

**Huber Automotive AG,
Mühlhausen im Täle**

Jahresabschluss
zum 30. Juni 2019

Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle
Bilanz zum 30. Juni 2019

Aktiva	30.06.2018		Passiva	30.06.2018	
	EUR	EUR		EUR	EUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital		
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.866.313,75	3.895.252,48	Stammaktien	800.000,00	800.000,00
2. geleistete Anzahlungen	<u>102.578,84</u>	<u>0,00</u>	II. Kapitalrücklage	7.300.000,00	7.300.000,00
	4.968.892,59	3.895.252,48	III. Gewinnrücklagen		
II. Sachanlagen			gesetzliche Rücklage	20.000,00	20.000,00
1. technische Anlagen und Maschinen	1.931.847,34	1.385.314,68	IV. Bilanzverlust	<u>-2.173.801,70</u>	<u>-2.006.144,42</u>
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	960.514,54	316.399,13		5.946.198,30	6.113.855,58
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>399.170,71</u>	<u>120.608,94</u>	B. Rückstellungen		
	3.291.532,59	1.822.322,75	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	889.527,00	756.079,00
B. Umlaufvermögen			2. Steuerrückstellungen	0,00	335.594,00
I. Vorräte			3. Sonstige Rückstellungen	<u>816.240,00</u>	<u>970.452,59</u>
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.590.425,01	1.018.024,74		1.705.767,00	2.062.125,59
2. unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	3.695.665,94	1.596.722,98	C. Verbindlichkeiten		
3. fertige Erzeugnisse und Waren	775.223,67	350.395,50	1. Anleihen	15.186.082,19	0,00
4. geleistete Anzahlungen	0,00	228.407,99	2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.177.487,96	5.036.514,14
5. erhaltene Anzahlungen	<u>-138.648,16</u>	<u>-111.158,00</u>	3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.676.714,57	3.728.439,26
	6.922.666,46	3.082.393,21	4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	235.791,33	1.927,54
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			5. Sonstige Verbindlichkeiten	5.807.173,73	7.558.960,40
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.293.235,84	3.118.055,28	davon aus Steuern EUR 213.653,48 (Vj. TEUR 214)		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.295,19	3.782.671,23	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 359,88 (Vj. TEUR 0)		
3. sonstige Vermögensgegenstände	<u>839.201,28</u>	<u>671.496,65</u>		28.083.249,78	16.325.841,34
	9.134.732,31	7.572.223,16			
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	9.829.842,54	6.486.122,50			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	212.548,59	195.508,41			
D. Aktive latente Steuern	1.375.000,00	1.448.000,00			
	<u>35.735.215,08</u>	<u>24.501.822,51</u>		<u>35.735.215,08</u>	<u>24.501.822,51</u>

Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019

	EUR	EUR	2017/18 EUR
1. Umsatzerlöse	26.831.254,76		22.466.732,84
2. Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	1.844.934,49		664.656,03
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	20.482,00		40.207,14
4. sonstige betriebliche Erträge davon Erträge aus Währungsumrechnung EUR 49.361,19 (Vj. TEUR 8)	430.626,28		183.426,91
		29.127.297,53	23.355.022,92
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	14.803.931,70		10.044.892,93
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.482.228,03		2.847.449,02
		17.286.159,73	12.892.341,95
6. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	3.861.685,57		2.378.823,84
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 163.307,73 (Vj. TEUR 163)	866.098,18		567.836,99
		4.727.783,75	2.946.660,83
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		1.161.831,67	818.252,92
8. sonstige betriebliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus Währungsumrechnung EUR 81.104,18 (Vj. TEUR 9)		4.664.774,48	3.957.589,76
9. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon von verbundenen Unternehmen EUR 105.192,75 (Vj. TEUR 127)		150.906,48	128.749,81
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 26.152,00 (Vj. TEUR 25)		1.553.136,57	715.024,69
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag davon Aufwendungen (Vj. Erträge) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 73.000,00 (Vj. TEUR 501)		73.030,11	655.779,22
12. Ergebnis nach Steuern		-188.512,30	1.498.123,36
13. Sonstige Steuern		-20.855,02	64.638,03
14. Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss		-167.657,28	1.433.485,33
15. Verlustvortrag		-2.006.144,42	-3.439.629,75
16. Bilanzverlust		-2.173.801,70	-2.006.144,42

Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle

Anhang für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019

Allgemeine Hinweise

Sitz der Huber Automotive AG ist Mühlhausen im Täle. Die Gesellschaft ist unter der Nr. HRB 541309 im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm eingetragen.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß den Vorschriften der §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des AktG aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für mittelgroße Kapitalgesellschaften.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten bilanziert und werden, sofern sie der Abnutzung unterliegen, entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige lineare Abschreibungen vermindert.

Das **Sachanlagevermögen** ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige lineare Abschreibungen entsprechend ihrer Nutzungsdauern vermindert.

Die Nutzungsdauern orientieren sich dabei grundsätzlich an den amtlichen AfA-Tabellen.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 810,00 werden sofort abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden zeitanteilig vorgenommen.

Die Bestände an **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen** sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips aktiviert.

Die **unfertigen und fertigen Erzeugnisse und Leistungen** sind zu Herstellungskosten bewertet, wobei neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten und der Werteverzehr des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, berücksichtigt werden. Fremdkapitalzinsen sowie Kosten der allgemeinen Verwaltung wurden nicht aktiviert.

Alle erkennbaren Risiken im **Vorratsvermögen**, die sich aus überdurchschnittlicher Lagerdauer, geminderter Verwertbarkeit und niedrigeren Wiederbeschaffungskosten ergeben, sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen; das allgemeine Kreditrisiko ist durch pauschale Abschläge berücksichtigt.

Die **flüssigen Mittel** werden mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach der PUC-Methode unter Verwendung der „Richttafeln 2018 G“ von Klaus Heubeck bewertet. Für die Abzinsung wurde pauschal der durchschnittliche Marktzinssatz der letzten 10 Jahre bei einer restlichen Laufzeit von 15 Jahren von 2,94 % (Vorjahr: 3,46 %) verwendet. Die künftige Steigerung des pensionsfähigen Einkommens wurde mit 2,0 % p.a., künftige Rentensteigerungen wurden mit 1,0 % p.a. berücksichtigt.

Aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein Unterschiedsbetrag von TEUR 157. Dieser Unterschiedsbetrag ist für Ausschüttungen gesperrt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags unter Berücksichtigung erwarteter künftiger Preis- und Kostensteigerungen angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Für die Ermittlung **latenter Steuern** aufgrund von temporären oder quasi-permanenten Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden die Beträge der sich ergebenden Steuererbe- und -entlastung mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und nicht abgezinst. Von dem Wahlrecht gem. § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird Gebrauch gemacht und eine sich insgesamt ergebende Steuerentlastung als aktive latente Steuer angesetzt.

Anschaffungskosten der auf **fremde Währungen lautenden Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten** werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden grundsätzlich mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet. Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag angesetzt, unter Berücksichtigung des Realisations- und Imparitätsprinzips.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagespiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betrafen im Vorjahr im Wesentlichen Darlehen. TEUR 2 (Vorjahr: TEUR 6) der Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben TEUR 81 (Vorjahr: TEUR 81) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind Forderungen, die erst nach dem Abschlussstichtag rechtlich entstehen in Höhe von TEUR 18 (Vorjahr: TEUR 84) enthalten. Diese betreffen noch nicht abziehbare Vorsteuern.

Aktive latente Steuern

Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf der Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes der Gesellschaft von derzeit 29,65 %. Dieser umfasst die Körperschaftsteuer und den Solidaritätszuschlag sowie die Gewerbesteuer. Aktive Steuerlatenzen resultieren aus

unterschiedlichen Wertansätzen von Pensionsrückstellungen sowie steuerlichen Verlustvorträgen. Passive Steuerlatenzen resultieren aus unterschiedlichen Wertansätzen von Sachanlagevermögen. Der Berechnung der aktiven Steuerlatenz wurde zum Stichtag ein nutzbarer körperschaftsteuerlicher Verlustvortrag in Höhe von TEUR 4.882 sowie ein gewerbsteuerlicher Verlustvortrag in Höhe von TEUR 3.537 zugrunde gelegt. Aufgrund der Planung wird von einer vollständigen Nutzung innerhalb der nächsten 5 Jahre ausgegangen.

Die Veränderungen der latenten Steuern stellen sich wie folgt dar:

	Aktive latente Steuern TEUR	Passive latente Steuern TEUR	Saldo TEUR
30.06.2018	1.475	27	1.448
30.06.2019	1.395	20	1.375
Veränderung	-80	7	-73

Aus der Aktivierung latenter Steuern ergibt sich gemäß § 268 Abs. 8 HGB eine Ausschüttungssperre von TEUR 1.375.

Eigenkapital

Das Grundkapital ist eingeteilt in 800.000 Stammaktien im Nennbetrag von je 1 Euro.

Der Kapitalrücklage in Höhe von TEUR 7.300 resultiert aus Aufgeld aus der Ausgabe von Aktien.

Genehmigtes Kapital

- (1) Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 03.05.2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen, ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 400.000,00 zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Absatz 5 Satz 1 AktG) anzubieten.

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das gesetzliche Bezugsrecht in folgenden Fällen ganz oder teilweise auszuschließen:

- (i) um Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen;

- (ii) bei Barkapitalerhöhungen zum Zwecke der Einführung der Aktien der Gesellschaft zum Handel an einer inländischen Wertpapierbörse und der Erfüllung einer damit zusammenhängenden Mehrzuteilungsoption (Greenshoe-Option);
- (iii) bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen zur Gewährung von Aktien zum Zweck des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Beteiligungen an Unternehmen oder von anderen Vermögensgegenständen oder Rechten;
- (iv) bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet und die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung auf 10 % des Grundkapitals sind Aktien anzurechnen, die (a) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter und entsprechender Anwendung des § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert werden oder die (b) zur Bedienung von Schuldverschreibungen und/oder Genussrechten mit Wandlungs- und/oder Optionsrechten oder Wandlungs- und/oder Optionspflichten ausgegeben werden oder ausgegeben werden können, sofern diese Finanzinstrumente nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden;
- (v) bei Barkapitalerhöhungen, soweit es erforderlich ist, Inhabern der von der Gesellschaft oder von Konzerngesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, begebenen Schuldverschreibungen oder Genussrechte mit Wandlungs- und/oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ein Bezugsrecht auf neue Aktien der Gesellschaft in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung des Options- oder Wandlungsrechts oder der Erfüllung der Options- oder Wandlungspflicht oder nach Ausübung einer Ersetzungsbefugnis der Gesellschaft als Aktionär zustehen würde.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung von Kapitalerhöhungen aus dem Genehmigten Kapital 2018 festzulegen.

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang der jeweiligen Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2018 zu ändern.

- (2) Bei einer Erhöhung des Grundkapitals kann die Gewinnbeteiligung neuer Aktien abweichend von den Vorschriften des § 60 AktG bestimmt werden.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen für Urlaubs- und Überstundenguthaben der Mitarbeiter, ausstehende Rechnungen, BP-Risiken und Rückforderungen gebildet.

