



Ready for the Future

Geschäftsbericht 2006



Fakten und Kennzahlen zum Konzern

	2006	2005 ^{*)}
Ergebnis-Eckwerte in Mio. €		
Umsatz	2.416,2	2.182,7
Forschungs- und Entwicklungskosten	64,5	45,7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	183,8	131,2
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	335,6	295,3
Ergebnis vor Steuern (EBT)	150,5	58,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	61,4	25,8
Jahresüberschuss	89,1	32,8
Ergebnis-Eckwerte in Mio. € bereinigt		
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	318,2	238,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	204,4	89,1
Jahresüberschuss	121,8	53,1
Bilanz-Eckwerte in Mio. €		
Eigenkapital	562,3	528,0
Bilanzsumme	3.112,2	2.850,7
Anlagevermögen	1.739,5	1.795,4
Langfristiges Fremdkapital (ohne passive Steuerlatenz)	1.184,9	1.048,7
Mitarbeiteranzahl am Jahresende		
Nach Marktsegmenten		
Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft	4.740	4.805
Zivile Triebwerksinstandhaltung	2.337	2.125
	7.077	6.930
Kennzahlen in %		
Bruttomarge („Gross Margin“)	14,6	13,2
EBITDA-Marge	13,9	13,5
EBIT-Marge	7,6	6,0
Umsatzrendite nach Steuern	3,7	1,5
Eigenkapitalrendite	16,3	8,8
Eigenkapitalquote	18,1	18,5
Cashflow in Mio. €		
Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	209,8	291,7
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-94,1	-83,9
Free Cashflow	115,7	207,8
Aktien-Kennzahlen		
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	1,64	0,60
Bereinigtes unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	2,25	0,97
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	1,64	0,60
Free Cashflow je Aktie in €	2,13	3,78
Eigenkapital je Aktie in €	10,37	9,60

*) MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, quotal mit 50% angepasst.

Ready for the Future

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und einer der großen der Welt. Ihre Wurzeln reichen bis zu den Anfängen der motorisierten Luftfahrt zurück. Auch heute bestimmt das Unternehmen die Geschicke der Branche mit – als Technologieführer in wesentlichen Antriebsbereichen.



Mit ihren Produkten ist die MTU in allen Schub- und Leistungsklassen sowie den wesentlichen Komponenten und Subsystemen vertreten. Agiert weltweit: Die MTU hat Kunden in allen Teilen der Erde und ist mit Tochtergesellschaften in den wichtigsten Märkten präsent.

Das deutsche Traditionsunternehmen fertigt zivile und militärische Antriebe. In der zivilen Instandhaltung ist die MTU weltweit der führende unabhängige Anbieter. Auch auf militärischem Terrain spielt sie eine Hauptrolle: Als Systempartner der Bundeswehr betreut sie fast alle Luftfahrtantriebe der deutschen Streitkräfte.

Technologisch ist die MTU national und international wichtiger Impulsgeber und unverzichtbarer Partner in allen wichtigen Forschungsprogrammen. Ihre Stärken sind die Entwicklung neuer ziviler und militärischer Antriebe sowie innovativer Herstell- und Reparaturverfahren.

Highlights 2006

Erstflug des Triebwerks GP7000 im A380

Ende August hat sich der Airbus A380 erstmals mit GP7000-Triebwerken am Flügel in die Luft erhoben. Die MTU hält an diesem Antrieb einen Programmanteil von 22,5% und ist damit nach General Electric und Pratt & Whitney der drittgrößte Partner. Sie liefert die Niederdruckturbinen sowie das Turbinenzwischengehäuse und arbeitet bei der Fertigung der Hochdruckturbinen mit. In der Niederdruckturbinen kommt erstmals ein neuer Werkstoff zum Einsatz, den die MTU entwickelt hat – der hitzebeständige, preisgünstige und leichte Einkristall LEK94.

Neuer Hochdruckverdichter made by MTU

Gemeinsam mit Pratt & Whitney entwickelt die MTU für die Antriebe mittelgroßer Passagiermaschinen einen neuen, leichten und effizienten Hochdruckverdichter, der komplett in Bliskbauweise entsteht – das heißt, Scheibe und Schaufel sind aus einem Stück gefertigt.

Einstieg in den US-Militärmarkt

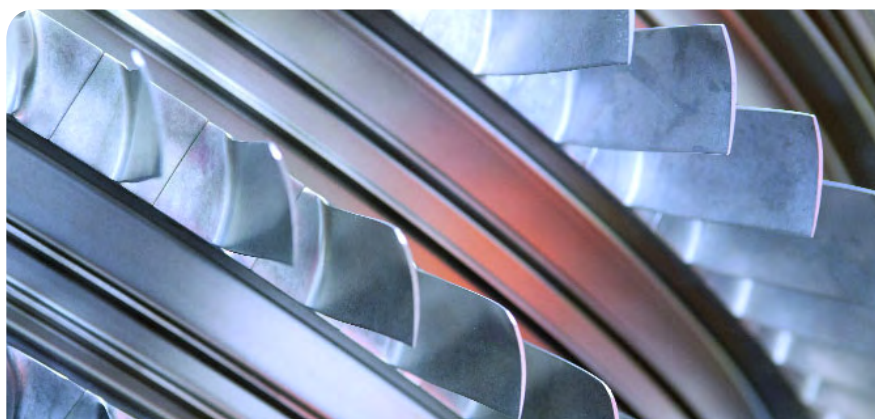
Mitte des Jahres hat die MTU den Sprung auf den US-Militärmarkt geschafft und sich erstmals direkt an einem Programm beteiligt: Als Partner am Triebwerk F414 von General Electric liefert sie die Hochdruckverdichtertrommel sowie zwei Deckbänder für die Hoch- und Niederdruckturbinen. Ihren Programmanteil will die MTU weiter ausbauen.

Übergabe des ersten PW6000-Serientriebwerks

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die MTU das erste PW6000-Serientriebwerk an den Auftraggeber Pratt & Whitney übergeben. Der Antrieb kommt im kleinen Airbus A318 zum Einsatz. Die MTU ist mit rund 33% am PW6000 beteiligt, liefert die Niederdruckturbinen und den Hochdruckverdichter und übernimmt die Endmontage.

Großaufträge in der Instandhaltung

In der zivilen Instandhaltung haben 2006 insbesondere die MTU Maintenance Hannover und die MTU Maintenance Zhuhai für Wachstum gesorgt. Mehrere Großaufträge hat sich die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg gesichert: So lässt die US-Regionalfluglinie Air Wisconsin die CF34-Triebwerke ihrer 70 Regionaljets exklusiv in Ludwigsfelde instand halten – Auftragswert: etwa 240 Mio. €. Bei Industriegasturbinen hat das Unternehmen einen Auftrag in Höhe von etwa 42 Mio. € aus Norwegen erhalten. Betreut werden unter anderem stationäre Gasturbinen auf Ölbohrinseln. Damit beweist die MTU, dass sie auch in verwandten Geschäftsbereichen erfolgreich tätig ist.



Der von der MTU Aero Engines entwickelte Hochdruckverdichter des PW6000 setzt weltweit Maßstäbe.

Inhalt

6	Aktionärsbrief
8	Vorstellung des Vorstands
	Ready for the Future
11	Unternehmen: Die Zukunft bewegen
15	Produkte: Mit Schubkraft voran
18	Technologie: Hightech für die Triebwerke von morgen
23	MTU-Aktie im Aufwind
	Konzernlagebericht
28	Geschäfts- und Rahmenbedingungen
34	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
43	Nachtragsbericht
44	Chancen- und Risikobericht
48	Prognosebericht und Ausblick
	Konzernabschluss
51	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
52	Konzern-Bilanz
54	Konzern-Eigenkapitalentwicklung
55	Konzern-Kapitalflussrechnung
	Konzernanhang
56	Grundsätze
73	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
80	Erläuterungen zur Konzernbilanz
99	Sonstige Angaben
108	Erläuterungen zu den Marktsegmenten
113	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
115	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
	Corporate Governance
116	Corporate Governance Bericht
118	Vergütungsbericht
122	Bericht des Aufsichtsrats
125	Vorstellung des Aufsichtsrats
126	Triebwerksglossar
130	Triebwerke im Überblick
131	Kontakt/Finanzkalender 2007

Aktionärsbrief



Udo Stark, Vorsitzender des Vorstands

*Sehr geehrte Aktionärinnen
und Aktionäre,*

hinter uns liegt ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2006: Die MTU Aero Engines Holding AG hat einen Umsatz in Höhe von 2,4 Mrd. € erwirtschaftet und gegenüber dem Vorjahr ein Wachstum um 10,7% erzielt. Der operative Gewinn (bereinigtes EBITDA) stieg noch stärker: um 33,3% auf 318,2 Mio. €. Damit hat die MTU ihre Umsatz- und Gewinnziele erneut übertroffen. Angesichts dieser positiven Entwicklung können wir Ihnen, sehr geehrte Aktionäre, einen Dividendenvorschlag in Höhe von 0,82 € je Aktie unterbreiten.

Zur guten Geschäftsentwicklung haben alle MTU-Bereiche beigetragen: die zivile Instandhaltung ebenso wie das OEM-Geschäft mit den dazugehörigen Ersatzteilen. Und das soll so bleiben: Mittelfristig wollen wir Zuwachsraten erzielen, die deutlich über dem Marktwachstum liegen.

Mit einem Umsatzanstieg um 24,5% auf 954,7 Mio. € erzielte die MTU in der zivilen Instandhaltung den höchsten Zuwachs. Die größten Umsatzträger waren das V2500, der Antrieb für die A320-Familie, sowie die CF6-Programme für Verkehrsflugzeuge mit über 200 Sitzplätzen. Mit dem 240-Mio.-€-Auftrag der US-Fluglinie Air Wisconsin haben wir den größten CF34-Auftrag unserer Geschichte nach Ludwigsfelde geholt. Die Experten der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg können noch einen weiteren Erfolg vermelden: Norwegische Ölförderunternehmen lassen off- und onshore Industriegasturbinen von den Ludwigsfeldern betreuen – für insgesamt 42 Mio. €.

