

DIE IN DIESER PRESSEMITTEILUNG ENTHALTENEN INFORMATIONEN SIND WEDER ZUR VERÖFFENTLICHUNG NOCH ZUR WEITERGABE IN DIE BZW. INNERHALB DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA, AUSTRALIEN, KANADA ODER JAPAN BESTIMMT.

EDAG plant Börsengang

- **Einer der führenden Ingenieurdienstleister für die globale Automobilindustrie bereitet Erstnotierung in 2015 vor**
- **Aufgrund starker Marktposition bestens aufgestellt, um überproportional von der großen Dynamik im globalen Wachstumsmarkt für Ingenieurdienstleistungen zu profitieren**
- **Führende Technologiekompetenz bedient steigende Nachfrage bei Fahrzeugherstellern und Zulieferern**
- **Erfolgreiche Wachstumsstrategie erzielt deutliche Umsatzsteigerungen im Kerngeschäft: seit 2012 um 78 Prozent auf 635 Millionen Euro in 2014 gewachsen; Umsatz 1. Halbjahr 2015: 355 Millionen Euro**
- **Steigerung der Profitabilität im laufenden Geschäftsjahr und geringe Investitionsintensität des Geschäftsmodells führen zu bereinigter Kern-EBIT-Marge von gut 10 Prozent**
- **Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht sichert Fortsetzung der langfristigen Unternehmensentwicklung**

Arbon, 04. November 2015. EDAG, ein unabhängiger Ingenieurdienstleister für die globale Automobilindustrie, bereitet den Börsengang vor. Abhängig vom Börsenumfeld strebt das Unternehmen eine Zulassung seiner Aktien im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) noch im Jahr 2015 an. Es sollen ausschließlich Anteile des gegenwärtigen Alleineigentümers ATON angeboten werden. Als generationenübergreifende Investmentgesellschaft ist ATON ein langfristig orientierter Investor, der plant, auch nach dem Börsengang weiter signifikant an EDAG beteiligt zu bleiben. Ziel ist, die nachhaltige Fortsetzung der erfolgreichen Unternehmensstrategie sicherzustellen. Dazu wurde die EDAG Engineering Group AG, eine Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht, gegründet, in die das gesamte operative Geschäft von EDAG eingebracht wird. Hierdurch erhält EDAG eine langfristig stabile Struktur für die weitere Unternehmensentwicklung.

„Gestützt auf deutsche Ingenieurskunst ist EDAG heute einer der globalen Marktführer in einem der attraktivsten Dienstleistungssegmente der Automobilindustrie“, sagt Thomas Eichelmann, Geschäftsführer von ATON und Verwaltungsratsvorsitzender von EDAG. „Der Börsengang ist für uns jetzt ein logischer und vorausschauender Schritt. Der direkte Zugang

zum Kapitalmarkt wird es uns ermöglichen, in dem globalisierten Wettbewerbsumfeld, in dem EDAG sich bewegt, weiterhin dauerhaft unabhängig und flexibel agieren zu können.“

Ein global top-positionierter unabhängiger Ingenieurdienstleister für die Automobilindustrie

EDAG ist einer der weltweit führenden, unabhängigen Ingenieurdienstleister und entwickelt serienreife Lösungen für die globale Automobilindustrie. Mit einem internationalen Netzwerk von 57 Standorten in bedeutenden Automobilzentren der Welt bedient das Unternehmen führende nationale und internationale Fahrzeughersteller sowie technologisch anspruchsvolle Automobilzulieferer. Dabei beschäftigte EDAG zum 30. Juni 2015 etwa 7.600 Mitarbeiter (einschließlich Auszubildenden) in 19 Ländern.

EDAG bietet komplementäre Ingenieurdienstleistungen in den Segmenten Vehicle Engineering (Fahrzeugentwicklung), Electrics/Electronics (Elektrik/Elektronik) und Production Solutions (Produktionslösungen). Diese umfassende Kompetenz erlaubt es EDAG, Kunden von der ursprünglichen Idee zum Design, bei Produktentwicklung und Prototypenbau bis hin zu schlüsselfertigen Produktionssystemen zu unterstützen. „Die Gesamtfahrzeugkompetenz ist eine klare Wettbewerbsstärke von EDAG“, sagt Jörg Ohlsen, CEO in der Konzerngeschäftsleitung von EDAG. „Auf Wunsch können wir unsere Kunden im gesamten Lebenszyklus eines Produkts begleiten.“

Dynamischer und attraktiver Wachstumsmarkt

Als unabhängiger Entwicklungspartner in der Automobilindustrie besetzt EDAG einen dynamisch wachsenden Markt. Gemäß A.T. Kearney wird der Markt für Ingenieursdienstleister in der Automobilindustrie bis 2020 mit einer jährlichen Wachstumsrate von rund 6 bis 7 Prozent von heute 15,3 Milliarden Euro auf 22,6 Milliarden Euro anwachsen. Für die Top 5 Marktteilnehmer nach Umsatz, zu denen auch EDAG gehört, wird ein überdurchschnittliches jährliches Wachstum von 9 bis 12 Prozent erwartet¹. Als einer der wenigen Anbieter mit Kompetenzen entlang der gesamten Wertschöpfungskette kann EDAG eine erwartete steigende Nachfrage nach Ingenieurdienstleistungen für das gesamte Fahrzeug bedienen.

Technologie- und Innovationskompetenz sichern Zukunftsfähigkeit

Dabei beflügeln verschiedene Megatrends das Wachstum der Branche. Individualisierung, ökologische Effizienz, vernetztes und autonomes Fahren, neue Mobilitätskonzepte sowie die sogenannte Industrie 4.0 und damit einhergehende neue Produktionsmethoden werden voraussichtlich auch in Zukunft den Bedarf nach spezialisierten Ingenieurdienstleistungen in der Mobilitätsindustrie verstärken.

EDAG versteht sich als Technologie- und Innovationsführer und betreibt Kompetenzzentren für wegweisende Zukunftstechnologien der Automobilbranche: Leichtbau, Elektromobilität, Car-IT sowie neue Produktionstechnologien. Für ihre Kunden ist EDAG damit ein essentieller Partner auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität der Zukunft und zu effizienten Produktionsanlagen.

¹ Quelle: A.T. Kearney (2015): Market assessment Engineering Service Provider Automotive 2020

Profitabilität und hohes Maß an Cashflow-Generierung bilden die Basis für Dividendenpotenzial

EDAG hat sich zu einem führenden Anbieter von Ingenieurdienstleistungen in der Automobilbranche entwickelt. Das Unternehmen ist profitabel und weist seit Jahren ein stabiles und kontinuierliches Wachstum in allen drei Kerngeschäftssegmenten auf. Von 2012 bis 2014 konnte EDAG den Kernumsatz² um rund 78 Prozent von 357 auf 635 Millionen Euro steigern und hat 2014 ein bereinigtes Kern-EBIT³ von 53,2 Millionen Euro erzielt. Dieses Wachstum ist insbesondere auf die erfolgreiche Integration der Rücker Gruppe und der BFFT Gruppe zurückzuführen, die die Marktposition von EDAG weiter gestärkt haben.

Im ersten Halbjahr 2015 steigerte EDAG den Kernumsatz gegenüber der Vorperiode um 17 Prozent auf 355,2 Millionen Euro (H1 2014: 303,5 Millionen Euro) und das bereinigte Kern-EBIT um 58 Prozent auf 35,6 Millionen Euro (H1 2014: 22,5 Millionen Euro), was einer bereinigten Kern-EBIT-Marge von 10 Prozent entspricht. Auch für das dritte Quartal erwarten wir weiterhin deutliches Kernumsatzwachstum sowie eine bereinigte Kern-EBIT-Marge von gut 10 Prozent. Damit setzt sich die positive Entwicklung auch in den ersten neun Monaten 2015 weiter fort. Dank eines Geschäftsmodells mit geringer Investitionsintensität („Asset-Light“ Business Model) und klarem Fokus auf Ingenieurdienstleistungen für die Automobilindustrie kann EDAG seit mehreren Jahren eine hohe Cashflow-Generierung⁴ vorweisen.

Derzeit plant EDAG, in Abhängigkeit der Ertrags- und Finanzlage des Unternehmens zukünftig eine Dividende in Höhe von circa 50 Prozent des konsolidierten Gewinns der entsprechenden Berichtsperiode an ihre Aktionäre auszuschütten.

Börsengang stützt Wachstumskurs

Der Markt für Ingenieurdienstleistungen bietet großes Wachstumspotenzial, das EDAG mit ihrer starken Positionierung und dem attraktiven Geschäftsmodell nutzen will. Der direkte Zugang zum Kapitalmarkt soll es dem Unternehmen dabei ermöglichen, in einem globalisierten Wettbewerbsumfeld weiterhin dauerhaft unabhängig zu agieren. Auch in Zukunft setzt EDAG darauf, die Marktposition weiter international auszubauen, die Attraktivität als Arbeitgeber zu stärken und die Entwicklung und Vermarktung erfolgreicher Innovationen voranzutreiben.

„EDAG ist heute bestens aufgestellt, um von dem erwarteten weiteren Wachstum im Markt für unabhängige Ingenieurdienstleistungen zu profitieren“, sagt Thomas Eichelmann. „Investoren

² Umsatz ist definiert als Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen. Kernumsatz entspricht dem Umsatz aus den Segmenten Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions ohne Berücksichtigung des Umsatzes aus dem Segment Others (Gesamtumsatz entspricht für 2012 415 Mio. Euro, für 2013 632 Mio. Euro und für 2014 690 Mio. Euro; für das erste Halbjahr 2015 355 Mio. Euro)

³ Das Kern-EBIT entspricht dem EBIT aus den Segmenten Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions ohne Berücksichtigung des Segments Others. Das bereinigte Kern-EBIT ist das um einmalige Einflüsse wie u.a. Aufwendungen aus Kaufpreisallokation, Erträge aus Entkonsolidierungen, Aufwendungen aus M&A-Transaktionen und Restrukturierung sowie Erträge aus der Veräußerung von Immobilien bereinigte EBIT

⁴ Basierend auf einer bereinigten Cash Conversion, die sich berechnet aus dem bereinigten EBITDA abzüglich dem Capex geteilt durch das bereinigte EBITDA. Das bereinigte EBITDA entspricht dem bereinigten EBIT zuzüglich Abschreibungen ohne Abschreibungen auf Kaufpreisallokationen

bieten wir die Gelegenheit, in eines der weltweit führenden Unternehmen für Ingenieurdienstleistungen zu investieren, das seit unserem Einstieg mit ATON schneller gewachsen ist als der Gesamtmarkt und ein attraktives Profitabilitätsniveau erreicht hat.“

Im Rahmen des Börsenganges agieren Morgan Stanley und Deutsche Bank als Joint Global Coordinators und Joint Bookrunners. Commerzbank und M.M. Warburg wurden als Co-Lead Managers mandatiert.