Verbindlichkeiten

Von den Anleihen haben TEUR 15.000 (Vj. TEUR 0) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr, TEUR 186 (Vj. TEUR 0) haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr und betreffen Zinsen. Die Anleihe (WKN: A2TR43) von bis zu 25 Mio. EUR wurde im April 2019 im Freiverkehr an der Frankfurter Wertpapierbörse emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit bis zum 16.04.2024 und verzinst sich mit 6%.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben TEUR 2.411 (Vj. TEUR 2.652) eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und TEUR 1.518 (Vj. TEUR 2.385) eine Restlaufzeit zwischen einem und fünf Jahren und 249 TEUR (Vj. TEUR 72) eine Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren. TEUR 1.549 (Vj. TEUR 1.992) sind durch die Sicherungsübereignung der finanzierten Maschinen sowie durch Bürgschaften gesichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmens und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen im üblichen Umfang branchenübliche bzw. kraft Gesetzes entstehende Sicherheiten.

Von den sonstigen Verbindlichkeiten haben TEUR 1.752 (Vorjahr: TEUR 3.084) eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr, TEUR 3.986 (Vj. TEUR 4.475) eine Restlaufzeit zwischen einem und fünf Jahren und eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren TEUR 69 (Vj. TEUR 0).

Auf sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 3.000 (Vorjahr TEUR 3.000) bestehen Rangrücktrittsvereinbarungen.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

	<u>TEUR</u>
Zahlungsverpflichtungen aus Dienstleistungs-, Miet- und Leasingverträgen	<u>7.156</u>
Davon <1 Jahr	1.623
Davon > 5 Jahre	749

Es besteht ein Bestellobligo in branchenüblichem Umfang.

Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Zum 30.6.2019 wurde ein Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 423) im Rahmen eines Reverse-Factoring-Vertrages an eine Bank verkauft. Diese Maßnahme dient der Verbesserung der Liquidität.

Es bestehen diverse Miet- und Leasingverträge für Maschinen und Gebäude, die ebenfalls zu einer Verbesserung der Liquidität führen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt:

	<u>2018/2019</u> TEuro	<u>2017/2018</u> TEuro
Bereich Automotive	17.585	22.467
Bereich Maritim	9.246	0
Gesamt	<u><u>26.831</u></u>	<u><u>22.467</u></u>

	<u>2018/2019</u> TEuro	<u>2017/2018</u> TEuro
Inland	13.551	18.067
Ausland	<u>13.280</u>	<u>4.400</u>
Gesamt	<u><u>26.831</u></u>	<u><u>22.467</u></u>

Außergewöhnliche Erträge und Aufwendungen

Die Umsatzerlöse enthalten Erlöse aus dem Verkauf von Handelswaren im maritimen Bereich an ein nahestehendes Unternehmen in Höhe von TEUR 9.246 (Vj. TEUR 0).

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren enthalten Aufwendungen für den Bezug von Handelswaren im maritimen Bereich in Höhe von TEUR 7.122 (Vj. TEUR 0).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Beratungsaufwendungen für die Anleiheemission in Höhe von TEUR 156 enthalten.

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind Aufwendungen, die in Zusammenhang mit der Anleiheemission angefallen sind in Höhe von TEUR 571 enthalten.

Sonstige Angaben

Aufsichtsrat

Rolf Krissler, Steuerberater, Vorsitzender
 Rolf Schmid, Kaufmann, stv. Vorsitzender
 Gisela Weber, Steuerberaterin

Die Vergütung des Aufsichtsrates nach § 113 AktG betrug TEUR 72.

Vorstand

Martin Huber, Kfz-Ingenieur

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Mitarbeiter:

Gewerbliche Arbeitnehmer	26
Angestellte	<u>53</u>
	79
Aushilfen	<u>4</u>
	<u><u>83</u></u>

Mühlhausen im Täle, 29.Oktober 2019

Der Vorstand

Martin Huber

Huber Automotive AG

Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	01.07.2018	Zugänge	Abgänge	30.06.2019	01.07.2018	Zugänge	Abgänge	30.06.2019	30.06.2019	30.06.2018
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.611.902,60	1.611.474,64	0,00	10.223.377,24	4.716.650,12	640.413,37	0,00	5.357.063,49	4.866.313,75	3.895.252,48
2. geleistete Anzahlungen	0,00	102.578,84	0,00	102.578,84	0,00	0,00	0,00	0,00	102.578,84	0,00
	<u>8.611.902,60</u>	<u>1.714.053,48</u>	<u>0,00</u>	<u>10.325.956,08</u>	<u>4.716.650,12</u>	<u>640.413,37</u>	<u>0,00</u>	<u>5.357.063,49</u>	<u>4.968.892,59</u>	<u>3.895.252,48</u>
II. Sachanlagen										
1. technische Anlagen und Maschinen	2.868.309,59	780.714,22	0,00	3.649.023,81	1.482.994,91	234.181,56	0,00	1.717.176,47	1.931.847,34	1.385.314,68
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.462.515,66	931.352,15	167.082,04	2.226.785,77	1.146.116,53	287.236,74	167.082,04	1.266.271,23	960.514,54	316.399,13
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	120.608,94	278.561,77	0,00	399.170,71	0,00	0,00	0,00	0,00	399.170,71	120.608,94
	<u>3.475.821,94</u>	<u>1.990.628,14</u>	<u>167.082,04</u>	<u>6.274.980,29</u>	<u>2.401.396,60</u>	<u>521.418,30</u>	<u>167.082,04</u>	<u>2.983.447,70</u>	<u>3.291.532,59</u>	<u>1.822.322,75</u>
	<u>12.087.724,54</u>	<u>3.704.681,62</u>	<u>167.082,04</u>	<u>16.600.936,37</u>	<u>7.118.046,72</u>	<u>1.161.831,67</u>	<u>167.082,04</u>	<u>8.340.511,19</u>	<u>8.260.425,18</u>	<u>5.717.575,23</u>

LAGEBERICHT

HUBER AUTOMOTIVE AG

für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 2018 bis 30. Juni 2019

Inhalt

Grundlagen des Unternehmens-----	3
Unternehmensprofil sowie Ziele und Strategien -----	3
Wirtschaftsbericht-----	5
Gesamtwirtschaftliches Umfeld -----	5
Weltwirtschaft -----	5
Europa -----	5
Deutschland -----	6
Regionales Umfeld-----	6
Branchenumfeld – Automobilwirtschaft -----	7
Branchenumfeld – Elektronik -----	8
Wesentliche Einflussfaktoren auf die Geschäftstätigkeit -----	10
Beschaffung-----	10
Produktion -----	10
Forschung und Entwicklung-----	11
Geschäftsverlauf sowie Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage -----	12
Geschäftsverlauf-----	12
Ertragslage -----	13
Vermögenslage-----	14
Finanzlage -----	16
Kapitalstruktur -----	17
Gesamtaussage -----	17
Risikomanagement-System -----	18
Chancen und Risiken-----	20
Umfeld und Branche-----	20
Chancen (Umfeld/Branche)-----	20
Risiken (Umfeld/Branche)-----	21
Operative Chancen und Risiken-----	22
Chancen (operativ)-----	22
Risiken (operativ)-----	22

Chancen und Risiken in der Materialbeschaffung	23
Chancen (Material)	23
Risiken (Material)	23
Personalchancen und -risiken	24
Chancen (Personal)	24
Risiken (Personal)	25
Umweltchancen und -risiken	25
Chancen (Umwelt)	25
Risiken (Umwelt)	26
Produktchancen und -risiken	27
Chancen (Produkt)	27
Risiken (Produkt)	27
OEM-Geschäft	28
Chancen (OEM)	28
Risiken (OEM)	28
E-Drive und Hybrid	28
Chancen (E-Drive)	28
Risiken (E-Drive)	29
Electric-Cruiser	29
Chancen (Electric Cruiser)	29
Risiken (Electric Cruiser)	29
Finanzwirtschaftliche Risiken	30
Währungsrisiken	30
Liquiditätsrisiken	30
Zinsrisiken	30
Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten	31
Zusammenfassende Bewertung	32
Prognose	33
Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen	35

Grundlagen des Unternehmens

Unternehmensprofil sowie Ziele und Strategien

Die Huber Automotive AG mit Hauptsitz in Mühlhausen i.T. ist ein international agierender Tier-1-Systemlieferant für Automobilhersteller. Sie ist zu rd. 97% eine Tochtergesellschaft der Huber Group Holding SE mit Sitz in Mühlhausen im Täle, rd. 3% Aktienanteile werden von einem weiteren Aktionär gehalten.

Im Geschäftsjahr 2009/2010 wurde das Kerngeschäft neu definiert. Damit standen nicht mehr Systeme zur Emissionsminderung im Fokus, sondern die gesamte Fahrzeugelektronik an sich. Die bereits erworbene Expertise in der Hardware- und Softwareentwicklung und die Entscheidung, nur noch Steuergeräte auf Basis von AUTOSAR“-Architektur (AUTomotive Open System ARchitecture) zu entwickeln, sind die Grundlage für das heutige Geschäftsmodell.

Durch die Entscheidung auf AUTOSAR-Architektur zu setzen, konnte sich die Huber Automotive AG bei Premium-Fahrzeugherstellern etablieren.

Heute basieren nahezu alle Entwicklungen auf der Expertise in vier Wissensbereichen (4-Säulen-Know-how Modell):

- Expertise im Bereich modernster Multicore Mikroprozessoren für Betrieb im Lockstep-Modus
- Expertise im Bereich AUTOSAR-Architektur
- Expertise im Bereich Funktionale Sicherheit (ISO 26262)
- Anwendung von Automotive Spice in der Software-Entwicklung

Mit einem ersten Förderprojekt begann in 2011 der Einstieg in die Elektromobilität.

Erste kommerzielle Projekte im Bereich Batteriemangement fanden wenige Jahre später statt. Inzwischen hat sich das Unternehmen weitestgehend auf den Wandel in der Antriebstechnologie ausgerichtet. Anfang 2018 wurde die Huber Automotive AG mit der Herstellung

von Batteriemangementkomponenten für ein Großserienprojekt beauftragt. Weitere Aufträge für Komponenten rund um die Batterie folgten von einem weiteren Fahrzeughersteller.

Durch den frühen Einstieg in die E-Mobilität im Automobilsektor konnte sich die Huber Automotive im Bereich der alternativen Antriebstechnik sehr früh positionieren und System-Know-how aufbauen. Dadurch war es möglich, Beauftragungen von Automobilherstellern zu erhalten, deren Umsatzvolumen unüblich sind für diese Unternehmensgröße.

Die Huber Automotive AG hat deshalb einen zweiten Produktionsstandort im Kreis Göppingen mit dem Ziel errichtet, die Marktposition weiter auszubauen und eine größere Diversifikation im Kundenportfolio zu erreichen.

Darüber hinaus möchte das Unternehmen zukünftig auch im maritimen Bereich, insbesondere im Superyacht Segment einen wesentlichen Beitrag in Sachen Systemintegration leisten. Der Fokus liegt hier nicht auf Einzelaufträgen, sondern das Ziel ist, bei Systemintegrationen für Modellserien mitzuwirken, die einen Re-Use bieten, um hier neue Konzepte zu verwirklichen und um Scalen-Effekte nutzen zu können.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft ist 2018 mit 3,6% (globale Wirtschaftsleistung, gemessen am weltweiten Bruttoinlandsprodukt) und somit um 0,2% weniger stark gewachsen als im Vorjahr. Mit ähnlich rückläufiger Tendenz setzt sich dies voraussichtlich auch in 2019 fort, begründet in der Abkühlung der globalen Weltwirtschaft und aufgrund der anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten.¹ Der Rohölpreis (Brent) fiel im Betrachtungszeitraum (01.07.2018-30.06.2019) um über 20% von ca. 74 USD auf 58,50 USD.² Die industriellen Rohstoffpreise tendieren insgesamt stärker, wodurch sich die wirtschaftliche Erholung in exportorientierten Schwellenländern verbessern könnte.

