

Presseinformation zum Geschäftsverlauf des MAHLE Konzerns im Jahr 2007

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur	2
2. Geschäftsverlauf im Jahr 2007	5
3. Konzernentwicklung	11
4. MAHLE Technologien zur CO₂-Reduzierung	14
5. Powertrain-Technologietrends der nächsten Jahrzehnte.....	15
6. Globale Bedeutung der Automobil-OE's und Automobil- Zulieferer	17
7. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2008	18

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur

Weltwirtschaft: Entwicklung auf hohem Niveau

Das Geschäftsjahr 2007 war – wie bereits in den vergangenen drei Jahren – durch eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft geprägt. Als Folge der Immobilienkrise in den USA erfuhr die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2007 jedoch eine regionale Abkühlung. Dementsprechend fiel die Wachstumsrate der aggregierten Weltproduktion mit 3,7 Prozent sowie des Welthandels mit 6,6 Prozent geringfügig niedriger aus als im Jahr 2006.

Die sich abschwächende konjunkturelle Dynamik in den Vereinigten Staaten wurde dabei vor allem durch den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts im Euro-Raum, in Brasilien sowie den Schwellenländern Südostasiens kompensiert. Dank der insgesamt robusten konjunkturellen Entwicklung der Weltwirtschaft blieben die dämpfenden Auswirkungen des im Jahresverlauf kräftig gestiegenen Ölpreises, der zeitweise nahezu 100 US-Dollar pro Barrel erreichte, sowie der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar bemerkenswert gering.

Asien treibt Expansion der Weltautomobilindustrie

Auch im Jahr 2007 profitierte die Automobilindustrie von der insgesamt dynamischen Entwicklung der Weltwirtschaft. Als Folge der höheren Nachfrage, vor allem in China und Indien, aber auch in Südamerika und Osteuropa, konnte die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Nfz) um 5,4 Prozent auf 69,9 Millionen Einheiten gesteigert werden.

Mit einem Anstieg um 6,2 Prozent auf 2,9 Millionen Einheiten entwickelte sich die weltweite Produktion von mittleren und schweren Nutzfahrzeugen (Nkw) besser als zu Anfang des letzten Jahres erwartet.

Europa

Die europäische Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wurde 2007 um 5,5 Prozent auf 21,9 Millionen Einheiten ausgeweitet. Ursache dieses Anstiegs war die Steigerung der Automobilproduktion in Zentral- und Osteuropa um 0,8 Millionen auf 5,8 Millionen Einheiten, was einer Zunahme von 15,5 Prozent entspricht. Hierzu trugen insbesondere neue Werke in der Slowakei mit einer Verdoppelung auf über 0,5 Millionen Einheiten bei. Aber auch die Produktionsmengen der Pkw

und leichten Nutzfahrzeuge in Ungarn, Tschechien, Polen und Russland übertrafen die Vorjahreswerte deutlich. Die Zahl der in Westeuropa produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge stieg um 0,4 Millionen auf 16,1 Millionen Einheiten. Der Anteil der mit Dieselmotoren ausgestatteten Fahrzeuge nahm weiter zu. Er erhöhte sich in Europa um 3 Prozent auf 50 Prozent im Jahr 2007.

Von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere in den zentral- und osteuropäischen Ländern, konnten die europäischen Nutzfahrzeughersteller mit einer Produktionssteigerung um 14,6 Prozent auf 729.000 Einheiten profitieren. Allein in Russland wurde die Nkw-Produktion um 39 Prozent erhöht. Dadurch konnte Russland fast zu Schweden, dem zweitgrößten europäischen Herstellerland, aufschließen.

NAFTA-Region (USA, Kanada, Mexiko)

Deutlich gestiegene Rohölpreise, die Krise auf dem Immobilienmarkt sowie ein gesunkenes Verbrauchervertrauen waren Ursachen für einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika um 1,6 Prozent auf 15 Millionen Einheiten. Der Anstieg der Kraftstoffpreise war auch der wesentliche Grund für den abgeschwächten Absatz großer Sport Utility Vehicles und Pickup Trucks. Andererseits konnten von der relativ stabilen Nachfrage nach verbrauchsgünstigen Fahrzeugen die asiatischen und europäischen Hersteller profitieren.

Die Produktion von mittleren und schweren Nkw als Folge vorgezogener Käufe von Flottenbetreibern sowie der abgeschwächten Konjunktur ging in den USA um insgesamt 33 Prozent auf 430.000 Einheiten zurück. Betroffen waren vor allem schwere Nutzfahrzeuge, deren Produktion sogar um 43 Prozent auf 217.000 Einheiten sank.

Südamerika

Angetrieben von der hohen Inlandsnachfrage konnte die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Südamerika um 16,4 Prozent auf 3,5 Millionen Einheiten gesteigert werden.

Ebenso führte der konjunkturelle Aufschwung im Bereich der Nkw-Produktion zu einer deutlichen Produktionssteigerung. Mit 193.000 Einheiten lag die Nkw-Produktion 2007 um 21,5 Prozent über dem Vorjahr.

Asien/Pazifik

Auch der asiatische Markt entwickelte sich mit einem Anstieg um 8 Prozent auf 27,6 Millionen Einheiten gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittlich positiv. Den größten Beitrag zu dieser Steigerung leistete wiederum China, dessen Produktion der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 1,4 Millionen auf 7,9 Millionen Einheiten stieg. Mit einem Plus von je 0,3 Millionen Einheiten verzeichneten Indien und Korea einen deutlich geringeren Anstieg. Die japanische Produktion wurde um 0,1 Millionen Einheiten erhöht.

