MAHLE positioniert sich für die Zukunft

Referat anlässlich der
Bilanz-Pressekonferenz am 26. April 2017

Referenten sind:

Wolf-Henning Scheider
Vorsitzender der Geschäftsführung und CEO des
MAHLE Konzerns

Michael Frick
Mitglied der MAHLE Konzern-Geschäftsführung,
zuständig für Finanzen, Controlling, Steuern,
IT-Services, Versicherungen und Revision

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer diesjährigen Bilanz-Pressekonferenz.

Gemeinsam mit meinen Kollegen möchte ich Ihnen heute neben den Bilanzzahlen zum Geschäftsjahr 2016 des MAHLE Konzerns erläutern, wie wir unser Unternehmen auf den Wandel in der Automobilindustrie bereits ausgerichtet haben, und wie wir diesen Prozess weiter fortsetzen werden. Mit mir werden Ihnen unser CFO Michael Frick und unser Geschäftsführer für Personal, Michael Glowatzki, das Geschäftsjahr 2016 vorstellen.

Strategische Weichenstellungen prägen das Geschäftsjahr 2016

Dass sich die Automobilindustrie in einem tiefgreifenden Wandel befindet, ist offenkundig. Entscheidend ist es, rechtzeitig die Weichen zu stellen, um die Chancen aus diesem Wandel zu nutzen. Genau das tun wir mit einem parallelen Vorgehen – das heißt mit der Entwicklung von Produkten rund um den Verbrennungsmotor und zugleich mit der Entwicklung von Erzeugnissen für die Elektromobilität. Die Umsetzung dieser dualen Strategie hat unser Geschäftsjahr 2016 stark geprägt.

Der MAHLE Konzern hat den Gesamtumsatz 2016 um 7,3 Prozent auf 12,3 Milliarden Euro gesteigert. Zu diesem starken Umsatzplus haben auch Veränderungen des Konsolidierungskreises beigetragen. Die Zukäufe Delphi Thermal und Kokusan Denki – heute MAHLE Electric Drives Japan – sind erstmals ganzjährig ausgewiesen. Unser organisches Wachstum lag bei 3,4 Prozent; damit sind wir auch in den bestehenden Geschäftsfeldern deutlich stärker gewachsen als in den Jahren zuvor. Das EBIT beläuft sich auf 473 Millionen Euro bzw. 3,8 Prozent vom Umsatz. Der Jahresüberschuss hat mit 63 Millionen Euro unsere Erwartungen nicht erfüllt. Hintergrund dafür sind die großen Veränderungen in unserem Unternehmen auf die wir im Folgenden eingehen werden.

Im vergangenen Jahr haben wir rund 9.000 neue Kolleginnen und Kollegen aus den zugekauften Unternehmen integriert. Dadurch haben wir unsere Kompetenzen sowohl im Thermomanagement als auch im Bereich Mechatronik und bei elektrischen Antrieben deutlich erweitert. Insgesamt waren Ende 2016 rund 77.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im MAHLE Konzern beschäftigt – das sind 1,3 Prozent mehr als im Vorjahr.

Wie bereits 2016 berichtet, sind wir dabei, die zugekauften Einheiten noch auf das Ertragsniveau unserer bestehenden Bereiche zu bringen. Hier haben wir 2016 große Fortschritte gemacht, sind aber noch nicht am Ziel. Zudem trennten wir uns von Unternehmenseinheiten, in denen wir keine weltmarktführende Position erreichen konnten. So haben wir im Oktober vergangenen Jahres unser Industriefiltrationsgeschäft und im Januar 2017 unsere Schmiedeaktivitäten in Deutschland verkauft. Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit Bosch beschlossen, das Gemeinschaftsunternehmen Bosch Mahle Turbo Systems (BMTS) zu veräußern.

Innovationskraft in neuen Produktfeldern gestärkt

Deutlich gesteigert haben wir unsere Investitionen in Forschung und Entwicklung, um neue Produktsegmente für MAHLE zu erschließen. Unsere F&E-Aufwendungen betrugen 2016 rund 750 Millionen Euro; das entspricht einer Steigerung um rund 100 Millionen Euro (bzw. rund +15, %) zum Vorjahr. Unsere Mitarbeiteranzahl in Forschung und Entwicklung hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt; heute sind es 6.000. Auch in diesem Jahr werden wir diese Investitionen erneut steigern.

