß §§ 304, 305 AktG wurde von dem gerichtlich bestellten unabhängigen Vertragsprüfer, der Rölfs RP AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, auch zum heutigen Stichtag unter Berücksichtigung der dargestellten nachträglichen Entwicklungen ohne Einschränkungen bestätigt. Der Prüfungsbericht vom 26. April 2013 und die Stichtagserklärungen zum heutigen Tage sind in dieser Hauptversammlung verfügbar und auf der Internetseite unserer Gesellschaft einsehbar.

[FOLGEN DER ZUSTIMMUNG ZUM BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG FÜR DIE AKTIONÄRE]

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich abschließend noch einmal die wesentlichen Folgen einer Zustimmung zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag für Sie zusammenfassen:

Sollte die heutige Hauptversammlung dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zustimmen und dieser durch Eintragung im Handelsregister der MAN SE wirksam werden, haben Sie die Wahl zwischen Ausgleich und Abfindung. Die festgelegten Ausgleichszahlungen sind angemessen. Diejenigen Aktionäre, die die Abfindung wählen, übertragen ihre MAN-Aktien der Truck & Bus GmbH und erhalten den einmaligen Abfindungsbetrag von 80 Euro 89 Cent je Aktie. Die Abwicklung der Barabfindung ist für die Aktionäre kostenfrei und erfolgt über das Bankhaus Metzler, Frankfurt am Main, als zentrale Abwicklungsstelle.

Diejenigen Aktionäre, die das Barabfindungsangebot nicht annehmen, bleiben weiterhin Aktionäre der MAN SE und erhalten als Kompensation den jährlichen Ausgleichsbetrag bzw. die Garantiedividende.

Wir stehen Ihnen für etwaige Fragen zu diesem komplexen Themenbereich im Rahmen der Generaldebatte gerne zur Verfügung.

[AUSBLICK]

Meine Damen und Herren, ich hoffe, ich konnte Ihnen darstellen, warum der Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags für MAN mittelfristig große Zukunftschancen bietet. Lassen Sie uns nun aber zunächst einen Blick auf die kommenden Monate werfen.

Was den Ausblick für das Jahr 2013 angeht, kann ich noch keine Entwarnung geben. Wir sehen derzeit noch keine signifikante konjunkturelle Erholung. Das wirtschaftliche Umfeld ist nach wie vor von erheblichen Unsicherheiten geprägt. So ist etwa die europäische Staatsschuldenkrise noch lange nicht ausgestanden. Im ersten Halbjahr bleibt das europäische Nutzfahrzeuggeschäft voraussichtlich hinter den Zulassungen des Vorjahres zurück. In Brasilien rechnen wir hingegen mit einer weiteren Erholung. Der Umsatz im Geschäftsfeld Commercial Vehicles dürfte sich per Jahresende in etwa auf Vorjahresniveau bewegen. Die Umsatzrendite wird unter dem Einfluss von weiterhin starkem Wettbewerb und vielfach stagnierenden Märkten ebenfalls auf dem Vorjahreswert von rund 4 % liegen.

Nach dem niedrigen Auftragseingang im Jahr 2012 rechnen wir im Geschäftsfeld Power Engineering im Jahr 2013 mit einem Umsatzrückgang. Die Umsatzrendite wird sich hier signifikant verschlechtern und aus heutiger Sicht nur noch leicht positiv sein. Gründe hierfür sind vor allem das rückläufige Lizenzgeschäft im Marinebereich, das sich schlechter als erwartet entwickelnde After Sales-Geschäft, hoher Wettbewerbsdruck und die bereits angesprochenen sehr hohen Vorsorgen im Kraftwerksgeschäft.

Für die MAN Gruppe insgesamt bedeutet das: Wir werden im Jahr 2013 einen Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres und ein sehr deutlich verringertes Operatives Ergebnis erzielen. Die Umsatzrendite wird demgemäß ganz erheblich unter dem Wert von 2012 liegen.

[SCHLUSSWORT]

Ausgeprägte Konjunkturzyklen, meine Damen und Herren, gehören seit jeher zu unserem Geschäft. Wir haben aber in den letzten Jahrzehnten



glücklicherweise nicht nur Konjunkturkurven sondern auch Lernkurven durchlaufen. Wir können mit dieser Situation daher sehr gut umgehen und wissen, wie wir gegenzusteuern haben! Das haben wir auch in der Vergangenheit immer wieder bewiesen und waren nach einem Konjunktureenbruch oft stärker als zuvor! Mein Dank gilt an dieser Stelle darum nochmals allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrer Erfahrung und Flexibilität dazu beitragen, dass wir in guten Zeiten gutes Geld verdienen und in schlechten Zeiten möglichst wenig verlieren.

MAN ist nun Teil der Volkswagen-Familie. Wir schlagen damit ein neues Kapitel unserer traditionsreichen Unternehmensgeschichte auf. Und – meine Damen und Herren – dieses Kapitel wird langfristig eine Erfolgsgeschichte erzählen.

Wir haben vorhin gesehen: Champions fahren MAN! Warum? Weil auch MAN ein Champion in den Bereichen Nutzfahrzeug- und Maschinenbau ist. Auch wir spielen in der Königsklasse mit. Damit passen wir hervorragend in den Volkswagen Konzern, ein Konzern mit 12 starken Marken, wo jede Marke ihre eigene Kultur und ihren eigenen Marktauftritt hat.

Zweifellos müssen wir unsere MAN-Markenwerte und Kundenkontakte weiter pflegen, denn niemand kennt unsere Geschäftsfelder so gut wie wir selbst. Wir können aber noch deutlich besser werden, wenn wir die Chancen nutzen, die uns der Großkonzern Volkswagen in Punkto Einkauf, Entwicklung und Qualität bietet.

Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre bitte ich, uns auf diesem herausfordernden Weg weiter zu begleiten.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.