



Rede von Dr. Georg Pachta-Reyhofen, Sprecher des Vorstands der MAN SE, anlässlich der Hauptver- sammlung am 15.5.2014

München, 15.05.2014

– ES GILT DAS GESPROCHENE WORT –

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

ich darf Sie herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der MAN SE hier auf dem Messegelände in Hannover begrüßen. Fast 30 Jahre lang haben unsere Hauptversammlungen in München stattgefunden. Warum wechseln wir nun mit der Veranstaltung von der bayerischen in die niedersächsische Landeshauptstadt?

Die Antwort darauf haben Sie eigentlich schon erhalten, als Sie durch den Ausstellungsbereich hier in die Halle gekommen sind. Dort haben Sie einen hervorragenden Eindruck der breiten Produktpalette des Volkswagen Konzerns gewinnen können, zu dem nun auch Ihr Unternehmen gehört. Sie haben Fahrzeuge gesehen, die nicht nur Ingenieure wie mich in Begeisterung versetzen. Fahrzeuge der klangvollen Marken Volkswagen, Audi und Porsche stehen dort neben faszinierenden Supersportwagen von Lamborghini oder Bugatti. Bentley zeigt, was im Luxussegment das Maß aller Dinge ist. Jedes Auto dort ist auf seine Art und Weise Spitze.

In diese illustre Gesellschaft, meine Damen und Herren, passen – und das sage ich nicht ohne Stolz – auch unsere Fahrzeuge und Maschinen. Vielleicht kann die ausgestellte MAN TGX-Zugmaschine mit ihren 480 PS in Sachen Leistung nicht ganz mit einem Bugatti Veyron mithalten. Aber im Segment der Fernverkehrs-Lkw ist auch der TGX Spitze. Denn er gehört nicht nur zu den zuverlässigsten Lkw auf dem Markt, sondern verfügt mit seinem neuen Euro 6-Motor auch über eines der sparsamsten Aggregate seiner Klasse.

Zum Thema Leistung haben wir aber noch ein Ass im Ärmel: Das am stärksten motorisierte Modell der Ausstellung kommt von MAN. Es hat zwar keine Räder, dafür aber einen Propeller. Der MAN Schiffsdieselmotor leistet rund 4300 PS. Das Besondere: Er kann nicht nur mit herkömmlichem Schiffsdiesel, sondern auch mit umweltfreundlichem Erdgas betrieben wer-

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/presse



den. Dies ist nach unserer Überzeugung der Kraftstoff der Zukunft in der Schifffahrt.

[MAN im Volkswagenkonzern]

Wie also könnte man besser zeigen, wie breit gefächert die Kompetenz des Volkswagen Konzerns bei den Zukunftsthemen Mobilität und Energie ist? Und wie gut MAN in diese erfolgreiche Gruppe passt? Aus diesem Grund haben wir beschlossen, den Ausstellungsbereich und die Aufbauten der Volkswagen-Hauptversammlung, die hier vor zwei Tagen stattgefunden hat, mit zu nutzen und Ihnen, den MAN-Aktionärinnen und -Aktionären, diese Eindrücke zu vermitteln.

[Geschäftsjahr 2013]

Doch nun möchte ich von Ihrem Unternehmen berichten und Ihnen die wichtigsten Fakten zum abgelaufenen Geschäftsjahr erläutern.

Das Jahr 2013 war kein einfaches Jahr für MAN. Dies lag an einem ungünstigen ökonomischen Umfeld, unter dem viele Branchen zu leiden hatten. Die Weltwirtschaft wuchs nur moderat. Und vor allem die europäische Schuldenkrise war es, die das Investitionsverhalten unserer Kunden spürbar beeinträchtigte. Glücklicherweise wurden die Verbraucher und Unternehmen im zweiten Halbjahr wieder zuversichtlicher. Außerdem führte ein Vorzieheffekt, der aus der Einführung der Euro 6-Abgasnorm resultierte, zu einer Belebung des europäischen Nutzfahrzeugmarkts. Auch viele unserer Kunden haben noch schnell zu den etwas preisgünstigeren Euro 5-Modellen gegriffen. Dies hat uns zu einer sehr guten Auslastung der Lkw-Produktion in den letzten beiden Quartalen 2013 verholfen. Leider fehlten uns einige dieser Aufträge dann in den ersten Monaten dieses Jahres 2014.

Im Geschäftsfeld Power Engineering hat sich die Situation über das Jahr hinweg tendenziell verschlechtert. Die Krise im Handelsschiffbau ist noch immer nicht überwunden. Anhaltende Unsicherheiten und Finanzierungsschwierigkeiten haben viele Kunden außerdem zur Zurückhaltung bei Neuaufträgen bewogen. Besonders belasteten uns aber die sehr hohen Rückstellungen im 1. Halbjahr 2013 für ein noch nicht abgeschlossenes Kraftwerksprojekt.

Der Auftragseingang der MAN Gruppe lag im Geschäftsjahr 2013 mit 16 Mrd € auf Vorjahresniveau. Das ist – unter den geschilderten Rahmenbedingungen – durchaus beachtlich. Bei MAN Truck & Bus erreichte er 9,3 Mrd € und übertraf damit – Dank des angesprochenen Vorzieheffekts – knapp das Vorjahr. In Brasilien liefen die Geschäfte mit Nutzfahrzeugen



ebenfalls wieder besser. MAN Latin America konnte von dieser Markterholung profitieren und erhielt zudem staatliche Großaufträge, etwa für Schulbusse, in dreistelliger Millionenhöhe. So konnte MAN Latin America neue Aufträge in Höhe von 3 Mrd € in die Bücher nehmen. Bei MAN Diesel & Turbo gingen die Bestellungen auf 3,4 Mrd € zurück, Renk erreichte 504 Mio €.

Im Jahr 2013 erwirtschaftete die MAN Gruppe einen Umsatz von 15,7 Mrd Euro und lag damit ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres. Dies verdanken wir dem Geschäftsfeld Commercial Vehicles – mit 12 Mrd €. Sowohl MAN Truck & Bus als auch MAN Latin America konnten dabei ihren Jahresumsatz steigern. Im Geschäftsfeld Power Engineering dagegen mussten wir einen spürbaren Rückgang hinnehmen. Zwar konnte Renk wieder sein gutes Vorjahresniveau von rund einer halben Mrd € erreichen. Bei MAN Diesel & Turbo sanken die Umsatzerlöse aber im schwierigen Marktumfeld um 10% auf 3,4 Mrd €.