Durch die Neuausrichtung verändert sich unser Unternehmen stark. Anfang 2016 startete der neu geschaffene Bereich Mechatronik, in dem wir alle Produkte rund um die Elektrik und Elektronik gebündelt haben. Es gelang, den Umsatz in diesem neuen Geschäftsfeld um 52 Millionen auf 374 Millionen Euro und damit um 16,3 Prozent zu steigern. Diese Wachstumsdynamik unserer Aktivitäten für die E-Mobilität werden wir beibehalten. So sind wir dabei, den spanischen Elektronikspezialisten Nagares in diesem Quartal zu übernehmen. Wir erschließen uns dadurch unter anderem zusätzliche Kompetenzen und Produkte für die E-Mobilität. Nagares liefert beispielsweise Elektronik für Antriebe, Batterie- und Ladetechnik.

Der Verbrennungsmotor hat Zukunft

Eine duale Strategie bedeutet aber auch, dass wir weiterhin alles daran setzen, den Verbrennungsmotor weiterzuentwickeln. Wir sind überzeugt, dass der Verbrennungsmotor auch in den nächsten Jahren die führende Technologie beim Thema Mobilität bleiben wird. Angesichts einer weltweit steigenden Fahrzeugproduktion und der Tatsache, dass auch Hybridfahrzeuge nicht ohne ihn auskommen, rechnen wir damit, dass der Bedarf für Komponenten und Systeme des Verbrennungsmotors in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Für 2030 wird die Produktion von rund 108 Millionen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen prognostiziert. Davon werden circa 97 Millionen mit einem Verbrennungsmotor arbeiten – entweder als Einzelantrieb oder zusammen mit einem Elektromotor in Hybridfahrzeugen. Zum Vergleich: 2016 waren es 93 Millionen.

Hinzu kommen schwere Nutzfahrzeuge, für die eine Alternative zum Verbrennungsmotor auf der Langstrecke derzeit nicht absehbar ist. Um die Klimaziel wirksam zu erreichen, muss daher der Verbrennungsmotor weiter optimiert werden. MAHLE Technologien werden dazu in den nächsten Jahren einen wichtigen Beitrag leisten.

Doch bevor ich Ihnen erläutere, wie wir auf den verschiedenen technologischen Feldern unsere Doppelstrategie umsetzen, wird Ihnen Herr Frick das Geschäftsjahr 2016 erläutern.

Wirtschaftliche Entwicklung 2016 – Umsatz und organisches Wachstum deutlich gestiegen

Meine Damen und Herren,

gerne stelle ich Ihnen Details zur wirtschaftlichen Entwicklung des MAHLE Konzerns vor. Der Gesamtumsatz von 12,3 Milliarden Euro entspricht einem Plus von 7,3 Prozent. Organisch konnte der Konzern um 3,4 Prozent ebenfalls deutlich zulegen. Zum Umsatzplus trugen Veränderungen des Konsolidierungskreises in Höhe von 529 Millionen Euro bei. Denn die Umsätze der zum 30. Juni 2015 vollzogenen Akquisitionen sind in der Berichtsperiode erstmals ganzjährig ausgewiesen. Des Weiteren wirkten sich Wechselkurseffekte mit 104 Millionen Euro negativ aus.

Den größten Anteil am Umsatz weist mit knapp 4,3 Milliarden Euro unser Geschäftsbereich Thermomanagement aus – er stellte 35 Prozent des Konzernumsatzes dar. Auch hier sind rund zwei Drittel der Umsatzsteigerung von 14 Prozent auf den Einbezug der zugekauften Einheiten zurückzuführen. Das organische Wachstum lag bei guten sechs Prozent.

Der Geschäftsbereich Motorkomponenten entwickelte sich mit einem Umsatz 2,7 Milliarden Euro auf dem Niveau des Vorjahres – bereinigt um Wechselkurseffekte war der Umsatz stabil. Deutlich zulegen konnten wir im Geschäft mit gebauten Nockenwellen, was auf Fertigungshochläufe in China und den USA sowie einen Ausbau der Produktion in Europa zurückzuführen ist. Ebenfalls positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Ventilen und Power Cell Units – sowohl für Pkw als auch für Nutzfahrzeuge.

