



Hauptversammlung der Knorr-Bremse AG

Rede des Vorstandsmitglieds Dr. Peter Laier
Division Systeme für Nutzfahrzeuge

München, 30. Juni 2020

Redetext vorab veröffentlicht am 25. Juni 2020

Es gilt das gesprochene Wort am Tag der Hauptversammlung

Begrüßung:

Herzlichen Dank, Herr Dr. Wilder.

Sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich, heute zu Ihnen zu sprechen und Ihnen einen Einblick in das Geschäft der Division Nutzfahrzeuge geben zu dürfen.

Bericht zur Geschäftsentwicklung der Division Systeme für Nutzfahrzeuge:

Die gegenwärtige Lage in der Nutzfahrzeug-Division ist sicherlich anders als in der Rail-Division, da es sich hier um ein eher zyklisches Geschäft handelt. So hat es sich bereits im vergangenen Jahr abgezeichnet, dass die Produktionszahlen für Nutzfahrzeuge nach einer längeren Periode des starken Wachstums in der 2. Jahreshälfte des letzten Jahres in einigen Regionen zurückgingen.

Insgesamt war 2019 aber ein gutes Jahr für den Nutzfahrzeug-Markt mit einer sehr hohen Produktion in China und Nordamerika und einer stabilen Produktion in West- und Osteuropa sowie Südamerika. Das Jahr war zweigeteilt – während sich der globale Markt im ersten Halbjahr hervorragend entwickelte, reduzierte sich die Zahl der produzierten Nutzfahrzeuge im zweiten Halbjahr zunächst in Europa gefolgt von Nordamerika im 4. Quartal spürbar, während der chinesische Markt insbesondere im 4. Quartal anzog.

Trotz eines Rückganges der weltweiten Nutzfahrzeug-Produktion um ca. 4,5 Prozent hat die Nutzfahrzeug-Division den Umsatz um 3,8 Prozent steigern können.

Aufgrund der Rückstellungen für die Schließung des Werkes in Wülfrath und anderer Einmaleffekte verringerte sich die EBITDA-Marge um 90 Basispunkte auf 15,4 Prozent. Die verhältnismäßig geringe Reduktion der EBITDA-Marge ist auch auf ein früh eingeleitetes Kostensenkungsprogramm im 2. Halbjahr 2019 zurückzuführen.

Die in 2019 bekanntgegebene, gerade erwähnte Schließung des Werkes in Wülfrath ist Teil unseres Portfoliomanagements in der Division Nutzfahrzeuge zur Absicherung unserer Profitabilität. Wir werden die Produktion von Lenksystemen dort planmäßig im Laufe des Jahres 2020 einstellen. Gleichzeitig haben wir das Engineering Team in ein neu geschaffenes Engineering Center ausgegliedert – es bleibt Teil von Knorr-Bremse, um das Know-how der Mitarbeiter dort für den geplanten Ausbau unserer Lenkungsaktivitäten zu sichern. An dieser Stelle möchte ich mich nochmal bei allen Beteiligten in Wülfrath dafür bedanken, dass wir nach langen gemeinsamen Verhandlungen schlussendlich im Dezember des letzten Jahres eine für alle Seiten akzeptable, sozialverträgliche Lösung finden konnten.

Kundenabschlüsse:

Das Jahr 2019 war hinsichtlich Kundenaufträgen ein erfolgreiches Jahr für die Nutzfahrzeug-Division. Beispielhaft möchte ich folgende Beauftragungen erwähnen:

- In Nordamerika haben wir einen großen Folgeauftrag für die Bremssteuerung und für Fahrerassistenzsysteme von einem der führenden Nutzfahrzeughersteller erhalten.
- In Asien konnten wir einen neuen Liefervertrag mit einem der führenden Nutzfahrzeughersteller in China abschließen. Die Vereinbarung umfasst die Lieferung von Sicherheitstechnologien wie EBS, ESP und Pedestrian AEB Systemen für alle wichtigen Fahrzeugtypen des Herstellers, die zwischen 2020 und 2025 erfolgen wird.
- In Europa hat Knorr-Bremse im Bereich der Sattelaufleger einen Großauftrag im oberen zweitstelligen Millionen-Euro-Bereich von einem führenden Hersteller erhalten. Die Liefervereinbarung umfasst pneumatisch zugespante Trailer-Scheibenbremsen – zunächst die wohlbekannte 2-Stempel Scheibenbremse „ST7“ - sowie nach deren Produktionsstart auch die neue Trailer-spezifische Scheibenbremse „NEXTT“.