In China zeichnet sich eine leicht rückläufige volkswirtschaftliche Entwicklung ab. Im Durchschnitt liegt das BIP-Wachstum über den Zeitraum des Geschäftsjahres bei ca. 6,4% und lag damit unter den Erwartungen. Die chinesische Wirtschaft setzt ihren Transformationsprozess weiter fort, hin zu einem nachhaltigen Wirtschaftsmodell, sieht sich aber den Einflüssen des Handelskriegs mit USA ausgesetzt.³

Die US-amerikanische Volkswirtschaft lag mit 3,1% in Q3; 2,5% Q4.2018 sowie mit 2,7% in Q1 und 2,3% in Q2 2019 gegenüber den Vorjahresquartalen unter den Erwartungen.⁴

Europa

Das Wachstum (reales BIP) in Europa und innerhalb der EU (28 Länder) lag in 2018 bei 1,9%.⁵ Der Sachverständigenrat senkt seine Prognose für die Zuwachsrates des realen BIP im Euro-Raum für 2019 auf 1,2% und für 2020 auf 1,4%.⁶

¹ Vgl. World Economic Outlook, July 2019, unter: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/07/18/WEOupdateJuly2019> (abgerufen am 02.10.2019).

² Vgl. Historische Kurse- finanzen, unter: <https://www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis/historisch> (abgerufen am 2.10.2019).

³ Vgl. Preliminary Accounting Results of GDP for the First Half of 2019, unter:

http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201907/t20190716_1676493.html (abgerufen am 2.10.2019).

⁴ Vgl. Gross Domestic Product, Second Quarter 2019 (Third Estimate) Corporate Profits, Second Quarter 2019 (Revised), S. 7 & 13, unter: https://www.bea.gov/system/files/2019-09/gdp2q19_3rd_0.pdf (abgerufen am 2.10.2019).

⁵ Vgl. Wachstumsrate des realen BIP - Volumen, unter:

<https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tec00115> (abgerufen am 2.10.2019).

⁶ European Economic Forecast, S. 31, unter: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ip108_en.pdf (abgerufen am 2.10.2019).

Deutschland

Deutschland befindet sich mit einem BIP-Wachstum von 1,4% gegenüber 2,2% in 2017 bereits auf rückläufigem Wachstumskurs. Für 2019 ist vom DIW eine weitere Abkühlung auf 0,9% prognostiziert.⁷ Aufgrund des schwierigen geopolitischen Umfeldes, Brexit mit unsicherem Ausgang und Handelskriege zwischen China, USA und Europa ist das deutsche Wirtschaftswachstum rückläufig. Die Zahl der Erwerbslosen war zu Beginn des Geschäftsjahres bei 1,44 Mio. und ist bis zum Ende des Geschäftsjahres (Juni 2019) auf 1,34 Mio. gesunken und erneut auf einem historisch niedrigen Stand seit der Wiedervereinigung.⁸ Die Zahl der Erwerbstätigen (ILO-Arbeitsmarktstatistik) in Deutschland stieg von Beginn des Geschäftsjahres mit 44,70 Mio. auf 45,1 Mio. zum Ende hin.⁹ Im Jahr 2018 stiegen die Effektivlöhne um 2,7% zum Vorjahr.¹⁰

Regionales Umfeld

Der industrieorientierte Standort zeichnet sich durch die einzigartige Kombination aus Weltunternehmen, innovativen Mittelständlern, dynamischen Start-Ups und exzellenten Forschungseinrichtungen aus. Mercedes, Porsche, Bosch, Stihl und Kärcher sind Firmen, deren Produkte nahezu in jedem Land dieser Erde zu finden sind. Die Erfindung des Automobils war der Ausgangspunkt für ein bis heute weltweit einmaliges Automobilnetzwerk aus international renommierten Herstellern und Zulieferern. Der Transformationsprozess in der Automobilindustrie hin zu alternativen Antrieben wird aller Voraussicht nach schneller vollzogen als erwartet und ist bereits im Gange. Dies wird zu einem größeren Wandel im Ballungszentrum Stuttgart führen und mit Chancen und Risiken für Unternehmen und Beschäftigte verbunden sein.

Baden-Württemberg ist eine der wirtschaftsstärksten Regionen der Europäischen Union. Fortschritt und Wohlstand verdankt das Land insbesondere der hohen Innovationskraft und Leistungsfähigkeit des industriellen Kerns der Wirtschaft. Die Exporte haben in 2018 mit rund 1,3 Billionen EUR erneut einen Rekordwert erreicht, wobei im Ausland insbesondere Kraft-

⁷ Vgl. Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung im Sommer 2019, S. 14, unter: https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.628825.de/19-24.pdf (abgerufen am 2.10.2019).

⁸ Vgl. Erwerbslosenzahl in Deutschland, unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_384_132.html (abgerufen am 2.10.2019).

⁹ Vgl. Erwerbstätige in Deutschland Jahresdurchschnitte in 1 000, unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/inlaender-inlandskonzept.html> (abgerufen 2.10.2019); https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_384_132.html (abgerufen am 2.10.2019).

¹⁰ Vgl. Konjunkturprognose 2019 und 2020, S.25, unter: https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/Konjunkturprognosen/2019/KonUpdate_2019_03_19.pdf (abgerufen am 2.10.2019).

fahrzeuge und Maschinen baden-württembergischen Ursprungs begehrt sind.¹¹ Der Arbeitsmarkt zeichnet sich durch eine weit überdurchschnittliche Erwerbsbeteiligung und die europaweit niedrigste Jugendarbeitslosenquote mit 5,7% (EU-Durchschnitt 14,3%) aus.¹²

Branchenumfeld – Automobilwirtschaft

Die Kraftfahrzeugproduktion inklusive der schweren Nutzfahrzeuge ist weltweit erstmalig seit 2009 rückläufig. Insgesamt wurden 2018 95,6 Mio. Fahrzeuge hergestellt, davon 70,5 Mio. PKW und 25,1 Mio. Nutzfahrzeuge.¹³ Davon entfallen 16,35 Mio. Kfz auf deutsche Hersteller (VW Group, BMW und Daimler/weltweite Fertigung), wovon 5,12 Mio. Kfz aus deutscher Produktion stammen.¹⁴ Insgesamt lag der Umsatz der deutschen Automobilindustrie bei 426,2 Mrd. EUR und damit 0,8 Mrd. EUR niedriger als im Vorjahr.¹⁵

In China lag die Produktion 2018 bei ca. 24 Mio. PKW, was über 1/3 der gesamten Weltproduktion entspricht. Ferner wurden ca. 4,3 Mio. Nutzfahrzeuge produziert.¹⁶ In Indien fiel die Fahrzeugproduktion um 1,2%¹⁷ in Europa um 1,4%. Neben einem rückläufigen US-Markt - 1,9% war die Produktion in Japan und in Südamerika leicht steigend.¹⁸ Aufgrund der politisch angeheizten Situation war die anteilige Zulassung von Dieselfahrzeugen sowohl in Europa als auch in Deutschland mit 5,4% rückläufig.¹⁹

Sowohl Automobilhersteller als auch die Zulieferbranche befinden sich derzeit in einem größeren Umbruch. Neue Anforderungen an ein Fahrzeug (CESAR®) wie die Vernetzung (Connected), der Trend hin zu alternativen Antrieben (Electrified), upgedated und repariert (Serviced) sowie die Fähigkeit zum autonomem Fahren (Autonomous), ausgerüstet mit einsprechenden Energiespeichern zur Reichweitenverlängerung (Range Extended) führen zu einer erheblichen Veränderung in der Zulieferlandschaft. Die Anforderungen an Mitarbeiter,

¹¹ Vgl. Wert der Exporte aus Deutschland nach Bundesländern, unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> (abgerufen 2.10.2019).

¹² Vgl. Arbeitslosenquote im Euroraum bei 7,4%, unter: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10059845/3-30092019-AP-DE.pdf/5cd0d0dc-589e-d45e-2806-e910408f5f99> (abgerufen am 04.10.2019).

¹³ Vgl. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, unter: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics/> (abgerufen am 05.10.2019).

¹⁴ Vgl. Mit Tempo Richtung Zukunft, Geschäftsbericht 2018 Volkswagen AG, unter: https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/annual-reports/2019/volkswagen/de/Y_2018_d.pdf (angerufen am 05.10.2019); <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/automobilproduktion.html> (abgerufen 05.10.2019).

¹⁵ Vgl. Automobilproduktion, unter: <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/zahlen-und-daten-uebersicht.html> (abgerufen 05.10.2019).

¹⁶ Vgl. Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/244842/umfrage/produktion-von-automobilen-in-china/>

¹⁷ Vgl. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, unter: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics/> (abgerufen am 05.10.2019).

¹⁸ Vgl. The Automobile Industry Pocket Guide, unter: https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2019-2020.pdf (abgerufen am 06.10.2019).

¹⁹ Vgl. Neuzulassungsbarometer im Dezember 2018, unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/2018/201812_GV1monatlich/201812_nzbarometer/201812_n_barometer.html?nn=653844 (abgerufen am 06.10.2019); Dieselnachfrage in Europa sinkt weiter, Wirtschaftswoche, unter: <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/iaa2019/pkw-neuzulassungen-diesel-nachfrage-in-europa-sinkt-weiter/24978408.html> (abgerufen am 06.10.2019).

Know-how und Produktionseinrichtungen sind umfassend und erzeugen einen Wandlungsdruck in der gesamten Branche. Dieser wird von zahlreichen M&A Vorgängen begleitet, durch die die Zulieferkonzerne versuchen, dringend benötigtes Know-how zuzukaufen, um mit den dynamischen Veränderungen Schritt zu halten.

Branchenumfeld – Elektronik

Der Elektromarkt ist mit 4,423 Billion EUR in 2018 einer der größten Märkte überhaupt. Er ist seit 2016 mit 5% pro Jahr gewachsen. Davon entfallen ca. 559 Mrd. EUR auf die EU.²⁰ Für 2019 wird mit einem Wachstum von 4% gerechnet. Der weltweite Mikroelektronikbereich hatte 2018 einen Anteil von ca. 420 Mrd. EUR, was einem mittleren jährlichen Wachstum seit 2013 von 8,9% entspricht. Davon entfallen wiederum ca. 46 Mrd. EUR auf KFZ-Halbleiter.²¹

In Deutschland ist diese Branche mit 890 Tsd. Beschäftigten nach wie vor der zweitgrößte industrielle Arbeitgeber was einem Anstieg von 2,6% entspricht. Der Umsatz der deutschen Elektroindustrie hat 2018 194 Mrd. EUR betragen, was einer Steigerung von etwa 1% gegenüber dem Vorjahr entspricht und etwa 10% des gesamten Umsatzes des verarbeitenden Gewerbes ausmacht.²²

Mit voraussichtlichen 28,5 Mrd. EUR Innovationsaufwendungen wird sie in Bezug auf die Innovationsintensität wieder mit an der Spitze liegen. Für F&E werden voraussichtlich 18,2 Mrd. EUR ausgegeben worden sein. Ferner wurden 7420 Patente im Jahr 2018 angemeldet.²³

Im Jahr 2018 entfallen ca. 7,4 Mrd. EUR auf die Automobilelektronik. Bis 2022 kann laut ZVEI (Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V.)²⁴ von einem anhaltenden

²⁰ Vgl. Welt-Elektromarkt Ausblick, ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V., Juli 2019, unter: https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2019/Juli/ZVEI-Welt-Elektromarkt_Ausblick_bis_2020/ZVEI-Welt-Elektromarkt-Ausblick-Juli-2019.pdf (abgerufen am 06.10.2019).