Die Produktion von mittleren und schweren Nutzfahrzeugen in Asien übertraf den Vorjahreswert um 256.000 Einheiten, das entspricht einer Steigerung von 19,4 Prozent. Getrieben wurde dieser Anstieg primär von den chinesischen Herstellern, deren Produktionsvolumen um 39,1 Prozent auf 814.000 Einheiten zunahm. Indien und Korea konnten ihre Produktion gleichzeitig um 3.000 bzw. 11.000 Einheiten auf 285.000 bzw. 52.000 Einheiten erhöhen.

2. Geschäftsverlauf im Jahr 2007

Umsatz

Im Geschäftsjahr 2007 konnte der MAHLE Konzern einen Umsatz von 5,06 Milliarden Euro erzielen; dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 746,4 Millionen Euro oder 17,3 Prozent.

Ein Großteil des Umsatzwachstums resultierte dabei aus erstmals in den Konzernabschluss einbezogenen akquirierten Gesellschaften und erworbenen Unternehmensteilen (541,9 Millionen Euro; 12,6 Prozent). Die wesentlichen Zugänge entfielen auf die Übernahme des Geschäftsfeldes Motorenteile der Dana Corporation sowie auf den Erwerb des Bereichs Ansaugmodule und Luftfiltration von Siemens VDO. Darüber hinaus bildeten die Gründung des Mehrheits-Joint-Ventures MAHLE Tri-Ring Valve Train (Hubei) Co., Ltd., China und der Kauf aller Gesellschaftsanteile an der Edival S.A., Argentinien sowie an der Promotora de Industrias Mecánicas, S.A. de C.V. (Promec), Mexiko weitere Akquisitionsschwerpunkte.

In Höhe von insgesamt 105,3 Millionen Euro verursachten Währungskursveränderungen gegenüber dem Vorjahr eine nachteilige Wirkung auf den im Berichtsjahr ausgewiesenen Euro-Umsatz. Dabei handelt es sich sowohl um Einflüsse auf das operative Geschäft als auch um Umrechnungseffekte von im Ausland produzierten und fakturierten Umsätzen in die Konzernwährung Euro. Währungsbereinigt erzielte der Konzern somit ein Wachstum von 20 Prozent, wovon wiederum 7 Prozent auf organische Geschäftsausweitung entfielen. Die Entwicklung des MAHLE Konzerns lag damit deutlich über der Entwicklung des Gesamtmarktes. Getragen wurde diese vor allem von Umsatzzuwächsen in den Regionen Europa und Südamerika infolge von Marktanteilsgewinnen sowie von weiter zunehmenden Umsatzerlösen mit Systemlieferungen, die aufgrund der technologischen Kompetenz des MAHLE Konzerns verstärkt nachgefragt wurden.

Der in Deutschland produzierte Umsatz in Höhe von 1.285 Millionen Euro konnte im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozent gesteigert werden. Diese Umsatzzunahme wurde nahezu zur Hälfte von der MAHLE GmbH erbracht. Für ein Umsatzplus von 7 Millionen Euro sorgte außerdem die in 2007 erstkonsolidierte Kolbenring Barsinghausen GmbH, welche im Rahmen der Übernahme des Motorenteilegeschäfts von der Dana Corporation akquiriert wurde.

Ergebnis

Während der Umsatz des Konzerns ein Wachstum von 17,3 Prozent aufwies, konnte das Vorsteuerergebnis lediglich um 4,6 Prozent von 294,6 Millionen Euro in 2006 auf 308,1 Millionen Euro in 2007 gesteigert werden.

Ergebnisbelastende Wirkung verursachten dabei vor allem erheblich gestiegene Rohstoffkosten, die nur in unzureichendem Umfang an die Kunden weitergegeben werden konnten, Verminderungen der Verkaufspreise sowie Fremdwährungsveränderungen. Darüber hinaus belastete ein Teil der neu erworbenen Einheiten erwartungsgemäß das Ergebnis signifikant. Planmäßig wurde mit weitreichenden Integrations- und Restrukturierungsmaßnahmen begonnen, die mit erheblichen Aufwendungen verbunden sind.

Insbesondere bedingt durch höhere Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen sowie durch eine niedrigere Goodwill-Abschreibung ist der Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen um 29,3 Millionen Euro höher ausgefallen als im Vorjahr.

Die negative Veränderung gegenüber 2006 im Finanzergebnis ist nahezu ausschließlich auf höhere Zinsaufwendungen zurückzuführen.

Die Steigerung des Vorsteuerergebnisses um 4,6 Prozent konnte erfreulicherweise in eine Steigerung des Jahresüberschusses (Nachsteuerergebnis) von über 16 Prozent überführt werden. Zum Jahresüberschuss von 223 Millionen Euro konnten alle Produktlinien positive Ergebnisbeiträge liefern. Auf regionaler Ebene fielen die Ergebnisbeiträge aus Nordamerika in 2007 jedoch deutlich niedriger aus. Zurückzuführen ist dies auf die allgemeine Marktschwäche und die hohen Restrukturierungs- und Integrationskosten.