Auftragseingang und Umsatz entsprachen also in etwa dem Niveau des Jahres 2012. Beim Operativen Ergebnis hingegen gab es deutliche Einschnitte. Hatte es im Vorjahr noch bei knapp 970 Mio € gelegen, halbierte es sich nun in 2013 auf 475 Mio €. Das, meine Damen und Herren, ist natürlich alles andere als zufriedenstellend. Aber was waren die Ursachen?

Auslöser war in erster Linie das bereits angesprochene, noch nicht abgeschlossene Kraftwerksprojekt bei MAN Diesel & Turbo. Hier mussten wir einiges an Lehrgeld zahlen. Das Projekt – das sehen wir im Nachhinein – zählt mit Sicherheit zu den kompliziertesten Herausforderungen, denen man sich im Bereich Dieselmotoren stellen kann. Gleichwohl haben wir im Oktober 2013 das erste von drei schlüsselfertigen Großkraftwerken erfolgreich auf La Réunion in Betrieb genommen. Es zählt nun zu den modernsten – weil effizientesten und umweltfreundlichsten – Dieselmotoren der Welt. Es setzt neue technologische Standards. Unsere Kunden, das haben wir damit bewiesen, können sich auf MAN zu 100% verlassen.

Im Geschäftsfeld Commercial Vehicles blieb das Operative Ergebnis mit 458 Mio € auf Vorjahresniveau. Sowohl MAN Latin America als auch MAN Truck & Bus konnten trotz schwierigem wirtschaftlichen Umfeld ihr Ergebnis halten. Angesichts des stark schwankenden Marktes und den damit verbundenen Produktionsanpassungen ist das durchaus bemerkenswert, wie ich finde.

Die Umsatzrendite der MAN Gruppe lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 3,0% nach 6,1% im Vorjahreszeitraum. Damit lag die Profitabilität der MAN



Gruppe im Berichtsjahr unterhalb der angestrebten Bandbreite von +/- 2 % um den langfristigen Mittelwert von 8,5%.

Das Ergebnis nach Steuern der MAN Gruppe betrug -513 Mio € und lag damit um 705 Mio € unter dem Vorjahresergebnis. Gründe dafür waren neben Sondervorgängen im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Rheinmetall MAN Military Vehicles vor allem Steuereffekte. Diese waren einerseits die Folge eingeschränkter Realisationsmöglichkeiten von aktiven latenten Steuern, unter anderem bedingt durch den Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Truck & Bus GmbH, Wolfsburg. Andererseits ergaben sich steuerliche Risiken für die Vergangenheit im Zusammenhang mit der veräußerten ehemaligen Organgesellschaft Ferrostaal. Das Ergebnis je Aktie betrug -1,47 €.

[Dividendenvorschlag]

Vor diesem Hintergrund schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 14 Cent je dividendenberechtigter Aktie vor. Da diese Dividende je Stückaktie hinter der Garantiedividende in Höhe von 3,07 € zurückbleibt, wird die Truck & Bus GmbH jedem außenstehenden MAN-Aktionär den entsprechenden Differenzbetrag zur Garantiedividende erstatten. Außenstehende Aktionäre erhalten also in jedem Fall 3,07 € pro Stamm- oder Vorzugsaktie.

[MAN-Aktie]

Für Aktionäre, die an einem langfristigen Engagement interessiert sind, waren MAN-Wertpapiere schon immer ein gutes Investment. Wer beispielsweise vor fünf Jahren Stamm-Aktien unseres Unternehmens erworben hat, dessen Aktienpaket hat sich im Wert seither verdoppelt.

Auch im Geschäftsjahr 2013 hat die MAN-Aktie zugelegt. Ausgehend von einem Schlusskurs am 31.12.2012 von 80,75 € kletterte die MAN-Stammaktie um rund 11% auf 89,25 € zum 31.12.2013. Dabei war die Kursentwicklung natürlich durch den Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Truck & Bus GmbH gekennzeichnet. Dieser wurde am 16. Juli 2013 in das Handelsregister der MAN SE eingetragen. Darin hat sich die Truck & Bus GmbH verpflichtet, den außenstehenden Aktionären wahlweise eine Barabfindung von 80,89 € oder eine jährliche Garantiedividende bzw. einen jährlichen Ausgleichsbetrag in Höhe von 3,07 € je Stamm- oder Vorzugsaktie zu bezahlen. Letztere entspricht einer – gemessen am niedrigen Risiko – äußerst attraktiven Verzinsung des eingesetzten Kapitals. Das bleibt nicht unbeachtet und zeigt sich auch am aktuellen Kurs: Gestern schloss die MAN-Stammaktie mit 93,25 €.



[Highlights 2013/2014]

Soviel zu den Zahlen des abgelaufenen Geschäftsjahrs. Lassen Sie mich an dieser Stelle ein Wort des Dankes an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter richten. Hatten wir am Anfang des Jahres 2013 in einigen Bereichen noch Kurzarbeit, mussten wir gegen Ende des Jahres stellenweise Sonderschichten einlegen, um die hohe Nachfrage nach Euro 5-Lkw decken zu können. Von der Bremse voll aufs Gas, sozusagen. Für diese Flexibilität, für die Bereitschaft, über das normale Maß hinaus Leistung zu bringen, möchte ich der gesamten Belegschaft im Namen des Vorstands herzlich danken. Selbstverständlich gilt dieser Dank auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Geschäftsfeld Power Engineering, die mit ihrem Einsatz ebenfalls entscheidend zum Erfolg unseres Unternehmens beigetragen und beachtliche Erfolge erzielt haben.

Meine Damen und Herren, das Jahr 2013 war ein Jahr mit Licht und Schatten. Eines wurde dabei aber sehr deutlich: Wenn die ökonomischen Rahmenbedingungen stimmen, wenn wir unsere Trümpfe voll ausspielen können, dann sind wir erfolgreich! Und Trümpfe haben wir in der Hand – das sind unsere Kolleginnen und Kollegen, unsere guten Marktpositionen sowie unsere zuverlässigen, innovativen Produkte. Wir beobachten die Märkte sehr genau und richten uns danach aus. Das machen wir seit 256 Jahren so, und das tun wir auch heute und in der Zukunft.