Auch das OEM-Geschäft sowie der Ersatzteilbereich legten zu und wuchsen überproportional:

Ein wichtiges Datum für unser ziviles Neugeschäft markierte der August 2006 mit dem Erstflug des Airbus A380, der erstmals GP7000-Triebwerke am Flügel hatte. Damit erreichte eines unserer Zukunftsprogramme einen bedeutenden Meilenstein. Auch beim PW6000 gab es Fortschritte: Im Herbst lieferten wir das erste Serienexemplar des A318-Antriebs an Pratt & Whitney aus.

Im militärischen OEM-Geschäft war die Beteiligung der MTU am General Electric-Triebwerk F414 ein wesentlicher strategischer Erfolg; damit haben wir den Einstieg in den lukrativen US-amerikanischen Militärmarkt geschafft. In Europa sorgt der Eurofighter-Antrieb EJ200 weiterhin für eine solide Auslastung. Insgesamt konnten wir den Umsatz im OEM-Geschäft um 3,4% auf 1,5 Mrd. € erhöhen.

Auf dem Erreichten wollen wir uns jedoch nicht ausruhen. Die MTU hat in den vergangenen zwölf Monaten bewiesen, wie gut sie mit veränderten Rahmenbedingungen wie steigenden Rohstoffpreisen und Dollarkursen fertig wird; jetzt sieht sie sich weiteren Anforderungen gegenüber: Neue Flugzeuge sollen weniger Kraftstoff verbrauchen und deutlich leiser und schadstoffärmer sein als bisherige Modelle. Zugleich sollen die Triebwerke der Zukunft günstiger in der Anschaffung und in der Instandhaltung werden. Um diesen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen, machen wir unser Unternehmen auf Produkt- und Technologieseite fit für die Zukunft.

Ein anderer zentraler Punkt ist die kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Wir werden Unternehmensabläufe weiter optimieren und im laufenden Geschäftsjahr ein Effizienzprogramm umsetzen. Ziel sind jährliche Einsparungen in Höhe von etwa 50 Mio. €, die vor allem in den Bereichen Einkauf und Personal erreicht werden sollen. Wir beschäftigen uns darüber hinaus mit Planungen, solche Standortvorteile zu nutzen, wie sie etwa in zentral- und osteuropäischen Ländern gegeben sind.

Auf der Produktseite setzen wir unverändert auf ein ausgewogenes Portfolio, denn unsere Produkte von heute sind die Instandhaltungsaufträge von morgen. Mit der Beteiligung an neuen Triebwerksprogrammen werden wir unsere Position absichern und stärken. Die führende Stellung der MTU in unserem Kerngeschäft Instandhaltung wollen wir in den nächsten Jahren durch verwandte Nischengeschäftsfelder erweitern. Möglichkeiten sehen wir im Triebwerksleasing sowie der Teile- und Anbaugerätereparatur.

Technologisch bereiten wir uns durch intensive Forschung und Entwicklung gezielt auf die Triebwerke der Zukunft vor. Unser Augenmerk gilt dem Next-Generation-Single-Aisle-Markt (NGSA), also Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeugen, sowie Regional- und Businessjets. Ein stabiler Erfolgsgarant ist und bleibt die Zusammenarbeit mit Pratt & Whitney. Eng verbunden sind wir beim PW6000 sowie dem Nachfolgemodell des V2500. Für diesen neuen Antrieb wird ein Demonstrator gebaut, mit dem die Verfügbarkeit der erforderlichen Technologien nachgewiesen wird. Im militärischen Bereich fassen wir die langfristigen Märkte für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) sowie schwere Transport-Hubschrauber (Heavy Transport Helicopter) ins Auge. Gute Wachstumsraten verspricht auch das F414, an dem wir uns noch stärker beteiligen möchten.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Sie sehen, dass wir die MTU „Ready for the Future“ machen. Die Entwicklung der MTU-Aktie im vergangenen Jahr hat unsere Leistungen und Zukunftspläne mit einem Kursanstieg um 35 % belohnt. Damit hat die MTU ihren Wert an den Kapitalmärkten überdurchschnittlich gesteigert.

Dafür darf ich mich an dieser Stelle im Namen des Vorstands bei Ihnen bedanken. Ihr Vertrauen und Ihr Investment in die MTU Aero Engines sind eine wesentliche Voraussetzung für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Sie geben uns die Chance, technologisch anspruchsvolle Ziele zu realisieren und die Wettbewerbsstellung des Unternehmens weiter zu stärken.

Ausdrücklich bedanken möchte ich mich bei den MTU-Mitarbeitern für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit. Ihr großes Engagement und Fachwissen sind Grundlagen unseres Erfolges.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Stark

Udo Stark

Vorstellung des Vorstands



v.l.n.r.: Reiner Winkler, Udo Stark, Dr. Rainer Martens, Bernd Kessler

„Mit unserem Programm zur Effizienzsteigerung legen wir die Basis für eine weitere Verbesserung unserer Rentabilität. So ist die MTU auch auf der Finanzseite ‚Ready for the Future‘.“

Reiner Winkler (geb. 1961)
Vorstand Finanzen und Personal

Der Diplom-Kaufmann verantwortet seit 2001 die Bereiche Finanzen und Controlling der MTU. Im Mai 2005 wurde der Geschäftsführer zum Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG für Finanzen, Personal und IT bestellt.

„Unsere konsequente Ausrichtung auf die Zukunftsmärkte und optimierte Strukturen machen die MTU ‚Ready for the Future‘. Unser Ziel ist es, mittelfristig deutlich über dem Markt zu wachsen.“

Udo Stark (geb. 1947)
Vorsitzender des Vorstands

Udo Stark ist seit Anfang 2005 Vorsitzender des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG. Davor war der Diplom-Kaufmann und Harvard-Absolvent (MBA) Vorsitzender des Vorstands der mg technologies ag, Vorsitzender des Gesellschafter-Ausschusses der Messer Griesheim GmbH sowie Vorstandsvorsitzender der Frankfurter AGIV AG.



„Leiser, kraftstoffsparender und umweltfreundlicher müssen die Antriebe von morgen sein. Als technologischer Spitzenreiter in wichtigen Bereichen bleiben wir weiterhin Schrittmacher und sind ‚Ready for the Future‘.“

Dr. Rainer Martens (geb. 1961)
Vorstand Technik

Dr. Rainer Martens ist seit April 2006 Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG und für das Ressort Technik zuständig. Der promovierte Maschinenbauer kennt das Unternehmen: Von 1997 bis 2002 hat er das Fertigungscenter Turbinenschaufeln geleitet. Danach war er Werk- und Standortleiter bei Airbus in Bremen.

„Als führender unabhängiger ziviler Instandhalter ist die MTU ‚Ready for the Future‘. Diese Position wollen wir weiter ausbauen – auch durch Aktivitäten in verwandten Nischen-geschäften.“

Bernd Kessler (geb. 1958)
Vorstand Zivile Instandhaltung

Der Diplom-Ingenieur und MBA ist seit 2004 Geschäftsführer der MTU und verantwortet das Geschäftsfeld Zivile Instandsetzung. Seit Mai 2005 ist er Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG für diesen Bereich. Zuvor war er in leitenden Funktionen bei der Allied Signal Aerospace Services und der Honeywell Aerospace beschäftigt.



Die Zukunft bewegen

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und weltweit eines der größten Unternehmen dieser Branche. Das Traditionsunternehmen, dessen Wurzeln bis zu den Anfängen der motorisierten Luftfahrt zurückreichen, operiert in Märkten mit großem Wachstumspotenzial: Prognosen zufolge soll sich der weltweite Luftverkehr bis zum Jahr 2020 nahezu verdoppeln. Der Bedarf an neuen Passagierflugzeugen – und damit auch an Triebwerken – soll in den kommenden 20 Jahren um mehr als 50% zulegen. Mit ihrem breiten Produkt- und Leistungsspektrum sowie ihrer technologischen Spitzenstellung wird die MTU von dieser Marktdynamik profitieren.

Die MTU betreut zivile und militärische Luftfahrtantriebe über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg: Sie entwickelt, fertigt, vertreibt sie und setzt sie instand. Das MTU-Geschäft ist in zwei Felder aufgeteilt: das Neugeschäft – einschließlich der zivilen und militärischen Ersatzteile und der militärischen Instandsetzung – sowie die Instandhaltung ziviler Triebwerke.

Im zivilen Geschäft ist die MTU mit ihren Produkten in allen Schub- und Leistungsklassen sowie in den wesentlichen Komponenten und Subsystemen vertreten. Ihre Paradedisziplinen sind die Niederdruckturbinen- und Hochdruckverdichtertechnologien sowie Herstell- und Reparaturverfahren. Hier nimmt das Unternehmen weltweit eine Spitzenposition ein. Partner sind die größten Triebwerkshersteller der Welt – General Electric, Pratt & Whitney und Rolls-Royce. Eine führende Position hat das Unternehmen auch in der zivilen Instandhaltung: Die MTU Maintenance ist der weltweit größte unabhängige Dienstleister und bietet umfangreiche Serviceleistungen und Komplettlösungen für alle gängigen Triebwerkstypen an.

Die MTU verfügt auch über eine jahrzehntelange militärische Expertise: Als Systempartner der Bundeswehr betreut sie fast alle Antriebe der fliegenden Verbände. In europäischen Triebwerksprogrammen ist sie der nationale Partner.

Globale Organisation

Die MTU ist global aufgestellt und betreut Kunden auf allen fünf Kontinenten. Es gibt Standorte in Europa, Asien und den USA. Der Unternehmenssitz ist in München. Von hier aus werden die Tochtergesellschaften sowie die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert. Im Münchener Stammwerk erfolgen die Produktion von Triebwerkskomponenten sowie die Endmontage und die Instandhaltung der militärischen Antriebe. Die Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Antriebe sind unter dem Dach der MTU Maintenance gebündelt. Die Arbeiten erfolgen in den deutschen Werken in Langenhagen bei Hannover und im brandenburgischen Ludwigfelde sowie in Richmond bei Vancouver in Kanada, im chinesischen Zhuhai und in Shah Alam bei Kuala Lumpur in Malaysia. Der chinesische Instandhaltungsbetrieb zählt zu den modernsten seiner Art und bedient den wachstumsstarken asiatischen Markt.