Bilanzstruktur

Vor allem durch die signifikante Ausweitung des Konsolidierungskreises stieg die Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr um 464 Millionen Euro (+14,2 Prozent) auf 3.740,8 Millionen Euro. Dabei entwickelte sich die Struktur der wesentlichen Bilanzpositionen auf der Aktiva- und Passivseite im Vergleich zum Vorjahr wie folgt.

Neben deutlich über den Abschreibungen liegenden Investitionen ist die Ausweitung des Sachanlagevermögens durch neu einbezogene Akquisitionen (160,3 Millionen Euro) geprägt. Darüber hinaus verzeichneten die immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens eine Erhöhung um 119,5 Millionen Euro (+91,3 Prozent), was im Wesentlichen auf die Geschäfts- und Firmenwerte aus der Einbeziehung neu akquirierter Aktivitäten zurückzuführen ist. Das Vorratsvermögen stieg um 187 Millionen Euro (+38,2 Prozent) auf nunmehr 676,1 Millionen Euro an. Zu dieser Erhöhung trugen insbesondere die im Rahmen der erstmaligen Einbeziehung neu akquirierter Unternehmensbereiche in die Konzernbilanz übernommenen Vorratsbestände bei.

Die Passivseite der MAHLE Konzernbilanz ist durch eine trotz des hohen Wachstums unverändert gute Eigenkapitalausstattung gekennzeichnet. Zum 31. Dezember 2007 stieg das Eigenkapital im Vorjahresvergleich getragen vom Jahresüberschuss (223 Millionen Euro) auf 1.538,3 Millionen Euro (+174,8 Millionen Euro) an. Dabei wirkten sich Fremdwährungseffekte im Rahmen der Kapitalkonsolidierung mit 14,6 Millionen Euro eigenkapitalvermindernd aus. Ungeachtet der Bilanzverlängerung sowie der Kaufpreiszahlungen für die erworbenen Unternehmensteile sank die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr nur leicht um 0,5 Prozent.

Neben dem gestiegenen Eigenkapital trugen im Wesentlichen akquisitionsbedingte, deutliche Erhöhungen der Rückstellungen (+254,8 Millionen Euro) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+112,3 Millionen Euro) zur Finanzierung bei. Neben einer Zunahme der Steuer- sowie der Pensionsrückstellungen resultierte der Anstieg der Rückstellungen vor allem aus den erhöhten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen – insbesondere zur Verbesserung der Kostenstruktur der neu akquirierten Aktivitäten sowie zur Realisierung von Synergiepotenzialen – und den erhöhten sonstigen Rückstellungen im Personalbereich. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten trotz der zahlreichen und großen Akquisitionsprojekte aufgrund des positiven Mittelzuflusses aus der operativen Geschäftstätigkeit um 113 Millionen Euro reduziert werden. Ihr Anteil an der Bilanzsumme betrug damit zum 31. Dezember 2007 lediglich 11,8 Prozent nach 16,9 Prozent im Vorjahr.

Investitionen

In neue Maschinen, Einrichtungen und Gebäude hat der MAHLE Konzern 2007 mit insgesamt 309 Millionen Euro wiederum deutlich über dem Abschreibungsniveau von 240 Millionen Euro investiert. Dies drückt die fortgeführten Anstrengungen zur Modernisierung der Produktionsanlagen, zum Ausbau der Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie zur Vorbereitung auf weiteres organisches Wachstum aus. Gegenüber der Investitionssumme von 264 Millionen Euro im Jahr 2006 stellt dies einen Anstieg um 45 Millionen Euro dar, was zu einem großen Teil auf Investitionen der neuakquirierten Gesellschaften nach dem Erwerbszeitpunkt zurückzuführen ist. Zusätzlich wurde ein Carry-Over-Betrag in zweistelliger Millionenhöhe auf das Investitionsbudget für 2008 übertragen. Diese Vorgehensweise ermöglicht es den Konzerneinheiten, Investitionsprojekte – welche zum Beispiel aus Kapazitätsgründen nicht mehr im Budgetjahr abgeschlossen werden können – in das Folgejahr zu verschieben und garantiert somit die volle Inanspruchnahme des Investitionsbudgets.

Mit einer Investitionsquote von 6,1 Prozent vom Umsatz liegt MAHLE erneut deutlich über dem durchschnittlichen Investitionsniveau der Automobil- und der Automobil-Zulieferindustrie. Dieses langfristige und strategisch ausgerichtete Investitionsverhalten des MAHLE Konzerns demonstriert eindeutig die nachhaltige Wachstumsstrategie des Konzerns auf Basis modernster Produktions- und Prozesstechnologien sowie stetiger Innovationen.

Vom gesamten Investitionsvolumen entfielen 2007 ca. 150 Millionen Euro auf Europa und davon ca. 67 Millionen Euro auf die deutschen Standorte, in die damit im Vergleich zum Vorjahr ca. 8 Millionen Euro mehr investiert wurde. Neben der Verwendung für die Vorbereitung von neuen Kundenprojekten floss ein Großteil der Investitionen in Europa in den weiteren Ausbau von Kapazitäten, in Rationalisierungsprojekte sowie in die kontinuierliche Prozess- und Qualitätsverbesserung. Darüber hinaus wurden bereits in 2007 Investitionen in Millionenhöhe im Bereich Abgasturbolader getätigt – für MAHLE nicht nur eine neue Produktparte, die ab 2008 von einem Joint Venture zusammen mit Bosch vertreten wird, sondern eine der wichtigsten Schlüsseltechnologien für zukünftige Motorengenerationen.