Ein Beispiel: Wie anfangs erwähnt, sind wir davon überzeugt, dass sich Erdgas mehr und mehr zu einem Standardkraftstoff in der Schifffahrt entwickeln wird. Die Vorteile sind klar: Spürbar weniger CO₂-Emissionen, kaum Partikel im Abgas, so gut wie keine Schwefeloxide. Hinzu kommt, dass die weltweiten Erdgasreserven mindestens gleich groß sind wie das verbliebene Erdöl. Aber: Es gibt erst wenige Häfen, die über eine passende Infrastruktur zum Betanken der Schiffe verfügen. Die Lösung sind Zweistoffantriebe, so genannte Dual-Fuel-Motoren, die sich per Knopfdruck zwischen herkömmlichem flüssigen Kraftstoff und Erdgasantrieb umschalten lassen.

Der weltweite Bedarf nach Erdgas steigt. Und damit auch der Bedarf nach Tankern, die es transportieren und dabei selbst mit Gas angetrieben werden. Interessant ist der Gastransport auf dem Seeweg vor allem dann, wenn sehr lange Strecken überbrückt werden sollen oder die Zielgebiete nicht an Pipelines angeschlossen sind. So bestellten führende Schiffbauunternehmen aus China und Japan im dritten Quartal 2013 insgesamt 35 MAN-Dual-Fuel-Großdieselmotoren des Typs 51/60DF für den Antrieb von Tankern. Diese werden verflüssigtes Erdgas zwischen Australien und China



transportieren. Der Wert der Aufträge liegt bei ungefähr 100 Mio €.

Ein weiterer Höhepunkt der vergangenen Monate waren mit Sicherheit die Großaufträge für MAN Latin America. Im Spätsommer letzten Jahres konnten wir einen großartigen Erfolg verkünden: MAN Latin America wurde mit der Lieferung von über 1700 Lkw an das brasilianische Ministerium für Agrarentwicklung sowie von 2600 Bussen an das Bildungsministerium des Bundesstaates São Paulo beauftragt. Zusammen mit der Bestellung der Armee über 860 Fahrzeuge im August 2013 ergibt dies ein Gesamtvolumen von rund 5200 Lkw und Bussen.

Im Frühjahr 2014 konnte MAN Latin America in Brasilien dann erneut zwei große Ausschreibungen über insgesamt 814 Fahrzeuge für sich entscheiden. Der Nationalfonds für Schulentwicklung bestellte 500 Lkw des Typs Delivery. Städte und Gemeinden in ganz Brasilien nutzen die Fahrzeuge künftig, um Essen an öffentliche Schulen zu liefern. Eine wichtige Maßnahme, denn nicht überall in Brasilien ist die Ernährungslage optimal.

Pünktlich zur Fußball-WM in Brasilien erhält außerdem AMBEV, der größte Bierbrauer Südamerikas, 314 neue Fahrzeuge des Typs Worker in einer Ausführung, die eigens für den Transport von Getränken entwickelt wurde. An alle Fußballfans also der Hinweis: Egal ob die Stadien rechtzeitig fertig werden – in Brasilien werden Sie in jedem Fall nicht auf dem Trockenen sitzen.

In Südamerika, in Europa oder in anderen Regionen der Erde: MAN-Kunden schätzen die Zuverlässigkeit unserer Produkte. Als Hersteller von Investitionsgütern ist uns dabei bewusst, dass ein Ausfall – bedingt durch Schaden oder Wartung – für die Kunden fast immer auch mit Verdienstaustausch verbunden ist. So wie wir darauf angewiesen sind, dass unsere Produktionsanlagen störungsfrei arbeiten, so müssen sich auch unsere Kunden auf die Zuverlässigkeit unserer Produkte verlassen können.

Dass sie das können, hat der TÜV Report Nutzfahrzeuge 2013 eindrucksvoll bewiesen. Hier punktete MAN mit dem größten Anteil an Fahrzeugen, die ohne Beanstandungen durch den TÜV gekommen sind. Wir schnitten in allen Altersklassen besser ab als alle Wettbewerber! 95% der ein Jahr alten Fahrzeuge bestehen die Hauptuntersuchung ohne nennenswerte Mängel. Bei den Fahrzeugen mit einem Alter von fünf Jahren bleiben rund 82% ohne Beanstandungen. In Sachen Zuverlässigkeit und Ausfallsicherheit zeigen wir der Konkurrenz also die Rücklichter.

Kein Wunder, dass immer mehr Verkehrsbetriebe auf MAN-Lösungen setzen. MAN bewegt Europas Metropolen: Ob Wien, Tallin, Budapest, Nürn-



berg, Düsseldorf, München oder Stockholm – all diese Städte bestellten in den vergangenen Monaten MAN-Busse zur Modernisierung ihrer Flotten, darunter zahlreiche Gas- und Hybridbusse. Neben der Zuverlässigkeit ist es vor allem ein zweites wichtiges Argument, mit dem wir punkten können: mit der hohen Wirtschaftlichkeit.

Wenn Sie mich fragen, welche Aufträge mir die liebsten sind, dann würde ich wahrscheinlich antworten: Die mit der höchsten Rendite und den zufriedenen Kunden. Darüber hinaus gibt es aber immer wieder auch Aufträge, die einen besonderen emotionalen Reiz besitzen. Für mich sind das zum Beispiel Aufträge für die Motoren eines neuen Kreuzfahrtschiffes. Diese schwimmenden Kleinstädte sauber, effizient, abgas- und vibrationsarm anzutreiben – und dabei gleichzeitig die komplette Bordstromversorgung sicherzustellen –, das ist eine technische Aufgabe der ganz besonderen Art. Dank des Booms bei Kreuzfahrten werden immer mehr Schiffe gebaut, die Nachfrage nach immer sparsameren und vor allem umweltfreundlichen Motoren steigt in diesem Segment deshalb deutlich an.