In den USA betreibt die MTU Aero Engines North America eine Fertigungsstätte und ein Entwicklungszentrum in der Nähe von East Hartford, Connecticut. Von Atlanta aus kümmert sich die Vericor Power Systems um die Herstellung und Vermarktung von Industriegasturbinen; größter Kunde ist die U.S. Navy. Die Instandhaltung der stationären Gasturbinen erfolgt bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg in Ludwigsfelde.

Strategisch in die Zukunft

Mit der zu erwartenden Zunahme des Luftverkehrs steigen die Anforderungen an die Luftfahrttechnik: Die Verdoppelung der Luftbewegungen soll durch die Verbesserung der Umweltverträglichkeit kompensiert werden. Emissionen – Lärm und Schadstoffe – sowie der Kraftstoffverbrauch sollen drastisch sinken. Diesen Herausforderungen muss sich auch die MTU stellen. Schon jetzt spielt das Unternehmen bei der Entwicklung sparsamerer und leiserer Triebwerke eine Schlüsselrolle; seit Jahrzehnten wird an neuen, umweltverträglicheren Antriebskonzepten gearbeitet. Die MTU ist weltweit an den wesentlichen Forschungsvorhaben beteiligt. Mit ihren innovativen Hochdruckverdichtern und Niederdruckturbinen setzt sie Trends und hat sich bei den großen Triebwerksunternehmen der Welt als unverzichtbarer Partner etabliert. In den nächsten Jahren gilt es, die führende technologische Stellung weiter auszubauen.

Die Stärkung der Technologieführerschaft ist ein Bestandteil der Unternehmensstrategie; ein weiterer ist die verstärkte Beteiligung an Triebwerksprogrammen, denen hohe Wachstumsraten prognostiziert werden. In den kommenden zehn Jahren sind das im zivilen Bereich die Antriebe für den A320- und B737-Nachfolger sowie Nachfolgetriebwerke für Regional- und Businessjets. Im militärischen Bereich versprechen neben den guten Exportpotenzialen der Programme EJ200, TP400-D6 und MTR390 drei weitere Projekte hohe Wachstumsraten: Antriebe für unbemannte Fluggeräte (Unmanned Air Vehicle, kurz: UAV), Triebwerke für eine neue Generation von großen Transport-Hubschraubern (Heavy Transport Helicopter und Heavy Lift Rotorcraft) sowie das F414, das im Kampfflugzeug F/A-18 Super Hornet der U.S. Navy zum Einsatz kommt. Hier hat die MTU den Einstieg geschafft: Erstmals beteiligt sich das deutsche Unternehmen als Partner von General Electric an einem US-Triebwerksprogramm für Kampfflugzeuge.





Die Zentrale des MTU-Konzerns: das Verwaltungsgebäude der MTU Aero Engines in München.

Eine solide wirtschaftliche Grundlage für diese Vorhaben will die MTU mit einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit schaffen. Im laufenden Geschäftsjahr wird das Unternehmen ein Programm zur Effizienzsteigerung umsetzen. Pro Jahr sollen etwa 50 Millionen Euro eingespart werden. Dabei sollen neben Personalkosten auch Einkaufskosten reduziert werden, um Steigerungen auf der Materialseite so weit wie möglich zu kompensieren. Daneben verbessert die MTU kontinuierlich ihre Prozesse.

Eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition im Kerngeschäft verspricht sich die MTU vom Eintritt in verwandte Geschäftsfelder. Im wachstumsstarken Instandhaltungsgeschäft könnten sich neue Möglichkeiten ergeben, zum Beispiel beim Triebwerksleasing oder in der Teile- und Anbaugeräte-reparatur.

Der Gewinn mehrerer Großaufträge, der Einstieg in neue Triebwerksprogramme und die zweimalige Erhöhung der Ergebnisprognose im vergangenen Geschäftsjahr zeigen, dass die MTU auf dem richtigen Weg ist – organisatorisch, finanziell und technologisch.



Mit Schubkraft voran

Seit Beginn der motorisierten Luftfahrt spielt ein deutsches Unternehmen eine entscheidende Rolle – die MTU Aero Engines. Half ihre Vorgängergesellschaft vor 100 Jahren den ersten Flugzeugen in die Luft, leistet die MTU heute nach wie vor einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der Branche: Als weltweit führendes unabhängiges Instandhaltungsunternehmen und als unverzichtbarer Partner ist die MTU eine feste Größe in der Triebwerkswelt. Mit ihren Produkten ist sie in allen Schub- und Leistungsklassen sowie wesentlichen Komponenten und Subsystemen – wie Verdichter, Brennkammer, Turbine und Triebwerksregelung – vertreten.

Das zivile Triebwerksportfolio der MTU besteht aus einem Mix weit verbreiteter Triebwerkstypen, wie dem V2500, und neuer, junger Programme – Beispiele hierfür sind das GP7000 und das PW6000.

Das GP7000 sorgt für Schub im Mega-Airbus A380 und ist eines der wichtigsten zivilen MTU-Vorhaben der Zukunft. Es entsteht in Kooperation mit General Electric, Pratt & Whitney und Snecma und repräsentiert eine völlig neue Triebwerksfamilie für Großraumflugzeuge des Langstreckenbereichs. Die bisherige Entwicklung stimmt zuversichtlich: Der Erstflug des A380 mit GP7000-Antrieben verlief im August 2006 sehr erfolgreich.

Zum GP7000 steuert die MTU die Niederdruckturbine sowie das Turbinenzwischengehäuse bei. Das Unternehmen ist auch an der Fertigung der Hochdruckturbine beteiligt. Insgesamt hält die MTU einen Anteil von 22,5% und ist nach General Electric und Pratt & Whitney der drittgrößte Programmpartner.

Erstmals Endmontage beim PW6000

Ein weiteres junges Triebwerksprogramm ist das PW6000, ein Antrieb für den Kurzstreckenbereich, der erstmals im Airbus A318 zum Einsatz kommt. Im vergangenen Geschäftsjahr hat die MTU das erste Serientriebwerk an den Hersteller Pratt & Whitney geliefert.

Mit dem PW6000 wird ein Triebwerk auf den Markt gebracht, das sich durch niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringen Emissionsausstoß auszeichnet. Die Instandhaltungskosten sind im Vergleich zu Vorgänger-Triebwerken deutlich niedriger.

Die MTU liefert für das PW6000 33% der Komponenten. Sie fertigt die Niederdruckturbine und den Hochdruckverdichter. Mit diesem Kompressor ist sie erstmals in die Königsdisziplin des zivilen Verdichterbbaus vorgedrungen und hat Maßstäbe gesetzt: Der MTU-Verdichter ist technologisch der Beste seiner Klasse. Mit dem PW6000 ist noch ein weiteres Novum verbunden: Erstmals übernimmt die MTU eine zivile Endmontage. Bisher zeichnete dafür immer der Haupthersteller (OEM) verantwortlich.



Neue Chancen in der Instandhaltung

Neben dem Neugeschäft ist die Instandhaltung das zweite Standbein der zivilen MTU-Triebwerkssparte. In erster Linie werden Triebwerke repariert, an denen das Unternehmen als Risk- and Revenue-Sharing-Partner beteiligt ist.

Gemessen am Umsatz ist die MTU Maintenance-Gruppe weltweit der größte unabhängige Instandhaltungsbetrieb für zivile Triebwerke. Sie führt bei einer Vielzahl von Antrieben in kürzester Zeit die geforderte Instandhaltung durch. Ihre technologische Kompetenz, ihre Kundenorientierung und Schnelligkeit machen sie zu einem bevorzugten Partner von Luftfahrtgesellschaften auf allen fünf Kontinenten.

Hauptumsatzträger in der Instandhaltung ist das V2500, das in Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen wie der Airbus A320-Familie und der Boeing MD-90 zum Einsatz kommt. Die MTU ist weltweit der größte Instandhalter dieses Triebwerkstyps.

Am V2500 ist die MTU mit 11 % beteiligt – sie fertigt die komplette Niederdruckturbine. Programmpartner sind Pratt & Whitney, Rolls-Royce und Japanese Aero Engines Corporation. Mittlerweile sind 2.500 Exemplare weltweit unterwegs. Und der Boom geht weiter: Für 2.500 neue Triebwerke liegen bereits Bestellungen vor. Dieser Markterfolg gewährleistet der Instandhaltung langfristig eine solide Auftragslage.

Starke Stellung bei militärischen Triebwerken

Im militärischen Bereich spielt die MTU seit jeher eine besondere Rolle: Sie ist seit über 50 Jahren an der Seite der Bundeswehr und der Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der fliegenden Verbände. Auf europäischer Ebene ist sie bei gemeinsamen Beschaffungsvorhaben der nationale Vertreter. Mit der Beteiligung am amerikanischen F414-Triebwerk ist ihr im vergangenen Jahr erstmals der Sprung auf den US-Militärmarkt gelungen, dem größten der Welt. In Europa ist der Eurofighter-Antrieb EJ200 der bestimmende Umsatzträger. Mit Besiegelung der zweiten Eurofighter-Tranche ist die Auslastung bis ins nächste Jahrzehnt gesichert.

Ein Wachstumsmotor wird in den kommenden Jahren das TP400-D6 sein. Dieser Turboprop-Antrieb bringt den neuen Militärtransporter A400M in die Luft und ist ein Gemeinschaftsprojekt der MTU, ITP, Rolls-Royce und Snecma. Das Management liegt beim Konsortium Europrop International (EPI). Von der MTU kommen der Mitteldruckverdichter, die Mitteldruckturbine und -welle; zudem ist sie an der Regelung beteiligt. Bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg erfolgen die exklusive europaweite Endmontage aller TP400-D6-Serientriebwerke sowie Entwicklungs- und Abnahmetestläufe.

