

Presseinformation zum Geschäftsverlauf des MAHLE Konzerns im Jahr 2008

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur	2
2. Geschäftsverlauf im Jahr 2008	5
3. Konzernentwicklung	10
4. MAHLE Innovationen zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung.....	15
5. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2009	17

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur

Weltwirtschaft: Entwicklung unter Niveau des Vorjahres

Als Folge der sich global ausweitenden Finanzkrise gerieten im letzten Quartal 2008 weltweit immer mehr Volkswirtschaften in den Sog der sich deutlich abkühlenden Konjunktur.

Die zwei Gesichter des Geschäftsjahres 2008 zeigten sich besonders ausgeprägt in der Automobilindustrie. Im ersten Halbjahr 2008 profitierte diese – bis auf den NAFTA-Raum – von der bis dahin dynamischen Entwicklung der weltweiten Konjunktur. Der rapide Rückgang der Bestelleingänge in der zweiten Jahreshälfte ließ die Produktion des gesamten Jahres in den meisten Ländern und auch weltweit mit 66,2 Millionen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bereits unter das Niveau des Vorjahres sinken. Zu den wenigen positiven Ausnahmen gehörten die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China), die ihre Produktion um 6,4 Prozent auf 14 Millionen Einheiten steigerten.

Dank des bis Jahresmitte bestehenden hohen Auftragsbestands stieg die weltweite Produktion von mittleren und schweren Nutzkraftwagen trotz der im zweiten Halbjahr 2008 erheblich nachlassenden Bestelleingänge um 2,1 Prozent auf 3,1 Millionen Einheiten.

Europa: Konjunkturelle Abschwächung hinterlässt deutliche Spuren

Mit 20,7 Millionen produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wurde das Vorjahresvolumen um 5,1 Prozent verfehlt.

Ursachen dieser Entwicklung waren neben der auch in Europa durchschlagenden Finanzkrise die gestiegenen Energiepreise und die politisch verursachte Verbraucherverunsicherung (zum Beispiel durch die Ankündigung der Ablösung der bisherigen Kfz-Steuer durch die CO₂-Steuer). Während die Produktion in den neuen bzw. erweiterten Werken in Zentral- und Osteuropa um 6 Prozent auf 6,2 Millionen Einheiten erhöht wurde, sank die Produktion in Westeuropa um 9,2 Prozent auf 14,4 Millionen Einheiten. Mit überdurchschnittlichen Steigerungsraten trugen vor allem die Werke in Russland, der Türkei und Polen zum Produktionsanstieg in Zentral- und Osteuropa bei. Dagegen wurde in allen großen westeuropäischen Herstellerländern die Vorjahresproduktion zum Teil sehr deutlich verfehlt. Während Deutschland und Großbritannien nur moderat betroffen waren, ging die Produktion in Schweden, Italien und Frankreich stark überproportional zurück.

Als Folge der im Jahr 2008 noch positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Osteuropa und der damit einhergehenden Steigerung des Transportbedarfs – vor allem in Russland – erhöhten die europäischen Nkw-Hersteller ihre Produktion um 8,1 Prozent.

NAFTA: Finanz- und Kreditkrise hinterlässt besonders gravierende Spuren

Das gesunkene Verbrauchervertrauen, die Probleme der Kreditvergabe, die hohen Kraftstoffpreise im ersten Halbjahr sowie die generelle konjunkturelle Abschwächung führten zu einer rapide nachlassenden Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in der NAFTA-Region. Mit unter 13 Millionen produzierten Einheiten wurde die Vorjahresproduktion um 16,2 Prozent unterschritten. Der unerwartete und dramatische Einbruch ging vor allem zu Lasten der in der Vergangenheit sehr beliebten Sport Utility Vehicles und Pickup Trucks, wodurch die Anzahl der insgesamt hergestellten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge auf das niedrigste Niveau seit zehn Jahren fiel. Im Gegenzug verstärkte sich der Trend zu verbrauchsgünstigen kleineren Motoren und Fahrzeugen deutlich. Von diesem geänderten Verbraucherverhalten profitierten vor allem die in den verschiedenen kleineren Fahrzeugklassen gut aufgestellten asiatischen Pkw-Anbieter.

Die abnehmende Bautätigkeit, die Finanzkrise sowie die hohen Energiepreise wirkten sich in einem unerwartet hohen Rückgang der Produktion von mittleren und schweren Nkw aus. Anstelle eines erwarteten Anstiegs ging die Nkw-Produktion 2008 gegenüber dem bereits schwachen Jahr 2007 nochmals um 17,3 Prozent auf 449.701 Einheiten zurück. Davon waren mittelschwere Nkw überproportional betroffen.

Südamerika: Wachstum kommt gegen Ende 2008 zum Erliegen

Als Folge der wirtschaftlichen Entwicklung Brasiliens mit einer stabilen Inlandsnachfrage stieg die Produktion ganzjährig um 7,6 Prozent auf 2,9 Millionen Einheiten. Neben Brasilien leistete Argentinien ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur positiven Entwicklung des südamerikanischen Fahrzeugmarkts.

Dagegen übertraf die Nkw-Produktion, getragen von der noch stabilen Binnenkonjunktur, den Vorjahreswert um 15,7 Prozent. Gegen Jahresende musste jedoch auch die südamerikanische Pkw- und Nkw-Produktion deutliche Produktionsrückgänge verzeichnen.