Mit einem Umsatz von rund 2,2 Milliarden Euro schloss der Geschäftsbereich Filtration und Motorperipherie das Berichtsjahr ebenfalls auf nahezu gleichem Niveau wie im erfolgreichen Jahr 2015 ab. Zu den umsatzstärksten Produkten zählten Luftansaugmodule sowie Luft- und Ölfiltermodule. In Santa Catarina/Mexiko haben wir drei Standorte zusammengeführt und das Werk in Timişoara/Rumänien erweitert.

Der Geschäftsbereich Aftermarket erzielte einen Umsatz von 899 Millionen Euro und legte damit im Berichtszeitraum um 7,7 Prozent zu. Der starke Ausbau des Portfolios im Segment Werkstatt-Ausrüstung, der zu einer

annähernden Verdoppelung des Umsatzes führte, trug zum starken organischen Wachstum von rund sieben Prozent bei.

Mit Ausnahme von Südamerika konnten wir in allen Regionen gute Zuwächse erreichen. Insbesondere die Entwicklung in Asien/Pazifik übertraf unsere Erwartungen mit einer Steigerung von 10,6 Prozent. Aber auch das nordamerikanische und europäische Geschäft brachten gute Zuwächse.

Und nun zu den Ertragskennzahlen:

Mit 1.079 Millionen Euro erzielten wir ein EBITDA auf Vorjahresniveau. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beläuft sich auf 473 Millionen Euro und liegt bei 3,8 Prozent vom Umsatz. Der Jahresüberschuss betrug 63 Millionen Euro. Zurückzuführen ist der große Unterschied zwischen EBIT und Jahresüberschuss im Wesentlichen auf Sondereffekte. So sind im Finanzergebnis Effekte aus der Einleitung des Verkaufs des Gemeinschaftsunternehmens Bosch Mahle Turbo Systems (BMTS) enthalten.

Vor allem aber hatten unsere Investitionen in die Zukunft, also in den Ausbau bestehender und den Aufbau neuer Geschäftsfelder, Auswirkungen auf das Ergebnis. Dies zeigen insbesondere unsere deutlich erhöhten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung an unseren 15 Entwicklungsstandorten weltweit. Unsere F&E-Quote liegt inzwischen bei 6,1 Prozent des Umsatzes – und damit bei einem neuen Höchstwert. Im Vorjahr lag sie noch bei 5,7 Prozent. Auch die in den Vorjahren getätigten strategischen Investitionen im Rahmen von Unternehmenszukäufen belasteten aufgrund von planmäßigen Abschreibungen das Ergebnis. Hintergrund ist, dass im Zuge der Akquisitionen stille Reserven pflichtgemäß aufgedeckt wurden und ein Goodwill entstanden ist. Die Regelabschreibungen hierauf hatten im Berichtsjahr eine ergebnisreduzierende Wirkung im dreistelligen Millionenbereich, was die Marge um über einen Prozentpunkt reduzierte. Die entsprechend bereinigte EBIT-Marge beträgt 5,0 Prozent.

Unsere Investitionen in Sachanlagevermögen blieben mit 563 Millionen Euro auf dem Niveau des Vorjahres; die Investitionsquote lag mit 4,6 Prozent leicht darunter. Regionale Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren neben Deutschland vor allem Osteuropa und Nordamerika sowie die

Region Asien/Pazifik. In Osteuropa wurden unter anderem Werke in Polen, Tschechien und Rumänien erweitert. Insgesamt machten die Sachanlageinvestitionen in europäische Märkte 47 Prozent vom Gesamtvolumen aus.

Rund 25 Prozent der getätigten Investitionen entfielen auf Nordamerika. Ein Schwerpunkt lag hier auf der Erweiterung der mexikanischen Standorte. Weitere 20 Prozent flossen in die Region Asien/Pazifik und hier insbesondere nach China und Japan. In China haben wir die Investitionen vor allem für unser neues Werk Changshu, das im Mai eröffnet wird, für die Produktgruppe der Klimakompressoren gesteigert. In Japan investierten wir unter anderem in Standorte unseres Geschäftsfelds Mechatronik. Der MAHLE Konzern ist in 34 Ländern an rund 170 Produktions- und Entwicklungsstandorten vertreten.