Das Investitionsniveau für die südamerikanischen Standorte des Konzerns lag mit ca. 50 Millionen Euro deutlich über den Vorjahreswerten, während das Euro-Investitionsvolumen in Nordamerika um 3 auf ca. 49 Millionen Euro abnahm. Diese Reduzierung resultierte jedoch ausschließlich aus dem gegenüber 2006 deutlich schwächeren US-Dollar und entstand somit erst bei der Umrechnung in die Konzernwährung Euro. In lokaler Währung wurden die Investitionen des Vorjahres auch in dieser Region übertroffen. Investitionsschwerpunkte auf den amerikanischen Kontinenten waren insbesondere die Erweiterung der Gießerei für Nockenwellen in Brasilien sowie die Ausweitung der Produktionskapazitäten für die Pleuelbearbeitung in Mexiko.

In der Region Asien/Pazifik wurde weniger in neue Maschinen, Einrichtungen und Gebäude investiert als im Vorjahr. Das mit ca. 54 Millionen Euro trotzdem relativ hohe Investitionsvolumen wurde schwerpunktmäßig für Kapazitäts- sowie Produktportfolio-Erweiterungen in China und Japan verwendet. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang insbesondere der Aufbau einer neuen Pleuelbearbeitung in Yingkou/China, die ab 2008 die Kunden lokal beliefern wird.

Mitarbeiterentwicklung

Im Geschäftsjahr 2007 beschäftigte MAHLE am Jahresende insgesamt 9.274 Mitarbeiter (+24 Prozent) mehr als im Jahr zuvor. Diese Zunahme war vor allem auf die erstmalige Einbeziehung der neu erworbenen Unternehmen, aber auch auf die organische Geschäftsausweitung an den bisherigen Standorten zurückzuführen. Damit ergab sich für den MAHLE Konzern am 31.12.2007 insgesamt eine Mitarbeiteranzahl von 47.877. Wenn auch in einem unterschiedlichen Ausmaß, trugen sämtliche Weltregionen zu dem Anstieg bei.

In Europa verzeichnete MAHLE eine Erhöhung der Beschäftigtenzahl um insgesamt 2.587 auf 20.314. Davon entfiel eine Zunahme in Höhe von 335 Mitarbeitern (von 8.850 auf 9.185) auf die deutschen Standorte. Neben einer akquisitionsbedingten Erhöhung am Standort Barsinghausen vollzog sich der Aufbau der Mitarbeiterzahl im Wesentlichen – aufgrund der realisierten Absatzsteigerungen – an den Produktionsstandorten Gaildorf, Leibertingen und Öhringen. Zudem wurden weitere Mitarbeiter am Stammsitz in Stuttgart eingestellt insbesondere, infolge der Ausweitung der Entwicklungsaktivitäten. Weitere signifikante Steigerungen der Personalstände in Europa gab

es durch Unternehmensakquisitionen vor allem in Großbritannien, Frankreich, Italien und der Slowakei. Im Zuge des weiteren Ausbaus der osteuropäischen Standorte wurden vor allem in Polen, Krotoszyn zusätzliche Mitarbeiter eingestellt.

In der NAFTA-Region wirkten sich die Akquisitionstätigkeiten mit einer Zunahme in Höhe von 3.686 Mitarbeitern am stärksten aus. Neben den USA waren hiervon Mexiko und Kanada betroffen. Gegenläufige Effekte resultierten aus der schwachen US-Konjunktur, so dass sich die Mitarbeiterzahl in Nordamerika in 2007 insgesamt um 3.675 auf 7.325 Mitarbeiter erhöhte. Auch in der Region Südamerika nahm die Anzahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr zu. Mit einer Erhöhung um 1.779 Mitarbeitern wird eine Personalzahl von 11.649 erreicht. Zum einen beruhte der Anstieg auf Neuakquisitionen, insbesondere in Argentinien, zum anderen war der Zuwachs getrieben durch weitere Einstellungen an den brasilianischen Standorten aufgrund der guten Kapazitätsauslastung und der weiter gestiegenen Umsätze infolge der robusten Inlandskonjunktur.

In der sich besonders dynamisch entwickelnden Region Asien/Pazifik konnten im Jahresvergleich 1.233 Mitarbeiter mehr beschäftigt werden. Während es dabei in Japan zu einem leichten Rückgang kam, wurde insbesondere die Beschäftigtenzahl in China teils durch Unternehmenserwerbe, vor allem jedoch durch das organische Wachstum – insbesondere im Filtertrationsgeschäft – erhöht.

Personalstand nach Regionen	2006	2007
Europa	17.727	20.314
<i>davon Deutschland</i>	<i>8.850</i>	<i>9.185</i>
Nordamerika	3.650	7.325
Südamerika	9.870	11.649
Asien/Pazifik	7.356	8.589
Gesamt	38.603	47.877

3. Konzernentwicklung

Die Entwicklung des MAHLE Konzerns in den vergangenen 10 Jahren war von stetigem profitablen Wachstum geprägt. Der Umsatz entwickelte sich von 1,9 auf 5,1 Milliarden Euro, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 11,5 Prozent entspricht und damit deutlich über dem allgemeinen Industriewachstum liegt. Das Ergebnis stieg von 138 Millionen Euro auf 308 Millionen Euro und die Anzahl der weltweit Beschäftigten konnte mehr als verdoppelt werden.