Asien/Pazifik: Immer weniger asiatische Länder können sich wirtschaftlichen Turbulenzen entziehen

Die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen stieg nur noch um 1,7 Prozent auf 27,4 Millionen Einheiten, wobei die Automobilhersteller in China mit einer Steigerung der Produktion um 0,4 Millionen auf 7,4 Millionen Einheiten die zweistelligen Wachstumsraten der vergangenen Jahre nicht mehr erreichen konnten. Während die Hersteller in Japan ihre Produktion gegenüber dem Vorjahr behaupteten, konnten die Werke in Indien und Indonesien ihre Produktion um jeweils 0,1 Millionen, die Werke in Thailand um 0,2 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge steigern. Die Automobilindustrie in Südkorea verfehlte dagegen das Niveau des Vorjahres um 0,2 Millionen Einheiten.

Als Folge der noch positiven wirtschaftlichen Entwicklung in den ersten drei Quartalen lag die Produktion von mittleren und schweren Nutzkraftwagen mit 1.550.945 Einheiten um 4,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg erfolgte vor allem in China, dessen Nkw-Produktion auch im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen um 7,8 Prozent auf 863.191 Einheiten zunahm. Während die Nkw-Produktion der Hersteller in Indien und Korea um rund 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr sanken, wuchs das produzierte Volumen in Japan um 4,3 Prozent auf 198.997 Einheiten.

Die japanischen Pkw- und Nkw-Hersteller mussten jedoch aufgrund ihrer starken Exportabhängigkeit im vierten Quartal 2008 bereits starke Rückgänge verzeichnen.

2. Geschäftsverlauf im Jahr 2008

Umsatz

Trotz der sich deutlich verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konnte der MAHLE Konzern im vergangenen Geschäftsjahr die Umsatzerlöse mit 5.014 Millionen Euro in etwa auf dem Niveau des Vorjahres halten (2007: 5.060 Millionen Euro).

Dies war aber nur durch die im ersten Halbjahr vorgenommenen Akquisitionen möglich, welche das negative organische Wachstum weitgehend ausgleichen konnten. Der ausgewiesene Umsatz beinhaltet nachteilige Währungskurseffekte in Höhe von 141,1 Millionen Euro, welche sich aus der Währungsumrechnung von im Ausland erzielten und fakturierten Umsätzen in die Konzernwährung Euro ergeben. Damit lag die Geschäftsentwicklung des MAHLE Konzerns auch im Jahr 2008 über der Entwicklung des Gesamtmarkts. Umsatzsteigerungen konnten vor allem in den Regionen Südamerika und Asien/Pazifik erzielt werden, während entsprechende Umsatzrückgänge in Europa und Nordamerika verzeichnet werden mussten.

Der in Deutschland produzierte Umsatz in Höhe von 1.258 Millionen Euro ging im Vergleich zum Vorjahr um 2 Prozent zurück. Dieser relativ moderate Rückgang konnte unter anderem durch die Einbeziehung des Geschäftsumfanges der ENTEC GmbH zum 1. Juli 2008 erreicht werden.

Ergebnis

Das Vorsteuerergebnis liegt mit 85,3 Millionen Euro deutlich unter dem Vorjahresergebnis (2007: 308,1 Millionen Euro).

Als Folge der rückläufigen Umsätze ab den Sommermonaten 2008 konnte das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nicht auf Vorjahreshöhe gehalten werden. Während im ersten Halbjahr das Ergebnis noch annähernd auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden konnte, belasteten im letzten Quartal 2008 Fixkosteneffekte das Ergebnis erheblich, sodass die Herstellungskostenquote auf 80,5 Prozent des Umsatzes anwuchs. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 19,3 Millionen Euro auf 259,8 Millionen Euro. Zudem erhöhte sich die Vertriebs-, Verwaltungs- und Entwicklungskostenquote auf 16,9 Prozent des Umsatzes. Diese Zunahme ging unter anderem auf das Wachstum der Vertriebs-

kosten zurück, das sich als Folge des Ausbaus des vertriebsintensiven Aftermarket-Geschäfts und der Übernahme der Vertriebsaktivitäten der Amfilter Group ergab. Der steigenden Personalkostenquote wurde versucht, durch den Abbau von Gleitzeitkonten und Urlaubsguthaben im letzten Quartal entgegenzuwirken. Dabei traten jedoch auch unvermeidbare Kostenremanenzen und Produktivitätsverluste auf. Trotz dieser Effekte konnte im Gesamtjahr 2008 ein deutlich positives Betriebsergebnis erzielt werden.

Neben der operativen Entwicklung im letzten Quartal 2008 belasteten die Turbulenzen an den Finanz- und Devisenmärkten das Ergebnis des MAHLE Konzerns erheblich. Der Zinsaufwand erhöhte sich ebenso wie der Rückstellungsbedarf für Währungs- und Rohstoffabsicherungen. Auch für die durch Fonds gedeckten Pensionspläne in den USA und Großbritannien waren erhöhte Rückstellungen notwendig, da die Zinsen für Unternehmensanleihen stiegen und die Aktienkurse an den Börsen fielen. Das Finanzergebnis verschlechterte sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Finanzierungsaufwands aus Bankverbindlichkeiten sowie der Verluste aus der Bewertung der Pensionsfonds.

Die deutliche Erhöhung der Steuerquote zeigt, dass wesentliche Teile der handelsrechtlichen Aufwendungen von den Steuerbehörden in verschiedenen Ländern nicht im Jahr der Rückstellungsbildung als steuerlicher Aufwand angesehen werden.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme des MAHLE Konzerns erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 166,6 Millionen Euro auf 3.907,4 Millionen Euro. Dies war vor allem auf die im Geschäftsjahr 2008 vorgenommenen Akquisitionen zurückzuführen.