Wir haben in den vergangenen Monaten gleich mehrere Aufträge aus der Branche erhalten. Als Beispiel sei das erste Schiff der nächsten Generation der US-amerikanischen Kreuzfahrtgesellschaft Carnival Cruise Lines genannt. Es bietet Platz für rund 5000 Passagiere. Die Reederei aus Miami hat MAN Diesel & Turbo beauftragt, fünf Großdieselmotoren für den dieselelektrischen Antrieb zu liefern. Gemeinsam erzeugen die Aggregate eine Leistung von 62400 kW, also ca. 84400 PS. Die Antriebslösung haben wir perfekt auf die hohen Standards der Kreuzfahrtindustrie in den Bereichen Sicherheit und Umwelt ausgerichtet. Denn eines ist klar: In Zeiten steigenden Umweltbewusstseins schauen auch Kreuzfahrt-Passagiere genauer hin, was ihr schwimmendes Luxushotel so an Ressourcen verbraucht. Viele Reeder ersetzen ihre alten Schiffe darum durch neue, oder bauen zumindest zeitgemäße Maschinen ein. Auch die Aufrüstung älterer Motoren in neue Dual-Fuel-Motoren ist möglich, wie unser Exponat zeigt. Das spielt uns in die Karten, denn hier sind wir technologisch führend.

Genau mit dieser Produktfaszination, die uns auch mit den anderen Marken des Volkswagen-Konzerns verbindet, können wir punkten, wenn es darum geht, MAN bei unseren Zielgruppen erlebbar zu machen. Gerade haben wir eine neue Marken-Kampagne gestartet. Hier nutzen wir exakt dieses Momentum. Natürlich halten wir dabei unserer bewährten „MAN kann“-Linie die Treue. Mit ihr konnten wir nachweislich einen großen Imagegewinn erreichen. Der Slogan hat sich – nicht nur innerhalb des Unternehmens – schon



fast zu einem geflügelten Wort entwickelt. Viele der neuen Motive können Sie auch heute hier sehen.

[Innovation]

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, meine Damen und Herren,

Sie haben gesehen, dass wir im vergangenen Jahr neben einigen Hürden, die wir zu nehmen hatten, auch viele Erfolge erzielen konnten. Doch dies ist kein Selbstläufer. Den Grundstein für den wirtschaftlichen Erfolg von morgen müssen wir schon heute legen. Im Nutzfahrzeugbereich haben wir beispielsweise im Rahmen der Euro 6-Einführung nach dieser Devise gehandelt. In den vergangenen Jahren investierten wir viel Geld und Energie in die neue Motorengeneration. Der Euro 6-Anlauf ist geglückt, Busse wie Lkw bewähren sich bereits Tag für Tag bestens in ihrem jeweiligen Einsatzgebiet – ob auf der Straße oder in der Kiesgrube. Unabhängige Vergleichstests bescheinigen uns, dass sich diese Investition gelohnt hat. Heute gehören die Lkw und Busse von MAN zu den sparsamsten Modellen ihrer Klasse.

Gegenüber Euro 5 verlangt die deutlich verschärfte Abgasnorm Euro 6 die Verringerung von Stickoxiden um 80% und der Partikelmasse um über 50%. Damit sind in Europa nahezu schadstofffreie Nutzfahrzeuge Realität. Mit großem Entwicklungsaufwand und viel Herzblut haben unsere Ingenieure diese höchst anspruchsvollen Werte erreicht. Dabei setzen wir auf eine optimale Abstimmung von Abgasrückführung, Dieselpartikelfilter und Abgasnachbehandlung.

Natürlich bleiben wir hier nicht stehen. Die nächsten Entwicklungen sind schon in der Pipeline. Einiges davon können Sie bereits Ende September hier in diesen Hallen sehen, wenn Sie uns auf der diesjährigen IAA-Nutzfahrzeuge besuchen kommen.

Im Geschäftsfeld Power Engineering wurde in den vergangenen Jahren ebenfalls intensiv an saubereren und sparsameren Motoren und Turbomaschinen geforscht. Dabei lautet auch hier das große Ziel: mehr Effizienz bei gleichzeitig weniger Emissionen. Und das kann durchaus ein Widerspruch sein.

Eine Möglichkeit, die immer strengeren Emissionsvorgaben zu erfüllen, ist der Einsatz von Erdgas als Energieträger. Der Viertaktmotor 35/44DF, den sie draußen sehen können, erfüllt im Gasmodus bereits heute die für 2016 für die internationale Seeschifffahrt festgelegte Emissionsnorm Tier III der International Maritime Organization.



Meine Damen und Herren, wir sind überzeugt: Uns steht nicht weniger als eine Zeitenwende in der Schifffahrt bevor, nämlich der Wechsel von Schiffsdiesel bzw. Schweröl hin zum Gasantrieb. Er wird die Seefahrt ebenso verändern wie zuvor der Wechsel vom Segel- zum Dampfschiff oder – in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts – dann die breite Ablösung der Dampfmaschine durch den Dieselmotor. Als weltweit führender Hersteller von Schiffsdieselmotoren wollen, nein, werden wir hier ein gehöriges Wörtchen mitreden. Wie wir das tun, zeigen wir den Besuchern auf der Schifffahrtsmesse SMM Anfang September in Hamburg.

Auch an Land, bei Kraftwerksanwendungen, wird Gas eine immer interessantere Alternative. Denn hier steigen die Anforderungen, die der Gesetzgeber in Hinblick auf Emissionen stellt, ebenfalls. Unsere neue Gasturbine in der 6-MW-Klasse und der neu entwickelte Gasmotor 35/44G sind daher ideal geeignet, die Nachfrage in diesem Bereich zu erfüllen. Erst vor einigen Wochen haben wir den ersten Motor dieses Typs ausgeliefert. Und zwar ins Volkswagen-Werk Braunschweig. Dort wird er künftig in einer Kraft-Wärme-Kopplungsanlage für elektrische Energie sorgen und zugleich den Kollegen dort richtig einheizen.

Für den Laien etwas schwieriger zu verstehen ist, wofür unser anderer Neuzugang benötigt wird. Er heißt MAX1 und steht für die neue Axialverdichter-Generation von MAN Diesel & Turbo. Auch er ist Bestandteil unserer Ausstellung zur diesjährigen Hauptversammlung. Mit seiner Hilfe lassen sich hochreine Kraftstoffe und andere Kohlenwasserstoffe aus Kohle oder Erdgas herstellen. Besonders in China, und hier vor allem in der Raffinerie-Branche, ist die Nachfrage nach solchen Produkten groß.

