

**BEHR**

## **Jahrespressekonferenz am 20. April 2010 in Stuttgart**

### **Ausführungen von Dr. Markus Flik, Vorsitzender der Geschäftsführung der Behr GmbH & Co. KG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchte ich Ihnen unseren neuen kaufmännischen Geschäftsführer **Hermann Tetzner** vorstellen. Er ist Wirtschaftsingenieur und war lange Jahre in verschiedenen leitenden kaufmännischen Funktionen beim Arzneimittelhersteller Boehringer Ingelheim tätig, unter anderem in Brasilien und den USA. Bevor er Anfang Februar zu uns kam, war Herr Tetzner Geschäftsführer Finanzen und Controlling beim Anlagen- und Maschinenbauer SMS in Düsseldorf. Wir freuen uns, ihn an Bord zu haben.

#### **Markt**

Ein Jahr voll schlechter Nachrichten liegt hinter uns. Die gesamte Branche macht eine Krise durch, wie wir sie noch nie zuvor erlebt hatten.

#### **Pkw**

Im ersten Halbjahr 2009 gingen die Produktionszahlen in Europa um 34 % und in Nordamerika um 50 % zurück. Aufgrund der Insolvenzen von General Motors und Chrysler blieben deren Werke wochenlang geschlossen. Im dritten Quartal lagen die Rückgänge noch zwischen 15 und 21 %. Im vierten Quartal konnte Europa, auch aufgrund des schwachen Vorjahresquartals, um 13 % zulegen, während Nordamerika konstant blieb. Im Gesamtjahr sank die Produktion in Europa um 20 % und in Nordamerika um 32 %.

## Nutzfahrzeuge

Bei Nkw ging die Produktion zwischen Januar und September 2009 in Europa um 72 % und in Nordamerika um 42 % zurück. Erst im vierten Quartal verringerte sich der Rückgang spürbar. Insgesamt lagen in diesen Märkten 2009 die Produktionszahlen um zwei Drittel bzw. ein Drittel unter dem Vorjahr.

Diese Einbrüche waren deutlich tiefer als in der letzten Branchenkrise 1991-93 und hatten neben dem Konjunkturzyklus und der Finanzkrise auch strukturelle Ursachen.

## Geschäftsjahr 2009

- 2009 war für Behr ein extrem schwieriges Jahr mit einem massiven Verlust.
- Wir haben frühzeitig umfangreiche Maßnahmen zur Senkung von Kosten und Kapitalbindung eingeleitet und umgesetzt.
- Diese Maßnahmen sind voll wirksam und haben im vierten Quartal 2009 bereits ein positives EBIT ohne Restrukturierung ermöglicht.

Meine Damen und Herren,

es gibt nichts zu beschönigen: 2009 war für die Behr-Gruppe das bisher schwierigste und mit Blick auf das Ergebnis auch das schlechteste Jahr in unserer Unternehmensgeschichte:

- Unser **Umsatz** ging, bereinigt um den Verkauf von Behr Industry, der noch unter Kartellvorbehalt steht, um 22 % auf 2,60 Mrd. EUR zurück, was unserer Prognose vom März 2009 entspricht. Der ausgewiesene Umsatz ging von 3,3 Mrd. EUR auf 2,47 Mrd. EUR zurück. Im Produktbereich Klimatisierung betrug der Rückgang 19 %, bei der Motorkühlung 24 % und im Servicegeschäft 14 %.

- Das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (**EBIT**) ohne Restrukturierung betrug -112 Mio. EUR, nach -3 Mio. EUR im Vorjahr.
- Vor Steuern liegt unser **Verlust** bei -235 Mio. EUR, nach -70 Mio. EUR im Vorjahr; darin sind ca. 80 Mio. EUR Restrukturierungsaufwendungen enthalten. D. h. ohne die Restrukturierung hat sich unser Verlust mehr als verdoppelt, von -67 Mio. EUR auf -155 Mio. EUR.
- Aufgrund des massiven Verlusts ist unsere **Eigenkapitalquote** von 22 % auf 13 % gesunken.