Anlagevermögen

Der signifikante Anstieg des Anlagevermögens um 220,4 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr resultierte zum einen aus der Einbeziehung neu erworbener Aktivitäten und zum anderen aus den mit 415 Millionen Euro weit über den Abschreibungen liegenden Sachanlageinvestitionen. Die hohen Sachanlageinvestitionen waren wesentlich durch die geplanten Restrukturierungen der unter anderem von der Dana Corporation und von Siemens VDO erworbenen Geschäftsfelder bedingt. Außerdem wurde bis in die zweite Jahreshälfte 2008 hinein in Kapazitätserweiterungen investiert, die aufgrund deutlich zu optimistischer

Kundenplanungen für die Jahre 2009 und 2010 aus heutiger Sicht nicht erforderlich waren. Ursachen für die Erhöhung der immateriellen Vermögensgegenstände waren vor allem der Erwerb der Mopisan Konya A.S. und der Amafilter Group sowie die Zunahme des Finanzanlagevermögens durch die Gründung von Bosch Mahle Turbo Systems.

Vorräte

Weiterhin trugen die im Rahmen der getätigten Akquisitionen übernommenen Vorratsbestände dazu bei, dass die Vorräte um 83,6 Millionen Euro auf 759,7 Millionen Euro anstiegen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Dagegen war der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 124,1 Millionen Euro (-16,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) eine Folge der sinkenden Umsätze im letzten Quartal 2008. Zudem wurde die Höhe der Forderungen durch einen geringeren Forderungsverkauf zum Stichtag im Rahmen eines Asset-Backed-Security-Programms beeinflusst. Das Anwachsen der sonstigen Vermögensgegenstände ging auf eine Zunahme der aktiven latenten Steuern sowie auf eine Erhöhung der Steuerrückerstattungsansprüche zurück.

Eigenkapital

Das Eigenkapital des MAHLE Konzerns verringerte sich im Vorjahresvergleich trotz des positiven Jahresergebnisses geringfügig um 27,1 Millionen Euro. Maßgeblich für diesen Rückgang waren Fremdwährungseffekte mit einem Saldo von -29,2 Millionen Euro aus der Umrechnung der bilanziellen Positionen, welche der Konzern insbesondere in polnischen Zloty und brasilianischen Real hielt.

Rückstellungen

Ungeachtet der Ausweitung des Konsolidierungskreises reduzierten sich die Rückstellungen um 28 Millionen Euro, wobei eine deutliche Zunahme der Drohverlustrückstellungen durch einen Rückgang der Personal- und der sonstigen Rückstellungen überkompensiert wurde. Die Verringerung der sonstigen Rückstellungen um 49,8 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr war vor allem durch die Inanspruchnahme der in den Vorjahren gebildeten Restrukturierungsrückstellungen für die 2007 erworbenen Geschäftsfelder bedingt.

Verbindlichkeiten

Infolge der Akquisitionen und der Integration der neu erworbenen Aktivitäten stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 245,9 Millionen Euro auf 687,3 Millionen Euro an. Aufgrund des Auftragsrückgangs für die ersten Monate 2009 sanken im Gegenzug zu den Forderungen auch die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 52,3 Millionen Euro (-10,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr).

Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und die Kaufpreiszahlungen für die akquirierten Unternehmen führten zu einem Cashflow aus der Investitionstätigkeit von -506,7 Millionen Euro. Zum größeren Teil konnte dieser Finanzbedarf durch den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden. Aufgrund der schwächeren Ertragslage des Konzerns in der zweiten Jahreshälfte 2008 reichten die selbst generierten Mittel zur Finanzierung der Investitionen und Akquisitionen jedoch nicht aus, sodass Bankkredite und Kreditlinien in Anspruch genommen wurden.

Mitarbeiterentwicklung

Im Geschäftsjahr 2008 beschäftigte MAHLE am Jahresende insgesamt 1.385 Mitarbeiter (+3 Prozent) mehr als im Jahr zuvor. Damit ergab sich für den MAHLE Konzern am 31.12.2008 insgesamt eine Mitarbeiteranzahl von 49.262.

Während in einigen Regionen der Welt im ersten Halbjahr 2008 die Zahl der Beschäftigten hauptsächlich akquisitionsbedingt noch weiter anstieg, war in Nordamerika aufgrund der veränderten Marktsituation bereits ganzjährig eine deutliche Personalanpassung notwendig. Auf die im vierten Quartal einsetzende Ausweitung der Absatzkrise in der Automobilindustrie über Nordamerika hinaus nach Europa, Südamerika und auch nach Asien hat MAHLE flexibel reagiert. Im September 2008 wurde weltweit ein verbindlicher Einstellungsstopp beschlossen. Außerdem wurde damit begonnen, Mehrarbeitszeiten abzubauen und die Kapazität bei befristetem Personal und Leiharbeitnehmern den veränderten Bedarfen anzupassen. Durch die Nutzung von vorhandenen Möglichkeiten zur Flexibilisierung der Arbeitszeit und durch weitere länderspezifische Instrumente zur Anpassung der Personalkapazität hat MAHLE auf die veränderten Bedingungen reagiert, jedoch konnten die Personalquoten den deutlich verringerten Umsatzzahlen im zweiten Halbjahr und insbesondere im vierten Quartal 2008 nicht folgen. Die

damit einhergehenden Produktivitätsverluste waren unter anderem für die schwache Ergebnisentwicklung im zweiten Halbjahr verantwortlich.