Der leistungsstärkste Turboprop der westlichen Welt hat im vergangenen Jahr seinen Erstlauf mit Propeller erfolgreich absolviert. Die Flugfreigabe für das TP400-D6 wird bis Ende dieses Jahres erwartet.

Programme wie das TP400-D6, GP7000 und das PW6000 zeigen, wie gut die MTU im zivilen und militärischen Bereich aufgestellt ist – auch technologisch. Das Unternehmen hat sich die Technologieführerschaft in wesentlichen Triebwerksbereichen erarbeitet und gilt als ein Innovationsmotor der Branche. Das gilt insbesondere für die drei Paradedisziplinen Hochdruckverdichter, Niederdruckturbine und Triebwerksregelung. Ihre Fachexpertise spielt sie auch im Industriegasturbinengeschäft aus. Besondere Bedeutung kommt hier der Instandhaltung der LM-Baureihe von General Electric zu.



Der A380-Antrieb GP7000 zählt zu den wichtigsten Zukunftsprogrammen der MTU.

Hightech für die Triebwerke von morgen

Leiser, sparsamer und umweltverträglicher – so müssen Triebwerke von morgen sein. Um den hohen technischen Anforderungen gerecht zu werden, arbeitet die MTU seit Jahren intensiv an der Entwicklung neuer Antriebstechnologien. Deutschlands führender Triebwerkshersteller ist in alle wichtigen nationalen und europäischen Forschungsprogramme eingebunden und in entscheidenden Bereichen Schrittmacher: Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichter und Triebwerksregelungen aus dem Hause MTU gehören technologisch zum Besten, was es auf dem Markt gibt. Innovative Herstell- und Reparaturverfahren sind eine weitere Stärke des Unternehmens. Von der Innovationskraft der MTU zeugen rund 2.000 Patente sowie Patentanmeldungen, die derzeit auf das Unternehmen laufen; hinzu kommen jedes Jahr etwa 100 Erstanmeldungen. Damit gehört der Triebwerksspezialist zur Spitzengruppe seiner Branche.

Wachstumsmärkte

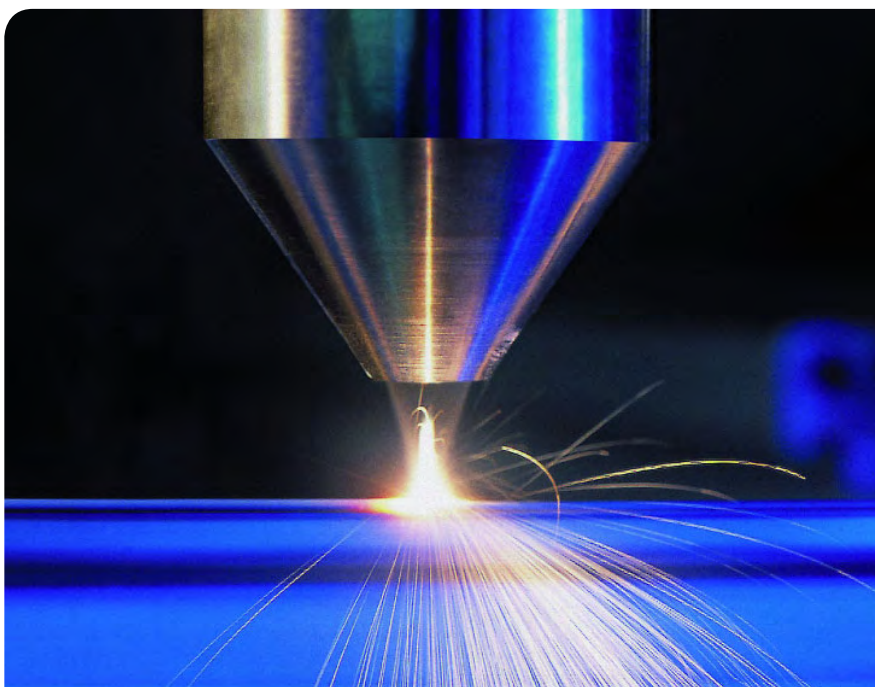
Der weltweite Luftverkehr ist ein Zukunftsmarkt mit guten Wachstumschancen: Bis zum Jahr 2020 soll sich das Aufkommen verdoppelt haben. Um die Auswirkungen auszugleichen, werden die Umweltschutzanforderungen drastisch nach oben geschraubt: Der Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe – kurz: ACARE) gibt vor, dass Passagiermaschinen bis zum Jahre 2020 insgesamt 50% weniger Kraftstoff verbrauchen und nur mehr halb so laut sein dürfen wie herkömmliche Flugzeuge; der Schadstoffausstoß soll um bis zu 80% sinken. Diese ehrgeizigen Ziele können laut Experten nur erreicht werden, wenn die Triebwerke einen maßgeblichen Beitrag leisten und erheblich leiser, sauberer und energiesparender werden.

Die besten Zukunftsaussichten werden dem Next-Generation-Single-Aisle-Markt (NGSA) eingeräumt – bezogen auf Stück- und Umsatzzahlen. NGSA-Maschinen sind Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mit einem Mittelgang und die Nachfolgemodelle der Airbus A320-Familie sowie der Boeing 737. Laut Luftfahrtexperten soll der Bedarf an diesen Flugzeugen in der nächsten Dekade bis zu zwei Dritteln aller Bestellungen des zivilen Marktes ausmachen.



Zusammen mit Pratt & Whitney entwickelt die MTU für diese Flugzeuggeneration einen neuen Antrieb, den Getriebe-Fan. Ein Demonstrator auf Basis des PW6000 (siehe Kapitel Produkte) soll noch in diesem Jahr seinen Erstlauf absolvieren. Von der MTU kommen zwei Schlüsselkomponenten: die schnelllaufende Niederdruckturbine und in einem zweiten Schritt ein neuartiger Hochdruckverdichter. Der Kompressor, der von MTU- und Pratt & Whitney-Experten entwickelt wird, zeichnet sich durch eine besonders leichte Bauweise aus sowie einen deutlich höheren Wirkungsgrad.

Mit dem Getriebe-Fan kann die Wirtschaftlichkeit eines NGSA-Triebwerks erheblich gesteigert werden: Der Kraftstoffverbrauch sinkt um bis zu 15%, das subjektive Lärmempfinden um 50% und auch die Instandhaltungskosten fallen niedriger aus. Zudem dürfte der Ausstoß von Kohlendioxid um bis zu 25% und der von Stickoxid um bis zu 75% reduziert werden.



Das Laser-Pulver-Auftragschweißen ist ein hochinnovatives Reparaturverfahren.



Forschungsprogramme vorantreiben

Die MTU beteiligt sich auch an Technologieprogrammen, die weiter in die Zukunft reichen: Newac (New Aero Engines Core Concepts) ist eines der erfolgversprechenden Technologieprogramme. Das europäische Vorhaben wird von der MTU gesteuert und wurde im vergangenen Geschäftsjahr gestartet. Führende Triebwerkshersteller erarbeiten zusammen mit Universitäten und Forschungsinstituten neue Konzepte für Kerntriebwerke, die aus Hochdruckverdichter, Brennkammer und Hochdruckturbine bestehen. Die MTU ist für die Entwicklung neuer Technologien für das so genannte „aktive Kerntriebwerk“ zuständig. Ein derartiger Luftfahrtantrieb verfügt über einen intelligenten Hochdruckverdichter, der sich dem jeweiligen Flugzustand anpasst: Das aerodynamische Verhalten wird während Start, Flug und Landung individuell angepasst und optimiert – das steigert den Wirkungsgrad. Laut Zeitplan sollen die Ergebnisse im Jahr 2009 in Entwicklungsprogramme einfließen; die Serienproduktion dürfte frühestens 2013 starten.

Innovative Verfahren für neue Produkte

Die MTU hat sich nicht nur einen Namen als Experte von Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Triebwerksregelungen gemacht, sondern auch als Reparatur- und Fertigungsspezialist empfohlen. Sie beherrscht eine große Bandbreite von Verfahren für die Herstellung von Schaufeln, Rotoren, Statoren und Blade Integrated Disks, kurz: Blisks, und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Die Innovationen zielen auf die Reduzierung von Kosten und Durchlaufzeit bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung.

Ein Paradebeispiel ist das Laserformbohren. Dieses Verfahren kommt bei der Herstellung von Kühlluftlöchern zum Einsatz und wurde von der MTU entwickelt; sie hält das Weltpatent. Technologisch herausragend sind auch die Herstellmethoden für Blisks. Beim Blisk bestehen Schaufel und Scheibe aus einem Stück. Damit entstehen keine Strömungsverluste an der Verbindung beider Bauteile. Größter Vorteil ist der im Vergleich zur herkömmlichen Bauweise erhöhte Wirkungsgrad.

Im Bereich Reparatur- und Instandsetzungsverfahren zählt die MTU zur Weltspitze. Die Aktivitäten sollen ausgebaut werden; die technologische Weiterentwicklung wird konsequent vorangetrieben, um die Einsatzdauer und Zuverlässigkeit von Triebwerken weiter zu erhöhen. Paradebeispiele sind das Laser-Pulver-Auftragschweißen zur Reparatur von Schaufelspitzen, Mikroplasmenschweißen für die Wiederherstellung von Turbinenspitzen sowie neue Schutzschichten für Schaufeln (z. B. HT ERCoat^{MT}). Mit diesen Verfahren werden Reparaturtiefen erreicht, die weltweit einmalig sind.



MTU-Aktie im Aufwind

Unterstützt durch die positive Konjunktorentwicklung und gute Unternehmensergebnisse haben sich die deutschen Aktienmärkte im vergangenen Jahr insgesamt sehr positiv entwickelt. Der deutsche Aktienindex DAX stieg im Jahresvergleich um 22 % und der Leitindex für Midcaps, der MDAX, um 29 %.