Solides Fundament für eine langfristige Positionierung

Unsere Aufstellung als stiftungsgebundenes Unternehmen erlaubt uns eine langfristige Planung und strategische Weiterentwicklung unseres Unternehmens. Eine Eigenkapitalquote von fast unverändert 34 Prozent bietet hierfür ein gutes Fundament, auf das wir bauen können. Wir haben 2016 neben der strategischen Ausrichtung einige Programme zur Steigerung unserer Profitabilität aufgesetzt. Beispielsweise haben wir unsere Einkaufsaktivitäten in bestehenden und neuen Geschäftsfeldern stärker gebündelt und sehen hier bereits erste Fortschritte. Noch dieses Jahr geht ein einheitliches Produktionssystem an den Start, das auch die Möglichkeiten von Industrie 4.0 ausschöpfen wird.

Insgesamt steht der MAHLE Konzern auf einem starken wirtschaftlichen Fundament. Dass wir weiterhin auf einem guten Weg sind, zeigt sich zum Beispiel daran, dass wir den Cashflow aus dem operativen Geschäft im Jahr 2016 um 34 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesteigert haben. Der regelmäßige Austausch mit unseren Investoren zeigt uns, dass neben unseren Kunden auch die Finanzmärkte von unserer Strategie überzeugt sind.

Wie wir im Detail die verschiedenen Märkte angehen und mit welchen Lösungen wir unsere Strategie umsetzen, wird Ihnen nun Herr Scheider erläutern.

Vielen Dank Herr Frick,

Meine Damen und Herren,

Ich möchte Ihnen im Folgenden anhand einiger Beispiele aufzeigen, wie wir den Anspruch sowohl beim Verbrennungsmotor als auch in der Elektromobilität weltweit weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, konkret erfüllen.

MAHLE schöpft Potenziale des Verbrennungsmotors weiter aus

Der Verbrennungsmotor bietet noch ein deutliches Optimierungspotenzial, das wir nutzen wollen, auch, um über die große Zahl der Fahrzeuge mit dieser Antriebstechnik die CO_2-Ziele zu erreichen. Denn allein über das MAHLE Portfolio ist eine weitere Reduzierung der CO_2-Emissionen um circa zehn Prozent erreichbar. Diese Zahl bezieht sich auf den neuen Messzyklus WLTC (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Cycle).

Unser Weg führt unter anderem über die weitere Optimierung der Motormechanik. Im Mittelpunkt steht dabei die Reibleistungsreduzierung. Dieser Ansatz greift unabhängig von Zyklen und Normen auch im realen Fahrbetrieb. Dazu entwickeln wir extrem belastbare und zugleich gewichtsoptimierte Motorkomponenten, die im Systemverbund ideal aufeinander abgestimmt sind und für höchste Effizienz sorgen. Zum Beispiel bewirkt unsere jüngste Generation von Leichtbaukolben im Verbund mit reibungsoptimiertem Kolbenringpaket eine CO_2-Reduzierung von mehr als zwei Prozent. Zugleich ermöglichen wir mit unseren Komponenten den Einsatz niedrig viskoser Motoröle, die den Reibwiderstand zusätzlich senken und reduzieren den Schmierölbedarf. Das ist eine spürbare Entlastung für das Öl-System, die sich in Verbrauchsvorteilen niederschlägt. In Summe erreichen wir mit der Kombination aus niederviskosen Ölen und unseren Lösungen zur Reibungsminderung an den Motorkomponenten sowie einen optimierten Ölkreislauf einen um bis zu fünf Prozent niedrigeren CO_2-Ausstoß bei Ottomotoren.

Weitere Maßnahmen von MAHLE zur Weiterentwicklung des verbrennungsmotorischen Antriebsstrangs sind beispielsweise Innovationen im Luftpfad, mit denen wir bis zu drei Prozent CO_2 einsparen

können, sowie intelligentes Thermomanagement, das nochmals rund zwei Prozent bewirken kann – jeweils bezogen auf den Ottomotor.