[Fokus Erdgas]

Wenn Sie sich unseren aktuellen Geschäftsbericht mit dem Titel „Wir sind Zukunft“ angesehen haben, ist Ihnen sicherlich der Themenschwerpunkt Erdgas aufgefallen. Auch heute habe ich diesen Energieträger bereits mehrfach erwähnt, der seit geraumer Zeit für zahlreiche Aktivitäten in unseren Geschäftsfeldern Commercial Vehicles und Power Engineering steht.

Vielleicht fragen Sie sich nun, was daran so innovativ sein soll. Schließlich wollen wir doch von den fossilen Energieträgern weg und hin zu regenerativen, CO₂-neutralen Formen der Stromproduktion. Das ist natürlich richtig... Aber erstens sind wir davon überzeugt, dass hier in einigen Bereichen eine saubere und bezahlbare Übergangstechnologie vonnöten ist. Und zweitens muss das gar kein Widerspruch sein.



Bleiben wir beim Beispiel Schifffahrt. Auf absehbare Zeit wird es uns nicht gelingen, die immer größeren Tanker und Frachter, die das Rückgrat unserer globalisierten Weltwirtschaft bilden, direkt mit Wind und Sonne anzutreiben. Gas – sei es Erdgas oder Wasserstoff – ist hier eine saubere Alternative.

Auch im Nutzfahrzeugbereich wird es ohne den Verbrennungsmotor auf absehbare Zeit nicht gehen. Zwar forschen wir bereits an vollelektrischen Lastkraftwagen für den Verteiler-Verkehr oder den Einsatz als Kommunalfahrzeug. Lange Distanzen, von Neapel nach Hamburg etwa, lassen sich damit aber nicht darstellen. Dafür wären Akkus notwendig, die etwa die Hälfte der gesamten Nutzlast eines 40 Tonnen-Zuges verbrauchen würden.

Eine Alternative zum Dieselmotor ist schon heute Erdgas. Stadtbusse mit Erdgasantrieb sind im öffentlichen Nahverkehr schon seit vielen Jahren im Einsatz. Damit bekämpfen sie wirkungsvoll die Luftbelastung im Innenstadtbereich. Dass das in vielen Metropolen der Welt auch dringend nötig ist, weiß jeder, der hin und wieder zum Beispiel in Peking oder Shanghai unterwegs ist.

MAN ist Weltmarktführer auf dem Gebiet der Erdgas-Busse. Seit dem Jahr 2000 haben wir bereits mehr als 7500 dieser Fahrzeuge ausgeliefert. Der Markt dafür ist groß: Jeder zweite in Europa verkaufte Stadtbus ist ein Erdgasbus. Auch MAN Latin America entwickelt erdgasbetriebene Nutzfahrzeuge für den dortigen Markt. Für Lkw könnte diese Antriebsart auf mittlere Sicht ebenfalls eine Alternative zum Dieselmotor werden.

Alternativen finden – das ist auch die große Aufgabe der Energiewende in Deutschland. Ein Trend scheint klar zu sein: Die Zeit der großen, zentralen Kraftwerke ist zumindest hierzulande vorbei. Die Kernkraftwerke gehen nach und nach vom Netz, erneuerbare Energien sollen an ihre Stelle treten. Doch so einfach ist das nicht. Der Strom, der mit Hilfe von Wind oder Sonne erzeugt wird, fällt stark schwankend an. Die Sonne scheint nicht immer, der Wind weht unterschiedlich heftig oder gar nicht. Das Ergebnis sind Stromspitzen, die leider oft genau dann anfallen, wenn wir sie gar nicht benötigen. Hingegen ist der Bedarf andersherum häufig gerade dann am größten, wenn nicht genügend erneuerbare Energie erzeugt werden kann. Um die Netzstabilität nicht zu gefährden und die Grundversorgung jederzeit sicherzustellen, müssen Kraftwerke zugeschaltet werden. Dies sind derzeit häufig noch Kohlekraftwerke – nicht besonders effizient, und nicht besonders umweltfreundlich.



Eine Antwort darauf ist mit Sicherheit die Dezentralisierung der Stromerzeugung. Der Strom muss also zukünftig erzeugt werden, wo und wann er gebraucht wird. Hier haben wir mit unseren Kraftwerkslösungen – und hier speziell mit unseren Motoren, Gas- und Dampfturbinen – die perfekten Produkte im Angebot. Etwa für die Blockheizkraftwerke großer Unternehmen.

Darüber hinaus läge die Lösung des Problems in der Speicherung der Erneuerbaren Energien. Diese ist aber noch teuer und kompliziert. Auch wir haben dafür kein Patentrezept.

Unser Lösungsansatz, der zumindest ein Teil der Problemlösung sein könnte, heißt „Power to Gas“. Dabei wird überschüssige, regenerativ erzeugte Energie – etwa von einem Offshore-Windpark – an Land geleitet und dort zur Elektrolyse von Wasser verwendet. Als Folge entsteht zum einen reiner Sauerstoff, der sich zum Beispiel gut als Oxidationsmittel in der chemischen Industrie und für medizinische Zwecke verwenden lässt. Der entstehende Wasserstoff als hochwertiger Energieträger lässt sich mit Kohlendioxid zu synthetischem Erdgas verbinden. Das dazu benötigte CO₂ kann beispielsweise Industrieabgasen entnommen werden, das ansonsten ungenutzt und unerwünscht in die Atmosphäre entweichen würde.

Das so produzierte, synthetische Erdgas lässt sich dann ganz normal in das bereits bestehende Erdgasnetz einspeisen und speichern. Deutschland verfügt über große Gasspeicheranlagen, die dazu gut geeignet sind.

Außerdem kann das Gas in den Pipelines unterirdisch dorthin transportiert werden, wo es gebraucht wird. Beispielsweise von der Nordsee nach Bayern. Große und teure Stromtrassen quer durch die Landschaft, wie sie derzeit in Diskussion sind, werden dazu nicht benötigt.

Das synthetische Erdgas lässt sich dann entweder direkt verwenden – etwa als Kraftstoff für Fahrzeuge und Schiffe – oder in einem Gaskraftwerk bei Bedarf wieder in Strom und Wärme zurück wandeln.

Die überschüssige Energie aus Sonne und Wind lässt sich mit diesem Verfahren also speichern, mit bestehender Infrastruktur transportieren und bei Bedarf wieder in Strom und Wärme zurückverwandeln bzw. direkt als Kraftstoff einsetzen.