Die Börsen sind mit kräftigen Gewinnen in das Jahr 2006 gestartet. Zur Jahresmitte kam es jedoch zu einer starken Kurskorrektur, die durch Zins- und Inflationsängste, die Abwertung des US-Dollars sowie durch steigende Rohstoffpreise ausgelöst war. Im Juni notierten die Börsen auf ihren Jahrestiefständen. Unterstützt durch positive Wirtschaftsdaten konnten sich die Kurse im Verlauf des zweiten und dritten Quartals erholen und haben ihre Aufholjagd im vierten Quartal fortgesetzt.

Auch die Luftfahrtaktien konnten, basierend auf einem positiven Branchenumfeld, von dem guten Kapitalmarktsentiment profitieren. Die Kurse einzelner europäischer Luftfahrtwerte waren jedoch belastet durch Lieferverzögerungen des Airbus A380.

Kennzahlen der MTU-Aktie im Jahresvergleich		
	2006	2005
Jahreshöchstkurs	35,46 € am 29.12.2006	26,92 € am 02.12.2005
Jahrestiefstkurs	22,08 € am 14.06.2006	21,11 € am 06.06.2005 (IPO)
Jahresschlusskurs	35,46 €	26,28 €
Marktkapitalisierung zum 31.12.	1.950,3 Mio. €	1.445,4 Mio. €
Ergebnis je Aktie ¹⁾	2,25 €	0,97 €
Dividende je Aktie	0,82 €	0,73 €
*) Angepasst aufgrund Einbeziehung der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.		

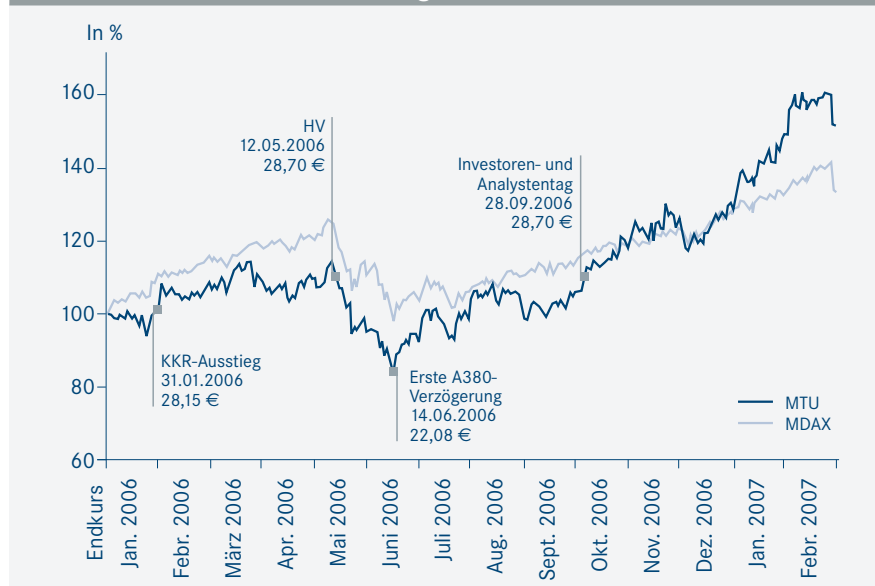


MTU-Aktie besser als Branche

Die MTU-Aktie hat sich im Jahr 2006 in Summe sehr positiv entwickelt. Der Kurs stieg binnen Jahresfrist um 35% und hat damit sowohl die Entwicklung des MDAX (+29%) und insbesondere der Deutsche-Bank Branchenwerte (19% für Defence und 4% für Global Civil Aerospace) übertroffen.

Zum Jahresverlauf: Bereits in den ersten fünf Monaten des Jahres 2006 zog der MTU-Aktienkurs stark an und entwickelte sich damit analog zu den Kapitalmärkten. Das Papier folgte auch der anschließenden allgemeinen Abwärtsbewegung. Zusätzlich belastet wurde die Aktie durch die Bekanntgabe der Lieferverzögerungen beim A380 durch Airbus und erreichte zu diesem Zeitpunkt ihren Jahrestiefstand mit 22,08 €. Die MTU-Aktie erholte sich allerdings rasch und stieg schneller als die anderen Werte. Vor allem nach der Bekanntgabe eines neuen Kostensenkungsprogramms im Rahmen einer Investorenkonferenz im September sowie der Veröffentlichung der Ergebnisse des dritten Quartals gewann die Aktie deutlich an Momentum. Auch zu Beginn des Jahres hat sich die MTU-Aktie positiv entwickelt, unterstützt von Analystenkommentaren und der starken Konjunktorentwicklung in Deutschland.

Kursverlauf der MTU-Aktie im Vergleich zum MDAX



Attraktive Dividende

Die gute Geschäftsentwicklung erlaubt wieder die Ausschüttung einer attraktiven Dividende. Daher werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 27. April 2007 eine Dividende für 2006 in Höhe von 0,82 € pro Aktie vorschlagen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 0,09 € je Aktie oder 12%.

Erfolg bei Analysten

Aufgrund positiver Unternehmensergebnisse konnte das Unternehmen zwei Mal die Ergebnisprognose erhöhen. Gute Bewertungen folgten: Analysten bestätigten, die Erwartungen bei jeder Quartalsberichterstattung erfüllt oder leicht übererfüllt zu haben, und erhöhten ihre Kursziele. Auch das Interesse an der Aktie ist deutlich gestiegen: Mittlerweile haben 20 deutsche und internationale Finanzanalysten die Beobachtung der MTU aufgenommen und veröffentlichen regelmäßig Empfehlungen und Kommentare – das sind vier Häuser mehr als im Jahr zuvor.

Gute Börsenpositionierung

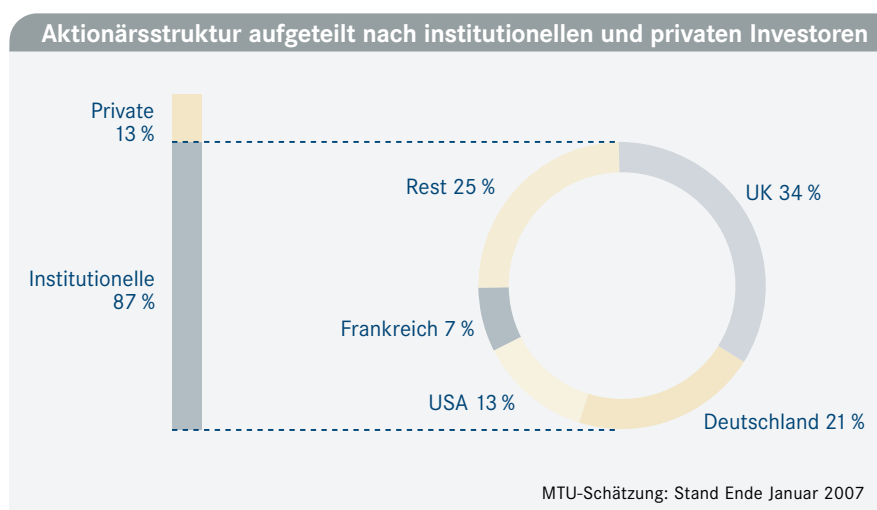
Im 50 Werte umfassenden MDAX liegt die MTU zum Jahresende 2006 an Stelle 22 gemessen an der Marktkapitalisierung; zum Zeitpunkt der MDAX-Aufnahme im September 2005 war sie noch auf Rang 32.

Auf reges Interesse stößt die MTU-Aktie auch im täglichen Börsenhandel. 2006 wurden pro Tag durchschnittlich 278.000 MTU-Papiere gehandelt – Gegenwert: 8,0 Mio. €. Die Liquidität der Aktie hat sich damit im Vergleich zu 2005 um ca. 28% erhöht. Am 2. Februar 2006 wurde die Umplatzierung der Anteile von Kohlberg Kravis Roberts & Co. (KKR) durchgeführt. Der amerikanische Finanzinvestor, der sich Anfang 2004 an der MTU beteiligt hatte, veräußerte seine nach dem Börsengang verbliebene Beteiligung von 29,3% an institutionelle Anleger.

Internationale Aktionärsstruktur

Nach dem Ausstieg von KKR befindet sich die MTU-Aktie zu 100% in Streubesitz. Der Großteil der institutionellen Aktionäre stammt aus Großbritannien, Deutschland und den USA; die übrigen Anleger kommen vorwiegend aus dem westeuropäischen Ausland. Das Unternehmen hat im Geschäftsjahr 2006 insgesamt 1.650.883 eigene Aktien erworben; das entspricht rund 3,0% des Grundkapitals.

Damit verfügt die MTU über eine breit diversifizierte Aktionärsstruktur. Stimmrechtsanteile von mehr als 5% halten zum 31. Dezember 2006 Threadneedle, Schroder's, Fidelity International und Fidelity Management Research (FMR).





Intensiver Dialog

Der Dialog mit Investoren und Analysten hat für die MTU einen hohen Stellenwert. Management und Investor Relations-Team sind 2006 auf zahlreichen Roadshows und Kapitalmarktkonferenzen in Europa und den USA unterwegs gewesen, haben Telefonkonferenzen durchgeführt sowie Investoren- und Analystenbesuche an den MTU-Standorten organisiert. Einzelgespräche fanden am Rande wichtiger Industriemessen, wie beispielsweise der ILA in Berlin, statt. Am 28. September 2006 lud das Unternehmen zur zweiten Investoren- und Analystenkonferenz nach München ein, auf der der Vorstand die aktuelle Geschäftslage und die strategische Ausrichtung präsentierte. Am 12. Mai fand in München die erste Hauptversammlung des Unternehmens statt, bei der rund 49% des stimmberechtigten Aktienkapitals vertreten waren.

Auf der Investor Relations-Website <http://www.mtu.de> sind alle relevanten Publikationen, wie Geschäfts- und Quartalsberichte, Präsentationen sowie Pressemitteilungen erhältlich. Für Informationen steht das Investor Relations-Team in München unter der Telefonnummer 089/14 89-83 13 gerne zur Verfügung.