Weitere Geschäfts- und Finanzinformationen zu EDAG, einschließlich des geprüften Konzernabschlusses 2014 (inklusive Finanzinformationen für 2013 und 2012) der EDAG Engineering GmbH und des ungeprüften, verkürzten konsolidierten Konzernzwischenabschlusses für das erste Halbjahr 2015 der EDAG Engineering GmbH sind auf der Internetseite von EDAG unter der URL <http://ir.edag.com/publikationen> veröffentlicht.

Pressekontakt

Nina Rosen

Tel: +(49) 0611- 7375 370

eMail: nina.rosen@edag.de

Über EDAG

EDAG ist ein unabhängiger Ingenieurdienstleister für die globale Automobilindustrie. Das Unternehmen bedient führende nationale und internationale Fahrzeughersteller sowie technologisch anspruchsvolle Automobilzulieferer mit einem globalen Netzwerk von 57 Standorten in bedeutenden Automobilzentren auf der ganzen Welt. EDAG bietet komplementäre Ingenieurdienstleistungen in den Segmenten Vehicle Engineering (Fahrzeugentwicklung), Electrics/Electronics (Elektrik/Elektronik) und Production Solutions (Produktionslösungen). Diese umfassende Kompetenz erlaubt es EDAG, ihre Kunden von der ursprünglichen Idee zum Design, Produktentwicklung und Prototypenbau bis hin zu schlüsselfertigen Produktionssystemen zu unterstützen. Zudem betreibt das Unternehmen als Technologie- und Innovationsführer Kompetenzzentren für wegweisende Zukunftstechnologien der Automobilbranche: Leichtbau, Elektromobilität, Car-IT sowie neue Produktionstechnologien. Das Unternehmen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2014 einen Kernumsatz von 635 Millionen Euro und ein bereinigtes Kern-EBIT von 53,2 Millionen Euro. Zum 30. Juni 2015 beschäftigte EDAG etwa 7.600 Mitarbeiter (einschließlich Auszubildenden) in 19 Ländern.

Wichtiger Hinweis

Diese Pressemitteilung stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung zum Kauf oder zur Zeichnung von Wertpapieren dar.

Diese Mitteilung enthält zukunftsgerichtete Aussagen. Diese Aussagen basieren auf der gegenwärtigen Sicht, Erwartungen und Annahmen des Managements von EDAG und beinhalten bekannte und unbekannt Risiken und Unsicherheiten, die dazu führen können,

dass die tatsächlichen Resultate, Ergebnisse oder Ereignisse erheblich von den darin enthalten ausdrücklichen oder impliziten Aussagen abweichen können. Die tatsächlichen Resultate, Ergebnisse oder Ereignisse können wesentlich von den darin beschriebenen abweichen aufgrund von, unter anderem, Veränderungen des allgemeinen wirtschaftlichen Umfelds oder der Wettbewerbssituation, Risiken in Zusammenhang mit Kapitalmärkten, Wechselkursschwankungen und dem Wettbewerb durch andere Unternehmen, Änderungen in einer ausländischen oder inländischen Rechtsordnung, insbesondere betreffend das steuerrechtliche Umfeld, die EDAG betreffen, oder durch andere Faktoren. EDAG übernimmt keine Verpflichtung, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren.

Diese Bekanntmachung stellt keinen Prospekt dar. Interessierte Anleger sollten ihre Anlageentscheidung bezüglich der in dieser Bekanntmachung erwähnten Wertpapiere ausschließlich auf Grundlage der Informationen aus dem von der Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Angebot dieser Wertpapiere erstellten Wertpapierprospekt treffen. Kopien dieses Wertpapierprospekts werden, nach dessen Billigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und seiner Veröffentlichung, bei der EDAG Engineering Group AG, Schlossgasse 2, CH 9320 Arbon oder auf der Webseite von EDAG unter <http://ir.edag.com> kostenfrei erhältlich sein. Die EDAG Engineering Group AG („EDAG“) wurde am 2. November 2015 gegründet. Die Aton GmbH wird sämtliche Aktien der EDAG Engineering Schweiz Sub-Holding AG, einer Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht und derzeitige Muttergesellschaft der EDAG Group, im Wege einer Sacheinlage in die Kapitalrücklage der EDAG Engineering Group AG einbringen, wobei keine Ausgabe neuer Aktien erfolgt und auch keine andere Gegenleistung durch die Gesellschaft erbracht wird.

Diese Pressemitteilung ist kein Prospekt im Sinne von Artikel 652a des Schweizer Obligationenrechts oder anderer anwendbarer Rechtsvorschriften und auch kein Börsenzulassungsprospekt im Sinne der Zulassungsregeln der SIX Swiss Exchange AG.

Diese Pressemitteilung ist kein Angebot zum Verkauf von Wertpapieren in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wertpapiere dürfen in den Vereinigten Staaten von Amerika nur mit vorheriger Registrierung oder ohne vorherige Registrierung nur aufgrund einer Ausnahmeregelung unter den Vorschriften des U.S. Securities Act von 1933 in derzeit gültiger Fassung (der „Securities Act“) verkauft oder zum Verkauf angeboten werden. Wenn ein öffentliches Angebot von Wertpapieren in den Vereinigten Staaten von Amerika stattfinden würde, würde dieses mittels eines Wertpapierprospekts, den Investoren von EDAG erhalten könnten, durchgeführt. Dieser Wertpapierprospekt würde detaillierte Informationen über die Gesellschaft und ihre Geschäftsführung, sowie Finanzinformationen, enthalten. Es findet kein öffentliches Angebot der in dieser Bekanntmachung genannten Wertpapiere in den Vereinigten Staaten von Amerika statt.

Vorbehaltlich bestimmter Ausnahmeregelungen nach dem Securities Act dürfen die in dieser Bekanntmachung genannten Wertpapiere in Australien, Kanada oder Japan, oder an oder für Rechnung von in Australien, Kanada oder Japan ansässigen oder wohnhaften Personen, weder verkauft noch zum Kauf angeboten werden.

DIE IN DIESER PRESSEMITTEILUNG ENTHALTENEN INFORMATIONEN SIND WEDER ZUR VERÖFFENTLICHUNG NOCH ZUR WEITERGABE IN DIE BZW. INNERHALB DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA, AUSTRALIEN, KANADA ODER JAPAN BESTIMMT.

Anhang: Weitere Informationen zu EDAG

EDAG ist, gemessen an Umsatzerlösen und Mitarbeiterzahl, einer der weltweit größten unabhängigen¹ Ingenieursdienstleister (Engineering Service Provider - **ESP**) in der Automobilindustrie. Wir sind auf die Entwicklung von Automobilkomponenten und -modulen, abgeleiteten Fahrzeugmodellen (**Derivaten**) und, in Einzelfällen, kompletten Fahrzeugen (2001 entwickelten wir unser erstes komplettes Auto) und Produktionsanlagen sowie auf die Konzeption innovativer, produktionsfertiger Lösungen für Fahrzeuge, Zweiräder, LKW und Produktionssysteme spezialisiert. Wir verfügen über langjährige enge Beziehungen zu allen großen deutschen Originalherstellern (Original Equipment Manufacturer - **OEMs**) in der Personenkraftwagen- und Nutzfahrzeugindustrie mit besonderem Schwerpunkt auf deutschen Premium-OEMs. Darüber hinaus haben wir weitere renommierte Automobil-OEMs als Kunden in Märkten außerhalb Deutschlands, insbesondere in Europa, gewonnen. In Ergänzung unserer Aktivitäten sind wir auch für Systemlieferanten in der Automobilindustrie tätig. Um die Ansprüche unserer Kunden zu erfüllen, folgen wir deren internationaler Ausrichtung und bieten unsere Leistungen weltweit an.

Wir sind, gemessen am Umsatzerlös, der drittgrößte Ingenieursdienstleister auf dem deutschen (Quelle: Lünendonk®-Sonderanalyse 2014. Exklusive Auszüge der Lünendonk®-Studie, Führende Anbieter von Technologie-Beratung und Engineering Services in Deutschland, Eine unabhängige Marktanalyse der Lünendonk GmbH in fachlicher Zusammenarbeit mit ALTEN GmbH, Altran GmbH & Co. KG, AVENTON GmbH und Randstad Professionals GmbH & Co. KG, November 2014, **Lünendonk-Analyse 2014**) und globalen Markt (Quelle: A.T. Kearney GmbH, Market assessment Engineering Service Provider Automotive 2020 (Marktanalyse Ingenieursdienstleister Automobilindustrie 2020), Juli 2015, **A.T. Kearney Report**).

Während der Markt für Ingenieursdienstleister in der Automobilindustrie von 2010 bis 2014 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (**CAGR**) von 6,1% verzeichnen konnte, und die CAGR-Vorhersage für 2014 bis 2020 bei 6,7% liegt, wobei insbesondere die Segmente Electrics/Electronics (**E/E**) sowie Antrieb und Rohkarosserie zum Wachstum beitragen sollen (Quelle: A.T. Kearney Report), bietet der europäische Markt für Ingenieursdienstleister Schätzungen zufolge das größte absolute Wachstumspotenzial in diesem Bereich. Die Wachstumsrate der fünf größten Ingenieursdienstleister, darunter EDAG, liegt, gemessen an den Umsatzerlösen, vermutlich noch höher, d. h. bei 9-12% jährlich bis 2020, wobei die Gründe hierfür in überproportionalem Outsourcing, einer Zunahme der Arbeitspakete und der Konsolidierung am Markt für Ingenieursdienstleister gesehen werden (Quelle: A.T. Kearney Report).

Durch unser globales Netzwerk mit weltweit 58 Standorten, die nah bei unseren Kunden an wichtigen Automobil-Zentren liegen, stellen wir sicher, dass die Kompetenzen der gesamten Gruppe unseren Kunden vor Ort zur Verfügung stehen. Zwar haben wir in dem zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr 78% unserer Umsatzerlöse in Deutschland erzielt, wo wir durchschnittlich auch circa 77% unserer gesamten Mitarbeiter beschäftigt haben, jedoch richtet sich unsere internationale Ausrichtung nach strategischen und an der Qualität orientierten Kriterien.

¹ Unabhängigkeit bedeutet in diesem Zusammenhang, dass kein OEM oder Zulieferer Mehrheits- oder erhebliche Minderheitsbeteiligungen hält.