Natürlich sind diese Transformationen nicht ohne Verluste darstellbar. Je nach eingesetzter Technologie lassen sich auf diese Weise ca. 30% des überschüssigen Stroms speichern und wiederverwenden; bei gleichzeitiger Nutzung der Abwärme in Blockheizkraftwerken beträgt der Wirkungsgrad sogar über 50%. Bedenkt man allerdings, dass heute diese Energiespitzen



ungenutzt verpuffen oder der Strom zu Billigstpreisen ins Ausland exportiert werden muss, erscheint Power-to-Gas als eine vielversprechende Alternative.

Warum stelle ich Ihnen diese Technologie so dezidiert dar? Weil ich überzeugt bin, dass wir als MAN hier einen großen Beitrag leisten können. Denn wir sind wie kein zweites Unternehmen an der gesamten Wertschöpfungskette beteiligt: In den Windkraftanlagen stecken Getriebe von Renk. Den Transport und die Verarbeitung der entstehenden Gase übernehmen Kompressoren von MAN Diesel & Turbo. Die Herstellung des synthetischen Erdgases kann in chemischen Reaktoren erfolgen, die wir in Deggendorf fertigen. Beim Transport des Erdgases kommt unsere Pipelinekompressor-technik zum Einsatz. Mit Hilfe des Gases können wir unsere Erdgas-Busse und zukünftig auch Lkw antreiben. Die bedeutende Rolle von Erdgas in der Schifffahrt habe ich Ihnen bereits erläutert. Und auch bei der Rückwandlung des Gases in Elektrizität sind wir mit unseren Kraftwerkslösungen, mit Gasmotoren und -turbinen, beteiligt.

Und das Beste daran: Aus erneuerbaren Energien hergestelltes Erdgas ist absolut klimaneutral. Es wird nur die Menge CO₂ freigesetzt, die der Atmosphäre zuvor entzogen wurde.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, dies alles ist keine Science-Fiction. Dass die Technologie funktioniert, beweisen wir bereits innerhalb des Volkswagen Konzerns. Audi stellt in Werlte seit Sommer vergangenen Jahres synthetisches Erdgas aus Windstrom her. Das Herzstück der Anlage ist ein Methanisierungsreaktor von MAN. Mit dem so produzierten Kraftstoff können 1500 erdgasbetriebene Pkw, wie beispielsweise der Audi g-tron, jedes Jahr 15000 Kilometer klimaneutral fahren.

[Strategie]

Sie haben gesehen, wir stellen uns aktiv den Herausforderungen der Zeit. Erdgas als umweltfreundlicher fossiler Energieträger wird eine Schlüsselrolle auf den internationalen Transport- und Energiemärkten einnehmen. Ihr Unternehmen, MAN, ist dort hervorragend aufgestellt.

Im Geschäftsfeld Power Engineering wollen wir unsere Marktführerschaft bei Schiffsdieselmotoren verteidigen und das Potenzial, das sich uns im Kraftwerksbereich bietet, nutzen. Auch bei den Turbomaschinen sind wir unter den Top-Playern auf dem Weltmarkt.

Insgesamt erwirtschaftet MAN Diesel & Turbo gut 70 % seines Umsatzes außerhalb Europas.



Bei MAN Truck & Bus verfolgen wir ebenfalls das Ziel, zunehmend internationaler zu agieren. Damit können wir nicht nur Wachstumschancen besser nutzen. Wir haben auch die Möglichkeit, regionale Marktschwankungen besser abzufedern.

Mit unseren Nutzfahrzeugen positionieren wir uns deutlich im Premiumsegment. Wir sehen auch außerhalb Europas eine steigende Nachfrage nach effizienten, robusten und zuverlässigen Fahrzeugen. Dieses Wachstum im Premiumsegment wollen wir verstärkt für uns nutzen.

In Brasilien war MAN Latin America im Jahr 2013 zum elften Mal hintereinander Marktführer bei Nutzfahrzeugen. Das ist eine einmalige Erfolgsbilanz! Auch wenn der Wettbewerb dort zunimmt, wollen wir diese Position weiter innehaben. Die im Vorjahr in Brasilien eingeführte MAN TGX-Baureihe haben wir speziell an die Bedürfnisse unserer lateinamerikanischen Kunden angepasst. Wie es aussieht, höchst erfolgreich: Der MAN TGX wurde in Brasilien im Jahr 2013 auf Anhieb „Truck of the Year“.

Die passenden Produkte sind ein Schlüssel zum Erfolg. Darüber hinaus müssen wir uns an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten. Ein zentrales Thema sind dabei die Gesamtbetriebskosten, auch „Total Cost of Ownership“ genannt. Das sind die Kosten, die unseren Kunden über den gesamten Lebenszyklus des Produktes hinweg entstehen. Am Beispiel Lkw verdeutlicht sind das die Anschaffungskosten, die Kraftstoffkosten, die Kosten für Steuer und Versicherung, Wartungskosten, Reparaturen – bis hin zum Weiterverkauf oder der Verschrottung. Deshalb arbeiten wir an Innovationen, die den Kraftstoffverbrauch senken und das Fahrzeug immer zuverlässiger machen. Aber eben auch beispielsweise an ergonomischen Sitzen für den Fahrer. Denn fällt dieser wegen Rückenleiden aus, entstehen auch daraus dem Spediteur Kosten. Sie sehen, Kundenorientierung ist ein weites Feld. Gerade auch im Geschäftsfeld Power Engineering werden Motoren und Turbomaschinen oft ganz genau auf den spezifischen Einsatzzweck beim Kunden ausgerichtet und teilweise maßgeschneidert. Dies gilt für Turbomaschinenstränge ebenso wie für Spezialgetriebe unserer Tochter Renk.

Eine immer wichtigere Rolle spielt dabei auch der After-Sales-Bereich. Hier investieren wir, um die Ausfallzeiten weiter zu senken. Wir bieten unseren Kunden speziell auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Wartungs- und Reparaturpakete und sorgen für eine schnelle Ersatzteilverfügbarkeit auf der ganzen Welt.