Im ersten Quartal 2020 setzte sich nach mehreren starken Geschäftsjahren im europäischen und nordamerikanischen Markt die erwartete Abschwächung der Nutzfahrzeug-Produktion fort.

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und Q1 2020:

Darüber hinaus nahm die Covid-19 Pandemie Einfluss auf die globale Geschäftsentwicklung.

Konkret hat die Entwicklung im ersten Quartal dieses Jahres zu einem Umsatzrückgang von minus 13,0 Prozent auf 735,8 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr in unserer Division geführt und damit zu einer deutlich besseren Entwicklung im Vergleich zur globalen „Truck Production Rate“, die im gleichen Zeitraum einen Rückgang von minus 27 Prozent zu verzeichnen hatte.

Das EBITDA sank in den ersten drei Monaten umsatzbedingt um minus 23,5 Prozent auf 107,6 Millionen Euro. Dank des schon erwähnten, in der 2. Jahreshälfte 2019 eingeleiteten Kosteneffizienzprogramms sowie des frühzeitig und proaktiv aufgrund der Corona-Krise aufgesetzten globalen Kostenanpassungsprogramms COVCAP lag die EBITDA-Marge mit 14,6 Prozent nur um 200 Basispunkte unter dem Vorjahr.

Nachdem wir in China im Februar und teilweise in der ersten Märzhälfte aufgrund der schnell steigenden Covid-19 Infektionen mit starken Restriktionen und Lock-Down-Maßnahmen umzugehen hatten, stand ab der zweiten Märzhälfte Europa im Fokus der Covid-19 Pandemie, wenig später gefolgt von Nord- und Südamerika. In der Truck-Division haben wir frühzeitig reagiert und ein globales Team zur Definition und

Umsetzung der notwendigen Maßnahmen aufgesetzt. So wurde zum Beispiel sofort ein globales Lieferantenmanagementprogramm aufgesetzt, um die Teileversorgung unserer Werke auch in der Corona-Situation und unter Berücksichtigung der staatlichen Lock-Downs in vielen Ländern sicherzustellen. Weiterhin konnten wir durch ein enges Monitoren der Kunden- und Lieferantensituation schnell unsere eigenen Werke an die jeweilige Lage anpassen und unsere Kunden individuell nach ihren Bedürfnissen beliefern sowie in den letzten Wochen nach den Shut-Downs der Kunden-Werke bei ihren Wiederanläufen unterstützen. Wir sind stolz darauf, auch in dieser besonderen volatilen, dynamischen Situation unsere Kunden in engster Abstimmung ohne jegliche Unterbrechung ihrem Bedarf entsprechend bedienen zu können.

Alles in allem haben wir uns in außerordentlich hoher Geschwindigkeit flexibel an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und die dementsprechenden Maßnahmen eingeleitet. Hierbei stand die Sicherheit unserer Mitarbeiter immer an erster Stelle.

Dass wir uns auch in dieser Situation besser als der Markt entwickelt haben, ist insbesondere auf die folgenden drei Faktoren zurückzuführen:

1. Erstens erweist sich auch in der Covid-19 Krise unser Nachmarktgeschäft als äußerst stabil.
2. Zweitens haben wir in unserem Portfolio die Produkte, die – verstärkt durch gesetzgeberische Regularien, Sicherheitsanforderungen und Emissionsauflagen – nun auch insbesondere in außereuropäischen Märkten vermehrt im Nutzfahrzeug verbindlich vorgeschrieben werden und somit unseren sogenannten Content per Vehicle erhöhen.
3. Drittens haben wir auch im Q1 2020 Marktanteile, vor allem in China gewonnen.

In China beobachten wir derzeit eine V-förmige Erholung – zurück zu der starken Wachstumssituation, die wir im vierten Quartal 2019 erlebt haben. Wir sind optimistisch, dass sich dieser Trend dort – solange es nicht zu einer zweiten Corona-Welle kommt – weiter fortsetzen wird.