Durch die drastische Senkung der Sachanlageninvestitionen von 185 Mio. EUR auf 97 Mio. EUR und die konsequente Reduzierung der Bestände von 308 Mio. EUR auf 247 Mio. EUR (-20 %) gelang es, den Anstieg der **Nettoverschuldung** auf 45 Mio. EUR zu beschränken – von 479 Mio. EUR auf 524 Mio. EUR.

Neben der konsequenten Senkung des gebundenen Kapitals stand 2009 die **Kostensenkung** in allen Bereichen im Vordergrund:

- Der Entwicklungsaufwand wurde vor allem durch Effizienzsteigerung um 48 Mio. EUR auf 206 Mio. EUR gesenkt (8,3 % vom Umsatz).
- Die Werke liefen weltweit trotz geringerer Stückzahlen mit hoher Produktivität und konnten ihre Kosten um 57 Mio. EUR senken.
- Die Verwaltungskosten konnten um 39 Mio. EUR reduziert werden.
- Insgesamt wurden Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung im Rahmen des Projekts 2010 in Höhe von 229 Mio. EUR umgesetzt. Unser ursprünglich gesetztes Ziel von 175 Mio. EUR haben wir damit deutlich übertroffen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zeigt sich im Quartalsverlauf des EBIT ohne Restrukturierung: Dieses war im vierten Quartal bereits mit 7 Mio. EUR positiv. Dazu haben auch die guten Umsätze im Oktober und November beigetragen.

Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen sank die Anzahl der weltweit **Beschäftigten** um 1.741 oder 9,3 % auf 17.071. In Nordamerika betrug der Rückgang ca. 15 %. In Deutschland waren am 31.12.2009 noch 6.516 Mitarbeiter beschäftigt, 7 % weniger als 2008. Bezogen auf Mitarbeiterkapazitäten betrug der Rückgang in Deutschland sogar 16 % bzw. insgesamt 23 % gegenüber dem Höchststand vom August 2008. Darin spiegelt sich die Wirksamkeit der Kurzarbeit und anderer Instrumente zur Flexibilisierung wider.

Wir stehen auch in der Krise zur Ausbildung: Ende 2009 hatten wir bei Behr Deutschland ca. 170 Auszubildende und Berufsakademie-Studenten.

Die Kurzarbeit nutzen wir für umfangreiche Qualifizierungsmaßnahmen, z. B. für Qualitätsmethoden, Führungstrainings und Produktionsoptimierung.

### **Restrukturierung**

Die Krise unserer Branche ist unter anderem auch die Konsequenz von Überkapazitäten. Strukturanpassungen sind unvermeidlich.

Wir mussten bei Behr 2009 die folgenden Maßnahmen treffen:

- Vereinbarung mit Betriebsrat und IG Metall über den Abbau von bis zu 300 Stellen in Entwicklung und Verwaltung in Stuttgart
- Vollständige Schließung des Produktionswerks in Barcelona, wovon ca. 200 Mitarbeiter betroffen waren
- Bei Behr America der Abbau von ca. 200 Stellen im Angestelltenbereich und die Verlagerung erheblicher Entwicklungsumfänge zu Behr Engineering Services in Indien
- In Dayton/Ohio die weitere Verlagerung lohnintensiver Produkte nach Mexiko sowie der Abschluss einer Betriebsvereinbarung mit einer Kostenentlastung von über 10 Mio. USD p.a.

Diese Maßnahmen waren für die betroffenen Mitarbeiter schmerzhaft, aber unumgänglich. Wir haben sie konsequent und doch mit Augenmaß umgesetzt.