Trotz Anpassung der Personalkapazität verzeichnete MAHLE in Europa eine Erhöhung der Beschäftigtenzahl um insgesamt 1.166 auf 21.480. Davon entfiel eine Zunahme in Höhe von 99 Mitarbeitern (von 9.185 auf 9.284) auf die deutschen Standorte. Die Erhöhung ist akquisitionsbedingt und bezieht sich im Wesentlichen auf die thüringischen Standorte Brattendorf und Crock. Weitere Steigerungen der Personalstände in Europa gab es durch Unternehmensakquisitionen vor allem in den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich, Italien und der Türkei. Allein MAHLE Mopisan trug zu einer Erhöhung der Beschäftigtenzahl um 580 Mitarbeiter bei.

Auch in der Region Südamerika nahm 2008 die Anzahl der Mitarbeiter um rund 440 Personen zu. Diese Erhöhung ist vor allem begründet durch die Akquisition eines brasilianischen Herstellers für Schmiedeteile und hier insbesondere Schmiedepleuelrohlinge für die lokale Automobilproduktion und dessen Einbeziehung in den Konsolidierungskreis.

Die Erhöhung um rund 300 Mitarbeiter in der Region Asien/Pazifik ist vornehmlich auf die erstmalige Konsolidierung der indischen Joint-Venture-Gesellschaft MAHLE India Pistons zurückzuführen.

Personalstand nach Regionen	2007	2008
Europa	20.314	21.480
<i>davon Deutschland</i>	<i>9.185</i>	<i>9.284</i>
Nordamerika	7.325	6.788
Südamerika	11.649	12.090
Asien/Pazifik	8.589	8.904
Gesamt	47.877	49.262

3. Konzernentwicklung

Obgleich sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert haben, konnte der MAHLE Konzern im Jahr 2008 die Umsatzerlöse in etwa auf dem Niveau des Vorjahres halten. Demnach entwickelte sich der Umsatz in den letzten 10 Jahren von 1,9 auf 5 Milliarden Euro. Das Ergebnis fiel dagegen als Folge der deutlich rückläufigen Umsätze und der damit verbundenen deutlichen Unterauslastungen in fast allen Weltregionen in der zweiten Jahreshälfte 2008 unter das Ergebnisniveau von 1999. Die Anzahl der weltweit Beschäftigten entwickelte sich seit 1999 von rund 25.000 auf rund 49.000 Beschäftigte.

Als wichtige Eckpunkte der MAHLE Konzernentwicklung sind für das Geschäftsjahr 2008 zu nennen:

Januar

MAHLE übernimmt Mehrheit am Motorenteile-Hersteller Mopisan in der Türkei

Der MAHLE Konzern gab am 22. Januar 2008 bekannt, dass die MAHLE GmbH einen Mehrheitsanteil von 60 Prozent am türkischen Motorenteile-Hersteller Mopisan übernommen hat.

Mopisan verfügt in der Türkei über zwei Produktionsstandorte in Konya und Izmir, in denen Motorenkomponenten – insbesondere Kolben und Zylinderlaufbuchsen sowie Kolbenbolzen – für Otto- und Dieselmotoren produziert werden. Diese Werke dienen in Zukunft im MAHLE Produktionsnetzwerk insbesondere für die Produktion von Motorenteilen für den Ersatzteilbedarf.

Mit der mehrheitlichen Übernahme von Mopisan ergänzt MAHLE seine auf Kleinserien ausgerichteten flexiblen Fertigungskapazitäten. Die heute als MAHLE Mopisan Izmir A.S. und MAHLE Mopisan Konya A.S. auftretenden Unternehmen sind damit ein wichtiger Baustein für die Wachstumsstrategie von MAHLE im freien Handelsmarkt für Motor-komponenten.

Im Jahr 2007 wurden über 1,5 Millionen Kolben produziert. Dabei erzielte das Unternehmen mit circa 580 Mitarbeitern einen Umsatz von circa 24 Millionen Euro.

Mai

MAHLE bestätigt am 21. Mai 2008 die Gründung eines Mehrheits-Joint-Venture mit Hirschvogel in Brasilien

Die brasilianische Tochtergesellschaft MAHLE Metal Leve S.A. und Hirschvogel Umformtechnik GmbH haben das Joint Venture MAHLE Hirschvogel Forjas S.A. in Brasilien gegründet. Das Joint Venture geht aus der bereits bestehenden Forjas Brasileiras S.A. in Queimados bei Rio de Janeiro hervor. Die bisherigen Anteilseigner sind die brasilianische Familie Adler (76,8 Prozent), Hirschvogel Umformtechnik GmbH (15,4 Prozent) und MAHLE Brockhaus GmbH (7,8 Prozent).

Am neuen Unternehmen wird MAHLE 51 Prozent der Anteile halten und Hirschvogel 49 Prozent. Das Unternehmen wird bei MAHLE vollkonsolidiert. Es beschäftigt circa 600 Mitarbeiter und erzielte 2007 einen Umsatz von 196 Millionen Reais (circa 75 Millionen Euro). MAHLE Hirschvogel Forjas S.A. ist die drittgrößte Schmiede in Brasilien und stellt Pleuel, Komponenten für Einspritzsysteme und andere Bauteile für die Automobilindustrie her.