Mit über 40 Jahren Erfahrung bieten wir umfassende Fahrzeugkompetenzen über die gesamte Produkt-Wertschöpfungskette und den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs. Unser umfassendes Leistungsportfolio reicht vom Design über Produktentwicklung, Modellierung, Messkonstruktionen, Prototypenbau und Prüfung bis zur Entwicklung von schlüsselfertigen Produktionssystemen. Wir bieten besondere Erfahrung in der Entwicklung von Produktionsanlagen und der entsprechenden Umsetzung. Unsere Tochter, die BFFT-Gruppe, ist auf die Entwicklung und Anwendung von E/E-Systemen spezialisiert.

Um der zunehmenden Komplexität des Autos der Zukunft gerecht zu werden und die damit und mit seiner Entwicklung verbundenen hohen technischen Anforderungen zu erfüllen, bündeln wir das Spezialwissen, das für die Konzentration auf die Entwicklung neuer Trends erforderlich ist, in vier Kompetenzzentren: „Leichtbau“ (gegründet im Jahr 2002), „E-Mobility“, „Car-IT“ und „Neue Produktionstechnologie“ (alle gegründet im Jahr 2014).

Zudem bietet unser Beratungsdienst Feysinn unseren Kunden einen umfassenden Service von der Konzeptionsphase bis zur Umsetzung und software-unabhängige Beratung zu Prozessen, Methoden und Hilfsmitteln zur Optimierung von Entwicklungs- und Produktionssequenzen. Neben seiner beratenden Tätigkeit bietet Feysinn auch Durchführungsleistungen und Trainings an.

Um die Ansprüche unserer Kunden zu erfüllen, legen wir besonderen Wert auf wichtige aktuelle Trends und Technologien in der Automobilindustrie, wie etwa Innovationen im Bereich CO₂-Reduzierung, Leichtbau, E-Mobilität und Car-IT (Quelle: Lünendonk-Analyse 2014). Um die Erwartungen unserer Kunden erfüllen und zur Entwicklung der Automobilbranche beitragen zu können, passen wir unser Leistungsportfolio laufend an die sich verändernden Kundenbedürfnisse und Marktbedingungen an. Automobil-OEMs sehen sich mit stetig zunehmender technologischer Komplexität konfrontiert, die mit ansteigendem Engineering-Aufwand einhergeht und eine klar definierte Strategie der Kernkompetenzen und die Auslagerung von Fahrzeugentwicklungsleistungen erforderlich macht (Quelle: Roland Berger Strategy Consultants: Ingenieursdienstleistungen, Marktstudie, März 2014). Diversifizierte Fahrzeugentwicklung zwischen OEMs und Ingenieursdienstleistern, wie sie in der deutschen Automobilindustrie üblich ist, ermöglicht OEMs das Einlagern von hochwertiger und wettbewerbssignifikanter Forschung und Entwicklung (Quelle: berylls strategy advisors/VDA Verband der Automobilindustrie: Automotive Entwicklungsdienstleistung, Zukunftsstandort Deutschland, Eine Studie des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Zusammenarbeit mit Berylls Strategy Advisors GmbH, März 2015, **berylls/VDA-Studie, März 2015**). Wir sind der Ansicht, dass unsere Geschäftstätigkeit in zunehmendem Maße von der aktuellen Strategie der OEMs bestimmt wird, sich auf die Kernkompetenzen zu konzentrieren und Entwicklungsaufgaben auszulagern, die zwar zunehmend komplex sind aber nicht als ausreichend strategisch relevant gelten, um die Verwendung interner Ressourcen zu erfordern. Da Ingenieursdienstleister diese Aufgaben oft schneller und effizienter erfüllen können als OEMs selbst (Quelle: berylls/VDA-Studie, März 2015), gehen wir davon aus, dass wir voraussichtlich auch weiterhin vom OEM-Outsourcing profitieren werden.

Die operative Struktur bei EDAG entspricht den drei Kernsegmenten Vehicle Engineering, E/E und Production Solutions. Neben unseren einzelnen Leistungen in den jeweiligen Segmenten bieten wir unseren Kunden diese Leistungen auch als Pakete oder in unterschiedlichen Kombinationen bzw. in Form von bereichsübergreifenden Projekten.

Wir erbringen unsere Fahrzeugentwicklungsleistungen an 25 deutschen und 16 internationalen Standorten. Dies ermöglicht uns eine starke globale Präsenz in der Nähe der Forschungs- und Entwicklungszentren unserer Hauptkunden. Im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum betrug die Gesamtmitarbeiterzahl in diesem Segment durchschnittlich ca. 4.700, und im zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmonatszeitraum ca. 4.900 – jeweils ohne Mitarbeiter von aufgegebenen Geschäftsbereichen. Der Rückgang der Mitarbeitergesamtzahl zwischen 2014 und 2015 ist auf Entkonsolidierungseffekte zurückzuführen. Unsere Hauptkunden sind die großen europäischen Automobilhersteller und deren Systemlieferanten. Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr wurde in diesem Segment ungefähr die Hälfte unserer Erlöse in Deutschland mit Modulkonstruktion

erzielt, während auch die Aktivitäten Styling, Simulation sowie Komponenten- und Fahrzeugvalidierung in großem Maß zu unserem Erlös beitragen.

Unser E/E-Segment ist an 18 deutschen sowie einem internationalen Standort angesiedelt. Im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum betrug die Mitarbeiterzahl in diesem Segment durchschnittlich ca. 1.600 und im zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmonatszeitraum ca. 1.100 –ohne Mitarbeiter von aufgegebenen Geschäftsbereichen. In diesem Segment integrieren wir neue elektrische/elektronische Komponenten und Module in nachhaltige Fahrzeugkonzepte und beschäftigen uns mit dem zentralen Thema Energie in Fahrzeugen. Während unser Leistungsportfolio vollständige E/E-Pakete enthält, bieten wir auch einzelne Leistungen in den Bereichen Karosserie-E/E, Car-IT und Konnektivität sowie Fahrassistenzsysteme (FAS, engl.: advanced driver assistance systems - **ADAS**). In diesem Segment erzielten wir im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr ungefähr zwei Drittel unseres Erlöses mit Test und Validierung sowie Systemtechnik. Beide Aktivitäten machten jeweils etwa ein Drittel unseres Erlöses aus, wobei auch die Aktivität Eingebettete Systeme einen großen Beitrag zum Erlös leistete.

Um einen größtmöglichen Projekterfolg zu erreichen, streben wir eine interdisziplinäre Vorgehensweise an. Das sogenannte „Netzwerk-Engineering“ gemäß unserem V-Modell dient als Verknüpfung von Produktentwicklung/Realisierung und Integration/Validierung und reduziert unseren Koordinationsaufwand in der gesamten Entwicklungskette innerhalb E/E – von der Produktgestaltung bis hin zum Produktionsstart.

Unser Segment Production Solutions ist an 19 deutschen Standorten angesiedelt, mit weiteren Präsenzen in 8 Ländern weltweit. Im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum betrug die Mitarbeiterzahl in diesem Segment durchschnittlich ca. 1.300 und im zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmonatszeitraum ca. 1.000 –ohne Mitarbeiter von aufgegebenen Geschäftsbereichen. In diesem Segment agieren wir als ganzheitlicher Engineering-Partner für die Entwicklung und Umsetzung von Produktionsprozessen, einschließlich schlüsselfertigen Engineerings. Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr wurde in diesem Segment mehr als die Hälfte unserer Erlöse in Deutschland mit Systementwicklung und Robotertechnik erzielt, wobei auch die Aktivität Prozessplanung maßgeblich zu unserem Erlös beitrug.

Unsere wichtigsten Wettbewerbsstärken sind:

Wir sind im Wachstumsmarkt für Ingenieursdienstleistungen in der Automobilindustrie tätig und glauben, dass wir gut aufgestellt sind, um über dem Marktdurchschnitt zu wachsen.

Gemessen am Umsatzerlös ist der globale Markt für Ingenieursdienstleister in der Automobilindustrie im Zeitraum von 2010 bis 2014 mit einer („CAGR“) von 6,1% gestiegen (Quelle: A.T. Kearney Report). Wir erachten die Branche der Ingenieursdienstleister für die Automobilindustrie als strukturell attraktiven Markt und erwarten für die nahe Zukunft weiteres Wachstum. Gründe hierfür sind Trends wie

- die Zunahme der von OEMs angebotenen Modelle und Derivate;
- der rapide technologische Fortschritt und zunehmend umfassende Fahrzeugkonfigurationen und Upgrade-Optionen;
- die erhöhte Relevanz von E-Mobilität und umweltfreundlichen Technologien, die auf einen geringeren Kraftstoffverbrauch und eine Reduzierung von CO₂-Emissionen abzielen; und
- die steigende Anzahl elektrischer/elektronischer Komponenten in Motorfahrzeugen (Quelle: A.T. Kearney Report).

Wir sind der Ansicht, dass wir gut aufgestellt sind, auf diesem Markt erfolgreich zu konkurrieren und unsere Umsatzerlöse mittelfristig auf ein Niveau über dem Marktdurchschnitt wachsen werden. Die Grundlage hierfür bilden

- umfangreiches Fachwissen im Bereich E/E, in dem für den Markt für Ingenieursdienstleister ein überproportionales Wachstum mit einer durchschnittlichen

jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 9,3% im Zeitraum von 2014 bis 2020 auf einen Gesamterlös von €6,7 Milliarden (Quelle: A.T. Kearney Report) erwartet wird, sowie in den Bereichen Leichtbaumaterialien und Elektromobilität;

- die Breite unserer Ingenieurskompetenz – von Fahrzeugkonzepten bis zur Entwicklung von Automobilkomponenten und -modulen, bis hin zu abgeleiteten Fahrzeugmodellen (Derivaten) und Produktionsanlagen –, die es uns ermöglicht, als integrierter Systemanbieter aufzutreten;
- unsere Unabhängigkeit, gepaart mit großer Kundennähe durch unsere lokalen Standorte, die sich in der Nähe der Werke unserer Kunden befinden;
- das Cross-Selling-Potenzial im Zusammenhang mit unserem Geschäftsbereich Production Solutions;
- unsere Fähigkeit, erfahrene und qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen und zu halten;
- unsere Fähigkeit, umfangreichere Projekte abzuwickeln sowie unsere Möglichkeiten, unsere operativen Tätigkeiten auch auf internationaler Ebene zu erweitern;
- unsere Größenordnung, die es OEMs ermöglicht, uns mit umfangreichen Entwicklungsprojekten auf Basis breitgefaster Werkverträge zu betrauen.