Neben der guten Auslastung unserer Werke in China nutzen wir gegenwärtig diesen positiven Trend, indem wir chinesische Bedarfe auch in unseren europäischen Werken produzieren und somit die bestehenden Kapazitäten nutzen. Wir wollen unsere Marktführerschaft auf dem größten asiatischen Markt weiter ausbauen. Dabei kommen uns unsere seit Jahren aufgebauten, engen Kundenbeziehungen in China, unser innovatives Produktportfolio und unser starkes Team vor Ort zu Gute.

Lassen Sie uns nach China an unseren Standort Dalian im Nordosten Chinas blicken. Dalian ist eines unserer großen Produktionswerke in der Nutzfahrzeug-Division in China und unser größter Standort für die Kompressor-Produktion weltweit.

Baoping Xu, Member of the Board of Directors der Knorr-Bremse Asia Pacific arbeitet seit 8 Jahren für Knorr-Bremse und wird etwas zu seinen Erfahrungen in den vergangenen Monaten im Umgang mit der Pandemie berichten.

Wachstumstreiber:

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie man an diesem Beispiel aus China sieht, ist unsere globale Präsenz mit hohem Lokalisierungsgrad ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Nutzfahrzeug-Division, so dass wir uns auch in der Covid-19 Pandemie besser als der Weltmarkt entwickeln.

Es ist noch zu früh, die weiteren Auswirkungen von Covid-19 auf unser Geschäft zu prognostizieren. Klar ist jedoch, dass die Truck Production Rate auch von der Entwicklung des Bruttosozialproduktes in der jeweiligen Region und des damit zusammenhängenden Transportvolumens abhängt. Wir stehen dazu im engen Austausch mit unseren Kunden weltweit.

Das Jahr 2020 wird sicherlich ein besonderes Jahr für die Nutzfahrzeugbranche und somit auch für die Division Truck. Wir sind jedoch überzeugt, dass wir die aktuellen Umsatzrückgänge mit unserem resilienten Geschäftsmodell überdurchschnittlich gut bewältigen können und gestärkt aus der aktuellen Situation hervorgehen werden. Daher arbeiten wir auch aktuell konsequent weiter an unserer Wachstumsstrategie für die Nutzfahrzeug-Division. Neben organischem Wachstum sind Akquisitionen für uns ein weiterer Umsatzwachstumsfaktor. Hierbei liegt der Fokus darauf, dass das akquirierte Unternehmen zu unserer Produkt- und Technologie-Strategie passt und unseren Ansatz als Systemanbieter weiter stärkt.

In diesem Zusammenhang haben wir auch 2019 am Ausbau unserer Lenkungsaktivitäten gearbeitet und im Rahmen einer String-of-Pearls-Strategie gezielt weitere M&A-Aktivitäten umgesetzt.

Hierbei verfolgen wir zwei Ziele: Erstens, ein führender, weltweiter Anbieter von Lenksystemen für Nutzfahrzeuge zu werden und zweitens, die Lenkung und die Bremse, also die beiden wesentlichen Aktuatoren für die Beherrschung der Fahrdynamik und somit auch die wesentlichen Aktuatoren für Systeme der Fahrerassistenz und des automatisierten Fahren, in einer Hand zu haben. Diesen beiden Zielen sind wir in den letzten 15 Monaten einen großen Schritt nähergekommen.

- So haben wir 2019 Hitachi CVS Steering Systems in Japan übernommen. Mit dieser Akquisition haben wir nicht nur unser Lenksystem-Portfolio erweitert, sondern bauen auch das Potenzial von Knorr-Bremse als globaler Anbieter von Systemlösungen in den Bereichen der Fahrerassistenz und des automatisierten Fahrens aus. Dazu verschafft uns der Erwerb einen weiter

verbesserten Zugang zum japanischen und südostasiatischen Nutzfahrzeugmarkt.