Alternative Kraftstoffe ermöglichen CO_2-neutralen Verbrennungsmotor

Zudem setzen wir uns für die Entwicklung und den Einsatz von alternativen Kraftstoffen ein. Sie können bereits kurzfristig ein erhebliches Potenzial zur CO_2-Reduzierung erzielen. Dazu ein Beispiel: Wir haben 2016 einen CNG-Motor entwickelt und in einem Demonstrator-Fahrzeug verbaut. Unser monovalent ausgelegter CNG-Motor hat ein Einsparpotenzial von über 25 Prozent CO_2 (WLTC) gegenüber einem leistungsgleichen Ottomotor nachgewiesen. Damit haben wir also bereits heute einen Hebel zur CO_2-Minderung, der serienreif entwickelt ist und unmittelbar im Fahrzeugbestand greifen kann. Die Bundesregierung sieht den Vorteil von Erdgas ebenso und hat darum im Februar die steuerliche Begünstigung bis ins Jahr 2026 ausgedehnt.

Weitere Verbesserungen sind erreichbar, wenn alternative Flüssigkraftstoffe zu konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden. Denkbar ist eine flächendeckende Anhebung von E10 auf E20. Dies würde bei synthetischer Erzeugung bis zu zehn Prozent CO_2 sparen. Technisch ist eine entsprechende Auslegung der Motoren bereits heute machbar. Langfristig ermöglichen synthetische Kraftstoffe sogar eine CO_2-neutrale Individualmobilität auch mit dem Verbrennungsmotor, denn sie binden bei der Herstellung ebenso viel CO_2, wie sie später bei der Verbrennung emittieren. MAHLE setzt sich daher in Industrie und Politik dafür ein, alternative Kraftstoffe, also synthetisch hergestellte Kraftstoffe, Ethanol und CNG, kräftig zu fördern. Alternative Kraftstoffe sind der schnellste Weg zur CO_2-Reduzierung im Transportsektor.

Dabei wären keine großen Eingriffe in die Versorgungsinfrastruktur notwendig. Zudem sind sie eine langfristige Lösung, um auch Nutzfahrzeugantriebe klimafreundlich abzubilden.

Der Dieselmotor bleibt für den Klimaschutz unverzichtbar

Wenn wir über Klimaschutz sprechen, sollten wir der Tatsache ins Auge sehen, dass wir kurzfristig diese Ziele nur erreichen, wenn wir auch die Dieseltechnologie nutzen und weiterentwickeln. Bis zum Ende der Dekade

werden 80 Prozent der neuen Dieselmotoren mit SCR-Technologie ausgestattet. Durch AdBlue ist die Stickoxidfrage bei Neufahrzeugen gelöst. Feinstaub ist bereits auf einem extrem niedrigen Wert. Zudem sollte berücksichtigt werden, dass ein Euro-6-Diesel beim CO_2-Ausstoß um 15 bis 20 Prozent besser ist als aktuelle Benzinmotoren. Und der Dieselmotor hat noch immer Potenzial zur weiteren Optimierung. Ohne ihn sind die CO_2-Ziele daher kaum oder gar nicht erreichbar.

MAHLE ist Innovationstreiber in der Elektromobilität

Außer Frage ist jedoch, dass die Elektromobilität langfristig der Schlüsselbaustein für einen CO_2-neutralen Individualverkehr ist. MAHLE hat sich zum Ziel gesetzt, auch auf diesem Feld zu den Innovationstreibern zu gehören. Bis die Elektromobilität jedoch zu einem Massenprodukt wird, müssen noch viele Themen abgearbeitet werden. Dazu zählen infrastrukturelle Maßnahmen und Lösungen – insbesondere die Verfügbarkeit von Schnellladestationen. Zudem ist die Stromerzeugung für die CO_2-Bilanz von Elektrofahrzeugen ein zentraler Aspekt. Erst wenn Strom zu großen Teilen CO_2-neutral gewonnen wird, zahlt die Elektromobilität über die lokale Emissionsfreiheit hinaus nachhaltig in die Klimaziele ein.

Bei MAHLE zielen wir mit zwei Hauptthemen auf die Verbesserung der Elektrofahrzeuge, um sie mittelfristig wettbewerbsfähig und attraktiv für den Endkunden zu machen:

1. Erstens das Thermomanagement: Es umfasst einerseits die Innenraumklimatisierung, die unmittelbaren Einfluss auf die Reichweite nimmt, und andererseits die Temperierung von sensiblen Komponenten, wie Batterie, Antriebsmotor und Leistungselektronik.
2. Zweitens der elektrische Antriebsstrang und elektrische Nebenaggregate