²¹ Vgl. WSTS Semiconductor Market Forecast Spring 2019, unter: https://www.wsts.org/esraCMS/extension/media/WST/4065/WSTS_nr-2019_05.pdf (abgerufen am 06.10.2019); Vgl. So entwickelt sich der Mikroelektronik-Markt bis 2021, unter: www.all-electronics.de/zvei-markt-fuer-mikroelektronik-waechst-auf-469-milliarden-dollar.pdf (abgerufen am 05.10.2019); Zur Verth, Stephan: Entwicklung der Halbleiterindustrie Dezember 2018, Fachgruppe Halbleiter Bauelementes Fachverbands Electronic Components and Systems im ZVEI.

²² Vgl. Elektroindustrie in Zahlen, April 2019, unter: https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2019/Maerz/Elektroindustrie_in_Zahlen_2019/ZVEI_Elektroindustrie_in_Zahlen_2019.pdf (abgerufen am 06.10.2019).

²³ Vgl. Die deutsche Elektroindustrie im Branchenvergleich, Mai 2017, unter: https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/Regelmaessige_Publikationen/ZVEI-Benchmarking/ZVEI-Benchmarking_Die_deutsche_Elektroindustrie_im_B Branchenvergleich/ZVEI-Intersektorales-Benchmarking-Mai-2017.pdf (abgerufen am 06.10.2019); https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/Regelmaessige_Publikationen/ZVEI-Benchmarking/ZVEI-Benchmarking_FuE_und_Innovationen_und_Patente/ZVEI-Benchmarking-FuE-Inno-Patente-MINT-Inv-2019.pdf (abgerufen am 07.10.2019).

²⁴ Vgl. Elektroindustrie in Zahlen, April 2019, unter: https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2019/Maerz/Elektroindustrie_in_Zahlen_2019/ZVEI_Elektroindustrie_in_Zahlen_2019.pdf (abgerufen am 06.10.2019); Vgl. Elektroindustrie in Zahlen, April 2018, unter:

Wachstumstrend ausgegangen werden. Das jährliche Wachstum wird in Deutschland mit 5,7% und in China mit 9,5% prognostiziert. Dies ist zurückzuführen auf einen generell steigenden Bedarf an Elektronik im Automobileinsatz.

Der Elektronikanteil wächst durch neue Features im Fahrzeug und wird insbesondere durch drei Megatrends getrieben. Allein der Halbleiter-Content in der KFZ-Elektronik für traditionelle Automotive-Anwendungen liegt bei 350 USD / Fahrzeug. Folgende Steigerungen werden erwartet:

- Konnektivität & Premium Infotainment + 100 USD
- Elektrifizierung + 450 USD
- Autonomes Fahren + 1.000 USD

Die Kosten für die gesamten elektronischen Baugruppen dürften nochmals erheblich höher liegen.²⁵

https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2018/April/Elektroindustrie_in_Zahlen_April_2018/Elektroindustrie-in-Zahlen-April-2018.pdf (abgerufen am 06.10.2019).

²⁵ Vgl. Mikroelektronik – Trendanalyse bis 2022, unter:

https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2018/April/Mikroelektronik_Trendanalyse_bis_2022/Mikroelektronik-Trendanalyse-bis-2022_01.pdf (abgerufen am 06.10.2019); Zur Verth, Stephan: Entwicklung der Halbleiterindustrie Dezember 2018, Fachgruppe Halbleiter Bauelementedes Fachverbands Electronic Components and Systems im ZVEI.

Wesentliche Einflussfaktoren auf die Geschäftstätigkeit

Beschaffung

Die Huber Automotive AG bezieht ihre Aktiv- und Passivkomponenten zu großen Teilen über die Distribution. Großaufträge wie von Volkswagen führen zu einem erheblich größeren Beschaffungsvolumen. Dies wirkt sich positiv auf die Beschaffungspreise aus. Teilweise führt dies zur Einstufung in den Direktbezug und wird Einkaufsvorteile von konkurrierenden Zulieferkonzernen weiter reduzieren.

Generell zeichnet sich aber eine generelle Verknappung am Bauteilemarkt ab, die sich bereits in langen Lieferzeiten widerspiegelt. Kurz- bis mittelfristig könnte dies gegenläufige Preisauswirkungen zur Folge haben.

Die Huber Automotive AG wird deshalb intensiv an der Festigung der Lieferantenverbindungen arbeiten.

Durch schlanke Prozesse, geringe Overheadkosten und niedrigen Produktionsausschuss wird die Huber Automotive AG zwischenzeitlich in Vergabeprozessen für Projektvolumina bis 250 Mio. EUR über Lifecycle in den Ausschreibungen berücksichtigt und als potenzieller Lieferant gesehen.

Produktion

Die Produktion erfolgt am Standort Mühlhausen i.T. und in Zukunft an einem weiteren Standort in Süßen im Kreis Göppingen in den Räumlichkeiten der nahestehenden IPM GmbH & Co. KG. Die Produktionskapazität wird durch Neuanschaffungen in der SMT (Surface Mounted Technology) - Fertigung und durch umfangreiche Automatisierung in der Endprüfung und Endmontage erhöht. Die Qualität und die Produktivität konnte kontinuierlich verbessert werden.

Forschung und Entwicklung

Das Geschäftsjahr 2018/2019 war geprägt durch mehrere Entwicklungsprojekte im Bereich der E-Mobility. Neben der Weiterentwicklung des E-Drive Systems für den Toyota Land Cruiser für den Untertagebau, wurde das HPC-Projekt (Hybrid-Power-Chassis), welches in Kooperation mit AL-KO entstehen soll, weiterentwickelt. Von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) besteht inzwischen die Zusage, dass man grundsätzliches Interesse hat, IVECO-Triebköpfe für dieses Plug-in Hybrid-Konzept zu liefern und unterstützt dieses Projekt durch Bereitstellung der erforderlichen technischen Unterlagen. In Verbindung mit einem Fiat Iveco Triebkopf wurde das HPC erstmalig auf dem Caravan Salon in Düsseldorf (CSD) vorgestellt. Die Elektrifizierung von Anhängern ist eine weitere Möglichkeit für eine Kooperation mit einem Fahrgestellhersteller. Eine mögliche Umsetzung wurde ebenfalls auf dem CSD im August 2019 vorgestellt. Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen für auftragsbezogene Forschung und Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 4.472 TEUR.

Geschäftsverlauf sowie Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Berichtsjahrs ist geprägt vom Auslauf eines bestehenden Produkts und den damit verbundenen stark rückläufigen Stückzahlen am Ende des Lebenszyklus sowie durch den Wechsel auf Serienprodukte im Bereich der E-Mobility.

Die Huber Automotive AG erzielte im Berichtsjahr einen Umsatz von 26.831 TEUR, dies bedeutet eine Umsatzsteigerung von 19% gegenüber dem Vorjahr.

Das EBIT verringerte sich von 2.740 TEUR auf 1.287 TEUR. Bezogen auf den Umsatz bedeutet dies einen Rückgang von 12% auf 5%. Ursächlich waren hierfür Kosten zur Vorbereitung der Anleiheemission in Höhe von 156 TEUR sowie Provisionen für die Platzierung in Höhe von 571 TEUR. Darüber hinaus führten im Wesentlichen fallende Verkaufsstückzahlen in einem sich im Auslauf befindlichen Produktes zu vermindertem Ertrag.

Die Huber Automotive AG erzielte im Berichtsjahr ein Ergebnis vor Ertragsteuern von -115 TEUR (Vorjahr: 2.154 TEUR). Die Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern zu Umsatz) verringerte sich von 10% auf 0%. Bereinigt um die Emissionskosten-Kosten hätte die Umsatzrendite 2% betragen.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung hat sich das Eigenkapital um 168 TEUR verschlechtert. Nach Verrechnung des Bilanzverlustes aus Vorjahren verfügt die Gesellschaft zum Bilanzstichtag über ein Eigenkapital in Höhe von 5.946 TEUR.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 11.757 TEUR bei gleichzeitigem Anstieg der liquiden Mittel um 3.344 TEUR, Vorräte um 3.840 TEUR und Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände um 1.563 TEUR.

Mit den aufgezeigten Entwicklungen von Umsatz und EBIT im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Planung sowohl in Bezug auf EBIT und Umsatz übertroffen. Gleichwohl ist anzumerken, dass der Bereich Automotive den Erwartungen nicht entsprochen hat und eine Umsatzsteigerung nur durch Umsatz im maritimen Bereich in Höhe von 9.246 TEUR erzielt werden konnte, dem Aufwand im maritimen Bereich in Höhe von 7.122 TEUR gegenüber stand. Im Wesentlichen ist die Entwicklung im Bereich Automotive bedingt durch den Auslauf eines

bestehenden Produkts und den damit einhergehenden stark rückläufigen Stückzahlen am Ende des Lebenszyklus sowie dem gleichzeitigen Wechsel auf Produkte im Bereich der E-Mobility.

Weiterhin muss die Huber Automotive AG im Kalenderjahr 2019 zehn neue Produktanläufe bewältigen. Alle Produkte sind im Komponenten-Bereich des Batteriemanagement-Systems angesiedelt. Fünf davon betreffen die VW Group, fünf die Daimler Group. Teilweise war der Hochlauf erst nach Ende des Berichtsjahres vorgesehen, teilweise gab es aber auch Verzögerungen im SOP (Start of Produktion) beim Kunden oder die Anlaufphase gestaltete sich mit geringeren Stückzahlen als erwartet z.B. aufgrund von Bauteilverfügbarkeit oder sonstiger technischer Gründe. Dies führt seitens der Huber Automotive AG zu einer Verschiebung der erwarteten Stückzahlen und damit des Umsatzes und des EBITs in kommende Geschäftsjahre.

Da jedoch alle neuen Produkte in einem schnell wachsenden Fahrzeugsegment, den E-Fahrzeugen und den Plug-in Hybridfahrzeugen, angesiedelt sind, ist diese Entwicklung getrennt von der allgemeinen Absatzsituation im Automobilsektor zu betrachten.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2018/2019 liegen mit TEUR 4.365 19 % über dem Vorjahres-Niveau. Der Anstieg begründet sich im Wesentlichen auf Umsätze im maritimen Bereich in Höhe von 9.246 TEUR und der Erhöhung der Umsatzerlöse aus Entwicklungsleistungen bei gleichzeitig niedrigeren Stückzahlen und damit Umsatzerlösen in der Serienproduktion. Ursächlich hierfür sind die zeitlich etwas auseinanderfallenden Produktauslauf- und Produkthochlaufphasen mehrerer neuer Produkte. Entsprechend hat sich der Umsatz im Bereich Automotive um TEuro 4.881 (22%) vermindert. Dem Umsatzwachstum stand eine Erhöhung des Materialaufwands um ca. 34% auf 17.286 TEUR gegenüber. Hiervon betrafen 7.122 TEUR den maritimen Bereich. Summiert konnte damit absolut eine Steigerung des Rohergebnisses von 10.463 TEUR (46% Rohergebnis zu Umsatz) auf 11.841 TEUR (44% Rohergebnis zu Umsatz) und damit um 13% erreicht werden; im Bereich Automotive war das Rohergebnis jedoch rückläufig und reduzierte sich von 10.463 TEUR auf 9.718 TEUR.