Eine weitere Maßnahme war der **Verkauf** von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aktivitäten:

- Das Geschäft mit Thermostaten für die Haustechnik wurde an die Firma Vernet veräußert.
- Ein Anteil von 60 % an Behr Industry wird an Mahle verkauft, vorbehaltlich der Genehmigung der Kartellbehörden. Behr Industry erwirtschaftete 2009 mit ca. 860 Mitarbeitern einen Umsatz von 178 Mio. EUR. In unserem Abschluss 2009 ist Behr Industry gemäß IFRS als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen. Herr Tetzner geht hierauf noch ein.

Warum hat die Krise Behr so besonders hart getroffen? Weil wir in drei Bereichen stark engagiert sind, die massiv eingebrochen sind:

- in Nordamerika
- im Lastwagengeschäft und
- im Premiumsegment.

Mit der bereits einsetzenden bzw. zu erwartenden Erholung in allen drei Bereichen werden sich unsere Geschäftsaussichten verbessern. Das ändert jedoch nichts an der Notwendigkeit der Restrukturierungsmaßnahmen.

### **Position in Wachstumsmärkten**

Die Gesellschaften in den Wachstumsmärkten Brasilien, Indien und China haben sich gut entwickelt. 2009 erzielte Behr beispielsweise in Asien einen Umsatz von 274 Mio. EUR; das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 31 %. Auch die Ergebnisse in diesen Märkten waren positiv.

In den etablierten Fahrzeugmärkten Europa, Nordamerika und Japan wird die Produktion erst in einigen Jahren wieder das Niveau von 2007/2008 erreichen. Das Wachstum in unserer Branche spielt sich vor allem in den aufstrebenden Märkten ab, insbesondere in Indien und China.

Behr ist hierfür gut aufgestellt und wird global weiter wachsen. Hierzu drei aktuelle Beispiele:

**China**

Der chinesische Nutzfahrzeug-Markt trotz dem globalen Abwärtstrend und wächst nach wie vor stark. In unseren drei Gemeinschaftsunternehmen in China beschäftigten wir 2009 anteilig über 1.000 Mitarbeiter und erzielten einen Umsatz von ca. 160 Mio. EUR.

Mit Behr Jinan, unserer ersten Tochtergesellschaft in China ohne Fremdanteil, bauen wir unsere gute Position im dortigen Nkw-Geschäft weiter aus. Das neue Werk liegt etwa 900 km nordwestlich von Shanghai und hat Anfang 2010 die Produktion aufgenommen. Von dort aus beliefert Behr den Nkw-Kunden CNHTC, einen der erfolgreichsten Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge in China, mit Klimakomponenten und Kühlungssystemen. Behr Jinan beschäftigt derzeit ca. 130 Mitarbeiter und wird 2011 über 20 Mio. EUR Umsatz erzielen.

**Indien**

Behr India hat im Berichtsjahr mit 500 Mitarbeitern einen Umsatz von 45 Mio. EUR erzielt, der weiter stark steigen wird.

Um auch den Markt an qualifizierten Ingenieuren zu nutzen, der sich in Indien bietet, haben wir 2009 Behr Engineering Services (BES) gegründet. Als Geschäftseinheit von Behr India mit Sitz in Pune führt BES Entwicklungsarbeiten für andere Behr-Standorte durch, vor allem Troy/Michigan und Stuttgart. Die Anzahl der Mitarbeiter wird von ca. 100 zum Jahresende 2009 weiter steigen. BES gibt uns neue Flexibilität und stützt so unsere traditionellen Entwicklungsstandorte im Wettbewerb.

**Türkei**

Als Schnittstelle zwischen Europa und Asien ist die Türkei für die europäische Automobilindustrie ein Standort von wachsender Bedeutung – auch für den Export. Das Land hat sich in den vergangenen Jahren zu einer wichtigen Region der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie entwickelt und ist ein Brückenkopf für die Märkte des Nahen Ostens und die benachbarten Länder.