- Darüber hinaus konnten wir unsere Zusammenarbeit mit unserem Partner Dongfeng in China weiter ausbauen. Das Joint-Venture mit Dongfeng wurde ursprünglich mit dem Fokus auf der Produktion von Bremsventilen und Systemen der Bremssteuerung wie ABS und EBS gegründet. Über die vergangenen Jahre hinweg haben wir das Joint Venture kontinuierlich erweitert und gemeinsam erfolgreich verschiedenste Produkte und Lösungen entwickelt, die sich individuell an den Bedürfnissen des chinesischen Markts orientieren. In einem weiteren Schritt haben wir unsere Kollaboration im November 2019 auf Lenksysteme ausgeweitet und somit einen wichtigen Schritt gemacht, uns als Lenkungslieferant im chinesischen Nutzfahrzeugmarkt zu positionieren.
- Aktuell freuen wir uns besonders, dass wir Anfang Juni die Übernahme von R.H. Sheppard abschließen konnten. Sheppard ist einer der führenden Hersteller von Lenksystemen für Nutzfahrzeuge auf dem nordamerikanischen Markt. Mit der Übernahme sind wir nun in die Top 3 der globalen Anbieter von Lenksystemen für Nutzfahrzeuge aufgestiegen. Zudem ist dies auch ein wichtiger Schritt, unseren Kunden in Nordamerika, wo wir Marktführer für Fahrerassistenz und Bremssteuerung sind, zukünftig erweiterte Fahrerassistenzsysteme anbieten zu können.

Innovationen im Rahmen der Industrietrends:

Sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

Knorr-Bremse trägt mit seiner Lösungs- und Systemkompetenz sowie der globalen Präsenz maßgeblich dazu bei, dass fortschrittliche Nutzfahrzeugtechnologien und Produkte – von EBS-Bremssteuerungen über Scheibenbremsen, Schwingungsdämpfern, Getriebesteuerungen und Kompressoren bis hin zu automatischen Notbrems- und Abbiegeassistenten – in alle Regionen der Welt Einzug halten.

Wir leisten mit unseren Innovationen einen entscheidenden Beitrag zu den gesellschaftlichen Megatrends Urbanisierung, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Mobilität. Neben der Entwicklung unserer aktuellen Kundenaufträge haben wir in der Truck-Division unsere F&E Aktivitäten in den vergangenen Jahren maßgeblich auf die für den Nutzfahrzeuggestrich relevanten, aus den Megatrends abgeleiteten Industrietrends Verkehrssicherheit, Emissionsreduktion und E-Mobilität, Konnektivität und Automatisiertes Fahren konzentriert. Lassen Sie mich auf die wichtigsten Innovationen kurz eingehen.

- Der Bereich der Verkehrssicherheit ist tief in der Geschichte und DNA von Knorr-Bremse verankert. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit beobachten wir derzeit, dass in vielen Regionen in der Welt zunehmend weitere Gesetzesvorgaben unsere Produkte im Nutzfahrzeug vorschreiben. Knorr-Bremse ist bestens positioniert, um mit seinen innovativen Sicherheitstechnologien wie ESP, Notbremsassistent oder unseren Best in Class Scheibenbremsen konkrete Lösungen für die erhöhten Anforderungen anzubieten. Am Beispiel der Sicherheitsfunktion Pedestrian AEBS, bei der zukünftig eine Notbremsfunktion auch für Fußgänger für einige Nutzfahrzeugklassen in China vorgeschrieben ist, zeigt sich, dass sich der chinesische Markt in Richtung Hightech orientiert. Der Gesetzgeber in China fordert zunehmend eigene Assistenzfunktionen, die wir für unsere chinesischen Kunden entwickeln. Das stellt für Knorr-Bremse eine hervorragende Möglichkeit dar, mit zusätzlichem Content per Vehicle im chinesischen Markt weiter zu wachsen.
- Unsere neue Generation der Bremssteuerung für ABS und EBS, die Global Scalable Brake Control, also GSBC, wird die elektronische Integrationsplattform im Nutzfahrzeug für Fahrdynamik. Mit ihr haben wir eine skalierbare Steuerungsarchitektur für die variierenden Anforderungen der unterschiedlichen globalen Märkte entwickelt, die eine koordinierte Längs- und Quersteuerung und die dementsprechende Stabilisierung von Fahrzeugen ermöglicht. GSBC bildet darüber hinaus gemeinsam mit den relevanten Radarsensoren und Kameras die Basis für Systemlösungen im Bereich der Fahrerassistenz und des automatisierten Fahrens.
- Hinsichtlich der für die Fahrerassistenz und das automatisierte Fahren wichtigen Sensoren sowie auch bezüglich Hard- und Software für die Entscheidungsebene des automatisierten Fahrens entwickelt sich unsere 2018 geschlossene Partnerschaft mit der Continental AG erfolgreich. Wir sind davon überzeugt, dass wir als Systemführer dieser Partnerschaft unsere führende Position als Zulieferer für Fahrerassistenzsysteme im Nutzfahrzeug weiter ausbauen können.
- Der Trend zu Fahrerassistenzfunktionen hat sich in den letzten 12 Monaten weiter verstärkt, wobei aktuell insbesondere erweiterte Assistenzfunktionen, die sowohl die Bremse als auch die Lenkung als Aktuatoren verwenden, mehr und mehr in den Fokus rücken. Beispiele solcher Funktionen sind der erweiterte Spurhalteassistent oder der Assistent für das Fahren an eine Verladerampe. Zudem sind wir bereits im europäischen Markt mit einem nachrüstbaren Abbiegeassistenten vertreten, oder auch im nordamerikanischen Markt mit nachrüstbaren Fahrerassistenzfunktionen, z.B. für die Notbrems- oder ACC Funktion, die sehr positiv auf dem Markt angenommen werden.