MAHLE ist heute mit einem umfangreichen Produktportfolio für Motor-komponenten und Antriebsstrangsystemen der weltweit führende Anbieter und gehört mit allen seinen Produktgruppen zu den weltweit größten Lieferanten. Mit über 100 Produktionswerken ist MAHLE in allen Weltregionen und allen wesentlichen Automobilländern flächen-deckend vertreten. Die globale Präsenz wird darüber hinaus durch die 7 internationalen Forschungs- und Entwicklungszentren demonstriert, an denen insgesamt mehr als 2.500 Entwicklungsingenieure beschäftigt sind.

In 2007 konnten weitere wesentliche und langfristig strategisch wichtige Bausteine für die Konzernweiterentwicklung hinzugefügt werden. Die Akquisition des Dana Motorenteile-Geschäftsfeldes mit Standorten in 10 Ländern und ca. 5.000 Mitarbeitern sowie einem Jahresumsatz von ca. 670 Millionen US-Dollar stärkte vor allem unsere Produktgruppen Kolbenringe, Motorlager und Nockenwellen, in denen wir jetzt überall auf weltweiter Basis den zweithöchsten Marktanteil erreicht haben. Komplettiert wurde die Akquisition durch den Kauf der bisherigen Mehrheitsanteile an der mexikanischen Promec mit drei Produktionswerken für Kolbenringe und Zylinderlaufbuchsen. Auch für unser nordamerikanisches Ersatzteilgeschäft bedeutet diese Akquisition eine erhebliche Stärkung unserer Position. Durch die Übernahme des Siemens VDO Geschäftsfeldes Ansaugmodule und Luftfiltration konnte sich MAHLE zum weltweit größten Anbieter für Luftmanagement-Systeme für Verbrennungsmotoren etablieren. Durch die gute Ergänzung von Standorten und Kundenprogrammen wird damit langfristig eine deutliche Positionsstärkung durch die Nutzung von Synergieeffekten möglich sein. In 2008 wird dieses MAHLE Geschäftsfeld damit mehr als 1 Milliarde Euro Umsatz generieren können. Die beiden Akquisitionen MAHLE Tri-Ring Valve Train (Hubei) in Macheng, China und MAHLE Válvulas de Argentina (früher Edival) in

Rafaela, Argentinien bedeuten für uns nahezu eine Verdoppelung unserer Kapazitäten bei Motor-Einlass- und Auslassventilen und die Möglichkeit zum Aufbau eines globalen Produktionsnetzwerkes für diese Produktgruppe.

Anfang 2008 konnten weitere Expansionsschritte unternommen werden. Die Übernahme der Mehrheitsanteile an der türkischen Firma Mopisan mit den beiden Standorten Izmir und Konya verstärkt unsere Wettbewerbsfähigkeit im freien Handelsmarkt für Motorenteile. Die Etablierung des neuen indischen Joint Ventures MAHLE India Pistons Ltd. im Großraum Chennai steht unter industrieller Führung von MAHLE und ermöglicht unserer Produktlinie Kolbensysteme einen wichtigen Eintritt in den boomenden indischen Fahrzeug- und Motorenmarkt. MAHLE konzentriert sich hierbei auf den Zukunftsmarkt für Motoren, die bereits den strengen europäischen Abgasnormen entsprechen.

In Summe haben die Akquisitionen des Jahres 2007 und die Neugründungen zu Beginn des Jahres 2008 zu einem deutlichen Wachstumsschub und zu einer weiter verstärkten globalen Präsenz des MAHLE Konzerns geführt. Bestand das Produktionsnetzwerk des MAHLE Konzerns Ende 2006 noch aus 80 Standorten, so hat sich die Standortanzahl zu Beginn des Jahres 2008 auf 110 vergrößert. Durch die Nutzung von Synergieeffekten und die Fokussierung der Produktionswerke auf bestimmte Produktgruppen werden allerdings in den nächsten 24 Monaten auch Werkskonsolidierungen vorgenommen werden. Betroffen hiervon sind insgesamt 8 Standorte (6 in Nord- und Südamerika und 2 in Europa). Diese Schritte sind erforderlich, um kostengünstige Produktionseinheiten zu schaffen und Redundanzen in Overhead-Funktionen zu beseitigen.

Im Bereich der Produktentwicklung wird es dagegen zu keinen Streichungen kommen, sondern die beiden neuen Entwicklungsstandorte in Muskegon, Michigan (USA) und Rugby, England werden vollständig in den vorhandenen Verbund der MAHLE Entwicklungszentren integriert. Dem Standort Muskegon mit seinen 20 Motorenprüfständen wird dabei eine wichtige Rolle als Test Center zukommen, während am Standort Rugby die globale Produkt- und Prozessentwicklung für Lagerschalen konzentriert wird.

Ein weiterer wichtiger Baustein in der langfristigen und strategischen Konzernentwicklung bedeutet die Gründung eines paritätischen Gemeinschaftsunternehmens (50/50 Joint Venture) mit der Robert Bosch GmbH für Entwicklung, Vertrieb und Produktion von Turboladern. Die Aufladung von modernen Motorgenerationen durch Abgasturbolader ist eine der Schlüsseltechnologien für die zukünftigen Forderungen zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Während heutige Dieselmotoren bereits fast ausschließlich über Abgasturboaufladung verfügen, wird dies im rasch zunehmenden Maße in den nächsten Jahren auch bei Ottomotoren im Zusammenhang mit Direkteinspritzung realisiert. Während sich der Markt für Abgasturbolader im Jahr 2006 auf ca. 15 Millionen Einheiten belief, gehen realistische Schätzungen davon aus, dass sich die Produktionszahlen bis zum Jahr 2020 verdreifachen werden.