[CR]

Wir übernehmen also Verantwortung gegenüber unseren Kunden. Aber als Global Player mit weltweit rund 55 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist das alleine nicht ausreichend. Wir sind Teil der Gesellschaft und gehören an vielen unserer Standorte zu den größten Arbeitgebern in der Region. Darum wird zu Recht von uns erwartet, dass wir neben nachhaltiger Wertschöpfung auch anderen Anspruchsgruppen gegenüber Verantwortung übernehmen.

Aus diesem Grund haben wir uns in unserer Klimastrategie vorgenommen, bis zum Jahr 2020 die CO₂-Emissionen an unseren Produktionsstandorten um 25% zu reduzieren. Diesem Ziel sind wir im vergangenen Jahr ein großes Stück näher gekommen. 2013 haben wir bereits 14% weniger CO₂ emittiert.

Dies kommt nicht von ungefähr, es steckt viel Einsatz dahinter. Dieses Engagement wurde honoriert: Die Rating-Agentur RobecoSAM hat MAN erneut in die Dow Jones Sustainability Indizes aufgenommen. Vor allem in den Bereichen Umweltmanagement, Wasserrisiken und Arbeitssicherheit haben wir weiter Fortschritte gemacht. Wir sind also auf dem besten Weg, unser Ziel zu erreichen: Bis 2015 wollen wir Branchenbester sein.

Unternehmerische Verantwortung – das bedeutet in erster Linie natürlich Verantwortung für unsere Mitarbeiter. Wenn wir auch in Zukunft erfolgreich sein wollen, wenn wir uns weiter einen intensiven Wettbewerb mit den besten Unternehmen der Branche liefern wollen, dann sind wir auf exzellente Fach- und Führungskräfte angewiesen. Zum einen wollen wir natürlich die am besten qualifizierten Menschen zu uns holen. Zum anderen liegt uns die Weiterbildung und Qualifizierung jedes einzelnen Mitarbeiters besonders am Herzen. Denn diese Mitarbeiter sind schon bei uns, niemand kennt das Unternehmen so gut wie sie.

[Frauen]

Dabei setzen wir uns besonders für die Chancengleichheit von Frauen und Männern ein. Spezielle betriebliche Regelungen und Betreuungsmöglichkeiten für Kinder, Qualifizierungsangebote für Mitarbeiter in Elternzeit, aber auch Programme, um weibliche Talente zu gewinnen und zu fördern – das alles sind Maßnahmen, um dies zu gewährleisten. Zum 31.12.2013 betrug der Anteil weiblicher Führungskräfte 8,9 % gegenüber 8,2% im Jahr 2012. Er ist also leicht gestiegen. Wir bieten spezielle Personalentwicklungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für weibliche Fachkräfte und Managerinnen an. Und gerne würden wir noch mehr weibliche Fach- und Führungskräfte für



uns gewinnen. Aber leider sind die Studiengänge und Ausbildungsberufe, deren Absolventen wir besonders notwendig brauchen, noch immer stark männerdominiert. Maschinenbauerinnen, Elektroingenieurinnen oder Fahrzeugtechnikerinnen sind leider selten. Hier gibt es noch großes Potenzial, das wir im Interesse der deutschen Wirtschaft nutzen sollten.

Aus diesem Grund begleiten wir im Rahmen von Mentoring-Programmen Studentinnen des Ingenieurwesens bei ihrer beruflichen Entwicklung. Zudem ist MAN Teil der sogenannten MINT-Initiative. Sie versucht, mehr junge Menschen – und hier gerade auch Mädchen – möglichst frühzeitig für naturwissenschaftliche und technische Berufe zu begeistern.

[Compliance]

Wirtschaftlich verantwortungsbewusst handeln, das heißt natürlich auch, sich ohne Wenn und Aber an die Spielregeln zu halten. Nach den Fällen der Vergangenheit haben wir ein vorbildliches Compliance-System aufgebaut, um sicherzustellen, dass bei MAN gegenwärtig und in Zukunft keinerlei rechtswidriges Verhalten geduldet wird. Mit der heutigen Hauptversammlung wollen wir nun einen weiteren Schritt zum Abschluss der Altfälle gehen. Aus diesem Grund möchte ich Ihnen nun die Einschätzung des Vorstandes zu den Tagesordnungspunkten 5 und 6 geben. Der Vorstand der MAN SE ist gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der Auffassung, dass die abgeschlossenen Individualvergleiche mit den ehemaligen Vorständen und den D&O-Versicherern im sogenannten Compliance-Fall „ISAR“ der Sach- und Rechtslage in angemessener Weise entsprechen. Wir haben dies eingehend geprüft und erörtert. Aus unserer Sicht ist der Abschluss der Vergleichsvereinbarungen einer gerichtlichen Auseinandersetzung klar vorzuziehen. Wir plädieren deshalb dafür, diese Vergleichsvereinbarungen anzunehmen, um die rechtliche Aufarbeitung des Compliance-Falls „ISAR“ im Interesse unserer Gesellschaft abzuschließen. Im Übrigen möchte ich auf die detaillierte Begründung für die Auffassung des Vorstands im gemeinsamen Bericht des Aufsichtsrats und des Vorstands zu den Tagesordnungspunkten 5 und 6 verweisen, der Ihnen vorliegt.

[Änderungen zu bestehenden BGAV]

Ebenfalls kurz ansprechen möchte ich die unter Tagesordnungspunkt 7 anstehenden Änderungen von bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen zwischen der MAN SE und einzelnen Tochtergesellschaften. Diese sind aufgrund einer Änderung des Körperschaftssteuergesetzes erforderlich geworden. Hinsichtlich der Einzelheiten der relevanten Gesetzesänderung und der Begründung für die Änderungen der jeweiligen



Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge möchte ich auf die jeweiligen gemeinsamen Berichte des Vorstands der MAN SE und der jeweiligen Geschäftsführungen sowie auf den Wortlaut der jeweiligen Änderungsvereinbarungen verweisen, die Ihnen ebenfalls jeweils vorliegen.

[Q1 2014]

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zum Ende meiner Rede möchte ich Ihnen nun einen Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr geben. Es deutet vieles darauf hin, dass sich die dunklen Wolken am Himmel zumindest ein wenig lichten und hie und da ein wenig die Sonne durchkommt. Wir sehen dem Geschäftsjahr verhalten optimistisch entgegen, auch wenn wir von „eitel Sonnenschein“ noch etwas entfernt sind.