An den Chancen, die dieser Markt bietet, wollen wir teilhaben. Gemeinsam mit dem türkischen Zulieferer Kale Oto Radyatör haben wir eine Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens unterzeichnet, das Kühlungssysteme für Pkw sowie leichte und schwere Nkw in der Türkei vertreiben wird. Die Gründung steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der türkischen Wettbewerbsbehörden.

### **Ökologische Mobilität**

Entscheidend für unsere Zukunft sind erfolgreiche Akquisitionen. Dabei spielen neue Produkte eine Schlüsselrolle. Deshalb haben wir 2009 auch keines unserer Vorentwicklungsprojekte gestoppt. Wesentlicher Wachstumstreiber werden in den kommenden Jahren Produkte sein, die zu einer ökologischen Mobilität beitragen. Bei Nutzfahrzeugen wird der Schwerpunkt auf der Emissionsreduzierung liegen. Bei Pkw werden Verbrauchsreduzierung durch Downsizing und Elektromobilität im Vordergrund stehen. Einige Beispiele:

### **Emissionssenkung bei Nkw**

Seit Beginn der gesetzlichen Festlegung von Abgasgrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge durch die EU 1992 wurden die Werte für Stickoxide (NOx) um 60 % und die für Partikel um 80 % gesenkt. Die Werte der künftigen Euro-6-Norm liegen noch nicht fest, sie erfordern jedoch eine weitere Reduzierung der Emissionen. Auch in den USA und Japan steigen die gesetzlichen Anforderungen stetig.

Die von Behr entwickelten Konzepte für die gekühlte Abgasrückführung und die indirekte Ladeluftkühlung tragen schon heute dazu bei, die Euro-5-Emissionsvorgaben für Nutzfahrzeuge zu erreichen. Unsere Abgaskühler sind zum Beispiel bereits mit der Heavy-Duty Engine Platform von Daimler in Serie. 2009 startete außerdem die Produktion unseres integrierten Ladeluftkühlers für MAN. Behr-Innovationen werden in der weiterentwickelten Version auch die Erfüllung der Euro-6-Vorgaben ermöglichen.

Die neuen leistungs- und effizienzoptimierten Visco®-Lüfter fördern bei gleichem Bauraum bis zu 20 % mehr Kühlluft. Zusammen mit unseren weiterentwickelten Kühlmittelkühlern werden sie damit dem erhöhten Kühlungsbedarf durch die Euro-6-Norm gerecht. Auch die geregelte Visco®-Wasserpumpe ermöglicht die Erfüllung von Euro 6 mit minimalem Verbrauch.

### **Verbrauchssenkung bei Pkw**

Es gilt, auch den Benzinmotor so effizient zu machen wie den Diesel. Dabei hat sich Downsizing – die Verminderung des Hubraums bei gleichbleibender Motorleistung – als Instrument zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung in allen Pkw-Segmenten durchgesetzt. Ermöglicht wird das Downsizing durch eine Turboaufladung mit Ladeluftkühlung und zukünftig auch gekühlter Abgasrückführung. Die Zunahme der aufgeladenen kleineren Benzinmotoren bietet für Behr aufgrund der höheren Anzahl zusätzlich benötigter Wärmeübertrager interessante Wachstumschancen. Im Berichtsjahr haben wir unseren Vorsprung in diesem Produktsegment weiter ausgebaut und bieten unseren Kunden sowohl Lösungen für am Motor angebrachte als auch für direkt ins Motorsaugrohr oder Kompressorgehäuse integrierte Ladeluftkühler.

Die von Behr Thermot-tronik entwickelten Thermostaten für die indirekte Ladeluftkühlung ermöglichen einen jederzeit optimalen Kühlmitteldurchsatz, was Verbrauch und Schadstoffemissionen weiter reduziert.

### **Elektromobilität**

In Zeiten steigender Spritpreise, wachsenden Umweltbewusstseins und strengeren gesetzlichen Vorschriften gewinnt das Thema Elektrifizierung des Antriebsstrangs immer mehr an Bedeutung. Wir unterstützen diese Entwicklung mit innovativen Produkten zur Temperierung der empfindlichen Lithium-Ionen-Traktionsbatterien und zur energiesparenden Beheizung und Klimatisierung der Fahrzeugkabine.