Thermomanagement als Wegbereiter der Elektromobilität

Zunächst zum Thermomanagement: Beim Elektrofahrzeug ist das Optimieren von Wärme- und Kälteströmen die Grundlage für Leistungsfähigkeit, Reichweite und Lebensdauer. Ein ganzheitliches und intelligentes Thermomanagement ist daher eine Grundvoraussetzung für die Etablierung der Elektromobilität. MAHLE hat bereits zahlreiche Innovationen zur thermischen Konditionierung von Batterien in Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden entwickelt, die zwischenzeitlich in Serie gefertigt werden. Wir sorgen mit unseren Lösungen für ein konstantes Temperaturniveau und eine gleichmäßige Temperaturverteilung zwischen den Batteriezellen – und das ist Voraussetzung dafür, dass die Speicher eine hohe Leistung und eine lange Lebensdauer bieten. 2016 haben wir von Kunden aus allen Teilen der Welt hierzu Aufträge erhalten. Wir gehen davon aus, dass sich die Anforderungen an das Batteriethermomanagement mit leistungsfähigeren Batterien oder auch durch Schnellladefunktionen weiter deutlich erhöhen werden. Hinzu kommt, dass der Antriebsmotor und die Leistungselektronik von Elektrofahrzeugen ebenfalls gekühlt und in ein ganzheitliches Thermomanagement integriert werden müssen. Auch hier zahlt sich unsere Expertise aus. In Summe generieren wir mit einem ganzheitlichen Thermomanagementansatz pro Fahrzeug ein Umsatzpotenzial, das sich in einem hohen dreistelligen Euro-Betrag bewegt.

Elektrische Antriebslösungen von MAHLE weltweit gefragt

Nun zum Feld elektrischer Antriebsstrang und elektrische Nebenaggregate: Hier entwickeln wir hoch effiziente Antriebssysteme, Leistungselektronik und elektrische Nebenaggregate. Lösungen für jede Art von Fahrzeugen: vom Roller über Arbeitsmaschinen und Nutzfahrzeuge bis hin zu Pkw. Hier konnten wir 2016 eine Reihe von Aufträgen gewinnen. Wir werden mehrere Hersteller von batterieelektrischen Fahrzeugen – darunter völlig neue Fahrzeughersteller – mit neuen Kühlsystemen, elektrischen Kompressoren und E-Maschinen bereits ab 2017 beliefern. 2018 gehen zudem komplette MAHLE Antriebseinheiten für Pedelecs in die Serienfertigung. Auch hierzu haben wir in den letzten zwölf Monaten neue Kunden gewonnen. Damit deckt MAHLE das gesamte Spektrum der Elektromobilität ab.

Auf Basis eines 48-Volt-Systems arbeiten wir darüber hinaus an einem urbanen Mobilitätskonzept, das wir Ihnen zur IAA im Detail vorstellen werden. Wir sind davon überzeugt, dass 48-Volt-Systeme eine hervorragende Grundlage für den urbanen Einsatz sind. Denn die Systeme sind nicht so komplex wie bei Fahrzeugen im Hochvoltbereich; das macht sie kostengünstiger. Zugleich bieten sie genügend Leistungsreserven im städtischen Umfeld. Gerade in diesem Segment spielen die Faktoren bestmögliche Leistung bei geringstem Gewicht und eingeschränktem Bauraum eine große Rolle. Wie beim Verbrennungsmotor ist auch hier ein gesamtsystemischer Ansatz bei der Entwicklung erforderlich.

MAHLE baut gesamtsystemische Kompetenz für Elektromobilität aus

Strategisch sind wir unserem Ziel, die gesamtsystemische Kompetenz bei Elektrifizierung und Elektromobilität im Unternehmen zu haben, einen großen Schritt näher gekommen. Mit der Übernahme von Nagares in diesem Jahr erschließen wir uns weitere Kompetenz beispielsweise in der Leistungselektronik und bei Steuergeräten. Das Unternehmen ist am Markt unter anderem mit Spannungswandlern, Komponenten der Ladeelektronik, Batterie-Managementsystemen sowie Regelsystemen für Thermomanagementlösungen vertreten. Zu den Kunden gehören große Fahrzeughersteller aus Europa, den USA und Japan. Nagares hat zudem viel Erfahrung in der Entwicklung für Elektrofahrzeuge und verfügt über ein kompetentes Entwicklungszentrum in Valencia. Diesen Standort wollen wir ausbauen, da eine Vielzahl qualifizierter Ingenieure vor Ort ist. Nagares pflegt beste Beziehungen zu den beiden ansässigen Hochschulen und hat mit der Universität in Valencia (Universidad Politecnica de Valencia) einen gemeinsamen Lehrstuhl aufgebaut und mehrere Kooperationsprojekte für Forschung und Vorausentwicklung etabliert.