MAHLE und Bosch ergänzen sich dabei in ihrem System-Know-how für die Entwicklung innovativer Abgasturbolader-Generationen ideal. Während Bosch seine Kenntnisse aus den Bereichen Motorsteuerung und Einspritztechnologie einbringt, kann MAHLE sein langjähriges Know-how aus der Fertigung von Turboladerkomponenten und die Produktionserfahrung mit hochpräzisen Motorteilen aus hochtemperaturfesten Materialien einbringen. Der Zusammenschluss zwischen MAHLE und Bosch zu „Bosch Mahle Turbo Systems“ führt zu einem insgesamt schnelleren Markteinstieg mit mehreren Produktionsanläufen in einem engen Zeitfenster von 2010 bis 2012. Der operative Start des Joint Ventures ist zur Zeit für den 1. Juni 2008 geplant. Als neuer Firmensitz ist Stuttgart vorgesehen. Auf diesem neuen Firmengelände in der Löwentorstraße 68 – 70 in Stuttgart sind die Aktivitäten Produkt- und Prozessentwicklung, Prototypenfertigung und Vertrieb geplant. Für die Produktion ist als Hauptstandort inklusive der Endmontage ein neues Produktionsgelände in der Nähe des MAHLE Standorts St. Michael, Österreich geplant, während die Zulieferung von Komponenten und Unterbaugruppen vom Gelände des Bosch-Standortes Immenstadt im Allgäu erfolgen soll.

Langfristig ist die Produktion mehrerer Millionen Abgasturbolader geplant, die dann auch an weiteren Standorten in anderen Weltregionen gefertigt würden.

4. MAHLE Technologien zur CO₂-Reduzierung

Der seit Kurzem mit zunehmender Intensität geführten Diskussion zur Notwendigkeit der Reduzierung der künstlich erzeugten CO₂-Menge hat MAHLE sich mit proaktiven Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gestellt. Obwohl der landgebundene Personen- und Gütertransport (Pkw- und Nfz-Verkehr) nur zu ca. 12 Prozent an der weltweiten künstlichen CO₂-Produktion beiträgt, hat sich MAHLE verpflichtet, durch eigene Entwicklungen ein deutliches Reduzierungspotenzial auf- und nachzuweisen. Mit einem eigens entwickelten 3-Zylinder-Ottomotor, der als Technologie-Demonstrator eine große Anzahl von neuen MAHLE Innovationen beinhaltet, ist der Nachweis gelungen, bei gleichem Leistungspotenzial und besserem Drehmomentsverlauf im Vergleich zu heutigen konventionellen 6-Zylinder-Motoren mit ca. 2,5 Liter Hubraum eine Verbrauchseinsparung von ca. 30 Prozent erreichen zu können. Mit den dabei eingesetzten MAHLE Innovationen, wie zum Beispiel den reibungsreduzierten Power Cell Units, dem variablen Ventiltrieb, dem optimierten Luft- und Flüssigkeitsmanagement, den schnellschaltenden Abgasrückführsystemen, der Abgasturboaufladung und den gezielten Leichtbau-Gießverfahren stehen unseren Kunden kurz- und mittelfristig neue Technologien zur Verfügung, die es ermöglichen, im Zusammenspiel mit Benzindirekteinspritzung und milder Hybridisierung die angestrebten CO₂-Zielsetzungen für den Zeitraum bis 2012 und danach zu erreichen.

Damit ist der Beweis angetreten, dass mit einem wirtschaftlich vertretbaren Mehraufwand für höherwertige Technologie-Bausteine der Verbrennungsmotor sowohl in der Diesel- als auch in der Otto-Variante das best geeignete Antriebssystem für eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität für die nächsten Jahrzehnte darstellt.

5. Powertrain-Technologietrends der nächsten Jahrzehnte

Trotz der heute bereits aufgezeigten Potenziale der weiteren Optimierungsmöglichkeiten zur Verbrauchs- und CO₂-Optimierung des Verbrennungsmotors in seinen Varianten als Otto- und Dieselmotor wird an Alternativen gearbeitet, die primär beim Fahrzeugbetrieb als sogenannte „Zero-Emission-Vehicle“ arbeiten und keinen CO₂-Ausstoß verursachen. Dies ist auf absehbare Zeit nur durch einen rein elektrischen Antrieb möglich, der auf eine Kombination mit einem Verbrennungsmotor als Hybridantrieb verzichtet.

Die aufgrund heutiger und auch zukünftiger Batterietechnologien zur Verfügung stehenden technischen Lösungen lassen jedoch bei eingeschränkter Fahrzeugsicherheit und einem deutlich eingeschränkten Operationsmodus durch die nicht ausreichende Energiespeicherkapazität nur geringe Stückzahlen erwarten, die ausschließlich für kurze Fahrstrecken (<100 Kilometer) im innerstädtischen Verkehr zum Einsatz kommen können.