In Bezug auf Umsatzerlöse mit Dritten wuchs unser Kerngeschäft² im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2014 beziehungsweise im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen um 13,2 % beziehungsweise 17,0 %.

Wir sind weltweit einer der größten unabhängigen Ingenieursdienstleister und besitzen nach unserem Erachten die erforderliche Größe, um erfolgreich in einem Markt zu agieren, auf dem Größe und Erfahrung eine wesentliche Rolle spielen.

Wir sehen Größe und die verbundenen Skaleneffekte als wichtigste Erfolgsfaktoren im heutigen Markt für Ingenieursdienstleister, denn Flexibilität, umfangreiche Ressourcen und eine Plattform zur Abwicklung großer und komplexer Projekte sind für OEMs von zunehmender Bedeutung. Der Markt für Ingenieursdienstleister erfährt seit ein paar Jahren einen Konsolidierungstrend, insbesondere aufgrund der Anforderungen von OEMs an die Fähigkeit von Ingenieursdienstleistern, im Rahmen der Auslagerung von Ingenieursprojekten große Projekte bewältigen zu können und volle Fahrzeugkompetenz vorzuweisen (Quelle: A.T. Kearney Report). Als einer der größten vollständig unabhängigen Ingenieursdienstleister besitzen wir nach unserem Erachten die erforderliche Größe, um erfolgreich auf einem Markt zu agieren, auf dem Größe und Erfahrung eine wesentliche Rolle spielen. In einem nach wie vor hochfragmentierten Markt sind wir außerdem überzeugt, über die erforderliche Größe für die aktive Teilnahme an einer potenziellen weiteren Marktkonsolidierung zu verfügen.

Die Mehrheit unserer Leistungen stellen wir im Rahmen von Werkverträgen bereit, wodurch unserer Ansicht nach ein Wettbewerbsvorteil entsteht, da Werkverträge bei OEMs zunehmend als attraktiver gelten als Arbeitnehmerüberlassungen, insbesondere in Verbindung mit umfangreichen Projekten (Quelle: A.T. Kearney Report). Zudem erwarten wir, von einer möglichen neuen Gesetzgebung in Deutschland zu profitieren, die Werkverträge gegenüber Arbeitnehmerüberlassungen oder Dienstverträgen begünstigen wird. Es wird erwartet, dass der Anteil von Werkverträgen am deutschen Markt für Ingenieursdienstleister in der Automobilindustrie von 72% im Jahr 2014 auf 86% bis zum Jahr 2017 wachsen wird (Quelle: A.T. Kearney Report).

² Unser Kerngeschäft umfasst unsere drei Kernsegmente (Fahrzeugtechnik, Electrics/Electronics und Produktionslösungen). Das Segment Sonstiges ist nicht enthalten.

Unserer Ansicht nach sind wir ein ausgewählter Partner für die Automobilindustrie und haben einen aus Bluechip-Unternehmen bestehenden Kundenstamm mit einem Fokus auf deutsche Premium OEMs.

Wir besitzen ein breitgefächertes Kundenportfolio und unterhalten langjährige Beziehungen zu großen OEMs in der globalen Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie. Wir bemühen uns um die Förderung unserer Beziehungen zu erstklassigen Marken, die erheblich mehr in Forschung und Entwicklung investieren und mehr Forschungs- und Entwicklungsleistungen auslagern als der Industriedurchschnitt (Quelle: A.T. Kearney Report).

Wir verfügen über eine starke Präsenz in Deutschland. Mit Niederlassungen, die nah bei unseren Kunden an wichtigen Automobil-Zentren liegen, stellen wir sicher, dass unsere gesamte Kompetenz unseren Kunden vor Ort zur Verfügung steht. Außerdem sind wir in Europa in der Tschechischen Republik, Ungarn, Polen, Spanien, Schweden, der Schweiz, Großbritannien und Italien präsent, um auch dort unserem Prinzip, für unsere Kunden vor Ort zur Verfügung zu stehen, gerecht zu werden. Global sind wir in den USA, Brasilien, Indien, China, Japan, Malaysia, Mexiko, Russland und Südkorea tätig.

Wir stehen nach unserer Ansicht für führende Technologie und Innovation basierend auf deutscher Ingenieurskunst und decken mit unserem Leistungsangebot die gesamte Fahrzeug-Wertschöpfungskette ab.

Unser Augenmerk liegt auf der Bereitstellung unabhängiger Exzellenz in der Fahrzeugentwicklung. Unserer Ansicht nach liegen die Hauptvorteile unseres Angebots an unsere Kunden in unserer Fähigkeit, ohne Interessenskonflikte agieren zu können, unserer umfassenden Fahrzeugentwicklungskompetenz, unserer Managementkompetenz über den gesamten Lebenszyklus von Projekten sowie unseren Kapazitäten und Fähigkeiten zur Abwicklung umfangreicher Arbeitspakete. Wir sind überzeugt, dass wir von unseren Kundenbeziehungen bei verschiedensten Produkten und Abteilungen unserer Kunden profitieren können.

Wir sehen uns in einer führenden Rolle in Innovation und Technologie. In unseren Kompetenzzentren liegt unser Augenmerk daher auf entscheidenden Technologien der Automobilindustrie der Zukunft, wie Leichtbaukonstruktion, E-Mobilität, Konnektivität/Car-IT, neue Mobilitätskonzepte und Industrie 4.0-Produktionsnetzwerklösungen.

Wir haben eine hochausgebildete Belegschaft von Ingenieuren und ein erfahrenes Management und bieten interne Entwicklungsmöglichkeiten.

Unsere Mitarbeiter erachten wir als unser höchstes Gut. Unsere Belegschaft bestand am 30. Juni 2015 aus 7.761 Mitarbeitern (einschl. Auszubildende). Zum 30. Juni 2015 konnten ungefähr drei Viertel unserer Mitarbeiter in Deutschland eine akademische/technische Ausbildung vorweisen (einschl. Vorstandsmitglieder, Bereichs- und Abteilungsleiter, Teamleiter, System- und Supportingenieure, Meister, Techniker usw., jedoch ohne Praktikanten). Im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum betrug die Gesamtmitarbeiterzahl im Durchschnitt ca. 7.600 (einschl. Auszubildende) und im zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmonatszeitraum ca. 7.400 – jeweils ohne Mitarbeiter von aufgegebenen Geschäftsbereichen.

Im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum betrug die durchschnittliche Mitarbeiterzahl in Deutschland ca. 5.850, im restlichen Europa ca. 950, in Nordamerika ca. 150, in Südamerika ca. 250 und in Asien ca. 400 – jeweils einschließlich Auszubildende und ohne Mitarbeiter von aufgegebenen Geschäftsbereichen.

Da wir der Ansicht sind, dass die Einstellung und das Halten einer hochausgebildeten Belegschaft unerlässlich für unseren geschäftlichen Erfolg ist, legen wir großen Wert darauf, hochkompetente Mitarbeiter anzuwerben, auszubilden und zu halten, und haben ein umfassendes Talentförderungsprogramm entwickelt. Angefangen bei Rekrutierungsaktivitäten an Universitäten und Innovationspartnerschaften bieten wir unseren Mitarbeitern regelmäßige Berufsausbildungsprogramme, attraktive Anreize und Karriereöglichkeiten. Die acht

aufeinanderfolgenden Auszeichnungen mit dem Top Employer Award durch das Top Employer Institute verdeutlichen unserer Ansicht nach die große Bedeutung, die unser Management unserer Belegschaft beimisst.

In den vergangenen Jahren, einschließlich des zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahrs, verzeichneten wir eine starke Zunahme an Bewerbungen, wobei die Anzahl der Bewerbungen die Anzahl der eingestellten Mitarbeiter ungefähr um das Zehnfache übertraf. Mittelfristig haben wir vor, jährlich eine beträchtliche Zahl neuer Mitarbeiter einzustellen.

Zudem verfügen wir über eine hocherfahrene Unternehmensleitung, die insgesamt mehr als 40 Jahre Erfahrung in der Automobilindustrie nachweisen kann.

Wir besitzen ein solides Finanzprofil, basierend auf starkem Umsatzwachstum und attraktiven finanziellen Erträgen.

Unser Umsatzerlös ist seit 2012 beträchtlich gestiegen, sowohl organisch als auch durch strategische Übernahmen, wie die der Rücker-Gruppe im Jahr 2012 und der BFFT-Gruppe im Jahr 2013. In Bezug auf Umsatzerlöse mit Dritten wuchs unser Kerngeschäft im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2014 beziehungsweise im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen um 13,2 % beziehungsweise 17,0 %. Für den Markt für Ingenieursdienstleister in der Automobilindustrie erwarten wir in absehbarer Zukunft ein gleichbleibendes strukturelles Wachstum und haben vor, unser Umsatzwachstum auf dieser Basis fortzuführen.

In Anbetracht unseres beträchtlichen Wachstums und der bedeutenden Synergien als Folge der Übernahmen der Rücker-Gruppe und der BFFT-Gruppe, konnten wir unsere bereinigte Kern-EBIT-Marge³ für den zum 31. März 2015 endenden Dreimonatszeitraum und auch für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum auf 10% steigern. Außerdem erfordert unser Asset-Light-Geschäftsmodell typischerweise keine beträchtlichen Investitionen und ermöglicht damit ein hohes bereinigtes Verhältnis des operativen Cashflows zum EBITDA⁴ (67% im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr).

Die wichtigsten Elemente unserer Strategie beinhalten:

Weitere Verbesserung unserer Produktivität

Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr erfolgte die Integration der Rücker-Gruppe und der BFFT-Gruppe in die EDAG-Gruppe. Aufgrund der Konzentration unserer Ressourcen – einschl. Overhead-Funktionen – und unseres Know-hows sind wir nun in der Lage, Ressourcen effizienter zuzuweisen, unterschiedliche Kompetenzbereiche effektiver abzudecken und eine größere Zahl an Projekten für unsere Kunden anzunehmen (z. B. komplette Fahrzeugentwicklung). Zudem haben wir ein Störungsmanagementsystem eingerichtet und arbeiten stetig an der Optimierung interner und externer Abläufe. Zum Erreichen dieser Ziele stützen wir uns auf Softwarelösungen von N5 und SAP.