Fakten zur MTU-Aktie	
Anzahl der Aktien	55 Mio. Stück ohne Nennwert
Art der Aktien	Namensaktien
Grundkapital	55 Mio. €
Stimmrechte	Jede Aktie gewährt eine Stimme
WKN	AOD9PT
ISIN	DE000AOD9PT
Börsenkürzel	MTX
Handelssegment	Prime Standard
Börsensegment	MDAX 50
Geschäftsjahr	Entspricht dem Kalenderjahr
Bilanzierung	Nach IFRS
Designated Sponsor	UBS
Bekanntmachungen	Elektronischer Bundesanzeiger

Konzernlagebericht

1. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1.1. Konzernstruktur und Geschäftstätigkeit

1.1.1. Geschäftstätigkeit und Märkte

Die MTU Aero Engines Holding AG mit ihren Konzernunternehmen („MTU“ oder „Unternehmen“) zählt zu den weltweit größten Herstellern von Flugzeugtriebwerken. In der Instandhaltung ziviler Luftfahrtantriebe ist das Unternehmen gemessen am Umsatz weltweit der größte unabhängige Anbieter.

Die MTU ist in zwei Segmenten tätig: im Neugeschäft (OEM-Geschäft) – einschließlich der zivilen und militärischen Ersatzteile und der militärischen Instandhaltung – sowie in der Instandhaltung ziviler Triebwerke (MRO-Geschäft).

OEM-Geschäft

Bei der Entwicklung und Fertigung ziviler Programme arbeitet die MTU mit den größten Triebwerksherstellern der Welt zusammen – General Electric, Pratt & Whitney und Rolls-Royce. Sie entwickelt und fertigt Module sowie Komponenten und verantwortet auch Endmontagen. Zu den wichtigsten Triebwerksprogrammen gehören das GP7000 für den Airbus A380 und das V2500 für die Airbus A320-Familie. Bei Modulen liegt der Arbeitsschwerpunkt auf Niederdruckturbinen und Hochdruckverdichtern. Darüber hinaus ist die MTU auch im Bereich Industriegasturbinen (IGT) tätig; sie entwickelt und fertigt stationäre Gasturbinen.

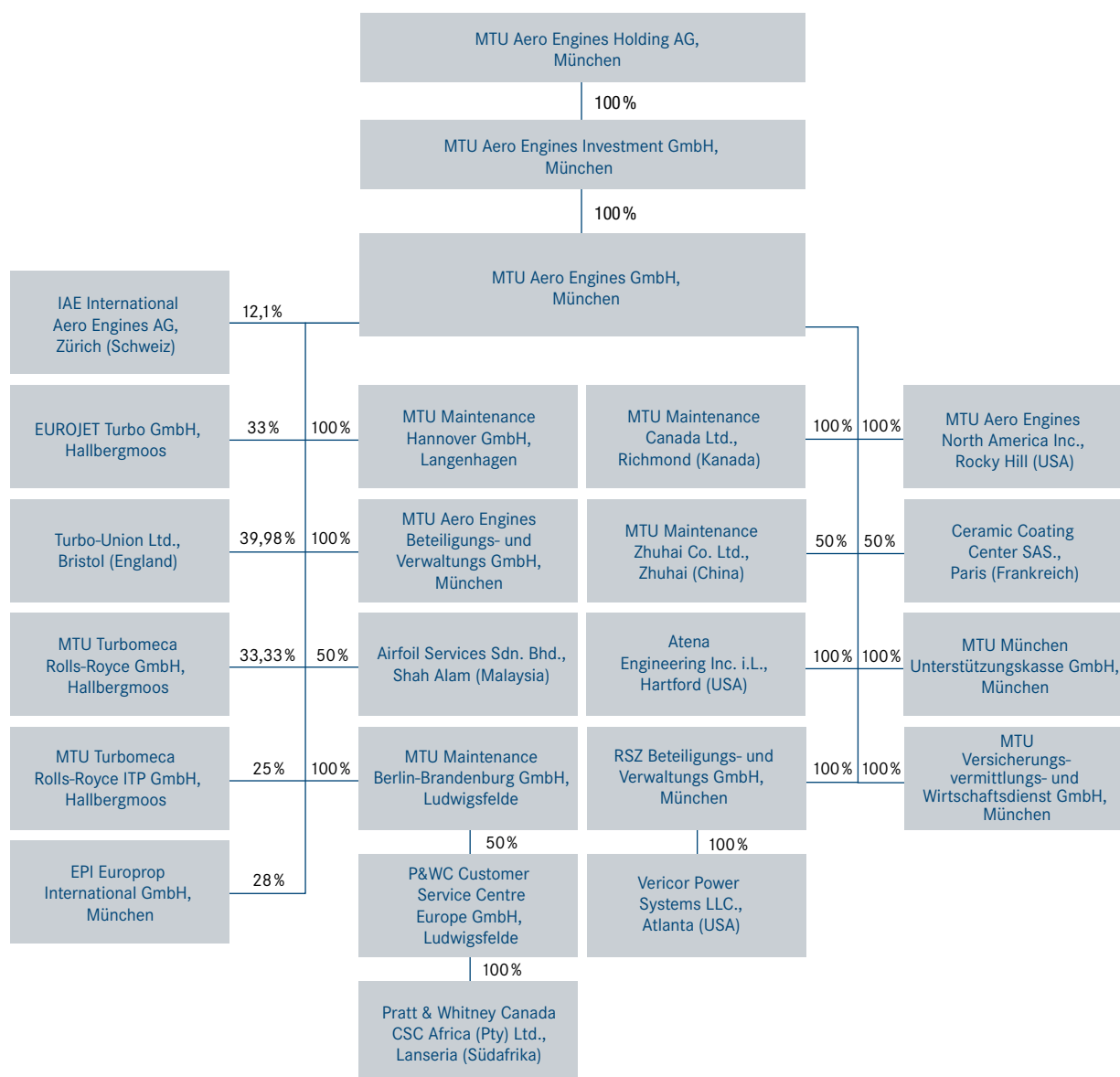
Im militärischen Triebwerksgeschäft entwickelt und produziert die MTU Module und Komponenten, fertigt Ersatzteile, verantwortet Triebwerksendmontagen und bietet Instandhaltungsdienstleistungen an. Als Systempartner der Bundeswehr betreut sie nahezu alle Luftfahrtantriebe der deutschen Streitkräfte. Auf europäischer Ebene ist die MTU der nationale Partner in allen wichtigen militärischen Programmen. Die bedeutendsten sind das EJ200 für den Eurofighter und das TP400-D6 für den neuen Militärtransporter A400M.

MRO-Geschäft

Unter dem Dach der MTU Maintenance-Gruppe sind alle Aktivitäten der zivilen Instandhaltung zusammengefasst; repariert und überholt werden Triebwerke und Industriegasturbinen. Besonders aktiv ist das Unternehmen in den wachstumsstarken Märkten der Programme V2500, CF6, CFM56, CF34 und PW2000 sowie im Bereich der Industriegasturbinen. Kunden der zivilen Instandhaltung sind Fluggesellschaften und IGT-Betreiber auf der ganzen Welt.

1.1.2. Organisation und Standorte

Struktur des MTU-Konzerns



Die MTU Aero Engines Holding AG ist mit ihren Tochtergesellschaften in allen wichtigen Märkten und Regionen vertreten. Hauptsitz und größter Standort ist München. Von hier aus werden das globale Netz der Töchter, die Instandhaltung sowie die Forschung und Entwicklung gesteuert. Auf dem 500.000 Quadratmeter großen Stammgelände im Norden Münchens entwickelt, fertigt, montiert, testet und vermarktet die MTU zivile und militärische Triebwerkskomponenten und -module. Außerdem findet hier die Entwicklung neuer Fertigungs- und Reparaturverfahren statt sowie die Montage und Instandhaltung militärischer Triebwerke.

Die MTU Maintenance Hannover mit Sitz in Langenhagen ist der größte Instandhaltungsbetrieb der MTU. Sie repariert und überholt mittlere und große zivile Triebwerke. In Langenhagen steht auch eine Endmontagelinie: Exklusiv wird hier der A318-Antrieb, das PW6000, montiert. Das Unternehmen bietet auch Serviceleistungen wie Kundens Schulungen und einen 24-Stunden-Service an. Abgerundet wird das Portfolio von den Engine Pool Services, die Fluggesellschaften und Betreibern stationärer Gasturbinen bei Bedarf Ersatzantriebe zur Verfügung stellen.

Die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg ist in Ludwigsfelde bei Berlin angesiedelt. Sie betreut Kleintriebwerke sowie Industriegasturbinen. Künftig werden in Ludwigsfelde die Serientriebwerke des TP400-D6 für den Militärtransporter A400M endmontiert.

In Nordamerika, dem größten Triebwerksmarkt der Welt, sorgt die MTU mit drei Tochtergesellschaften für Kundennähe: Die MTU Aero Engines North America (AENA) ist in der Nähe von East Hartford, Connecticut, vertreten. Sie entwickelt und fertigt Komponenten für die gemeinsamen MTU/Pratt & Whitney-Programme wie das PW6000 und GP7000. Der Arbeitsschwerpunkt der MTU Maintenance Canada mit Sitz in Vancouver liegt auf der Instandhaltung der Triebwerkstypen CF6-50 und CFM56. Von Alpharetta, Georgia, aus vermarktet, vertreibt und betreut die dritte amerikanische MTU-Tochter, Vericor Power Systems, Marine- und Industriegasturbinen.

Im wachstumsstarken asiatischen Markt hat sich die MTU in zwei Ländern mit gleichberechtigten Partnern zusammengeschlossen und Joint Venture-Gesellschaften gegründet. Gemeinsame Interessen wurden gebündelt, um die Marktposition zu verbessern.

Die MTU Maintenance Zhuhai ist ein Gemeinschaftsunternehmen mit China Southern Airlines, der größten Fluglinie des Landes. Die Gesellschaft hält vor allem die Triebwerke V2500 und CFM56 instand – mit großem Erfolg: Mittlerweile hat die MTU Maintenance Zhuhai auf dem chinesischen Markt bei V2500-Triebwerken einen Marktanteil von 90% erreicht. Aufgrund des auch weiterhin erwarteten Wachstums steigt die Bedeutung der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. für den Konzern. Deshalb wird sie vom 1. Januar 2006 an mit 50% quotalem im Konzernabschluss konsolidiert. Zu Vergleichszwecken wurden die entsprechenden Werte des Vorjahres angepasst.