MAHLE bestätigt am 27. Mai 2008 die kartellrechtliche Genehmigung des Joint Venture Bosch Mahle Turbo Systems. Am 18. September 2008: Spatenstich für den Bau eines Produktionswerkes für Abgasturbolader

Die Robert Bosch GmbH und die MAHLE GmbH haben ein paritätisches Gemeinschaftsunternehmen zur Entwicklung, Fertigung und zum Vertrieb von Abgasturboladern gegründet. Die Europäische Kartellbehörde hat der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens zugestimmt.

Die „Bosch Mahle Turbo Systems GmbH & Co. KG“ hat am 2. Juni 2008 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Die Unternehmenszentrale mit Entwicklung, Verwaltung und Vertrieb hat ihren Sitz in Stuttgart. Hier werden zunächst rund 100 Mitarbeiter tätig sein, die jeweils zur Hälfte aus den beiden Mutterhäusern kommen.

Im September 2008 startet Bosch Mahle Turbo Systems mit den Bauarbeiten für einen neuen Produktionsstandort. Ab 2011 sollen im österreichischen St. Michael ob Bleiburg in Kärnten auf einer Fläche von über 10.000 Quadratmetern bis zu 1,5 Millionen Turbolader pro Jahr für die europäische Automobilindustrie gefertigt und montiert werden.

Nach einer zweijährigen Entwicklungszeit einer neuen Baureihe von Abgasturbo ladern für Otto- und Dieselmotoren, die im Wesentlichen in Stuttgart stattgefunden hat, folgt nun die Industrialisierung an den Standorten Blaichach/Immenstadt (Deutschland) und St. Michael ob Bleiburg (Österreich).

Bosch Mahle Turbo Systems baut hierfür in St. Michael auf einem neu erworbenem Grundstück mit fast acht Hektar zunächst eine erste Produktionshalle mit 10.000 Quadratmetern Fläche. Im Jahr 2011 sollen in St. Michael über 150 Mitarbeiter für das Unternehmen Bosch Mahle Turbo Systems arbeiten. Zudem ist ein weiterer Aufbau auf bis zu 400 Mitarbeitern in den Folgejahren vorgesehen. Mit dem Spatenstich am 18. September wurden alle notwendigen Weichen gestellt, um im zweiten Quartal 2009 mit der Aufstellung der Maschinen und Anlagen beginnen zu können. Die hohe Fertigungstiefe in St. Michael und im Schwesterwerk in Blaichach, aus dem Schlüsselkomponenten für die Endmontage der Turbolader zugeliefert werden, ermöglichen höchste Qualität bei gleichzeitiger Flexibilität und Wirtschaftlichkeit.

Abgasturbo lader sind eine der Schlüsseltechnologien, um bei zukünftigen Motorgenerationen den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken. Nachdem Abgasturbo lader bisher vor allem bei Dieselmotoren erfolgreich im Einsatz sind, werden sie künftig auch vermehrt in Benzinmotoren in Kombination mit Benzindirekteinspritzung für Downsizing-Konzepte genutzt werden. Damit können kleinere Motoren einen besseren Wirkungsgrad bei vergleichbarer Leistung erreichen.

Juni

MAHLE eröffnet am 26. Juni 2008 das neue Entwicklungszentrum in Brasilien

MAHLE hat in Jundiaí (nahe São Paulo) in Brasilien ein hochmodernes neues Entwicklungszentrum eröffnet. In dem komplett neu gebauten Gebäude sind auf einer bebauten Fläche von 16.800 Quadratmetern Laboratorien und Prüfstände für die Forschung und Entwicklung untergebracht.

Bereits seit 1978 betreibt MAHLE in Santo Amaro nahe São Paulo ein Entwicklungszentrum, das ursprünglich für die Entwicklung von Kolben und Lagerschalen ausgelegt war. Im Laufe der Jahre kamen Aktivitäten

für Kolbenringe, Filter, Ventiltriebprodukte und die MAHLE Entwicklungsdienstleistungen hinzu. Da die Kapazitäten auf dem bestehenden Gelände nicht mehr ausreichen, wurde ein komplett neues Entwicklungszentrum gebaut, in das sowohl die bisherigen als auch neue Aktivitäten integriert werden.

Das Entwicklungszentrum übernimmt für den MAHLE Konzern die komplette Forschung und Entwicklung sowie die Konstruktions- und Vertriebsabteilungen für Südamerika. Als Forschungsschwerpunkt ist darüber hinaus die Anwendung von Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation in Jundiaí angesiedelt. Kunden sind sowohl lokale als auch internationale Fahrzeug- und Motorenhersteller.

Ungefähr 260 Mitarbeiter sind dort beschäftigt, im Wesentlichen Ingenieure, Forscher und qualifizierte Techniker.

Juli

MAHLE übernimmt den Thüringer Pumpenhersteller ENTEC

Am 1. Juli 2008 gab der MAHLE Konzern bekannt, dass er alle Anteile an der ENTEC GmbH in Thüringen übernommen hat. ENTEC ist ein Entwickler und Hersteller von geregelten Ölpumpen und Kühlmittelpumpen für Verbrennungsmotoren.

In ihrer bisherigen Aufstellung entwickelte ENTEC im Kundenauftrag geregelte Ölpumpen und produzierte Prototypen und Kleinserien für Spezialanwendungen und den Rennsport. Damit wurde im Geschäftsjahr 2007 mit insgesamt circa 60 Mitarbeitern ein Umsatz von rund 7 Millionen Euro erzielt. Daneben wurden bisher für Großserienaufträge Lizenzen für geregelte Pumpen an Auftragsfertigungsfirmen vergeben. Während die Entwicklung heute am Standort Crock/Thüringen konzentriert ist, findet die Produktion im Wesentlichen am Standort Brattendorf/Thüringen statt.