Aufgrund der Zunahme des Personalbestands, vor allem in der Produktion und in der Entwicklung, stieg der Personalaufwand von 2.947 TEUR auf 4.728 TEUR und ist damit in Rela-

tion zum Umsatz von 13% auf 18% gestiegen. Ursächlich für den prozentualen Anstieg zum Umsatz sind die zeitlich vorgelagerten Personaleinstellungen für die Serienhochläufe. Die Abschreibungen erhöhen sich um 344 TEUR auf 1.612 TEUR. Hierin enthalten sind 640 TEUR planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von 3.958 TEUR auf 4.665 TEUR um 707 TEUR oder 18%. Im Anstieg enthalten sind 156 TEUR Kosten für die Anleiheemission sowie erhöhte Kosten für diverse betriebliche Aufwendungen wie Fremdleistungen, Leasing, Messen, Versicherungen sowie Fahrzeug- und Reisekosten.

Das Finanzergebnis beträgt -1.402 TEUR und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr (-586 TEUR) verschlechtert. Im Wesentlichen resultiert dies aus Provisionen, die in Zusammenhang mit der Anleiheemission angefallen sind (571 TEUR) und Zinsaufwendungen für die Anleihe in Höhe von 186 TEUR.

Das EBT sank um 2.269 TEUR von 2.154 TEUR auf -115 TEUR. Hierin enthalten sind die Sonderbelastung aus den Kosten der Anleiheemission in Höhe von 727 TEUR. Bereinigt um den zuvor genannten Effekt hätte die Gesellschaft einen EBT in Höhe von 612 TEUR erwirtschaftet. Bezogen auf den Umsatz hätte das 2% (Vorjahr 10%) entsprochen.

Nach Abzug der Aufwendungen aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern in Höhe von 73 TEUR (Vorjahr: 501 TEUR) ergibt sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von -189 TEUR (Vorjahr: 1.498 TEUR). Nach Hinzurechnung eines Ertrags aus den Sonstigen Steuern in Höhe von 21 TEUR (Vorjahr: 65 TEUR Aufwand) ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von 168 TEUR (Vorjahr: Jahresüberschuss 1.433 TEUR). Die Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern zu Umsatz) verminderte sich damit von 10% auf 0%.

Vermögenslage

Im Geschäftsjahr 2018/2019 hat sich die Bilanzsumme von 24.502 TEUR auf 35.735 TEUR um 11.233 TEUR erhöht.

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 44% auf 8.260 TEUR (Vorjahr: 5.718 TEUR). Verantwortlich waren hierfür vor allem Zugänge im Bereich der Entwicklungsprojekte (1.329 TEUR), technischer Anlagen (781 TEUR) sowie Sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung

(931 TEUR). Gegenläufig wirkten sich Projektabschreibungen (367 TEUR) sowie diverse andere planmäßige Abschreibungen im Anlagevermögen aus.

Die Anlagenintensität (Anlagevermögen zu Bilanzsumme) liegt bei rund 23% und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Das Umlaufvermögen in Höhe von 25.887 TEUR (Vorjahr: 17.141 TEUR) erhöhte sich um 8.747 TEUR.

Die Vorräte erhöhten sich dabei von 3.082 TEUR auf 6.923 TEUR. Hauptverantwortlich sind der Aufbau der unfertigen Erzeugnisse und Leistungen um 2.099 TEUR und der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 1.572 TEUR.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände nahmen um 21% gegenüber dem Vorjahr zu und steigen auf 9.135 TEUR (Vorjahr: 7.572 TEUR). Dies resultiert in Wesentlichen aus einer Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 5.175 TEUR auf 8.293 TEUR. Darin enthalten ist eine Forderung an die Y4Me Barcelona Ltd., einem nahe-stehenden Unternehmen, in Höhe von 5.550 TEUR. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen verringerten sich um 3.780 TEUR. Ursächlich für den Rückgang war die Tilgung eines Darlehens.

Die flüssigen Mittel erhöhten sich von 6.486 TEUR im Vorjahr auf 9.830 TEUR im Berichtsjahr.

Das Eigenkapital der Gesellschaft betrug zum Bilanzstichtag 5.946 TEUR. Aufgrund des leicht negativen Ergebnisses hat sich das Eigenkapital um 168 TEUR verringert. Aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme beträgt die Eigenkapitalquote (Eigenkapital zu Bilanzsumme) nun 17% (Vorjahr: 25%). Auf der Passivseite spiegelt sich die Erhöhung der Bilanzsumme in der Erhöhung der Verbindlichkeiten um 11.757 TEUR wider

Die Rückstellungen verringerten sich von 2.062 TEUR auf 1.706 TEUR um 356 TEUR aufgrund der Senkung der Steuerrückstellungen um 336 TEUR und der Verringerung der Sonstigen Rückstellungen um 154 TEUR. Demgegenüber wurde die Rückstellung für Pensionen um 133 TEUR erhöht.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich von 16.326 TEUR um 11.757 TEUR auf 28.083 TEUR im Berichtsjahr. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus einer Anleihe in Höhe von 15.186 TEUR. Demgegenüber wurden die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 859 TEUR verringert, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 1.052 TEUR verringert und die sonstigen Verbindlichkeiten nahmen um 1.752 TEUR ab, da im Geschäftsjahr Darlehen gegenüber Martin Huber zurückgeführt wurden (2.518 TEUR).

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Darlehen nahestehender Unternehmen und Personen in Höhe von 4.740 TEUR (Vorjahr: 7.173 TEUR). Hiervon wurde über einen Teilbetrag in Höhe von 3.000 TEUR ein Rangrücktritt ausgesprochen.

Finanzlage

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit verringerte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von einem Mittelzufluss von 3.351 TEUR auf einen Mittelabfluss von -7.747 TEUR.

Die deutliche Verringerung ergibt sich zunächst aus dem Rückgang des Jahresergebnisses von 1.433 TEUR auf -168 TEUR. Weiterhin wirkten sich die Zunahme der Vorräte, Forderungen und anderer Aktiva um TEUR 9.197 (im Vorjahr Zunahme um 2.640 TEUR), bedingt durch eine höhere Bevorratung, volumenstärkere, bereits in Arbeit befindliche Entwicklungsaufträge sowie eine ausstehende Forderung im maritimen Bereich, bei gleichzeitigem Abbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva um 486 TEUR (im Vorjahr Zunahme um 1.794 TEUR) negativ auf den Cashflow aus. Ebenso belasteten um 317 TEUR erhöhte Ertragsteuerzahlungen den betrieblichen Cashflow.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich von -5.911 TEUR im Vorjahr auf einen Mittelzufluss von 724 TEUR im Berichtsjahr verbessert. Maßgeblich für diesen Anstieg war die Rückzahlung eines im Vorjahr an die Huber Group Holding SE gewährten Darlehens nebst Zinsen in Höhe von 3.882 TEUR. Gegenläufig haben Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von - 3.169 TEUR (im Vorjahr -2.261 TEUR) den investiven Cashflow belastet.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit konnte ebenfalls von 6.991 TEUR auf 10.367 TEUR gesteigert werden. Diese Entwicklung resultiert aus einem Mittelzufluss in Höhe von 15 Mio. Euro aus der Begebung einer Anleihe. Im Vorjahr flossen 7,35 Mio. EUR im Rahmen

einer Kapitalerhöhung zu. Zu einem gegenüber dem Vorjahr verstärkten Mittelabfluss um 4.275 TEUR kam es durch die Rückzahlung von Darlehen und erhöhte Zinszahlungen.

Die liquiden Mittel betragen zum Bilanzstichtag 9.830 TEUR (Vorjahr: 6.486 TEUR), wovon 1.050 TEUR mit der kurzfristigen Aufnahme eines Geldmarktkredites zusammenhängen.

Während des Geschäftsjahres war die Gesellschaft jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Kapitalstruktur

Der Vorstand überwacht die Kapitalstruktur auf regelmäßiger Basis. Dabei berücksichtigt er unter anderem die Kapitalkosten und die zu jedem Posten der Kapitalstruktur gehörigen Risiken.

Das gezeichnete Kapital der Huber Automotive AG beläuft sich auf 800.000,00 EUR und ist eingeteilt in 800.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf 7.300 TEUR, die aus dem Agio bei der Ausgabe von neuen Aktien im Vorjahr resultiert.

Neben der Eigenfinanzierung finanziert sich die Gesellschaft über Darlehen von nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 4.740 TEUR (Vorjahr: 7.173 TEUR), einer Anleihe und über Bankendarlehen. Die Gesellschaft weist zum 30. Juni 2019 Verbindlichkeiten aus der Anleihe in Höhe von 15.186 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 4.177 TEUR (Vorjahr 5.037 TEUR) aus, wovon 1.050 TEUR einen kurzfristigen Geldmarktkredit, 1.549 TEUR die Finanzierung von Maschinen und Anlagen und 1.578 TEUR ein Betriebsmitteldarlehen mit einer Laufzeit bis Dezember 2020 betreffen. Ferner wurden Anlagen und Maschinen im Rahmen von Leasingverträgen finanziert.

Gesamtaussage

Das Gesamtergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres kann unter Berücksichtigung der zukunftssichernden Vorleistungen als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Risikomanagement-System

Der Vorstand ist sich der Bedeutung effektiver interner Kontrollen und eines soliden Risikomanagements bewusst. Er ist der Auffassung, dass ein solches Risikomanagement die Huber Automotive AG in die Lage versetzt, die Risiken zu beherrschen, die das Unternehmen am Erreichen seiner strategischen Ziele hindern könnten. Gleichzeitig können aber auch die sich bietenden Chancen erkannt werden. Das Risikomanagement ist nicht nur ein Grundpfeiler guter Unternehmensführung, sondern spielt auch in allen Entscheidungsfindungsprozessen der Gesellschaft – wie strategische Unternehmens- und Finanzplanung, Strategieentwicklung sowie Projektentwicklung und -management – eine Rolle.

Das interne Risikomanagementsystem der Gesellschaft wurde entwickelt, um klare Verantwortungsbereiche und Rechenschaftspflichten für das Risikomanagement festzulegen.

Markt und Wettbewerber werden mittels enger Zusammenarbeit mit Kunden und Lieferanten beobachtet und analysiert. Der Vorstand beobachtet außerdem Risikoindikatoren aus ökonomischen und sozialpolitischen Bereichen. Risiken werden gemäß ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beurteilt.

Der Vorstand und die Leiter der Geschäftsbereiche kommen regelmäßig zusammen, um sich über die Entwicklungen der Märkte und des Wettbewerbs zu beraten und zu erörtern, welche Auswirkungen diese Entwicklungen auf die Geschäftsentwicklung haben werden. Als Grundlage hierfür dienen die finanziellen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, EBIT und Ergebnis vor Ertragsteuern. Wenn negative Entwicklungen identifiziert werden, wird darüber berichtet und es werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

Aufsichtsrat und Vorstand fungieren als Kontrollinstanzen, die über die Risikobereitschaft, das Risikoprofil und die anzustoßenden Risikoprozesse entscheiden, um die Risiken ausreichend beherrschen zu können. Aufsichtsrat und Vorstand kommen regelmäßig zusammen und der Aufsichtsrat wird vom Vorstand durch regelmäßige Berichte über die Entwicklung der Gesellschaft informiert. Sofern erforderlich, wird der Aufsichtsrat der Huber Automotive AG weitere Leitlinien aufstellen, um die allgemeine Stabilität des Risikomanagements der Gesellschaft sicherzustellen.