Die Airfoil Services Sdn. Bhd. (ASSB) in Shah Alam, Malaysia, ist ein 50/50-Joint Venture mit der Lufthansa Technik und repariert Niederdruckturbinen- und Hochdruckverdichterschaukeln.

Die MTU ist an mehreren Managementgesellschaften für spezifische Triebwerksprogramme beteiligt. Dazu zählen im zivilen Bereich das Konsortium International Aero Engines AG (IAE) für das V2500 und im militärischen Geschäft die Turbo Union Ltd. für den Tornado-Antrieb RB 199, die Eurojet Turbo GmbH für den Eurofighter-Antrieb EJ200 und die Europrop International GmbH (EPI) für das TP400-D6 des Militärtransporters A400M.

Die bislang wegen Unwesentlichkeit ohnehin nicht in den Konzernabschluss einbezogene MTU Maintenance do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien, wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2006 verkauft. Die ebenfalls nicht in den Konzernabschluss einbezogene APA Aero Propulsion Alliance GmbH i.L., München, wurde mit Wirkung zum 5. Dezember 2006 liquidiert. Auf die Konsolidierung der MTU München Unterstützungskasse GmbH, München, wurde aus Unwesentlichkeitsgründen verzichtet.

1.1.3. Unternehmenssteuerung, Ziele und Strategie

In den kommenden Jahren wird die MTU ihre Position als einer der weltweit führenden Triebwerkshersteller sowie als größter unabhängiger Anbieter ziviler Instandhaltungsdienstleistungen weiter ausbauen.

Für die Umsetzung dieser Strategie ist der Vorstand der MTU verantwortlich. Von München aus steuert er die weltweiten Aktivitäten. Der nach deutschem Aktienrecht paritätisch besetzte Aufsichtsrat berät und überwacht die Vorstände. Der Corporate Governance-Bericht informiert ausführlich über die Grundsätze guter Unternehmensführung. Die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands werden im Vergütungsbericht dargestellt.

Ausbau der Technologieführerschaft

Die Basis eines nachhaltigen Erfolgs im Triebwerksgeschäft sind Produkte, die kostengünstig herzustellen und instand zu halten sind und die sich durch hohe Qualität, niedrige Emissionen sowie geringen Kraftstoffverbrauch auszeichnen. Diese Attribute werden immer wichtiger – gerade in Zeiten hoher Kerosinpreise und wirtschaftlich angespannter Situationen vieler Fluggesellschaften. Durch intensive Forschung und Entwicklung baut die MTU ihre technologische Führungsrolle in wesentlichen Triebwerksbereichen weiter aus.

Einstieg in die am schnellsten wachsenden neuen Triebwerksprogramme

Durch Beteiligungen an volumen- und wachstumsstarken Programmen will die MTU überproportional vom Marktwachstum profitieren. Im zivilen Triebwerksgeschäft wird sich das Unternehmen im Kurz- und Mittelstrecken-Segment auf den neuen Antrieb für die Nachfolgemodelle der A320- und B737-Familien konzentrieren. Im Militärgeschäft stehen nach dem Einstieg beim US-Kampfflugzeugantrieb F414 im abgelaufenen Geschäftsjahr weitere Beteiligungen im US-Markt im Vordergrund sowie die Vorbereitung auf den Antrieb künftiger Schwerlasthubschrauber.

Verbesserung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit

Die MTU hat Maßnahmen eingeleitet, um ihre wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit weiter zu optimieren. Dies wird in erster Linie durch die Senkung der Herstellungs- und Beschaffungskosten erreicht. Entscheidende Beiträge werden eine Reduzierung der Verwaltungskosten am Standort München leisten sowie der Aufbau eines neuen Standorts in Zentral- oder Osteuropa. Dieser soll die Verlagerung einfacher, personalintensiver Tätigkeiten in zunächst kleinerem Umfang aus dem Hochlohnland Deutschland ermöglichen.

Stärkung des Kerngeschäfts durch Zutritt

in verwandte Geschäftsfelder

Ihr Kerngeschäft will die MTU durch die Besetzung verwandter lukrativer Nischenmärkte stärken. Chancen sieht sie unter anderem im Reparaturgeschäft, einem Teilmarkt der zivilen Instandhaltung, sowie beim Triebwerksleasing.

Prüfung von Akquisitionschancen

Die MTU konzentriert sich auf organisches Wachstum, untersucht aber auch externe Wachstumsmöglichkeiten: Geprüft werden Zugangschancen zu neuen Märkten und Programmen, komplementären Produkten sowie innovativen Technologien.

1.1.4. Forschung und Entwicklung

Übersicht der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen						
In Mio. €	2006		%	2005		%
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)						
Triebwerksprogramme	43,6			55,8		
Programmunabhängige Technologien	30,5	74,1	43,6	25,2	81,0	47,1
Ziviles Instandhaltungsgeschäft (MRO)	6,5		3,8	2,8		1,6
Eigenfinanzierte Aufwendungen	80,6		47,4	83,8		48,7
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)						
Triebwerksprogramme	78,8			77,8		
Programmunabhängige Technologien	10,5	89,3	52,6	10,3	88,1	51,3
Absoluter Betrag der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	169,9		100,0	171,9		100,0

Der Gesamtaufwand der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen liegt mit knapp 170 Mio. € etwa auf Vorjahresniveau. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen des Konzerns wurden zu 52,6% von Dritten bezahlt bzw. gefördert (i. Vj. 51,3%).

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft zählt die MTU weltweit zu den technologisch führenden Unternehmen. Diese Position untermauert und erweitert sie durch eine kontinuierliche und intensive Forschung und Entwicklung: Während in den Vorjahren die mittlerweile serienreifen zivilen Triebwerke PW6000, GP7000 und PW307 im Mittelpunkt standen, lag der Schwerpunkt im Jahr 2006 auf den militärischen Entwicklungsprogrammen TP400-D6 und MTR390 sowie auf verschiedenen Forschungsprojekten zur Entwicklung innovativer Antriebstechnologien.

Das bedeutendste Entwicklungsprojekt im abgelaufenen Geschäftsjahr war der Antrieb des Airbus-Militärtransporters A400M, das TP400-D6, die stärkste Propellerturbine der westlichen Welt. Die MTU steuert zu diesem Drei-Wellen-Triebwerk den kompletten Mitteldruckteil bei, der aus Mitteldruckverdichter, Mitteldruckturbine und Welle besteht. Zusammen mit dem französischen Partner Snecma entwickelt sie die Triebwerks- und Propellerregelung. Die Erprobung des Triebwerks findet derzeit auf mehreren Prüfständen in Frankreich, Spanien, Belgien und bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg statt. Im laufenden Geschäftsjahr soll das TP400-D6 erstmals am Flügel eines umgerüsteten Transportflugzeugs im Flugeinsatz erprobt werden. Der Erstflug mit dem A400M soll Anfang 2008 erfolgen.

Für den Kampfhubschrauber Tiger wurde eine leistungsstärkere Version des Antriebs MTR390 entwickelt – das MTR390 Enhanced. Die Arbeiten wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr fortgesetzt. Laut aktueller Planung wird die Erprobung des Enhanced-Triebwerks 2007 vertragskonform beginnen.

Technologien für künftige Triebwerks-Generationen

Bei den Technologieprojekten konzentriert sich die MTU auf die Vorbereitung einer neuen Familie von Antrieben für die nächste Generation von Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen. Ein Schwerpunkt der Entwicklung ist ein neues Getriebe-Fan-Konzept, das gegenüber konventionellen Turbofan-Antrieben 50% leiser sein wird und bis zu 15% Kraftstoff spart. Um die Leistungsfähigkeit des Konzepts zu demonstrieren, investiert die MTU in ein Demonstratortriebwerk, das 2007 die Prüfstandsbodenläufe absolvieren soll und 2008 die Flugtests.

Das Kerntriebwerk der nächsten Generation muss bei gesteigerten Ansprüchen an die Effizienz auch einen deutlich höheren Wirkungsgrad erreichen. Die MTU beteiligt sich deshalb an der Entwicklung eines neuen, achtestufigen Hochdruckverdichters, der ab 2007 auf den MTU-Prüfständen getestet werden soll.

Um die Spitzenposition bei Niederdruckturbinen dauerhaft zu festigen, entwickelt das Unternehmen im Rahmen des Projekts „High Lift Blading“ des Luftfahrtforschungsprogramms Lufo-III des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit ein innovatives Beschaukelungskonzept. Damit sollen die Anzahl der Schaufeln um bis zu 30% ohne Wirkungsgradeinbußen reduziert sowie Gewicht und Herstellkosten um rund 5% verringert werden. In den Jahren 2007 und 2008 werden Einzeltechnologien und neue Werkstoffe die Einsatzreife für die nächste Triebwerksgeneration erreichen.

Das Unternehmen forscht intensiv nach neuen Werkstoffen, um das Gewicht und den Verbrauch künftiger Triebwerke zu verringern. Ein Meilenstein wurde mit der Serieneinführung der patentierten Nickelbasis-Einkristalllegierung LEK94 in der GP7000-Niederdruckturbinen erreicht: Der neue Werkstoff ist um fast 10% leichter als herkömmliche Werkstoffe und dank eines geringeren Anteils seltener Rohmaterialien wie Rhenium auch erheblich günstiger. Die MTU plant, den LEK94 auch in anderen Triebwerksmodulen einzusetzen. 2006 erreichte auch ein innovatives Verfahren zur Herstellung von Blisks – Blade-Integrated Disks – die Technologiereife. Mit ihm senkt die MTU die Kosten der Bliskherstellung um bis zu 30%.