Die Entwicklungstrends bei modernen Generationen von Verbrennungsmotoren konzentrieren sich auch im Hinblick auf kommende CO₂-Vorschriften und -Gesetzgebung stark auf die Thematik eines deutlich abgesenkten Kraftstoffverbrauchs. Hierzu können in Zukunft geregelte Ölpumpen maßgeblich beitragen, da sie auf die unterschiedlichen Motorbetriebspunkte gezielt abgestimmt nur den jeweils notwendigen Ölbedarf zur Verfügung stellen. Das Kraftstoffeinsparpotenzial

durch Optimierung des Gesamtsystems Ölkreislauf mittels Einsatz geregelter Ölpumpen liegt bei bis zu 3 Prozent.

MAHLE erwartet bis 2015 einen deutlich steigenden Einsatz von geregelten Ölpumpen. In Europa werden die klassischen unregulierten Pumpen praktisch komplett durch geregelte Ölpumpen ersetzt. MAHLE plant mittel- und langfristig, das große Wachstumspotenzial für geregelte Ölpumpen in Eigenfertigung auszuschöpfen und konnte in der zweiten Jahreshälfte 2008 bereits die ersten Großserienaufträge von europäischen Pkw-Herstellern akquirieren. Die geregelten Ölpumpen stoßen aber auch außerhalb Europas auf großes Interesse und sind zudem für die Anwendung in Nfz- und Industriemotoren hervorragend geeignet.

MAHLE übernimmt Amafilter Group Holding BV

Am 24. Juli 2008 unterzeichnete der Geschäftsbereich Industriefiltration der MAHLE Filtersysteme GmbH eine Vereinbarung über die Akquisition der Amafilter Group Holding BV mit Hauptsitz in Alkmaar, Niederlande.

Die Amafilter Group erwartet für 2008 einen Umsatz von voraussichtlich 80 Millionen Euro und beschäftigt rund 450 Mitarbeiter. MAHLE übernimmt 100 Prozent der Anteile und integriert das Unternehmen zum 1. September 2008 in den MAHLE Konzern. Das Unternehmen stellt ganzheitliche Filtrationslösungen für die Prozesstechnik her.

Amafilter Group verfügt über Produktionsstandorte in den Niederlanden, England, Frankreich, Italien und den USA und ergänzt damit die bestehenden Produktionswerke des Geschäftsbereichs MAHLE Industriefiltration optimal. Auch hinsichtlich des Produktportfolios und der Kundenstruktur passt es hervorragend zum bestehenden Geschäftsbereich. Vor allem in den Wachstumsmärkten Lebensmittel, Energietechnik, Öl und Gas sowie Chemie plant MAHLE in den nächsten Jahren ein deutliches Umsatzwachstum durch die Nutzung der erweiterten Kapazitäten und des deutlich vergrößerten Produktprogramms.

4. MAHLE Innovationen zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung

Optimierte Kolben-Zylinder-Einheit – Power Cell Unit (PCU)

Mit seinen Kolben- und Zylindersystemen leistet MAHLE in zahlreichen neuen Kundenprojekten einen wichtigen Beitrag zur Senkung von Verbrauch und Emissionen. Optimal aufeinander abgestimmte Komponenten der Kolben-Zylinder-Einheit (PCU) ermöglichen eine weitere Gewichts- sowie Reibungsoptimierung und erfüllen gleichzeitig die hohen Anforderungen an Temperatur- und Druckbeständigkeit moderner Brennverfahren. Mit innovativen LowFriction-Ringpaketen von MAHLE reduzieren unsere Kunden künftig die CO₂-Emissionen moderner Verbrennungsmotoren um bis zu 2 Prozent.

Minimierung der Reibleistung im Ventiltrieb

Die neue LowFriction-Nockenwelle mit Wälzlagerung basierend auf dem bewährten Konzept der gebauten Nockenwelle von MAHLE ermöglicht eine deutliche Reduzierung der Reibleistung im Ventiltrieb und damit eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 2 Prozent, der neben der direkten Reibungsreduzierung auch auf den deutlich reduzierten benötigten Schmierölvolumenstrom zurückzuführen ist.

Optimierter Ladungswechsel

Basierend auf dem Konzept der gebauten Nockenwelle hat MAHLE die CamInCam[®]-Nockenwelle erfolgreich industrialisiert und bietet für OHV-, SOHC- und DOHC-Motoren eine kostengünstige Lösung an, um mittels neuer Freiheitsgrade den Ladungswechsel zu optimieren – damit Verbrauch und Emissionen bei minimalem Bauraumbedarf noch einmal deutlich absinken.

Innovatives Temperaturmanagement

Ein neues Modul zur gezielten Kühlung sowie Erwärmung des Getriebeöls kann das Aufwärmverhalten zahlreicher Automatikgetriebe deutlich beschleunigen. Damit wird der Zyklus relevante Kraftstoffverbrauch um bis zu 2 Prozent reduziert.

Geregelte Öl- und Kühlmittelpumpen

Mit seinen neuen geregelten Öl- und Kühlmittelpumpen leistet MAHLE einen bedeutenden Beitrag zur Reduzierung der Energieverluste in den Nebenantrieben moderner Motoren. Damit kann der Kraftstoffverbrauch um bis zu 3 Prozent reduziert werden. Die von MAHLE ent-

wickelten geregelten Ölpumpen sind bereits heute bei Audi, BMW und Mercedes im Einsatz.