Um unsere Produktivität weiter zu verbessern, haben wir vor, unsere strategische Aufstellung im Bereich der Entwicklung von vollständigen Fahrzeugen und Derivaten weiter auszudehnen. Ein Schlüssel zur weiteren Produktivitätssteigerung ist unter anderem die Fähigkeit, mehrere Kunden von einem Standort aus zu bedienen. Abgesehen von unseren Hauptkunden, für die wir bereit sind, eine Präsenz vor Ort zu unterhalten, können wir unsere Kunden per Datentransfer auch aus der Entfernung bedienen. Dies spart

³ Das bereinigte Kern-EBIT ist die Summe des bereinigten Ergebnisses vor Zinsen und Steuern („**Bereinigtes EBIT**“) unserer drei Kernsegmente (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions) unter Ausschluss unseres Segments Others. Das bereinigte Kern-EBIT ist bereinigt um die Effekte aus Kaufpreisallokationen auf Konzernebene. Diese Anpassung der Konzern-Kaufpreisallokation ist ausschließlich den drei Kernsegmenten (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions) zuzuordnen. Es entfallen keine Anpassungen der Konzern-Kaufpreisallokation auf das Segment Others. Vgl. „Anhang: Ausgewählte Finanz- und Geschäftsinformationen“ unten für zusätzliche Informationen.

⁴ Bereinigtes Verhältnis des operativen Cashflows zum EBITDA (Cash Conversion Ratio) ist das (bereinigte EBITDA – Capex) / bereinigtes EBITDA. Bereinigtes EBITDA ist das bereinigte EBIT zuzüglich Abschreibungen abzüglich mit Kaufpreisallokation verbundene Abschreibungen. Capex umfasst Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte.

Zeit und Ressourcen und ist ein wichtiges Element in unserer Strategie, unsere Gemeinkosten zu optimieren.

Fokussierung auf Innovation

Um komplexe Technologien für Automobil-OEMs und ihre Systemlieferanten umsetzen zu können, beabsichtigen wir, unser Know-how-Netzwerk mit Universitäten, Technologie-Startups, Herstellern von Halberzeugnissen und anderen Experten weiter auszubauen. Aus diesem Grund spielen auch unsere Kompetenzzentren eine entscheidende Rolle für unsere Entwicklungsfähigkeiten, denn Technologieprojekte wie der EDAG Light Cocoon unterstreichen unsere Innovationsfähigkeit und unterstützen uns dabei, neue Talente zu gewinnen. Zudem fördern wir den internen Wissenstransfer und profilieren uns in der Automobilbranche, z. B. durch Publikationen und unsere Medienpräsenz, wodurch wir unsere Marke weiter stärken.

Unsere Fokussierung auf Innovation ist insbesondere für unser E/E-Segment von Bedeutung. Der Bereich Fahrzeugelektronik wird künftig einer unserer wesentlichen Innovationstreiber sein, v.a. aufgrund der technologischen Umstellung in der Automobilindustrie auf alternative Antriebssysteme, vor allem Elektromotoren, sowie – langfristig gesehen – autonomes Fahren (Quelle: A.T. Kearney Report). Elektrische und elektronische Komponenten und Software (inklusive Apps) tragen schon jetzt einen großen Teil des Mehrwerts in der Fahrzeugentwicklung bei und werden unserer Ansicht nach künftig eine noch wichtigere Rolle im Hinblick auf Funktionalität, Komfort, Sicherheit und ökologische Effizienz einnehmen. Daher haben wir dieses Segment mit der Übernahme der BFFT-Gruppe gestärkt, die unsere Kompetenz in der E/E-Entwicklung erheblich erweitert hat und zukunftsorientierte Bereiche wie Fahrassistenzsysteme und Infotainment abdeckt.

Ausbau unserer Attraktivität als Arbeitgeber

Wir können unsere Marktposition nur halten und ausbauen, wenn wir weiterhin erfolgreich hochqualifizierte und kompetente Arbeitskräfte anwerben, ausbilden und halten. Unsere Belegschaft profitiert von einem umfassenden Qualifikationsprogramm und vielfältigen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, die auf die kontinuierliche Verbesserung technischer Fähigkeiten und Führungsqualitäten ausgerichtet sind. Um unsere Position als attraktiver Arbeitgeber zu halten bzw. zu stärken, bieten wir unseren Mitarbeitern Fortbildungsmöglichkeiten auf diversen Spezialgebieten. Außerdem haben wir unser internes Weiterentwicklungs- und Fortbildungsprogramm, die EDAG-Akademie, ins Leben gerufen und beabsichtigen, dieses weiter auszubauen und die Arbeitsplatzrotation zu fördern. Gleichermäßen bieten wir unseren Mitarbeitern Anreize zur Teilnahme an internationalen Projekten. Neben unserem innovativen Potenzial, unterstützt uns unser Aus- und Weiterbildungsprogramm dabei, unsere Wettbewerbsposition aus der Perspektive unserer Kunden zu stärken.

Wir legen großen Wert auf das Engagement unserer Mitarbeiter für unser Unternehmen und konzentrieren uns darauf, ihre Verbundenheit mit EDAG zu stärken, beispielsweise durch Gesundheits- und Familienprogramme und die Hervorhebung einer reibungslosen Integration von Mitarbeitern übernommener Unternehmen. Das Resultat ist eine unserer Ansicht nach relativ moderate Mitarbeiterfluktuationsrate.

Weiterer Ausbau unserer Marktposition

Aufgrund unseres umfassenden Leistungsportfolios und unserer soliden Kundenbeziehungen, v.a. zu deutschen OEMs, sehen wir uns in einer guten Position, die laut A.T. Kearney Report in den entsprechenden Märkten erwarteten hohen Wachstumsraten zu nutzen.

Allerdings ist ein weiterer entscheidender Faktor bei der Aufrechterhaltung unserer Kundenbeziehungen und Projektlage, der internationalen Ausrichtung unserer Kunden zu folgen. Flexibilität bei der Unterstützung unserer Kunden im Ausland durch lokale Präsenz ist daher ein wichtiger Bestandteil unserer Strategie für die internationale Expansion. Daher haben wir unsere Präsenz in Spanien erheblich verstärkt. Dort beschäftigten wir zum 31. Dezember 2014 ca. 450 Ingenieure. Zudem haben wir unsere Belegschaft in Osteuropa erweitert. Außerhalb Europas haben wir bereits unsere Standorte

in Indien, China, den USA, Mexiko und Brasilien erweitert und haben vor, dies im Zuge steigender Kundennachfrage fortzuführen.

Zur Stärkung unserer Marktposition planen wir, unseren bestehenden Kunden weiterhin an ihre internationalen Produktionsstandorte zu folgen, wie z. B. nach Mexiko oder China. Außerdem sind wir bestrebt, neue Kunden zu gewinnen und sind hierfür auch bereit, weiterhin geographisch zu expandieren.

Weitere Anhebung unserer Profitabilität

In den zum 31. Dezember 2012, 2013 und 2014 endenden Geschäftsjahren konnten wir eine bereinigte Kern-EBIT-Marge von 8,3%, 7,7% bzw. 8,4% erzielen. Sowohl für den zum 31. März 2015 endenden Dreimonatszeitraum als auch für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum konnten wir unsere bereinigte Kern-EBIT-Marge auf 10% erhöhen.

Neben unserem Bestreben, unsere bereinigte Kern-EBIT-Marge mittelfristig über den Aufbau von Kostensynergien aus vergangenen Übernahmen zu erhöhen, haben wir vor, uns auf ein starkes Projektmanagement und effiziente Ressourcenallokationen zu konzentrieren, um unsere Profitabilität weiter zu steigern. Dazu gehört auch die Umsetzung von Bestpreisinitiativen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit auf internationaler Ebene zu sichern. Weiterhin werden uns konsequente Wirtschaftlichkeitsanalysen und Risikobewertungen potenzieller neuer Projekte dabei unterstützen, unsere Profitabilität weiter zu erhöhen. Gleichermaßen sind Früherkennung und Management von Ressourcenknappheiten und Risiken entscheidend bei der Verbesserung unserer Gewinnmargen und bilden einen Bestandteil unserer Strategie zur Profitabilitätssteigerung.

In den zum 31. Dezember 2012, 2013 und 2014 endenden Geschäftsjahren blieb unsere Gesamtkostenstruktur relativ stabil. Personalaufwand und Kosten für externe Leistungen (einschließlich der Kosten für Ingenieure die als Subunternehmer arbeiten) stellen den größten Kostenfaktor dar.

Beibehaltung operativer Flexibilität

Ein positiver operativer Cashflow ist für die Aufrechterhaltung der für den optimalen Geschäftsbetrieb angestrebten operativen Flexibilität unerlässlich. Wir sind daher bereit, rentable Investitionen einzugehen, wenn sie mit unseren strategischen Überlegungen vereinbar sind. Entsprechend sind die Verbesserung unserer Eigenkapitalquote und unserer Investitionsquote sowie die Aufrechterhaltung eines angemessenen Investitions-Cashflows wesentliche Bestandteile unserer langfristigen Investitionspläne. Ein effizientes Debitoren-/Kreditorenmanagement unterstützt uns zusätzlich dabei, die verfügbare Liquidität zu steuern.

Zur Beibehaltung des Liquiditätsniveaus, das wir für unsere operative Flexibilität als notwendig erachten, ist es unser Ziel, das Management unseres Geschäftskapitals und unserer Forderungen zu optimieren. Neben der gründlichen Bewertung von Investitionsmöglichkeiten werden wir uns weiterhin auf ein Asset-Light-Geschäftsmodell konzentrieren und die Beibehaltung eines komfortablen Puffers für operative Flexibilität anstreben.

Kunden

Unser Kundenstamm spiegelt unsere starke Ausrichtung auf die Automobilindustrie wider: ca. 73% unserer Umsatzerlöse im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr stammten von Kunden, die Personenkraftwagen herstellen und ca. 5% von Nutzfahrzeugherstellern, während 23% von anderen Herstellern stammten, d. h. vorwiegend Lieferanten von Automobilsystemen.

Besonders starke Beziehungen halten wir zu allen großen deutschen Herstellern von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr wurden 78% unseres Umsatzerlöses und im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum ungefähr 76% unseres Umsatzerlöses in Deutschland erzielt. 12% unseres Umsatzerlöses im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr und ca. 13% unseres Umsatzerlöses im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum stammten von Kunden im restlichen Europa.

Unsere fünf größten Vertriebslinien (ausschließlich FFT Produktionssysteme GmbH & Co. KG) trugen zu 64% unseres Umsatzerlöses im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr und im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum bei. Ungefähr 55% unseres Gesamtumsatzerlöses in diesen Zeiträumen (ca. 53% im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum) stammte von unseren zwei Hauptkunden, den beiden deutschen Konzernen Volkswagen und BMW, wobei die Volkswagen-Gruppe (Volkswagen, Audi und Porsche) für ca. 38% unseres Umsatzerlöses im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr und im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum verantwortlich war.