Die Finanzzahlen des 1. Quartals bekräftigen diesen Ausblick. Im bisherigen Jahresverlauf konnten wir eine leichte Belebung der Weltwirtschaft beobachten, auch wenn diese regional unterschiedlich ausfiel. Die Sondereffekte, die den Jahresabschluss 2013 der MAN Gruppe noch deutlich getrübt hatten, sind nun Vergangenheit. Vor diesem Hintergrund kann ich Ihnen trotz eines leicht rückläufigen Auftragseingangs und eines geringeren Umsatzes wieder von einem deutlich höheren Operativen Ergebnis auf Gruppenebene berichten.

Zunächst möchte ich Sie jedoch auf Änderungen in der Finanzberichterstattung hinweisen: Die Integration der MAN Gruppe in den Volkswagen Konzern führte zum 1. Quartal 2014 erstmals zu einer Anpassung unserer Finanzzahlen an die Konzernsystematik. Bisherige Kennzahlen, wie etwa das Operative Ergebnis oder die Umsatzrendite, werden nun teilweise anders definiert bzw. tragen abweichende Bezeichnungen. So sprechen wir statt der Umsatzrendite beispielsweise erstmals von der „Operativen Rendite“, die sich auch anders errechnet. Damit eine Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Berichtsperioden trotzdem möglich ist, wurden die entsprechenden Vorjahreszahlen rückwirkend angepasst. Einzelheiten dazu entnehmen Sie bitte dem Konzernzwischenbericht zum 1. Quartal 2014.

Der Auftragseingang der MAN Gruppe lag im 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres bei 3,7 Mrd € und damit, wie gesagt, leicht unterhalb des Vorjahresniveaus.

Der Auftragseingang des Geschäftsfelds Commercial Vehicles erreichte 2,8 Mrd €. Er lag damit um 7 % unterhalb des Vorjahres. Grund dafür ist ein



spürbarer Auftragsrückgang bei MAN Latin America. Die Bestellungen lagen mit 570 Mio € erheblich unter dem Wert des 1. Quartals 2013.

Bei MAN Truck & Bus hingegen lag der Auftragseingang mit 2,3 Mrd € um 3 % über dem Vergleichsquartal des Vorjahres. Hier spüren wir das wieder bessere wirtschaftliche Umfeld in Europa, auch einige Großaufträge machten sich positiv bemerkbar. Allerdings war der europäische Markt weiterhin durch den eingangs beschriebenen Vorzieheffekt im Zusammenhang mit der Einführung der Euro 6-Abgasnorm geprägt.

Das Geschäftsfeld Power Engineering verbuchte einen höheren Auftragseingang. Mit 0,9 Mrd € lag dieser um 7 % über dem der Monate Januar bis März 2013. Die Bestellungen bei MAN Diesel & Turbo stiegen um rund 60 Mio € auf 0,8 Mrd €. Grund dafür ist der Marine-Bereich. Dort glauben wir, wieder eine leichte Markterholung zu erkennen. Der Geschäftsbereich Power Plants verzeichnete ebenfalls höhere Bestellungen. Weniger Freude hatten wir mit dem Geschäftsbereich Turbomachinery. Die Nachfrage nach Turbomaschinen in der Prozessindustrie blieb auch im 1. Quartal 2014 auf insgesamt niedrigem Niveau, wodurch der ohnehin starke Wettbewerbsdruck nochmals zunahm. Renk nahm Bestellungen in Höhe von 125 Mio € in die Bücher.

Der Umsatz der MAN Gruppe nahm in den ersten drei Monaten 2014 um 13 % auf 3,1 Mrd € ab. MAN Truck & Bus verbuchte einen Umsatz von 1,8 Mrd € und lag damit um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Der Umsatz von MAN Latin America sank aufgrund des sich verschlechternden Geschäftsumfelds und eines deutlich schwächeren Brasilianischen Real im gleichen Zeitraum auf 570 Mio €. MAN Diesel & Turbo erwirtschaftete einen Umsatz von 700 Mio €, Renk erreichte 108 Mio €.

Mussten wir im 1. Quartal des Geschäftsjahres 2013 für die MAN Gruppe ein negatives Operatives Ergebnis von -98 Mio € vermelden, befinden wir uns nun mit +68 Mio € wieder deutlich in den schwarzen Zahlen! Grund ist hauptsächlich die Verbesserung bei MAN Diesel & Turbo. Im 1. Quartal 2014 erzielte MAN Diesel & Turbo ein Operatives Ergebnis von 33 Mio €, Renk erreichte 14 Mio €. Aber auch im Nutzfahrzeugbereich erhöhte sich das Operative Ergebnis um 5 Mio € auf 42 Mio €. MAN Truck & Bus konnte sich aufgrund von gestiegenen Margen und Einsparungen bei den Materialkosten von -22 Mio € auf +11 Mio € verbessern. MAN Latin America musste einen Rückgang des Operativen Ergebnisses von 59 Mio € auf 32 Mio € hinnehmen.



Die Operative Rendite der MAN Gruppe lag bei 2,2 %. Insgesamt erreichte die MAN Gruppe in den ersten drei Monaten 2014 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 42 Mio €, das Nachsteuerergebnis betrug 28 Mio €.

[Ausblick]

Für das Gesamtjahr 2014 erwarten wir ein etwas stärkeres Wachstum der Weltwirtschaft als im Vorjahr. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die angekündigte restriktive Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank, die anhaltende Staatsschuldenkrise in Europa und vor allem natürlich die politischen Instabilitäten in der Ukraine auswirken werden.

Davon abgesehen, bestätigt uns der Geschäftsverlauf des 1. Quartals in der Annahme, dass der Umsatz der MAN Gruppe im Gesamtjahr leicht unter dem Vorjahreswert liegen dürfte. Jedoch erwarten wir ein deutlich höheres Operatives Ergebnis. Die Operative Rendite wird demgemäß deutlich über dem Wert von 2013 liegen.

[Schlusswort]

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

ich hoffe, ich konnte Ihnen ein wenig vermitteln, was wir mit dem Titel unseres diesjährigen Geschäftsbericht meinen, wenn wir sagen: „Wir sind Zukunft.“ Ich bedanke mich für Ihr Vertrauen und Ihre Aufmerksamkeit und bitte Sie, uns auf diesem herausfordernden Weg in die Zukunft weiterhin zu begleiten.

[ENDE]