Im Geschäftsjahr 2018/2019 wurde ein Integriertes Management System (IMS Premium) von IMS Management Systeme AG eingeführt. Das System enthält ein Modul zur tool-basierten Risiko und Chancen Analyse und deren kontinuierlichen Überwachung. Ein solches System ermöglicht eine simultane und abteilungsübergreifende Speisung des Risiko-Management Systems und hilft so, die Risiken noch besser zu identifizieren und versetzt das Unternehmen in die Lage, solche Risiken, welche eventuell den strategischen Zielen entgegenstehen könnten, besser zu beherrschen. Gleichzeitig können aber auch die sich bietenden Chancen besser erkannt werden.

Chancen und Risiken

Umfeld und Branche

Chancen (Umfeld/Branche)

Die Geschäftsentwicklung der Huber Automotive AG ist abhängig von der aktuellen konjunkturellen Lage sowie von der Geschwindigkeit, mit der sich der Wandel in der Antriebstechnik hin zum E-Antrieb vollzieht. Dabei spielt sowohl die Automobil- als auch die Elektronikindustrie für die Huber Automotive AG eine wesentliche Rolle. Im Moment befindet sich die Automobilbranche in einer Umbruchphase. Die Zulieferindustrie steht damit ebenfalls vor einem größeren Umbruch. Zulieferkonzerne versuchen sich vermehrt Know-how im Bereich Batteriesysteme und E-Drive einzukaufen.

Die neue Antriebstechnik führt zu einer Anpassung des Bedarfs an Komponenten und Bauteilen. Diversen Studien zufolge entfallen bei einem Elektrofahrzeug gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben eine erhebliche Anzahl von Bauteilen, dies betrifft insbesondere die Anzahl von beweglichen Bauteilen im Motor und im Getriebe

Im Hinblick auf diesen Wandel hat die Huber Automotive AG ihr Kerngeschäft bereits zu Beginn dieser Dekade vollständig auf die Herstellung von Fahrzeugelektronik ausgerichtet und sich somit frühzeitig auf den sich verändernden Markt eingestellt. Der erhebliche Zeitaufwand und die hohen Kosten für Wissensaufbau, Anschaffung von Equipment und für eigeninitiierte Projekte tragen nun erste Früchte. Die Huber Automotive AG ist der Meinung, dass sie sich durch die besondere Konstellation eines inzwischen auf Vier-Säulen stehenden Businessmodells für die Elektronikentwicklung erhebliche Wettbewerbsvorteile erarbeitet hat. Darüber hinaus gilt generell, dass Fahrzeugelektronik sowohl in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren als auch in Fahrzeugen mit Hybrid- oder E-Antrieben benötigt wird. Dadurch wird nach Ansicht der Huber Automotive AG deren Risiko eines zu späten oder zu frühen Umstellens auf neue Produkte während dieses Paradigmenwechsels stark abgemildert.

Die Huber Automotive AG ist sowohl in der alten als auch in der neuen Antriebswelt zuhause, was zu einer Reduzierung der Marktrisiken führt. Mit zehn Produktneuanläufen in 2019 blickt das Unternehmen auf ein aktuelles Produktportfolio, welches sehr stark auf Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnik wie Hybrid- oder E-Drive ausgerichtet ist. Mit dem Aufbau eines

zweiten Produktionsstandortes im Kreis Göppingen verfügt das Unternehmen über neueste Fertigungseinrichtungen zur effizienten Herstellung von Elektronik und sieht sich im aktuellen Branchenumfeld gut aufgestellt.

Risiken (Umfeld/Branche)

Die Huber Automotive AG geht fest davon aus, dass die Elektromobilität kommt. Fraglich ist, wie schnell und wie zeitversetzt die Umsetzung in den einzelnen Ländern und Kontinenten erfolgen wird. Dies ist maßgeblich von der Ladeinfrastruktur und vom Käuferverhalten abhängig und birgt nach wie vor größere Unsicherheiten für die Produktionsplanung der einzelnen Hersteller.

Es herrscht deshalb Abhängigkeit vom Markterfolg aktueller Kunden und dieser Erfolg ist von der Huber Automotive AG nicht beeinflussbar. Bei Einführung neuer Technologien, wie sie jetzt in der Elektromobilität stattfindet, kann es sehr schnell einen Konzeptwandel und neue Ansätze geben, weil noch in der Findungsphase des effizientesten und wirtschaftlichsten Systems die Gefahr besteht, dass andere Lösungen auf den Markt drängen, die die Kunden der Huber Automotive AG und somit die Gesellschaft selbst im Markt schwächen könnten. Die Huber Automotive AG integriert deshalb in einem separaten Geschäftsbereich für Hybrid- und E-Drive Systeme ganze Antriebskonzepte in bestehende Fahrzeugmodelle. Im Rahmen dieser Integrationsprojekte muss laufend Marktrecherche betrieben werden, um die bestmögliche Antriebskomponente oder Batterie auszuwählen. Dadurch entsteht ein sehr guter Überblick über alle Anbieter und Wettbewerber und es kann wesentlich schneller reagiert werden, wie wenn man erst von Veränderungen über den eigenen Kunden erfährt oder darauf angewiesen ist, dass dieser alle Trends erfasst und bewertet.

Es bestehen weiterhin politische Risiken, wie z.B. Verzögerungen bei der Durchsetzung von Einfahrverboten von Dieselfahrzeugen in Umweltzonen oder die mögliche Aushebelung dieser Verbote durch Ausnahmeregelungen. Dies könnte die Absatzentwicklung für reine Elektrofahrzeuge und Plug-in Hybridfahrzeuge deutlich hemmen. Ferner kann ein verzögerter Aufbau der Ladeinfrastruktur sich ebenfalls negativ auf die Absatzzahlen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auswirken. Da der Elektronikanteil für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben deutlich höher ist als bei konventionellen Antrieben, kann sich dies negativ auf die Umsatz- und Ertragslage auswirken.

Operative Chancen und Risiken

Chancen (operativ)

Jüngste Erfolge in der Nominierung als Lieferant für Großserienprojekte bieten die Möglichkeit, durch die anstehenden Materialbeschaffungsvolumina, eine deutlich bessere Verhandlungsposition zu erhalten. Dadurch lassen sich kurz- bis mittelfristig bessere Einkaufskonditionen erzielen, insbesondere wenn es gelingt, Material vermehrt im Direktbezug zu beschaffen.

Bessere Einkaufskonditionen erhöhen wiederum die Chancen für weitere Vergaben von Großserienprojekten an die Huber Automotive AG und damit für weitere Umsatzsteigerungen.

Im Bereich der Elektrifizierung und Hybridisierung sieht die Huber Automotive AG insbesondere Chancen in Spezialmärkten. Dies beinhaltet Fahrzeuge, die bei Aufbauherstellern für besondere Einsatzzwecke vorbereitet werden wie Wohnmobile, Fahrzeuge mit Kühlkoffer, mobile Verkaufsfahrzeuge, Müllentsorgungsfahrzeuge oder Fahrzeuge für den Einsatz im Untertagebau. Ferner wird der Elektrifizierung von Anhängern insbesondere in Kombination mit E-Fahrzeugen zur Reichweitenverbesserung eine große Bedeutung zugesprochen.

In beiden Bereichen gibt es eine so hohe Variantenvielfalt und unterschiedliche Anforderungen, dass ein Großserien-Fahrzeughersteller dies nicht wirtschaftlich bedienen kann. Die Huber Automotive AG versucht dieses Potenzial gemeinsam mit Kooperations- und Vertriebspartnern zu heben.

Darüber hinaus bietet die Hybridisierung im Maritimen Bereich zahlreiche Anwendungsfälle und viel Potenzial in Bezug auf Engineering Dienstleistungen und Umsetzung von innovativen Ansätzen.

Risiken (operativ)

Laufende Erweiterungen in der SMT-Fertigung in der Leiterplattenbestückung führen zu Kapazitätsvorhaltungen personell wie produktionstechnisch, die solange einen betriebswirtschaftlichen Nachteil mit sich bringen, bis ein zufriedenstellender Auslastungsgrad erreicht ist. Diese Phase könnte sich über mehrere Wirtschaftsjahre hinziehen.

Zehn Produktneuanläufe parallel sind für die Betriebsgröße eine Herausforderung. Das überwiegend im ersten Halbjahr aufgebaute Personal benötigt eine entsprechende Einlernphase, die mit Kosten und mit Kapazitätsbindung bestehender Mitarbeiter verbunden ist. Es besteht das Risiko, dass die geforderte Qualität nicht von Anfang an oder nicht fortlaufend sichergestellt werden kann. Dies könnte zu erhöhtem Ausschuss in der Anfangsphase führen.

Die üblichen Haftungsrisiken sind im Umfang durch die Produkthaftpflichtversicherung und durch die KFZ-Rückrufversicherung begrenzt.

Chancen und Risiken in der Materialbeschaffung

Chancen (Material)

Ein Großteil der Komponentenbeschaffung in der Elektronikfertigung erfolgt auf dem Distributionsweg. Hier arbeitet die Huber Automotive AG mit allen namhaften globalen Distributoren. Diese beliefern die Huber Automotive AG mit passiven und aktiven Bauteilen. In deren Liefer- und Logistikverträgen wurde das Anlegen von Sicherheitslagern geregelt, in welchen ein Teil des Jahresbedarfs bevorratet werden muss. Die Geschäftsleitung sieht in einer konsequenten Materialplanung mit Vorhaltung von Sicherheitslagern die Chance, sich insbesondere in Zeiten von Versorgungsengpässen als zuverlässiger Lieferant zu qualifizieren.

Risiken (Material)

Im Elektronikbereich gab es bis Anfang 2019 erhebliche Beschaffungsengpässe bei diversen Bauteilen. Diesen galt es, mit Rahmenverträgen, Konsignationslagern bei den Distributoren und sofern möglich mit entsprechender Bevorratung zu begegnen. Trotzdem kommt es immer wieder zu Versorgungsengpässen, bedingt durch Qualitätsprobleme oder Produktionsverlagerungen, die nicht planmäßig verlaufen. Dies kann dazu führen, dass Sicherheitsbestände nahezu aufgebraucht werden oder nicht ausreichen.

Durch die in der Halbleiterbranche getätigten M&As reduzierte sich der Wettbewerb. In dessen Folge war in den letzten 12 Monaten eine generelle Preissteigerung zu verzeichnen, die bei Angeboten so nicht berücksichtigt wurde. Sofern diese Situation längerfristig anhält, wird sich dies ertragsmäßig auswirken. Es wird deshalb von einem Margenrückgang in den kom-

menden Jahren ausgegangen. Eine konservative Planung mit entsprechendem Risiko-Puffer für die kommenden Jahre ist deshalb angezeigt.

Weiterhin bestehen folgende Lagerrisiken:

- Überalterung (Bauteile haben üblicherweise einen befristeten Verarbeitungszeitraum).
- Eingeschränkte Verwendungs- und Einsatzfähigkeit, da häufig keine Standardteile, aufgrund kundenspezifischer Beschaffung; Mehrfachverwendbarkeit (Baugruppen- oder Projektübergreifend) ist in der Regel nicht gegeben.
- Lagerung unter falschen klimatischen Bedingungen (z.B. angebrochene Chargen müssen zu speziellen Feuchtebedingungen gelagert werden).