Kürzlich gaben die zuständigen US-Behörden bekannt, dass ein Programm in der Motorensoftware bestimmter Fahrzeuge mit Dieselmotoren entdeckt wurde, die von der Volkswagen-Gruppe hergestellt wurden. Daraufhin wies die Volkswagen-Gruppe in der Gewinn- und Verlustrechnung für das dritte Quartal des laufenden Geschäftsjahres eine Rückstellung in Höhe von 6,7 Mrd. € aus. EDAG verfügt im Bereich der Antriebstechnik über keine Verträge mit Volkswagen und ist daher von dieser Entwicklung nicht direkt betroffen. Bis dato hatten wir infolge oder aufgrund dieser Dieselmotorenproblematik keine Stornierungen von Projekten mit der Volkswagen-Gruppe zu verzeichnen. Es gibt zudem keinerlei Hinweise darauf, dass die Volkswagen-Gruppe plant, die externen Verträge über Ingenieursdienstleistungen mit uns zu reduzieren. Hinsichtlich der großen deutschen OEMs bemühen wir uns, unsere Beziehungen zu Premium-OEMs zu stärken. Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr wurden ca. 40% unseres Umsatzerlöses und im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum ca. 38% unseres Umsatzerlöses über BMW, Audi, Daimler und Porsche erzielt.

Aufgrund unserer kundenbezogenen internationalen Ausrichtung und unserer stetigen Bemühungen zur Geschäftsentwicklung zählen wir heute auch namhafte nichteuropäische Autohersteller zu unseren Kunden. Im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr und im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum wurden ca. 10% bzw. 11% unseres Umsatzerlöses außerhalb Europas erzielt.

Nach unseren eigenen Schätzungen und basierend auf den Umsätzen im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr kamen fast alle unsere Verträge im Segment Vehicle Engineering in Form von Werkverträgen (ca. 67%) und Dienstverträgen (ca. 29%) zustande. Der durchschnittliche Vertragsumfang in diesem Segment betrug im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr ca. €230.000. Auch im E/E-Segment kamen fast alle unsere Verträge in Form von Werkverträgen (ca. 62%) und Dienstverträgen (ca. 34%) zustande. Der durchschnittliche Vertragsumfang in diesem Segment betrug im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr ca. €141.000. Gleichmaßen kamen auch im Segment Production Solutions fast alle unsere Verträge in Form von Werkverträgen (ca. 83%) und Dienstverträgen (ca. 13%) zustande. Der durchschnittliche Vertragsumfang in diesem Segment betrug im zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahr ca. €293.000.

Fortschreibung für den zum 30. September 2015 endenden Neunmonatszeitraum⁵⁶

Für den zum 30. September 2015 endenden Neunmonatszeitraum verzeichneten wir ein Kernumsatzwachstum, das unter der Wachstumsrate des Sechsmonatszeitraums zum 30. Juni 2015 lag (jeweils im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum). Wir liegen aber weiterhin deutlich über der jährlichen Wachstumsrate, die laut Bericht von A.T. Kearney für die Top-5-ESP bis zum Jahr 2020 erwartet wird. Darüber hinaus erwarten wir, dass unsere bereinigte Kern-EBIT-Marge leicht über der Marge von 10% im zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum liegen wird. Unsere Nettofinanzverschuldung wird zum 30. September 2015 voraussichtlich etwas geringer als die € 134 Mio. zum 30. Juni 2015 ausfallen. Zudem wird erwartet, dass das Verhältnis zwischen unserem betrieblichen Umlaufvermögen und den Umsatzerlösen zum 30. September 2015 höher ausfallen wird als der Wert von 21,5 %, der zum 30. Juni 2015 verzeichnet werden konnten. Abschließend erwarten wir, dass das Verhältnis zwischen Capex und Umsatzerlösen für den zum 30. September 2015

⁵ Auf Basis vorläufiger Zahlen des Managements

endenden Neunmonatszeitraum wie in der Vergangenheit im Bereich von 3 – 4% liegen wird, jedoch im Vergleich zum am 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum etwas höher ausfällt.

Ausblick

Unter der Annahme günstiger Wirtschaftsaussichten streben wir für das Geschäftsjahr 2015 eine moderate Steigerung unserer Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen sowie des bereinigten EBITs an. Aufgrund unserer Erfahrung, dass die zweite Hälfte eines Geschäftsjahres im Allgemeinen stärker als die erste Hälfte ausfällt (insbesondere wegen der geringeren Anzahl nationaler Feiertage und aufgrund unseres allgemeinen Wachstumskurses), und unter Berücksichtigung unserer gegenwärtigen Auftragslage streben wir eine Erhöhung unserer Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen in allen Segmenten an.

In Anbetracht unseres beträchtlichen Umsatzzuwachses und der bedeutenden Synergien infolge der Übernahmen der Rücker-Gruppe und der BFFT-Gruppe konnten wir unsere bereinigte Kern-EBIT-Marge für den zum 31. März 2015 endenden Dreimonatszeitraum und auch für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum auf 10% steigern. Mittelfristig streben wir eine Erhöhung unserer bereinigten Kern-EBIT-Marge über den Aufbau von Kostensynergien aus den vergangenen Übernahmen an. Unser allgemeines Ziel ist es, mittelfristig ein hohes Renditeniveau beizubehalten.

Unsere Ziele hinsichtlich Umsatzwachstum, Profitabilität und Cashflow basieren auf unseren eigenen Schätzungen und Bewertungen, und unsere Fähigkeit, diese Ziele zu erreichen, unterliegt der Marktentwicklung, der Wirtschafts-, Wettbewerbs- und Gesetzeslage sowie Ungewissheiten und bestimmten Risiken. Deshalb basiert dieser Ausblick auf Daten und Annahmen, die sich ändern können. Es gibt keine Gewähr für Anleger, dass wir unsere aktuellen Ergebnisse und unsere Ziele in der Zukunft erreichen werden.

Anhang: Ausgewählte Finanz- und Geschäftsdaten

Die folgende Tabelle weist die konsolidierten bzw. kombinierten Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen nach Segmenten sowie die Umsatzerlöse in unseren Kernsegmenten aus. Sie beruhen auf dem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für die zum 30. Juni 2015 und 30. Juni 2014 endenden Sechsmontatszeiträume, der geprüften Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die zum 31. Dezember 2014 und zum 31. Dezember 2013 endenden Geschäftsjahre, soweit nichts anderes angegeben ist, der geprüften kombinierten Gesamtergebnisrechnung für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr der EDAG Engineering GmbH (EDAG Engineering GmbH führt über ihre Tochtergesellschaften direkt und indirekt das operative Geschäft der EDAG), soweit nichts anderes angegeben ist, und den zwischen den Berichtszeiträumen stattgefundenen Veränderungen.

Tabelle 1:

(in TEUR)	Sechsmontatszeitraum zum 30. Juni		Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	2015	2014	2014 ⁽¹⁾⁽²⁾	2013 ⁽²⁾	2012 ⁽³⁾
	<i>(ungeprüft, konsolidiert)</i>		<i>(geprüft, soweit nicht anders angegeben, konsolidiert)</i>		<i>(geprüft, soweit nicht anders angegeben, kombiniert)</i>
UMSATZERLÖSE UND BESTANDSVERÄNDERUNGEN					
Vehicle Engineering.....	225.552	206.837	417.604	391.795	254.104
Veränderungen gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum (%).....	9,0%		6,6%	54,2%	
Production Solutions.....	58.242	47.819	106.375	77.762	71.367
Veränderungen gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum (%).....	21,8%		36,8%	9,0%	
Electrics/Electronics.....	76.632	52.063	123.834	98.004	37.579
Veränderungen gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum (%).....	47,2%		26,4%	160,8%	
Konsolidierung für die drei Kernsegmente (ungeprüft) ⁽⁴⁾	- 5.194	- 3.193	- 13.131	- 6.970	- 6.266
Kern-Umsatzerlöse (einschließlich Bestandsveränderungen) (ungeprüft)⁽⁵⁾.....	355.232	303.526	634.682	560.591	356.784
Veränderungen gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum (%).....	17,0%		13,2%	57,1%	
Others (nach Konsolidierung) ⁽⁶⁾	98	29.077	55.066	71.821	58.397
Veränderungen zum vorherigen Berichtszeitraum (%).....	- 99,7%		- 23,3%	23,0%	
Gesamtgeschäft.....	355.330	332.603	689.748	632.412	415.181
Veränderungen gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum (%).....	6,8%		9,1%	52,3%	

Die Geschäftsleitung verwendet das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (**EBIT**), das bereinigte EBIT und das bereinigte Kern-EBIT zur Bewertung unseres Geschäftserfolgs, wobei das bereinigte EBIT unsere zentrale Steuerungsgröße darstellt. Das EBIT entspricht dem Bruttogewinn abzüglich Personalaufwendungen, Abschreibungen, Wertminderungen und sonstige Aufwendungen. Das bereinigte EBIT entspricht dem EBIT bereinigt um Sonderaufwendungen zu den am 31. Dezember 2014, 2013 und 2012 endenden Geschäftsjahren sowie zu den am 30. Juni 2015 und 2014 endenden Sechsmontatszeiträumen, in Bezug auf Aufwendungen aus Kaufpreisallokation, Erträge/Aufwendungen aus Entkonsolidierungen, Erträge/Aufwendungen aus Erstkonsolidierungen, Aufwendungen aus Verkaufsnebenkosten aus M&A-Transaktionen, Aufwendungen aus Restrukturierungen/Abfindungszahlungen, Aufwendungen aus dem Verkauf von Immobilien, Aufwendungen aus Wertminderungen von Immobilien. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass diese Kennzahlen unser Ergebnis so darstellen, dass unsere tatsächliche Leistung genauer bewertet wird als durch andere Kennzahlen.

Das bereinigte Kern-EBIT entspricht der Summe des bereinigten EBIT für unsere drei Kernsegmente (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions) ohne unser Segment Others. Das bereinigte Kern-EBIT ist um die Kaufpreisallokationen auf Konzernebene bereinigt. Diese Bereinigungen um die Kaufpreisallokationen beziehen sich nur auf die drei Kernsegmente (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions). Für das Segment Others wurden keine Bereinigungen der Kaufpreisallokation durchgeführt.