## **Batteriekühlung**

Die Kühlung der temperaturempfindlichen Lithium-Ionen-Batterien in Hybrid- und Elektrofahrzeugen ist für Behr ein neues, attraktives Geschäftsfeld. 2005 haben wir mit der Konzeptentwicklung begonnen; 2009 konnten wir mit der Batteriekühlung des S 400 BlueHybrid von Mercedes-Benz die weltweit erste Kühlplatte für Lithium-Ionen-Batterien im Fahrzeugeinsatz in Serie bringen. Diese Kühlplatte wird direkt mit Kältemittel aus der Klimaanlage durchströmt, so dass ein zusätzlicher Wasserkreislauf entfallen kann.

Je nach Anforderung bieten wir unseren Kunden aber auch Batteriekühlungskonzepte mit einem sogenannten Chiller an. In diesem Fall wird die Kühlplatte mit Wasser durchströmt, welches im Chiller durch verdampfendes Kältemittel der Klimaanlage gekühlt wird. Der Chiller wird noch in diesem Jahr in Serie gehen. Eine weitere Möglichkeit, die 2011 in Serie gehen wird, ist die Temperierung der Batterie über einen separat gekühlten Luftstrom.

Die Batteriekühlung verbindet das Know-how der klassischen Motorkühlung mit den Anforderungen der Fahrzeugklimatisierung und erfordert darüber hinaus Spezialkenntnisse, z. B. aus der Elektrochemie. Die Industrialisierung der Behr-Batteriekühlungsprodukte erfolgt deshalb in einem für dieses neue Geschäftsfeld ins Leben gerufenen Produktcenter. Hier arbeiten Ingenieure aus den oben genannten Fachbereichen zusammen.

## **Thermomanagement von Hybrid- und Elektrofahrzeugen**

Aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung ergeben sich auch zahlreiche neue Anforderungen an die Fahrzeugklimatisierung. So kommt es beispielsweise bei Micro-Hybrid-Fahrzeugen mit Start-Stopp-Funktion im Sommer in den Stopp-Phasen zu einem Komfortdefizit, da der vom Verbrennungsmotor angetriebene Klimakompressor ebenfalls abgeschaltet wird. Dies kann durch unsere neuen Speicherverdampfer vermieden werden. Die in den Fahrgastraum strömende Luft wird dabei durch den Latentspeicher auch während der Stoppzeiten ausreichend gekühlt.

Eine weitere Herausforderung bei Elektrofahrzeugen ist die effiziente Aufheizung der Kabine. Der klassische Heizkörper, der die Wärme dem Kühlwasser des Motors entnimmt, entfällt hier vollständig. Die von uns entwickelten Hochvolt-PTC-Heizer mit der zugehörigen Regeleinheit von unserem Gemeinschaftsunternehmen Behr-Hella Thermocontrol (BHTC) können ohne verlustbehaftete Umrichter direkt an das Hochvolt-Bordnetz angeschlossen werden. Erste Kleinserien werden bereits geliefert.

Unter der Marke ECO-Heat bieten wir darüber hinaus für Hybridfahrzeuge effiziente Kabinenheizkonzepte an, mit denen durch gezielte systemische Auslegung der Mehrverbrauch im Heizbetrieb halbiert werden kann.

Bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen muss die für die Klimatisierung verwendete Energie besonders effizient genutzt werden. Unter unserer Marke ECO-A/C<sup>®</sup> werden eine Vielzahl von Verbesserungen an Kältekreislauf, Klimagerät und Regelung realisiert. Damit lässt sich der Energiemehrverbrauch durch die Klimatisierung um mehr als 20 % im Vergleich zu heutigen Klimaanlage reduzieren.