Personalchancen und -risiken

Das Unternehmen befindet sich immer noch in einer dynamischen Wachstumsphase. Gleichzeitig sieht es sich einer global abkühlenden Weltwirtschaft, zahlreichen geopolitischen Risiken und einem ungeordneten Brexit ausgesetzt. Hinzu kommt ein kaum vorhersehbares HochlaufszENARIO für Fahrzeuge mit Hybrid- und E-Antrieb. Die Huber Automotive AG erachtet deshalb als eine große Herausforderung, den richtigen Kurs in Sachen Personalauf- oder -abbau zu finden.

Chancen (Personal)

Einerseits bietet das momentane Vakuum am Markt die Chance, schnell zu wachsen und neue Felder zu besetzen, andererseits ist absehbar, dass die kommenden 24-36 Monate gezeichnet sein werden von Umsatzrückgängen und Gewinnwarnungen quer durch die gesamte Branche.

Die Huber Automotive AG hat im Geschäftsjahr 2018/2019 20 weitere Mitarbeiter aufgebaut. Durch das dynamische Wachstum besteht die Chance, die Belegschaft durch junge Talente zu verstärken und zeitgleich einer Überalterung der Belegschaft entgegenzuwirken. War die Situation am Arbeitsmarkt in Deutschland bis Ende 2018 durchaus angespannt und führte dazu, dass die Huber Automotive AG international Mitarbeiter rekrutieren musste, so hat das Unternehmen in 2019 eine deutliche Entspannung am Arbeitsmarkt festgestellt. Dies macht

sich sowohl in der Qualität wie Quantität der Bewerbungen als auch in den Lohn- und Gehaltsforderungen, welche sich merklich normalisieren, bemerkbar. Die Huber Automotive AG behilft sich bei der Personalbeschaffung eigener Recruiter, die weltweit nach geeigneten Fachkräften suchen. Dies bietet die Chance, ein multikulturelles Team aufzubauen, um die unterschiedlichen Betrachtungsweisen und Problemlösungsansätze als synergetischen Effekt nutzen zu können. Darüber hinaus bieten attraktive Arbeitsplätze, Dienstwagenoptionen je nach Zugehörigkeitszeit sowie leistungsgerechter Entlohnung und eine Reihe von Social Activities, in deren Rahmen die Gemeinschaft gefördert wird, die Chance, die Fluktuation in der Belegschaft deutlich zu dämpfen.

Risiken (Personal)

Das Unternehmen sieht sich in einem sehr dynamischen Umfeld, bei dem immer mehr Geld für Know-how geboten wird. Größere Unternehmen kaufen ganze Firmen zur Know-how Übernahme. KMUs behelfen sich durch die Anwerbung einzelner Mitarbeiter. Dies birgt nicht nur das Risiko zukünftig Mitarbeiter in einer größeren Anzahl zu verlieren, sondern auch die Gefahr, dass sich das gesamte Lohn- und Gehaltsniveau deutlich steigert und die Ertragsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig negativ beeinflusst.

Das Unternehmen verfügt über keine Abteilungen oder Mitarbeiter, die mittelfristig abgebaut werden müssten oder nicht auf den bevorstehenden Paradigmenwechsel ausgerichtet sind. In dem Zeitraum vom 01. Januar bis 30. Juni 2019 konnte sich das Unternehmen deshalb auf den Personalaufbau konzentrieren, ohne anderweitigen Stellenabbau betreiben zu müssen. Die Geschäftsleitung sieht sich mit den richtigen Mitarbeitern in Produktion und Entwicklung für die neue Ära in der Automobilbranche gut gerüstet und möchte diesen zeitlichen Vorsprung gegenüber Wettbewerbern für schnelles Wachstum nutzen.

Umweltchancen und -risiken

Chancen (Umwelt)

Das Unternehmen ist verpflichtet, sich umwelttechnisch gesetzeskonform zu verhalten und muss dies auch nachweisen können. Zukünftig werden kundenseitig die Anforderungen an Umweltzertifizierungen deutlich wachsen. Durch eine frühzeitige Umweltzertifizierung nach DIN EN ISO 14001:2015 hat sich die Gesellschaft frühzeitig darauf eingestellt, dass zukünftig Kunden nur noch an zertifizierte Unternehmen Aufträge vergeben werden. Dies bietet die

Chance, Wettbewerbsvorteile gegenüber nicht zertifizierten Unternehmen herausarbeiten zu können. Die Zertifizierung bietet auch einen entsprechenden Überblick und ermöglicht es, Verbesserungspotenziale leichter zu ermitteln und eingeführte Maßnahmen auf Ihre Wirksamkeit zu überprüfen.

Risiken (Umwelt)

Das Umweltrecht besteht aus einer komplexen und verzahnten Ansammlung von Gesetzen, Verordnungen, Abkommen, Konventionen, Regulierungsmaßnahmen und Richtlinien, die von Land zu Land unterschiedlich sein können. Hierbei zählen im Umweltwert im Einzelnen die Kontrolle von Emissionen, Beschränkungen bezüglich des Einsatzes von Gefahrstoffen, Abfallmanagement und die Vermeidung der Bodenverschmutzung. In der Europäischen Union unterliegt die Herstellung elektronischer Geräte der Richtlinie 2011/65/EU (sog. RoHS-Richtlinie). Die RoHS-Richtlinie leistet einen Beitrag zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt einschließlich der umweltgerechten Verwertung und Beseitigung von Elektro-Altgeräten. Es besteht die Gefahr, bei der Vielzahl an Anforderungen und Gesetzen, dass Fehlentscheidungen bei deren Anwendung und Umsetzung gemacht werden könnten.

Das Umweltmanagementsystem (UMS) der Huber Automotive AG ist seit Juli 2016 nach der DIN EN ISO 14001:2015 zertifiziert. Das Zertifikat für das Rezertifizierungsaudit für den Zeitraum 23.09.2019 bis 22.09.2022 wurde am 29.07.2019 ausgestellt. Im Rahmen der UMS-Einführung wurden Analysen zu den unternehmensspezifischen Umweltaspekten durchgeführt, wie z. B. zum Abfallaufkommen, Wasserverbrauch sowie zu Energie-, Material- und Stoffströmen. Die dadurch erwirkte Transparenz ermöglicht der Huber Automotive AG sowohl Chancen als auch Risiken zu identifizieren. Geplante Ziele und Maßnahmen in Bezug auf Verbesserungspotenziale werden im Umweltprogramm dokumentiert und verfolgt. Im Zuge des UMS spielt auch das Thema Legal Compliance eine wichtige Rolle, welches in Form eines Rechtskatasters bezüglich der einzelnen Umweltaspekte in regelmäßigen Abständen auf die aktuell geltende Gesetzeslage hin überwacht wird. Somit sieht sich das Unternehmen derzeit keinen relevanten Umweltrisiken ausgesetzt.

Produktchancen und -risiken

Die Huber Automotive AG entwickelt im Bereich Elektronik-Komponenten (Steuergeräte) überwiegend inhouse, bezieht aber für den Geschäftsbereich Hybrid- und E-Drive Forschungs- und Entwicklungsleistungen über die Huber Fahrzeugtechnik oder über sonstige Dienstleister. Seit einigen Jahren ist es Pflicht, Elektronik, die in neuen Fahrzeug-Projekten zur Anwendung kommt, gemäß der ISO 26262 zu entwickeln. Darüber hinaus stellt die Automobilindustrie den Anspruch, dass die Entwicklungen Automotive Spice konform entwickelt werden müssen. Hintergrund ist, dass die Automobilindustrie die Leistungsfähigkeit der Entwicklungsprozesse bei den einzelnen Lieferanten beurteilen und bewerten möchte. Dies erfolgt in regelmäßigen SPICE-Assessments.

Chancen (Produkt)

Durch frühzeitigen Einstieg in neue Themengebiete wie Funktionale Sicherheit, Automotive SPICE oder Cyber-Security und dem Aufbau von Know-how und Erfahrung lassen sich aus Sicht der Unternehmensleitung Wettbewerbsvorteile erzeugen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Neuvergabe von Entwicklungsprojekten haben können. Dies gilt insbesondere bei Kunden aus dem OEM- und TIER 1-Segment.

Risiken (Produkt)

Neue Antriebstechnologien und -konzepte in der Energiespeichertechnik bergen Risiken. Fahrzeuge mit E-Antrieb erfordern komplett neue Ansätze hinsichtlich Integrationsumfang, Materialien und hinsichtlich einer rationellen Fertigung der einzelnen Komponenten. Im Bereich Bordelektronik entsteht ein erhöhter Bedarf an Hochstrom-Komponenten die zukünftig auch auf einem wesentlich höheren Spannungsniveau (400 / 800V) arbeiten. Die Umsetzung neuer Technologien birgt Risiken in Bezug auf fehlerhaftes Design, Materialauswahl und Haltbarkeit im Dauerbetrieb. Dies kann zu Image-Schäden des Unternehmens führen sowie zu potenziellen Regress- und Gewährleistungsforderungen seitens der Auftraggeber, wenn es zu Ausfällen oder Schäden kommt.

Im Geschäftsbereich Hybrid- E-Drive Systeme gibt es darüber hinaus Risiken, die aus der Systemverantwortung heraus entstehen. Spielen die Komponenten nicht wie geplant zusammen oder sind Fehler in der Systemarchitektur vorhanden, kann dies zu Ausfällen oder Unfällen führen.

Beim jüngsten Entwicklungsprojekt, der Elektrifizierung von Anhängern, kommt darüber hinaus noch ein weiteres Risiko hinzu. Es ist noch völlig unklar, ob es ein zulassungstechnisches Regelwerk für selbstangetriebene Anhänger geben wird oder ob solchen Lösungen die Teilnahme am Straßenverkehr verweigert wird. Da die zulassungstechnischen Voraussetzungen erst in ein bis zwei Jahren geklärt sein dürften, birgt ein solches Projekt das Risiko, dass es letztendlich nicht amortisiert werden kann.

OEM-Geschäft

Chancen (OEM)

Das OEM-Geschäft bietet erhebliches Wachstumspotenzial durch mögliche Skaleneffekte bei Großserienprojekten. Mittelfristig kann die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden, aufgrund des steigenden Einkaufsvolumens und der damit verbundenen besseren Beschaffungspreise.

Risiken (OEM)

Das OEM-Geschäft unterliegt einem hohen Wettbewerbsdruck. Die Gewinnmargen werden bei steigenden Losgrößen einzelner Großserienaufträge tendenziell sinken. Die Geschäftsleitung könnte den Aufwand von Großprojekten unterschätzen oder die Auswirkung von Währungsschwankungen unterbewerten und damit die Ertragslage erheblich einschränken.

E-Drive und Hybrid

Chancen (E-Drive)

Die neue Zusammenarbeit mit renommierten System- und Komponentenlieferanten ebnet den Weg für eine seriennahe Ausführung von Hybridantrieben. Mit der Firma AI-Ko ist eine Kooperation im Bereich der Hybridisierung von leichten Nutzfahrzeugen vorgesehen. (Hybrid Power Chassis). In Verbindung mit der aktuellen Diskussion rund um Dieselfahrverbote für Innenstädte bietet dieses Konzept diverse technische Alleinstellungsmerkmale, die auf eine gute Vermarktungschance hoffen lassen. Der Bedarf an kundenspezifischen Lösungen im Bereich von Hybrid- und E-Drive Systemen bietet insbesondere in Kooperation mit Fahrge- stell- oder Chassis-Herstellern ein großes Potenzial, welches von Großserienherstellern

kaum bedient wird. Hier zählt insbesondere wie kurzfristig solche Produkte lieferfähig werden.