Neue Hoch-AGR-Systeme

Innovative AGR-Systeme für Hoch-AGR-Strategien bei Dieselmotoren vermindern die NO_x-Rohemissionen verbrauchsneutral deutlich und minimieren damit Komplexität, Kosten und Gewicht in der Abgasnachbehandlung. MAHLE geht davon aus, dass mit einem neuen Systemansatz – basierend auf einer Schnellschalt-Ventil-Technologie – die Euro-6-Grenzwerte sowohl bei Nfz als auch bei größeren Pkw ohne die aufwendige Harnstoff-Technologie (SCR) erreicht werden können.

Systemkompetenz für die komplette Luftführung

Basierend auf der langjährigen Erfahrung auf dem Gebiet Ansaugluftfiltration und Luftansaugmodule komplettiert MAHLE sein Produktportfolio im Bereich Motorluftmanagement: Innovative Ladeluftleitungen sowie der neue elektrische Wastegate-Steller ermöglichen ein optimales Management der Ladeluft in Turbo aufgeladenen Motoren.

Mit seinen AGR-Systemen bringt MAHLE dabei jetzt auch für Otto-Motoren in einem systemischen Ansatz frühzeitig im Entwicklungsprozess seine AGR-Expertise ein und bietet dem Kunden komplette AGR-Systeme optimal abgestimmt auf die gesamte Motorluftführung an. Dabei sorgt das AGR-Tellerventil mit dem patentierten Kniehebel-Prinzip für eine präzise Dosierung des Abgases bei gleichzeitig sehr hohen Öffnungskräften.

5. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2009

Angesichts der Tatsache, dass sich derzeit alle großen Industrienationen in einer Rezession befinden, muss 2009 von einem Negativ-Wachstum der Weltwirtschaft ausgegangen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind die realwirtschaftlichen Folgen der andauernden Finanzkrise nicht abschließend beurteilbar. Positive konjunkturelle Impulse könnten von weiter fallenden Rohstoffpreisen und einem auf niedrigem Niveau verbleibenden Ölpreis ausgehen.

Aufgrund der hohen Exportabhängigkeit der europäischen Wirtschaft wird im Rahmen der derzeitigen Wirtschaftsprognosen ein deutlicher Rückgang der Wirtschaftsleistung im Euroraum im Jahr 2009 erwartet. Chancen bieten die in vielen europäischen Ländern beschlossenen nationalen Konjunktur- bzw. Rettungspakete für die Finanz- und Realwirtschaft. Angesichts des anhaltend niedrigen Konsumentenvertrauens ist eine signifikante Steigerung der Binnennachfrage in Europa allerdings wenig wahrscheinlich. Die in den USA sichtbare Rezession wird auch im Jahr 2009 anhalten, wobei die haushaltspolitischen Auswirkungen der notwendigen Unterstützung des Bankensektors in Verbindung mit dem ausgeprägten Haushaltsdefizit die Handlungsfähigkeiten der US-Regierung hinsichtlich weiterer Stützungsmaßnahmen einschränken könnten. Dagegen wird für die südamerikanischen Volkswirtschaften ein positives, im Vergleich zu den Vorjahren jedoch gedämpfteres Wirtschaftswachstum erwartet. Während die Aufwertung des japanischen Yen gegenüber dem US-Dollar und dem Euro auch im kommenden Jahr die japanische Wirtschaft und insbesondere deren Exportanteil voraussichtlich erheblich belasten wird, wird für andere asiatische Länder, darunter vor allem China und Indien, ein moderates Wachstum für möglich gehalten.

Das Jahr 2009 wird für die gesamte Automobilbranche schwierig werden. Insbesondere ist eine Vorhersage der wahrscheinlichen Produktionszahlen in den unterschiedlichen Regionen und Marktsegmenten mit großen Unsicherheitsfaktoren belastet. Vor diesem Hintergrund kann eine Planung zurzeit nur mit verschiedenen Szenarien, die eine relativ große Bandbreite aufweisen, erfolgen.

Ausgehend von der heutigen Lage muss jedoch in jedem Fall von einem deutlichen Rückgang der weltweiten Fahrzeugproduktion und des Fahrzeugabsatzes sowohl bei Nutz- als auch bei Personenkraftwagen