In Abhängigkeit unterschiedlicher Topographien und unterschiedlicher durchschnittlicher Laufleistungen und Einsatzgebiete in verschiedenen Weltregionen sind jedoch bis zum Jahr 2020 für Neufahrzeuge bis zu 10 bis 12 Prozent Hybridfahrzeugantriebe zu erwarten, die aus einer Kombination von Elektromotor/Batterie und Verbrennungsmotor bestehen. Das Haupteinsparpotenzial dieser kombinierten Antriebe beruht dabei auf dem Effekt, dass durch die Unterstützungsfunktion des Elektromotors der Verbrennungsmotor in einem weitaus größeren Bereich seines normalen Fahrzyklus im optimalen Verbrauchsbetriebspunkt betrieben werden kann und deshalb nochmals weitere Einsparpotenziale möglich sind. Dieses zusätzliche Einsparpotenzial ist in der Kombination Ottomotor/Elektromotor höher als bei der Kombination Dieselmotor/Elektromotor, führt jedoch in beiden Kombinationsfällen zu erheblichen Mehrkosten. Die von manchen Quellen heute geforderte rein elektrische Antriebsart für die Zukunft ist – unabhängig von der technischen Realisierbarkeit und den Kosten – in der Gesamtenergiekette gesehen jedoch keineswegs eine CO₂-vermindernde Antriebstechnologie für zukünftige Fahrzeuggenerationen.

Nimmt man Deutschland als Ausgangsbasis mit einer durchschnittlichen Querschnittspalette verschiedenster Kraftwerktechnologien zur Stromerzeugung, stellt man fest, dass heute nur ca. ein Drittel der

gesamten Stromerzeugung CO₂-frei ist – und dies ist zu einem Großteil auf den heutigen 22-prozentigen Beitrag der Kernenergie zur deutschen Stromerzeugung zurückzuführen. Die für die mittelfristige Zukunft geplanten neuen Kraftwerkskapazitäten, die u.a. auch zur Substitution der heutigen Kernkraftwerke genutzt werden sollen, sind nur zu einem ganz geringen Prozentsatz CO₂-frei, da sie in der Regel auf konventioneller Technik (Kohle, Erdgas, Erdöl) basieren. In der durchgängigen Konsequenz bedeutet dies, dass bei rein elektrischem Fahren keineswegs der CO₂-Ausstoß auf globaler oder regionaler Ebene verringert wird, sondern lediglich vom Kraftfahrzeug zum Kraftwerk verlagert wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der durchschnittliche Wirkungsgrad zum Beispiel eines Kohlekraftwerks nicht besser ist als der Wirkungsgrad eines Verbrennungsmotors. In der Konsequenz bedeutet dies, dass eine Reduzierung der CO₂-Produktion bei Einführung rein elektrischer Antriebstechnologien nur dann erreichbar ist, wenn die Stromerzeugung auf rein regenerative Art erfolgt (z. B. Wind, Wasser, Solar) oder in stärkerem Maße wieder Nukleartechnologie zum Einsatz kommt. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob es langfristig nicht viel sinnvoller ist, über sogenannte Biokraftstoffe der zweiten Generation die zukünftigen Energiebedürfnisse der landgebundenen Mobilität (Pkw und Nfz) zu befriedigen. Diese führen im Vergleich zu heutigen Diesel- und Ottokraftstoffen, die auf Rohölbasis basieren, nur zu einem 10-prozentigen CO₂-Ausstoß und erzeugen keine Konflikte mit den Bedürfnissen der menschlichen Nahrungskette. Nach heutigen Schätzungen könnte in einem Zeitfenster von ca. 10 bis 20 Jahren von heute an ca. 30 bis 50 Prozent der insgesamt benötigten Kraftstoffmenge durch Biokraftstoffe der zweiten Generation bereitgestellt werden. Im Zusammenhang mit der Nutzung von Biokraftstoffen könnte dann auch auf die bewährte Antriebsstrangtechnologie des Verbrennungsmotors zurückgegriffen werden, ohne die Einführung extrem teurer zusätzlicher Infrastrukturen.

6. Globale Bedeutung der Automobil-OE's und Automobil-Zulieferer

Im Zusammenhang mit politisch formulierten Verbrauchs- und CO₂-Grenzwerten ist die Bedeutung der nationalen Automobilindustrie (sowohl OE-Hersteller als auch First-Tier Zulieferer) für die unterschiedlichen Regionen von großer Wichtigkeit, da industriepolitische Interessenskonflikte nicht ausgeschlossen werden können.

Betrachtet man im vereinfachten Maßstab anhand der in 2006 erwirtschafteten Jahresumsätze die Bedeutung der Automobilindustrie für die maßgeblichen Länder, dann zeigt sich, dass US-amerikanische OE-Hersteller einen Weltmarktanteil von 32 Prozent halten, gefolgt von Japan mit 26 Prozent und Deutschland mit 22 Prozent. Die restlichen europäischen Länder einschließlich Frankreich, Italien und Schweden erreichen einen globalen Marktanteil von 15 Prozent, während alle anderen Firmen einschließlich Korea, China und Indien lediglich einen Weltmarktanteil von 5 Prozent erreichen. In Bezug auf das gesamte Bruttoinlandsprodukt der betroffenen Länder zeigt sich damit, dass die Automobilindustrie für Deutschland im internationalen Maßstab eine überragende Bedeutung hat.