- Das automatisierte Fahren wird sicherlich in einigen Märkten, insbesondere in Europa, aufgrund der Covid-19-Pandemie aktuell hinsichtlich des Markteinführungszeitpunkts neu bewertet. In anderen Märkten wie insbesondere in China aber auch in Nordamerika ist der Trend zum automatisierten Fahren insbesondere für spezielle Anwendungen wie Hub-to-Hub Verkehr auf besonderen Routen oder in Logistikzentren ungebrochen. Daher entwickeln wir zusammen mit unseren Partnern und Kunden die dafür relevanten Technologien und Produkte inklusive der dazu notwendigen Redundanz-Architektur.
- In der E-Mobilität für Nutzfahrzeuge sehen wir einen ungebrochenen Trend, an dem wir partizipieren wollen. Um innovative Lösungen in diesem Bereich weiter voranzutreiben, hat Knorr-Bremse mit dem eCUBATOR die Gründung einer eigenen, aus dem normalen Entwicklungsbetrieb herausgelösten Entwicklungseinheit mit ca. 50 Ingenieuren beschlossen. Ziel des eCUBATORS ist es, unser bestehendes Produktportfolio an die E-Mobilitätsanforderungen anzupassen und gleichzeitig Wachstumsmöglichkeiten für Knorr-Bremse im Umfeld der E-Mobilität zu identifizieren und zu entwickeln.

Durch unsere Aktivitäten in den Industrietrends wird unser Content per Vehicle weiter steigen.

Abschließende Worte:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte die Gelegenheit nutzen, mich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für deren Einsatz im letzten Jahr und insbesondere in den letzten Monaten während der Covid-19 Pandemie ganz herzlich zu bedanken. Wir wissen Ihr Engagement weltweit sehr zu schätzen. Ihr Wohl und Ihre Gesundheit haben für uns oberste Priorität. Ich bin überzeugt, dass wir gemeinsam gestärkt aus diesen schwierigen Zeiten hervorgehen werden.

Liebe Aktionäre, und Aktionärsvertreter,

wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen auch und insbesondere in diesen Zeiten.

Wir alle, rund 29.000 Mitarbeiter weltweit, werden uns weiterhin Tag für Tag dafür einsetzen, dass Knorr-Bremse die Zukunft der Mobilität sowohl im Schienenfahrzeug als auch im Nutzfahrzeug an vorderster Front mitgestaltet.

Unternehmertum, Leidenschaft, Zuverlässigkeit, Verantwortung und technologische Exzellenz das sind unsere Corporate Values, unsere Werte, auf denen unser Unternehmen fußt – und die besonders in Zeiten, wie diesen, gefragter denn je sind. Wir sind fest entschlossen, unsere profitable Wachstumsstrategie fortzusetzen und

wir haben in der Covid-19 Krise erneut bewiesen, dass wir ein resilientes Geschäftsmodell haben und schnell auf Marktveränderungen reagieren. Damit entwickeln wir uns besser als der Markt auf der Umsatzseite und überdurchschnittlich bei der Profitabilität.

Wir werden unseren profitablen Wachstumskurs weiter gehen und wir freuen uns, wenn Sie uns dabei weiterhin begleiten.

Damit bin ich am Ende meiner Ansprache, möchte mich für Ihre Aufmerksamkeit ganz herzlich bedanken und übergebe zurück an Herrn Professor Mangold für die Beantwortung der Aktionärsfragen.