Die folgende Tabelle weist das konsolidierte bzw. kombinierte EBIT, das bereinigte EBIT und die bereinigte EBIT-Marge nach Segmenten sowie das bereinigte Kern-EBIT und die bereinigte Kern-EBIT-Marge aus, abgeleitet aus der Gesamtergebnisrechnung des ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschlusses für die zum 30. Juni 2015 und zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmontszeiträume, der geprüften Konzerngesamtergebnisrechnung für die zum 31. Dezember 2014 und zum 31. Dezember 2013 endenden Geschäftsjahre sowie der geprüften kombinierten Gesamtergebnisrechnung für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr der EDAG Engineering GmbH:

Tabelle 2

(in TEUR)	Sechsmontszeitraum				
	zum 30. Juni		Geschäftsjahr zum 31. Dezember		
	2015	2014	2014⁽²⁾	2013⁽²⁾	2012⁽³⁾
	<i>(ungeprüft, konsolidiert)</i>		<i>(geprüft, soweit nicht anders angegeben, konsolidiert)</i>		<i>(geprüft, soweit nicht anders angegeben, kombiniert)</i>
EBIT/BEREINIGTES EBIT					
Vehicle Engineering					
EBIT ⁽⁷⁾	20.940	13.374	26.027	19.052	17.672
Kaufpreisallokation ⁽⁸⁾ (ungeprüft)	2.528	2.659	5.317	5.341	1.338
Bereinigtes EBIT⁽⁷⁾ (ungeprüft)	23.468	16.033	31.344	24.393	19.010
Bereinigte EBIT-Marge (%) ⁽⁹⁾ (ungeprüft) ...	10,4%	7,8%	7,5%	6,2%	7,5%
Production Solutions					
EBIT ⁽⁷⁾	6.717	5.436	11.974	9.023	7.140
Kaufpreisallokation ⁽⁸⁾ (ungeprüft)	49	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT⁽⁷⁾ (ungeprüft)	6.766	5.436	11.974	9.023	7.140
Bereinigte EBIT-Marge (%) ⁽⁹⁾ (ungeprüft) ...	11,6%	11,4%	11,3%	11,6%	10,0%
Electrics/Electronics					
EBIT ⁽⁷⁾	4.562	196	8.219	6.558	3.416
Kaufpreisallokation ⁽⁸⁾ (ungeprüft)	808	824	1.648	3.010	-
Bereinigtes EBIT⁽⁷⁾ (ungeprüft)	5.370	1.020	9.867	9.568	3.416
Bereinigte EBIT-Marge (%) ⁽⁹⁾ (ungeprüft) ...	7,0%	2,0%	8,0%	9,8%	9,1%
Bereinigtes Kern-EBIT⁽¹⁰⁾ (ungeprüft)	35.604	22.489	53.185	42.984	29.566
Bereinigte Kern-EBIT-Marge (%) ⁽¹¹⁾ (ungeprüft)	10,0%	7,4%	8,4%	7,7%	8,3%
Anpassung der Konzern-Kaufpreisallokation ⁽¹²⁾	- 3.385	-3.483	- 6.965	- 8.351	- 1.338
Others⁽⁶⁾					
EBIT ⁽⁷⁾	415	9.571	41.423	3.890	7.254
Konzern-EBIT⁽¹³⁾	32.634	28.577	87.643	38.523	35.482
Summe Bereinigungen ⁽¹⁴⁾	2.781	- 4.470	- 29.766	11.142	- 3.439
Bereinigtes Konzern-EBIT⁽¹⁵⁾	35.415	24.107	57.877	49.665	32.043
Bereinigte Konzern-EBIT-Marge (%) ⁽¹⁶⁾ (ungeprüft)	10,0%	7,2%	8,4%	7,9%	7,7%

- (1) Die Umsatzerlöse der verschiedenen Tochtergesellschaften, die während des zum 31. Dezember 2014 endenden Geschäftsjahres veräußert wurden, ist nur für die Zeiträume vor der jeweiligen Veräußerung dargestellt.
- (2) Daten für die zum 31. Dezember 2014 und zum 31. Dezember 2013 endenden Geschäftsjahre sind konsolidiert dargestellt und umfassen jeweils das Geschäft der Rücker-Gruppe und das Geschäft der BFFT-Gruppe für das gesamte Geschäftsjahr.
- (3) Daten für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr sind kombiniert dargestellt und umfassen das Geschäft der Rücker-Gruppe mit bilanzieller Wirkung ab dem 1. Oktober 2012, dem Datum der erstmaligen Aufnahme der Rücker-Gruppe in unseren Kombinerungskreis für die Zwecke unserer geprüften kombinierten Finanzinformationen. Daten enthalten nicht das Geschäft der BFFT-Gruppe, die mit bilanzieller Wirkung ab dem 1. Januar 2013 erworben wurde.
- (4) Die Konsolidierung für die drei Kernsegmente ist keine IFRS-Kennzahl. Die Konsolidierung für die drei Kernsegmente bedeutet die Bereinigung der Umsatzerlöse innerhalb der drei Kernsegmente (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics and Production Solutions) und besteht aus der Summe von „Umsatzerlöse mit anderen Segmenten“ mit Bezug zu den drei Kernsegmenten und schließt „Umsatzerlöse mit anderen Segmenten mit Bezug zum Segment Others aus.
- (5) Kern-Umsatzerlöse (einschließlich Bestandsveränderung der Erzeugnisse) ist keine IFRS-Kennzahl. Unsere Geschäftsleitung nutzt den Posten Kern-Umsatzerlöse (einschließlich Bestandsveränderung der Erzeugnisse) zur Bewertung unserer operativen Leistung und als Maßstab für den Erfolg unseres Geschäfts.
- (6) Das Segment Others bildet Umsatzerlöse oder EBIT mit Dritten (d.h. Umsatzerlöse mit Einheiten, die nicht Teil von EDAG sind) ab und umfasst die Haus Kurfürst GmbH, die Hotel- und Restaurant-Leistungen für EDAG-Kunden und -Mitarbeiter bietet, sowie Kleinserienfertigung von Karosseriemodulen an unserem Standort in Eisenach, die wir zum 31. Dezember 2014 entkonsolidiert haben, sowie die am 31. Mai 2014 veräußerte EKS InTech GmbH und unsere am 31. März 2014 veräußerten Aerospace-Töchter. Das Segment Others umfasste zudem den Personaldienstleister ED Work GmbH & Co. KG bis zu seiner Entkonsolidierung am 31. Mai 2012. Darüber hinaus werden hier alle unsere wesentlichen neutralen Aufwendungen und Erträge ausgewiesen
- (7) EBIT und bereinigtes EBIT sind keine IFRS-Kennzahlen. Das EBIT eines bestimmten Segments bildet das Ergebnis vor Zinsen und Steuern des betreffenden Segments ab. Das bereinigte EBIT eines bestimmten Segments bildet das EBIT des betreffenden Segments bereinigt um die Kaufpreisallokation dieses Segments ab. Die im EBIT und im bereinigten EBIT dargestellten Beträge sind aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet, diese Kennzahlen stellen aber keine gemäß IFRS berechneten Finanzkennzahlen dar. Dementsprechend sind EBIT und bereinigtes EBIT als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung bzw. unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und sind nicht als deren Ersatz zu betrachten. Unsere Geschäftsleitung verwendet das EBIT und das bereinigte EBIT zur Bewertung unserer operativen Leistung und als Maßstab für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Geschäfts. Zudem stellen EBIT und bereinigtes EBIT unserer Ansicht nach Kennzahlen dar, die üblicherweise von Anlegern verwendet werden. Das EBIT und das bereinigte EBIT, die in diesem Dokument dargestellt sind, sind nicht unbedingt mit ähnlich bezeichneten Kennzahlen anderer Unternehmen vergleichbar, weil diese Kennzahlen möglicherweise unterschiedlich berechnet werden.
- (8) Kaufpreisallokation bildet die Effekte der Abschreibung von Unterschiedsbeträgen aufgrund der den Käufen der Rücker-Gruppe, der BFFT-Gruppe und iSOLOG GmbH zuzurechnenden Kaufpreisallokation in Höhe von €2,5 Mio. bzw. €0,8 Mio. bzw. €49 Tsd. für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum, der den Käufen der Rücker-Gruppe und der BFFT-Gruppe und zuzurechnenden Kaufpreisallokation in Höhe von €2,7 Mio. bzw. €0,8 Mio. für den zum 30. Juni 2014 endenden Sechsmonatszeitraum, der den Käufen der Rücker-Gruppe und der BFFT-Gruppe zuzurechnenden Kaufpreisallokation in Höhe von €5,3 Mio. bzw. €1,6 Mio. für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr und von €5,3 Mio. bzw. €3,0 Mio. für das zum 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr ab. Für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr bildet die Kaufpreisallokation die Effekte der Abschreibung von Unterschiedsbeträgen aufgrund der dem Kauf der Rücker-Gruppe zuzurechnenden Kaufpreisallokation in Höhe von €1,3 Mio. ab.
- (9) Bereinigtes EBIT-Marge ist keine IFRS-Kennzahl. Die bereinigte EBIT-Marge bildet das Verhältnis des bereinigten EBIT eines bestimmten Segments zu Umsatzerlösen und Bestandsveränderung der Erzeugnisse des betreffenden Segments ab. Die in der bereinigten EBIT-Marge dargestellten Beträge sind aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet, diese Kennzahl stellt jedoch keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Dementsprechend ist die bereinigte EBIT-Marge als Ergänzung zu den Kennzahlen