MAHLE Lösungen für die Umwelt – auch unabhängig von der Antriebstechnologie

MAHLE arbeitet aber auch an Innovationen, die unabhängig von der Antriebstechnologie der Umwelt zugutekommen. So haben wir 2016 weltweit erstmals eine Klimatisierungslösung für CO_2 als Kältemittel zur Serienreife entwickelt. Wir bieten damit eine umweltfreundliche Antwort auf eine Vorgabe der Europäischen Union. Seit Januar 2017 müssen alle dort neu zugelassenen Fahrzeuge mit einem Kältemittel arbeiten, das das Klima deutlich weniger belastet. Das CO_2-Kältemittel mit der Bezeichnung R744 ist die umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Kältemitteln, denn es muss als natürlicher Stoff nicht chemisch hergestellt werden und ist mit einem GWP-Wert (Global Warming Potential) von 1 klimaneutral.

Das neue Kältemittel stellt sowohl an die Komponenten als auch an das Gesamtsystem hohe technische Ansprüche, da unter anderem deutlich höhere Drücke zu bewältigen sind als bei bislang eingesetzten Kältemitteln. Für einen Premiumhersteller haben wir die weltweit erste R744-Klimaanlage entwickelt und waren in diesem Projekt Systempartner. Seit Ende 2016 liefern wir Komponenten des Systems in Serie.

Bei einer Anwendung in Elektrofahrzeugen bietet R744 den Vorteil, beim Einsatz der Wärmepumpe bei niedrigen Temperaturen die elektrische Zusatzheizung länger zu entlasten. In den Wintermonaten ist dies ein Beitrag zum Energiemanagement und damit zur Erhöhung der Reichweite.

Ausblick

Zum Abschluss möchte Ihnen noch einen Ausblick auf 2017 geben.

Bei der Einschätzung des weiteren Geschäftsverlaufs sind wir vorsichtig optimistisch. Die Marktprognosen für 2017 sind gut und das erste Quartal hat unsere Erwartungen übertroffen. Treiber der guten Entwicklung sind eine positive Entwicklung in Europa, Asien und Nordamerika, wo wir besser als erwartet im neuen Jahr gestartet sind. Zudem sehen wir eine gewisse Erholung in Südamerika, wenn auch auf niedrigem Niveau. Die erwartete Stagnation in China ist bisher ausgeblieben. Hier hat die teilweise ausgelaufene Förderung von Fahrzeugen bis zu 1,6 Litern Hubraum für Vorzieheffekte in das Jahr 2016 gesorgt; 2017 verläuft weiter erfreulich. Weiter dynamisch ist auch die Entwicklung in Indien.

Dennoch sind wir mit Prognosen für 2017 zurückhaltend, denn die politischen Unsicherheiten sind so groß wie schon lange nicht mehr. Mit Sorge beobachten wir die Tendenzen zu Handelsschranken, Protektionismus und den Glauben einiger Länder, alleine besser zurecht zu kommen als in der europäischen Gemeinschaft.

Angesichts dieser Ausgangslage zeigt sich, wie wichtig eine ausgewogene Präsenz in den Weltregionen ist. Wir setzen daher unseren Kurs fort, den Umsatz auf die Kernmärkte Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien/Pazifik gleichmäßig zu verteilen. Denn das schützt uns noch wirksamer vor einzelnen Marktschwankungen, und wir können uns zudem noch besser gegenüber dem Wettbewerb behaupten. Unsere Präsenz in Asien werden wir weiter ausbauen und werden in vier Wochen ein neues Werk für Klimakompressoren in China eröffnen – auch, weil diese Region weiterhin die größten Wachstumschancen bietet.

Sie sehen, im MAHLE Konzern hat sich viel verändert und diese Veränderung wird sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Damit bleibt MAHLE attraktiver Partner bestehender und neuer Kunden im Feld der Mobilität.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!