Noch wesentlicher wird diese Aussage, wenn man die Bedeutung der Automobil-Zulieferindustrie betrachtet. Auch hier sind zur vereinfachten Betrachtung nur die Jahresumsätze der 100 größten globalen First-Tier Hersteller herangezogen worden. Dabei zeigt sich, dass die deutsche Automobil-Zulieferindustrie die mit Abstand stärkste Bedeutung im globalen Maßstab hat. Über 30 Prozent der gesamten weltweiten Umsätze der Automobil-Zulieferindustrie wird von deutschen Unternehmen erwirtschaftet. Erst danach folgt die Gesamtheit der amerikanischen und japanischen Unternehmen mit Anteilen von 26 bzw. 22 Prozent. Die Bedeutung der deutschen Automobil-Zulieferindustrie am Gesamtmarkt ist somit sogar deutlich ausgeprägter als die der deutschen Automobilhersteller und ist im Wesentlichen auf ihre technologische Führungsstellung zurückzuführen. Die Innovationskraft der deutschen Automobil-Zulieferindustrie ist damit ein wesentlicher Schlüssel für die Erreichung deutlich reduzierter Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Ziele auf globaler Basis.

7. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2008

Nach übereinstimmenden Schätzungen wird sich die globale Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2008 abschwächen, insbesondere aufgrund der Entwicklung der US-amerikanischen Konjunktur und deren Ausstrahlung auf andere Marktregionen. Des Weiteren wirken sich weiter steigende Rohstoff- und Energiepreise ebenfalls belastend auf das Wachstum aus. Dennoch kann auf globaler Ebene mit einem moderaten Anstieg des Welt-Bruttoinlandsprodukt gerechnet werden.

Für die Automobilindustrie und deren Produktion kann deshalb auf globaler Ebene – trotz der erwähnten konjunkturellen Abschwächung – ebenfalls mit Wachstumsraten gerechnet werden, die allerdings in den verschiedenen Weltregionen deutlich unterschiedlich sein werden. Während in der NAFTA-Region nach dem bereits schwachen Jahr 2007 nochmals mit einem weiteren Produktionsrückgang insbesondere bei den amerikanischen Herstellern gerechnet werden muss und sich in den traditionellen Triademärkten Westeuropa und Japan stagnierende Produktionszahlen abzeichnen, erwarten wir insbesondere für die sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) auch in 2008 wiederum überproportionale Produktionssteigerungen mit zweistelligen Wachstumsraten. Insgesamt rechnen wir deshalb mit einem Anstieg der weltweiten Produktionszahlen von ca. 70 Millionen in 2007 auf ca. 72,5 Millionen Einheiten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in 2008.

Bei den Nutzfahrzeugen (inkl. Busse) gehen wir von einer insgesamt stabilen Entwicklung aus. Im Gegensatz zu der rückläufigen Pkw-Entwicklung erwarten wir auch für den NAFTA-Raum spätestens ab der zweiten Jahreshälfte ebenfalls wieder wachsende Produktionszahlen, was im Wesentlichen auf den Zeitzyklus der Emissionsrichtlinien zurückzuführen ist. Da ab dem 1. Januar 2010 wiederum verschärfte Richtlinien in Kraft treten, werden beginnend mit der zweiten Jahreshälfte 2008 und dann weiter in das Jahr 2009 hinein deutliche Prebuy-Effekte für steigende Produktionszahlen sorgen.

Auf Basis der anerkannten Innovationskraft des MAHLE Konzerns und der Markteinführung neuer Produkte und auch wegen der noch weiter verbesserten internationalen Präsenz erwarten wir deshalb für 2008 im MAHLE Konzern eine Geschäftsentwicklung, die am prognostizierten Wachstum der Automobilindustrie – und hier insbesondere in den

Wachstumsmärkten – vollständig partizipiert. Im ersten Quartal 2008 konnte MAHLE einen Umsatz von 1.320 Milliarden Euro erzielen, entsprechend einem Wachstum von 11,5 Prozent. Dies ist jedoch im Wesentlichen auf die in 2007 unterjährigen Erstkonsolidierungszeitpunkte der Neuakquisitionen zurückzuführen und wird in dieser Höhe für das Gesamtjahr 2008 nicht erreichbar sein. Unter Voraussetzung stabiler Wechselkurse und hier insbesondere einem Dollar-Wechselkurs zum Euro, der im Jahresmittel 1:1,45 nicht übersteigt, halten wir demnach ein Umsatzpotenzial von ca. 5,5 Milliarden Euro für erreichbar. Dies schließt eine Erstkonsolidierung der bereits erwähnten Neuakquisitionen MAHLE Mopisan (Türkei) und MAHLE India Pistons Ltd. sowie weiterer potenzieller kleiner Neuakquisitionen im weiteren Jahresverlauf mit ein.

Die Ertragslage des MAHLE Konzerns wird in 2008 geprägt sein vom zügigen Voranschreiten der Integration der in 2007 erworbenen größeren Einheiten – insbesondere der Unternehmensteile der Dana Corporation und von Siemens VDO. Die bereits begonnenen kostenintensiven Integrations- und Restrukturierungsmaßnahmen werden weiter konsequent fortgesetzt, um möglichst rasch die Realisierung der antizipierten Synergiepotenziale zu erreichen. Ergebnisbelastende Effekte werden für 2008 zusätzlich durch weiter stark steigende Materialkosten erwartet. Ebenso werden steigende Personalkosten und höhere Aufwendungen für erweiterte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten negative Ergebnisauswirkungen zeigen. Es ist geplant, diese Effekte durch ein ehrgeiziges Paket aus Produktivitäts- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen zu kompensieren. Es ist deshalb unser Ziel für 2008, das Ertragsniveau von 2007 zu halten und in den folgenden Jahren durch die dann vollständig umgesetzten Synergieeffekte deutlich zu verbessern.