- in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.
- (10) Bereinigtes Kern-EBIT ist keine IFRS-Kennzahl. Die erste Komponente des bereinigten Kern-EBITs ist die Summe des EBITs unserer drei Kernsegmente (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions) unter Ausschluss unseres Segments Others. Die zweite Komponente, bestehend aus der Anpassung der Kaufpreisallokation auf Konzernebene, wird der ersten Komponente hinzugerechnet. Diese Anpassung der Konzern-Kaufpreisallokation ist ausschließlich den drei Kernsegmenten (Vehicle Engineering, Electrics/Electronics und Production Solutions) zuzuordnen. Es entfallen keine Anpassungen der Konzern-Kaufpreisallokation auf das Segment Others. Unsere Geschäftsleitung verwendet das bereinigte Kern-EBIT zur Bewertung unserer operativen Leistung und als Maßstab für den Erfolg unseres Geschäfts. Die im bereinigten Kern-EBIT dargestellten Beträge sind aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet, diese Kennzahl stellt jedoch keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Dementsprechend ist das bereinigte Kern-EBIT als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.
- (11) Bereinigte Kern-EBIT-Marge ist keine IFRS-Kennzahl. Die bereinigte Kern-EBIT-Marge bildet das Verhältnis unseres bereinigten Kern-EBITs zu unseren Kern-Umsatzerlösen (einschließlich Bestandsveränderung der Erzeugnisse) ab. Während die in der bereinigten Kern-EBIT-Marge dargestellten Beträge aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet sind, stellt diese Kennzahl keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Deshalb ist die bereinigte Kern-EBIT-Marge als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.
- (12) Bereinigung der Kaufpreisallokation der Gruppe umfasst die Summe der Effekte aus Abschreibung von Unterschiedsbeträgen der Kaufpreisallokationen in Bezug auf die Segmente Vehicle Engineering und Electrics/Electronics. Da die Bereinigungen für die Kaufpreisallokationen auch unter Summe Bereinigungen auf Konzernebene berücksichtigt werden, müssen die Beträge dieser Kaufpreisallokationen gestrichen werden, um das bereinigte Kern-EBIT auf das bereinigte Konzern-EBIT überzuleiten.
- (13) Konzern-EBIT ist keine IFRS-Kennzahl. Das Konzern-EBIT bildet das kombinierte EBIT unserer vier Segmente ab. Während die im Konzern-EBIT dargestellten Beträge aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr, der entsprechende Finanzinformationen für die zum 31. Dezember 2013 und zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahre enthält, bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet sind, stellt diese Kennzahl keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Dementsprechend ist das Konzern-EBIT als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.
- (14) Summe Bereinigungen betrifft den gesamten Konzern und umfasst Erträge/Aufwendungen aus Entkonsolidierungen, Erträge/Aufwendungen aus Erstkonsolidierungen, Aufwendungen aus Verkaufsnebenkosten aus M&A-Transaktionen, Aufwendungen aus Restrukturierungen, Erträge aus dem Verkauf von Immobilien, Aufwendungen aus dem Verkauf von Immobilien, Aufwendungen aus Wertminderungen von Immobilien und Abschreibungen von Unterschiedsbeträgen wegen Kaufpreisallokation.
- (15) Bereinigtes Konzern-EBIT ist keine IFRS-Kennzahl. Das bereinigte Konzern-EBIT bildet unser Konzern-EBIT abzüglich der Summe Bereinigungen gemäß Fußnote 12 ab. Während die im bereinigten Konzern-EBIT dargestellten Beträge aus unserem geprüften Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet sind, stellt diese Kennzahl keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Dementsprechend ist das bereinigte Konzern-EBIT als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.
- (16) Bereinigte Konzern-EBIT-Marge ist keine IFRS-Kennzahl. Die bereinigte Konzern-EBIT-Marge bildet das Verhältnis des bereinigten Konzern-EBIT zu Umsatzerlösen und Bestandsveränderung der Erzeugnisse ab. Während die in der bereinigten Konzern-EBIT-Marge dargestellten Beträge aus unserem geprüften

Konzernabschluss für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr bzw. unserem ungeprüften verkürzten Konzernzwischenabschluss für den zum 30. Juni 2015 endenden Sechsmonatszeitraum abgeleitet sind, stellt diese Kennzahl keine gemäß IFRS berechnete Finanzkennzahl dar. Dementsprechend ist die bereinigte Konzern-EBIT-Marge als Ergänzung zu den Kennzahlen in unserer Konzern-/kombinierten Gesamtergebnisrechnung oder unserer Konzern-/kombinierten Kapitalflussrechnung, die gemäß IFRS aufgestellt wurden, zu verstehen und ist nicht als deren Ersatz zu betrachten.

Wichtiger Hinweis

*Die hierin enthaltene Information ist weder zur Veröffentlichung noch zur Weitergabe in die bzw. innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Japan und Australien bestimmt. Diese Informationen sind weder ein Angebot noch eine Aufforderung zum Kauf oder zur Zeichnung von Wertpapieren der EDAG Engineering Group AG (das „**Unternehmen**“) in den Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland oder einer anderen Jurisdiktion. Hierin erwähnte Wertpapiere sind nicht und werden auch in Zukunft nicht gemäß den Bestimmungen des U.S. Securities Act von 1933 in der derzeit gültigen Fassung („**U.S. Securities Act**“) oder gemäß den in Australien, Kanada oder Japan geltenden Gesetzen registriert.*

Das Angebot erfolgt ausschließlich durch und auf Basis eines noch zu veröffentlichenden Wertpapierprospektes. Eine Kaufentscheidung hinsichtlich der öffentlich angebotenen Wertpapiere des Unternehmens sollte ausschließlich auf Basis eines Wertpapierprospekts erfolgen, der beim Unternehmen erhältlich sein und detaillierte Informationen zu Unternehmen und Geschäftsführung sowie Jahresabschlüsse enthalten wird. Der Wertpapierprospekt wird unmittelbar nach Billigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht veröffentlicht und wird kostenfrei bei der EDAG Engineering Group AG, Schlossgasse 2, 9320 Arbon, Schweiz, oder über die Unternehmenswebsite erhältlich sein. Die Aton GmbH wird sämtliche Aktien der EDAG Engineering Schweiz Sub-Holding AG, einer Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht und derzeitige Muttergesellschaft der EDAG Group, im Wege einer Sacheinlage in die Kapitalrücklage der EDAG Engineering Group AG einbringen, wobei keine Ausgabe neuer Aktien erfolgt und auch keine andere Gegenleistung durch die Gesellschaft erbracht wird.

Die Verbreitung dieser Ankündigung kann in bestimmten Jurisdiktionen rechtlichen Restriktionen unterliegen und Personen, die in den Besitz von Dokumenten oder Informationen im diesem Zusammenhang gelangen, sollten sich über solche etwaigen Restriktionen informieren und diese einhalten. Eine Nichtbeachtung dieser Restriktionen kann einen Verstoß gegen das Wertpapiergesetz der entsprechenden Jurisdiktion darstellen.

*Diese Ankündigung kann Aussagen enthalten, die als „zukunftsgerichtete Aussagen“ erachtet werden oder solche sind. Diese zukunftsgerichteten Aussagen können durch die Verwendung einer entsprechenden Terminologie gekennzeichnet sein. Dazu gehören etwa die Begriffe „glauben“, „schätzen“, „planen“, „projizieren“, „antizipieren“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können“, „wollen“ oder „sollten“, sowie entsprechende negative Variationen oder ähnliche Begriffe, oder dadurch, dass die Strategie Pläne, Ziele, zukünftigen oder sonstige Ereignisse oder Absichten behandelt werden. Zukunftsgerichtete Aussagen können von den tatsächlichen Ergebnissen abweichen. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Einschätzung des Unternehmens und enthalten keine Gewähr für den Eintritt zukünftiger Ergebnisse und Entwicklungen und sind mit bekannten und unbekanntem Risiken und Unsicherheiten hinsichtlich der Geschäftstätigkeit, der Ergebnisse, der Finanzlage, der Liquidität, der Zukunftsperspektiven, des Wachstums oder der Strategie verbunden. Alle zukunftsgerichteten Aussagen spiegeln die gegenwärtigen Auffassungen, Erwartungen und Annahmen des Unternehmens wider. Das Unternehmen, die Joint Global Coordinators, die Joint Bookrunners und die Co-Lead Managers (alle Banken gemeinsam, die „**Underwriter**“) und die mit ihnen verbundenen Unternehmen lehnen ausdrücklich jede Verpflichtung ab, die zukunftsgerichteten Aussagen in dieser Ankündigung in Folge neuer Informationen, zukünftiger Entwicklungen oder sonstiger Umstände zu aktualisieren, zu überprüfen oder zu überarbeiten.*

Die Informationen in dieser Ankündigung dienen ausschließlich der Hintergrundinformation und erheben nicht den Anspruch, Vollständig oder abschließend zu sein. Auf die in dieser Ankündigungen enthaltenen Aussagen, deren Korrektheit und Vollständigkeit darf nicht vertraut werden. Änderungen der in dieser Ankündigung enthaltenen Informationen bleiben vorbehalten.

Diese Ankündigung ist keine Empfehlung bezüglich des möglichen Angebots der in dieser Ankündigung beschriebenen Wertpapiere (das „Angebot“). Der Kauf von Wertpapieren, auf die sich diese Ankündigung bezieht, beinhaltet das Risiko eines vollständigen Verlusts der getätigten Investition. Potenzielle Investoren sollten einen professionellen Berater konsultieren, um die Eignung des Angebots beurteilen zu lassen.

Die Underwriter sind im Zusammenhang mit dem Angebot ausschließlich für das Unternehmen tätig und niemanden sonst. Im Zusammenhang mit dem Angebot betrachten sie keine andere Person als Kunden und sie sind gegenüber niemand anderem als dem Unternehmen verpflichtet, den Schutz zu gewähren, den sie ihren Kunden gewähren. Sie erteilen keinen anderen Personen Rat oder Auskunft im Zusammenhang mit dem Angebot, den Inhalten dieser Ankündigung oder jeglichen Sachverhalten, auf welche sich diese bezieht.

Soweit die Underwriter und die mit ihnen verbundenen Unternehmen auf eigene Rechnung im Zusammenhang mit dem Angebot handeln, dürfen sie Wertpapiere des Unternehmens zeichnen oder erwerben und auf sonstige Weise auf eigene Rechnung handeln. Alle Verweise auf die zu veräußernden Wertpapiere im Prospektsollten, sobald dieser veröffentlicht ist, folglich so ausgelegt werden, dass sie sich auch auf Veräußerungen und Angeboten gegenüber den Underwritern und mit diesen verbundene Unternehmen als Investoren beziehen, soweit sie auf eigene Rechnung handeln. Zudem können Underwriter und die mit ihnen verbundenen Unternehmen Finanzierungsvereinbarungen oder Swaps mit Investoren abschließen, im Zusammenhang mit denen diese Underwriter (oder die mit diesen verbundenen Unternehmen) von Zeit zu Zeit Wertpapiere des Unternehmens erwerben, halten oder veräußern können. Die Underwriter beabsichtigen nicht, den Umfang solcher Investitionen oder Transaktionen auszuweisen, sofern dies nicht rechtlich geboten ist.

Keiner der Underwriter und keiner ihrer jeweiligen Geschäftsführer, Verantwortlichen, Mitarbeiter, Berater oder Vertreter übernimmt irgendeine Haftung oder Gewährleistung, weder ausdrücklich noch implizit, für die Richtigkeit, Genauigkeit oder Vollständigkeit der in dieser Ankündigung enthaltenen Informationen (oder ob in dieser Ankündigung Informationen fehlen) oder, mit eng begrenzten Ausnahmen, für andere Informationen über das Unternehmen, seine Tochtergesellschaften oder mit ihm verbundene Unternehmen, ob schriftlich, mündlich oder in bildlicher oder elektronischer Form, und gleich wie diese Übertragen oder zugänglich gemacht wurden, oder für jeglichen Verlust, der durch die Nutzung dieser Ankündigung oder ihrer Inhalte oder in anderem Zusammenhang mit der Ankündigung auftritt.