### **Systemkompetenz im Thermomanagement**

Als Systempartner liefern wir den Herstellern ein gesamthaftes Thermomanagement aus einer Hand. Dieses Know-how unterstützt unsere Kunden dabei, die immer strengeren Emissionsvorschriften einzuhalten, Energie effizienter zu nutzen und so Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren. Ein Beispiel, auf das wir besonders stolz sind, ist der im vergangenen Jahr in Serie gegangene Porsche Panamera:

Wir haben für die Sportlimousine die weltweit erste vierzonige Klimaanlage mit Temperatur- und Luftmassensteuerung aus einem Gerät – also ohne zusätzliches Heckklimagerät – entwickelt. Auch die Luftführung im Innenraum, der Kältemittel- und Heizkreislauf sowie das Kühlmodul für Motor und Antriebsstrang sind von Behr. BHTC hat die Klimaregelung inklusive Bediengerät realisiert und von HBPO kommt das Frontend-Modul. In Zusammenarbeit mit Dräxlmaier waren BHTC und wir auch bei der Integration des Cockpits maßgeblich beteiligt. Damit steckt im Porsche Panamera das gebündelte Know-how von Behr und unseren Gemeinschaftsunternehmen.

## Ausblick 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die **Pkw-Produktion** wird 2010 laut J.D. Power in Nordamerika um 25 % auf 10,7 Mio. Fahrzeuge steigen, weil die Hersteller dort 2009 erhebliche Bestände abgebaut haben und auch die Fahrzeugverkäufe anziehen. In Westeuropa soll die Produktion praktisch konstant bleiben: Einer Zunahme bei Premiumfahrzeugen steht ein gewisser Rückgang in der Großserie wegen des Auslaufens der Umweltprämie entgegen. Unsere derzeitigen Abrufe bestätigen diese Prognosen und liegen sogar leicht darüber. Aber es wird sich erst zur Jahresmitte zeigen, ob diese Abrufe nachhaltig sind. Die Wachstumsmärkte in Brasilien, Indien und China werden sich positiv entwickeln. Bezüglich des prognostizierten Wachstums in Osteuropa ist eine gewisse Skepsis angebracht.

Die **Nkw-Produktion** soll laut Power Systems Research in der NAFTA-Region um 13 % steigen und in Westeuropa um 4 %. Es bleibt abzuwarten, ob diese Werte erreicht werden, vor allem in Europa. Die großen Flotten sind immer noch vorsichtig in ihrem Kaufverhalten, auch bei Ersatzbeschaffungen. Ebenso die Erholung in Osteuropa dürfte kleiner ausfallen. Die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien werden auch bei Nkw steigende Produktionszahlen aufweisen.

Auf dieser Basis erwarten wir für 2010 ein **Umsatzwachstum** von ca. 10 %, vor allem wegen Neuanläufen und unserer starken Position in den Wachstumsmärkten.

Für das laufende Geschäftsjahr haben wir klare **Prioritäten** gesetzt:

1. Konsequente weitere Verfolgung der Kostensenkungsmaßnahmen
2. Umsetzung der Restrukturierungen in Europa und Nordamerika
3. Minimierung des Kapitaleinsatzes auch im Aufschwung
4. Refinanzierung des Konzerns
5. Stärkung des Eigenkapitals

### **1. Kostensenkungsmaßnahmen**

Unser Ziel für 2010 liegt in der gleichen Größenordnung wie das für 2009. Aufgrund der bereits umgesetzten bzw. definierten Maßnahmen sind wir zuversichtlich, es zu erreichen.