Risiken (E-Drive)

Es besteht das Risiko, die teilweise erheblichen Kosten- und Zeitaufwände für die Umsetzung der neuen Technologien zu unterschätzen. Eine nicht erfolgreiche Markteinführung, sei es aus Lieferfähigkeits- oder Qualitätsgründen, kann die Ertragslage erheblich einschränken. Ferner besteht die Gefahr, dass an den Bedarfswünschen der Kunden vorbeientwickelt wird oder kein wettbewerbsfähiger Preis erzeugt werden kann.

Electric-Cruiser

Chancen (Electric Cruiser)

Neue europäische Immissionsgrenzwerte für Luftreinhaltung am Arbeitsplatz stellen die Bergbauindustrie vor neue Herausforderungen. Die Verschärfung der Arbeitsplatzgrenzwerte für Stickoxide in Deutschland zum 04. November 2016 sorgt dafür, dass Bergbauunternehmen massiv investieren müssen, um nach Ablauf der fünfjährigen Übergangsfrist die neuen Regularien einzuhalten. Diese Grenzwerte können jedoch nicht durch Fahrzeugflotten mit Verbrennungsmotoren erfüllt werden. Huber Automotive AG bietet für den Toyota Land Cruiser eine elektrifizierte Variante für den Einsatz in der Bergbauindustrie an.

Die Huber Automotive AG hat hierzu Rahmenverträge mit Gebietsvertretern für die Regionen Kanada, Australien, Südafrika und für die D,A,CH-Region abgeschlossen. Aktuell sehen diese Rahmenverträge eine Gesamtsumme von bis zu 650 Fahrzeugen über eine Laufzeit von mehreren Jahren vor.

Risiken (Electric Cruiser)

Eine nicht erfolgreiche Markteinführung, sei es aus Lieferfähigkeits- oder Qualitätsgründen, kann die Ertragslage erheblich einschränken. Das Fahrzeug wird teilweise unter extremen Umgebungsbedingungen eingesetzt. Es ist anfänglich nicht absehbar, welche Einflüsse dies auf das neu entwickelte System haben wird. Diverse Minenbetriebe haben jedoch mit der Erprobung und Validierung begonnen. Noch ist nicht absehbar, inwieweit das Fahrzeug auf breite Akzeptanz stößt und größere Verbreitung findet.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Unternehmen sieht sich den üblichen gesamtwirtschaftlichen Risiken der Automobilbranche ausgesetzt. Hinzu kommen Risiken aus Beschaffungsengpässen bei anderen Zulieferern oder ein sich plötzlich änderndes Käuferverhalten. Beides kann sich kurzfristig auf die Absatzzahlen und damit auf Umsatz und Liquidität auswirken. Wegen der Gewinnwarnungen und rückläufigen Umsätze und den erheblichen Investitionen in Neuentwicklungen und Fertigungseinrichtungen bei den Fahrzeugherstellern erwartet die Geschäftsleitung kurzfristig eine Veränderung deren Bonitätseinstufung. In Folge dessen ist zukünftig auch mit verspätetem Zahlungseingang und daraus resultierend mit eventuellen Liquiditätseingängen zu rechnen. Eine entsprechende Liquiditätsvorhaltung ist deshalb bei der Huber Automotive AG frühzeitig mit der Begebung einer Anleihe im Berichtsjahr sicher gestellt worden und wird auch weiterhin frühzeitig sicherzustellen sein.

Währungsrisiken

Da auch im Rahmen der Exporttätigkeit überwiegend in EURO fakturiert wird, bestehen auf der Seite des Verkaufs keine nennenswerten Währungsrisiken. Bei größeren Serienprojekten wird zukünftig vermehrt in USD fakturiert. Wechselkursverschiebungen sind daher zu beobachten bzw. längerfristig abzusichern oder einzupreisen.

Liquiditätsrisiken

Liquiditätsrisiken können sich durch den Ausfall oder die Verzögerung von Kundenforderungen ergeben. Um dieses Risiko zu begrenzen, arbeitet die Huber Automotive AG mit internationalen Auskunfteien zur Bonitätsüberwachung und mit Factoring-Gesellschaften zusammen.

Zinsrisiken

Die Huber Automotive AG hat im April 2019 im Freiverkehr an der Frankfurter Wertpapierbörse eine Anleihe (WKN: A2TR43) emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit bis zum 16.04.2024, ist festverzinslich und hat einen Kupon mit 6%. Aufgrund festgeschriebener Zinssätze bestehen keine wesentlichen Zinsrisiken. Es kommen keine derivativen Finanzin-

strumente zum Einsatz. Das Zinsrisiko aus Kontokorrentkrediten ist aufgrund des geringen prozentualen Anteils am Gesamtkreditvolumen vernachlässigbar.

Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zu den im Unternehmen bestehenden Finanzinstrumenten zählen Forderungen, Verbindlichkeiten, eine Anleihe, Kontokorrentkredite und Guthaben bei Kreditinstituten.

Verbindlichkeiten werden innerhalb der vereinbarten Zahlungsfristen gezahlt.

Ziel des Finanz- und Risikomanagements der Gesellschaft ist grundsätzlich die Absicherung des Unternehmenserfolgs gegen finanzielle Risiken wie Forderungsausfälle und Liquiditätsengpässe.

Zur Absicherung von Wechselkursrisiken wird überwiegend der Einkauf/Verkauf auf EURO Basis vereinbart. Erfolgt eine Materialbeschaffung in Fremdwährung, werden die Kursrisiken bewertet und gegebenenfalls eine Kursabsicherung in Erwägung gezogen.

Zur Absicherung gegen das Liquiditätsrisiko wird eine rollierende mittelfristige Liquiditätsplanung unterhalten sowie eine wöchentliche Feinplanung der ein- und ausgehenden Zahlungsströme.

Zur Absicherung gegen Forderungsausfälle wird ein adäquates Debitorenmanagement unterhalten. Das Gros der Kunden ist solvent und bonitätsstark. Forderungsausfälle waren die absolute Ausnahme in den letzten 5 Geschäftsjahren. Neukunden werden mittels Kreditauskunft einer Bonitätsbewertung unterzogen und unterliegen einer automatischen Änderungsüberwachung.

Zusammenfassende Bewertung

Grundsätzlich bestehen derzeit keine bestandsgefährdenden Risiken.

Prognose

Sofern alle neuen Produkte planmäßig anlaufen und es kundenseitig zu keinen Abweichungen von den Stückzahlprognosen kommt, ist von moderat steigenden Umsatzerlösen für das Geschäftsjahr 2019/2020 auszugehen. Erhebliche Vorleistungen in der Entwicklung und in der Produktion sowie überproportionaler Personalaufbau, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, belasten weiterhin das EBIT und Ergebnis vor Steuern des kommenden Geschäftsjahres. Auch die Produktionsstätte in Süßen, Kreis Göppingen, hat mit dem ersten Großauftrag nur eine Grundaustauslastung für eine Schicht. Dies bietet zwar Potenzial für weiteres Wachstum, führt aber in der Anfangsphase zu eingeschränkter Wirtschaftlichkeit. Deshalb rechnen wir für das Geschäftsjahr 2019/2020 mit einem moderat rückläufigen EBIT und Ergebnis vor Steuern.

Im Rahmen einer Gesamtstrategie der Huber Unternehmensgruppe, sich zukünftig vermehrt im maritimen Bereich zu engagieren, wird sich die Huber Automotive AG zukünftig auch mit der Elektrifizierung/Hybridisierung von Schiffsantrieben befassen. Zukünftig geltende Abgasbestimmungen, eine deutliche Verbrauchsreduzierung, das emissionslose Ein- und Ausfahren in Hafenanlagen, sowie eine merkliche Komforterrhöhung sind die Motivation. So könnte z.B. der Betrieb des Schiffes vor Anker (Hydraulik, Beleuchtung, Klimatisierung und Küchengeräte usw.) statt über Generatoren geräuschlos über Pufferbatterien erfolgen.

Die Huber Unternehmensgruppe unterhält bereits eine Partnerschaft mit dem Vertrieb von Sunseeker-Yachts im Rahmen eines neuartigen Sharing-Konzepts (Meros-Yachtsharing). Marktkenntnisse hieraus sind deshalb für die Bedürfnisermittlung und für die Systemanforderung auf Anwenderseite vorhanden.

Am 29.10.2019 hat die Huber Automotive AG deshalb einen LOI für ein erstes Projekt mit der ICON-Werft in Harlingen geschlossen. In einem ersten Schritt soll die Machbarkeit eines Elektrischen Antriebssystems (E-Propulsion) im Yacht-Größensegment <50m Gesamtlänge untersucht werden. Zielsetzung ist, dieses Antriebskonzept in einer neuen Baureihe Sunseeker Yacht 161 bis Q3/2022 umzusetzen.

Das Unternehmen sieht im maritimen Bereich, mit Schwerpunkt Superyacht Segment, zukünftig ein erhebliches Potential in Bezug auf Verbrauchs- bzw. CO²-Reduzierung. In Verbindung mit neuen Rumpfformen wird die Einsparung deutlich über 50% liegen. Hinzu wer-

den strengere Emissionsauflagen kommen, die unter Umständen sogar ein Einfahrverbot in diverse EU-Häfen für Schiffe mit sich bringen können, die diese Grenzwerte nicht erfüllen. Der Markt ist im Vergleich zur Automobilbranche unterentwickelt und bietet jetzt in einer Dekade zeitlichen Versatzes große Chancen, sich hier für die Zukunft zu positionieren.

Oberstes Ziel der Huber Automotive AG bleibt es aber weiterhin, weitere OEM-Kunden im Bereich Automotive zu gewinnen, um die vorhandenen Umsatzpotenziale zu heben und in den kommenden Jahren überproportionales Umsatzwachstum zu realisieren. Trotz erwarteter Margenreduzierung geht das Unternehmen daher mittelfristig von einem deutlich verbesserten EBIT und Ergebnis vor Ertragsteuern aus.

Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand der Huber Automotive AG hat gemäß § 312 Abs. 1 Satz 1 AktG einen Bericht zu den Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen angefertigt. Der Vorstand der Huber Automotive AG gibt folgende Erklärung ab:

„Der Vorstand der Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle, erklärt gemäß § 312 Abs. 3 AktG, dass bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften (Maßnahmen im Sinne der §§ 311 ff. AktG wurden weder getroffen noch unterlassen) des am 30. Juni 2019 endenden Berichtszeitraums die Gesellschaft – nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, zu dem das jeweilige Rechtsgeschäft vorgenommen wurde – entweder eine angemessene Gegenleistung während des laufenden Geschäftsjahres, oder, soweit der Ausgleich nicht mehr während des laufenden Geschäftsjahres erfolgt ist, am Ende des Geschäftsjahres einen Rechtsanspruch auf eine angemessene Gegenleistung gemäß § 311 Abs. 2 Satz 2 AktG erhalten hat.“

Huber Automotive AG

Mühlhausen im Täle, den 29. Oktober 2019

Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle - bestehend aus der Bilanz zum 30. Juni 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Huber Automotive AG, Mühlhausen im Täle, für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 30. Juni 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 01. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften

und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Stuttgart, den 29. Oktober 2019

RWT Crowe GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Peter Glück Cornelia Schütze
(Wirtschaftsprüfer) (Wirtschaftsprüferin)