ausgegangen werden. Angesichts des sinkenden Auftragsbestands im Segment Nutzfahrzeuge ist damit zu rechnen, dass dieses Marktsegment im Jahr 2009 überproportional starke Einbrüche erfahren wird, weil der Nutzfahrzeugmarkt besonders von der in vielen Ländern vorherrschenden Investitionszurückhaltung infolge der Finanzkrise und der damit verbundenen Kreditrestriktionen betroffen ist. Weitere Rückgänge in der Fahrzeugproduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen werden vor allem in den traditionellen europäischen und US-amerikanischen Automärkten zu erwarten sein. So muss im ersten Quartal 2009 ein Rückgang der europäischen Fahrzeugproduktion von bis zu 35 Prozent erwartet werden. Für das gesamte Jahr 2009 ist ein Rückgang zwischen 15 und 22 Prozent wahrscheinlich. Auf der Absatzseite erscheint eine Lockerung der infolge der Finanzkrise beobachtbaren Kaufzurückhaltung bei den privaten Verbrauchern als eher unwahrscheinlich. Für Deutschland wird beispielsweise vom Branchenverband VDA prognostiziert, dass der Pkw-Inlandsmarkt im Jahr 2009 mit circa 2,9 Millionen Pkw sein niedrigstes Niveau seit der Wiedervereinigung erreichen wird. Die mittlerweile in Deutschland beschlossene Umweltprämie und vergleichbare Kaufanreize in anderen europäischen Ländern könnten allerdings zu einem positiven Effekt und zu einem Anschub vor allem in den unteren Fahrzeugsegmenten führen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sind derzeit Prognosen bezüglich des US-amerikanischen Kraftfahrzeugmarktes mit einer besonders großen Unsicherheit behaftet. Bereits im Jahr 2008 zeichnete sich ab, dass die exportorientierten japanischen Automobilhersteller von der Absatzkrise ebenfalls maßgeblich betroffen sind, was durch die derzeit ungünstige Wechselkurs-situation des Yen verschärft wird. Sollte es nicht zu einer Gegenbewegung im Wechselkursregime kommen, ist eine Verbesserung der Lage der Exportanteile der japanischen Automobilproduzenten nicht in Sicht.

Für die globale Automobilproduktion muss im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mit einem Produktionsrückgang zwischen 13 und 20 Prozent gerechnet werden. Für die schweren Nutzfahrzeuge zeichnet sich auf globaler Ebene ein Rückgang von bis zu 17 Prozent ab, wobei in Europa sogar ein Rückgang von mehr als 30 Prozent zu erwarten ist.

Angesichts der negativen Aussichten der Automobilbranche erwartet der MAHLE Konzern für das Jahr 2009 einen insgesamt deutlich schrumpfenden Markt. Ein Rückgang des Konzernumsatzes im zweistelligen Prozentbereich wird 2009 nicht vermeidbar sein, wobei insbesondere von einem schwachen ersten Halbjahr ausgegangen werden muss. Dies kann auch durch eine Erhöhung von Marktanteilen in bestimmten Ländern und Regionen nicht kompensiert werden. Die Erhöhung von Marktanteilen wird vor allem im nordamerikanischen Markt angestrebt, in dem die führenden deutschen Automobilzulieferer ungeachtet des extrem schwachen Marktumfelds aufgrund ihrer guten Technologieposition zum wiederholten Male ihren Marktanteil ausbauen konnten. Weiterhin wird sich MAHLE verstärkt auf asiatische und lateinamerikanische Märkte konzentrieren, die nur einen abgeschwächten Rückgang im Vergleich zur gesamten Weltproduktion erwarten lassen.

Hinsichtlich der Ertragslage muss ebenfalls mit einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses des MAHLE Konzerns gerechnet werden. Belastend wirken dabei auch die mit unverminderter Konsequenz fortgesetzten kostenintensiven Restrukturierungsmaßnahmen und Werkskonsolidierungen zur Kapazitätsanpassung. Dem schwachen Umsatz wird mit intensiven Programmen zur Kostensenkung und Anpassung der Kapazitäten an den Bedarf begegnet: In Deutschland wird flächendeckend das Instrument der Kurzarbeit genutzt und voraussichtlich noch weiter ausgedehnt. Ähnliche Instrumente zur temporären Kapazitätsanpassung, die im Einklang mit den landesspezifischen Rahmenbedingungen stehen, werden in den anderen Ländern, in welchen der MAHLE Konzern tätig ist, intensiv genutzt. In Nord- und Südamerika sowie in Teilbereichen Asiens werden unterjährig weitere Personalanpassungsmaßnahmen folgen. Insgesamt wird weltweit eine Anpassung der Personalkapazität von mehr als 10 Prozent geplant. Weitere bereits vor Monaten eingeleitete umfangreiche Maßnahmen zur Sachkostenreduzierung im Gesamtkonzern werden ebenfalls dazu beitragen, das Absinken des Ertragsniveaus zu dämpfen. Auf die deutlich reduzierte Marktnachfrage hat MAHLE auch kurzfristig mit einer verschlankten Konzernstruktur reagiert, die mittelfristig ein erhebliches Kosteneinsparpotenzial bietet.

Weiterhin hat sich der MAHLE Konzern gegen schwankende Rohstoffpreise und Wechselkurse durch Finanzinstrumente abgesichert und wird daher nur zeitverzögert von der für den Konzern insgesamt posi-

ven Entwicklung an den Devisen- und Rohstoffmärkten profitieren. Die Absatz- und Umsatzlage des Konzerns lässt insgesamt erwarten, dass im ersten Halbjahr 2009 das Konzernergebnis negativ sein wird. Demgegenüber sollten die eingeleiteten vielfältigen Restrukturierungs- und Konsolidierungsmaßnahmen dazu führen, dass im zweiten Halbjahr 2009 der Break Even wieder erreicht wird. Sollte es im Lauf der zweiten Jahreshälfte 2009 nicht zu einer deutlichen Marktbelebung kommen, werden über die bereits geplanten Restrukturierungsmaßnahmen hinaus weitere Anpassungen notwendig werden.

Trotz eines möglichen operativen Verlustes im Gesamtjahr 2009 geht MAHLE beim jetzigen Planungsstand davon aus, einen positiven operativen Cashflow zu erreichen. Hierzu sind alle wesentlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Umlaufvermögens eingeleitet. Die Neuinvestitionen in Maschinen und Einrichtungen werden auf circa zwei Drittel des Abschreibungsniveaus von rund 300 Millionen Euro begrenzt.