### **2. Restrukturierungen in Europa und Nordamerika**

- Wir sind mit den Betriebsräten und der IG Metall in Verhandlungen über die Schließung des Werks in Stuttgart und die Restrukturierung der Standorte in Kirchberg und Kornwestheim. Diese Maßnahmen werden insgesamt bis zu 440 Mitarbeiter betreffen. Die Verhandlungen verlaufen konstruktiv.
- Am Standort Stuttgart haben wir in Entwicklung und Verwaltung über die Nutzung der natürlichen Fluktuation, Altersteilzeitregelungen und ein freiwilliges Abfindungsprogramm bereits ca. 110 Stellen abgebaut. Betriebsbedingte Kündigungen zum 31.03.2011 können wir unverändert nicht ausschließen.
- Nachdem wir das Werk in Barcelona 2009 geschlossen haben, werden wir in diesem Jahr den dortigen Entwicklungs- und Verwaltungsstandort schließen. Davon sind 127 Mitarbeiter betroffen. Ungefähr der Hälfte davon können wir einen Arbeitsplatz in dem eine Autostunde entfernten Montblanc anbieten. Damit ist die Restrukturierung unserer defizitären spanischen Tochtergesellschaft im Wesentlichen abgeschlossen.
- In Dayton/Ohio verlagern wir einen Teil der dortigen Fertigung, den sog. Nordkomplex, in den Südkomplex und nach Mexiko. Damit reduzieren wir die Produktionsfläche auf die Hälfte, mit den entsprechenden Strukturkostensenkungen. Hinzu kommt die Verlagerung weiterer Entwicklungsleistungen von Troy/Michigan nach Indien zu Behr Engineering Services. Gestützt durch die Marktentwicklung ermöglicht die Restrukturierung Behr America den Turnaround 2011.

### **3. Minimierung des Kapitaleinsatzes**

Die erzielten Prozessverbesserungen in der Logistik werden wir nutzen, um das Umsatzwachstum mit konstantem Bestand zu bewältigen. Wir werden auch 2010 deutlich unter den Abschreibungen investieren, indem wir die vorhandenen Kapazitäten global bestmöglich auslasten.

#### 4. Refinanzierung des Konzerns

Die Gespräche mit den Banken über eine neue Finanzierungsstruktur über den gesamten Zeitraum der Restrukturierung bis 2013 verlaufen konstruktiv. Wir sind zuversichtlich, sie im dritten Quartal abschließen zu können. Hierauf geht Herr Tetzner noch ein.

#### 5. Stärkung des Eigenkapitals

Nachdem wir mit Mahle Anfang Februar den Erwerb der Mehrheit an unserer Tochtergesellschaft Behr Industry vereinbart haben, führen wir derzeit Gespräche über eine strategische Zusammenarbeit. Im Bereich der motorfesten Komponenten, im thermischen Energiemanagement und der Mechatronik sehen wir Chancen, unsere gemeinsame Position am Markt zu stärken. Die Zusammenarbeit würde durch eine Beteiligung von Mahle an Behr unterlegt. Mahle wäre als industrieller Investor ein sehr guter Partner für uns. Aber für strategische Allianzen gibt es immer mehr als einen möglichen Partner, weshalb wir auch mit anderen Interessenten, sowohl industriellen als auch Finanz-Investoren, im Gespräch sind.

Aufgrund der Restrukturierung ist 2010 für uns ein Übergangsjahr. Wir sind zuversichtlich, **2011** den **Turnaround** zu schaffen. Da unsere Maßnahmen bereits anteilig wirken, werden wir beim derzeit erkennbaren Marktverlauf **2010** unseren **Verlust** halbieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
wir haben seit 2007, beginnend in den USA, die notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Krise, in der sich Behr befindet, zu bewältigen. Unsere Belegschaft zieht bei der Bewältigung dieser schwierigen Maßnahmen hervorragend mit. Behr ist noch nicht über den Berg. Wir brauchen in diesem Jahr die gleiche Disziplin bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen wie 2009. Aber die ergriffenen Maßnahmen sind wirksam. Wir haben die Talsohle durchschritten und den Turnaround fest im Visier. Das verdanken wir dem großen Engagement unserer Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Ich übergebe jetzt das Wort an Herrn Tetzner, der Ihnen unseren Jahresabschluss 2009 erläutern wird.

Vielen Dank.