Auch in der Entwicklung neuer Instandhaltungstechnologien spielt das Thema Blisk eine wichtige Rolle: Die MTU hat eine neue Blisk- und Erosionsschutzschichttechnologie entwickelt und erstmals angewendet. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Entwicklung eines Engine Trend Monitoring-Systems, das eine vollständige und autarke Online-Überwachung der Triebwerke erlaubt. Nach nur neunmonatiger Entwicklungszeit wurde das System im Mai 2006 zum Einsatz gebracht.

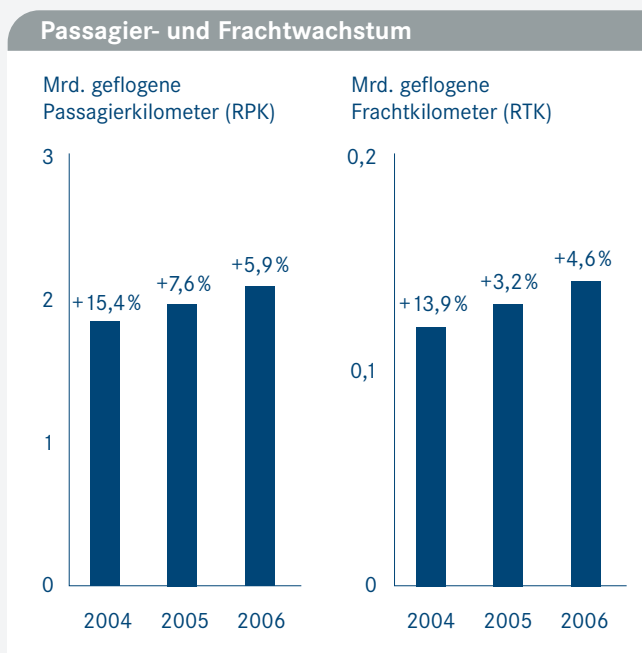
1.2. Geschäftsverlauf

1.2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der weltweite Konjunkturaufschwung hielt 2006 an. Die globale Wirtschaftsleistung stieg um 4% und damit etwa genauso stark wie im Jahr 2005. Zu dem hohen Wachstum trugen alle wichtigen Wirtschaftsregionen bei: In Europa und Japan setzte sich die konjunkturelle Erholung fort. Trotz einer leichten Abschwächung blieb das Wachstum in den USA stabil. Besonders dynamisch entwickelten sich die Schwellenländer, allen voran Indien sowie China.

Das für die MTU wichtige US-Dollar/Euro-Wechselkursverhältnis war auch 2006 hohen Schwankungen unterworfen: Im November 2006 überschritt der Euro die Marke von 1,30 US-\$, nachdem er im Jahresverlauf mit 1,18 US-\$ pro € einen Tiefstand erreicht hatte. Die MTU sicherte ihr Währungsrisiko umfassend ab: Im Geschäftsjahr 2006 waren 455 Mio. US-\$ über Devisentermingeschäfte zu einem Durchschnittskurs von 1,26 US-\$ abgesichert.

1.2.2. Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen



Die Luftfahrtindustrie inklusive des Triebwerksgeschäfts hat 2006 vom globalen Wachstum profitiert: Laut der internationalen Luftverkehrsorganisation IATA stieg das Passagieraufkommen gegenüber dem Vorjahr um 5,9% und das Frachtvolumen um 4,6%. Wachsende Passagier- und Frachtzahlen gab es in allen drei Hauptregionen – USA, Europa und Asien-Pazifik.

Sinkende Kerosinpreise im zweiten Halbjahr und steigende Ladefaktoren trugen ebenfalls zur wirtschaftlichen Erholung im zivilen Luftverkehr bei. In den USA war die Auslastung der Flugzeuge so hoch wie nie zuvor und lag bei über 80%. Der weltweite Ladefaktor stieg laut IATA im Jahr 2006 um 0,8 Prozentpunkte auf 76%.

Alle diese Faktoren haben sich entspannend auf die finanzielle Lage der Luftverkehrsgesellschaften ausgewirkt – insbesondere in den USA.

Das militärische Triebwerksgeschäft entwickelt sich unabhängig von der Weltkonjunktur und dem Welt-Luftverkehr. Akteure sind langfristig operierende, multinationale Herstellerallianzen sowie staatliche Auftraggeber. Planmäßig haben die europäischen Luftstreitkräfte 2006 weitere Eurofighter mit EJ200-Antrieben in Dienst gestellt und die Tranche 1 (1. Lieferabschnitt) abgeschlossen. Trotz angespannter staatlicher Etats wurden bestehende Beschaffungsprogramme vorangetrieben, darunter das Transportflugzeug A400M sowie der Tiger-Kampfhubschrauber.

1.2.3. Wesentliche für den Geschäftsverlauf ursächliche Ereignisse

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 ist nicht von wesentlichen Sonderfaktoren beeinflusst worden. Der schwankende Kurs des US-Dollars konnte keinen nachteiligen Einfluss ausüben, da die MTU etwa 75% des anfallenden Dollar-Überschusses durch Devisentermingeschäfte abgesichert hatte.

1.2.4. Vergleich des tatsächlichen mit dem prognostizierten Geschäftsverlauf

Die MTU hat ihre Prognosen, die sie erstmals auf der Bilanz-Präsekonferenz im März 2006 formuliert und im Laufe des Jahres zwei Mal erhöht hat, erreicht bzw. übertroffen: Der Umsatz – bereinigt um die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. (45,2 Mio. €) – übersteigt mit 2.371,0 Mio. € den prognostizierten Wert von 2.350 Mio. €. Höhere Ersatzteilumsätze dank des wachsenden Luftverkehrs sowie steigende Umsätze in der Instandhaltung gleichen Umsatzverschiebungen beim GP7000 aus, die aufgrund der verzögerten Auslieferung des A380 entstanden sind.

Die positive Entwicklung in der Instandhaltung sowie die steigende Ersatzteilmachfrage trugen maßgeblich dazu bei, dass die MTU beim bereinigten operativen Ergebnis mit 318,2 Mio. € den Prognosewert von zuletzt 310 Mio. € übertraf.

1.3. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf¹⁾

Nach einem guten Geschäftsverlauf im Jahr 2005 hat die MTU auch im Berichtszeitraum von dem positiven Umfeld des weltweiten Luftverkehrs, der daraus resultierenden hohen Nachfrage nach neuen Triebwerken und dem zunehmenden Ersatzteil- und Instandhaltungsgeschäft profitiert.

Mit 2.416,2 Mio. € lag der Umsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr 10,7% über dem Vorjahreswert von 2.182,7 Mio. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 11,7%. Wesentliche Umsatztreiber waren dabei das zivile Ersatzteilgeschäft und die zivile Instandhaltung.

Das operative Konzernergebnis (EBITDA bereinigt) verbesserte sich im Geschäftsjahr 2006 deutlich um 33,3% auf 318,2 Mio. € (i. Vj. 238,7 Mio. €). Ein Grund für diese positive Entwicklung war der Erfolg der laufenden Programme zur Steigerung der Effizienz und Ertragskraft. Die MTU führt diese Programme auch 2007 und darüber hinaus fort und ergänzt sie um weitere Projekte: Das Programm „Impact06“ sieht hierbei auch eine Anpassung in der Münchner Verwaltung vor.

Die vertraglich vereinbarten Aufwendungen für die Personalreduzierung im Rahmen von „Impact06“ sind in Höhe von 20,0 Mio. € im Konzernabschluss 2006 und im operativen Ergebnis (EBITDA bereinigt) ausgewiesen. Die bereinigte EBITDA-Marge beträgt damit 13,2% (i. Vj. 10,9%).

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verbesserte sich um 156,8% von 58,6 Mio. € auf 150,5 Mio. €. Neben dem deutlich gesteigerten operativen Konzernergebnis führten vor allem die in den Vorjahren konsequent zurückgezählten Darlehensschulden zu sinkenden Zinsaufwendungen und damit zu einem deutlich verbesserten Finanzergebnis. Daher konnte die MTU ihren Jahresüberschuss sogar um 171,6% von 32,8 Mio. € auf 89,1 Mio. € steigern. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie erhöhte sich von 0,60 € auf 1,64 €. Korrigiert um Einmaleffekte aus der Kaufpreisallokation liegt das bereinigte Konzernergebnis bei 121,8 Mio. € gegenüber 53,1 Mio. € im Vorjahr. Das bereinigte unverwässerte Ergebnis je Aktie beträgt 2,25 € gegenüber 0,97 € im Vorjahr.

Die erstmalige Einbeziehung der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, quotal mit 50% in den Konzernabschluss führte 2006 zu einem Anstieg des Konzernumsatzes um 45,2 Mio. €; der Ergebnisbeitrag (EBIT) lag bei rund 4 Mio. €.

¹⁾ Wertangaben sind zu Vergleichszwecken jeweils um die in den Konzern integrierte MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, angepasst.

2. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

MTU im 3-Jahres-Vergleich				
		2006	2005 ^{*)}	2004 ^{**)}
Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatz	Mio. €	2.416,2	2.182,7	1.918,0
Bruttomarge („Gross Margin“)	Mio. €	352,7	288,0	290,4
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	Mio. €	183,8	131,2	81,1
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	Mio. €	335,6	295,3	214,1
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung bereinigt (EBITDA bereinigt)	Mio. €	318,2	238,7	172,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. €	150,5	58,6	6,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	Mio. €	61,4	25,8	6,3
Jahresüberschuss	Mio. €	89,1	32,8	0,2
Umsatzrendite nach Steuern	%	3,7	1,5	
Bereinigter Jahresüberschuss (Underlying Net Income)	Mio. €	121,8	53,1	13,0
Bilanz				
Langfristige Vermögenswerte	Mio. €	1.752,7	1.797,1	1.634,5
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. €	1.359,5	1.053,6	1.084,6
Eigenkapital	Mio. €	562,3	528,0	217,0
Eigenkapitalquote	%	18,1	18,5	8,0
Langfristige Schulden	Mio. €	1.492,1	1.299,3	1.448,5
Kurzfristige Schulden	Mio. €	1.057,8	1.023,4	1.053,6
Bilanzsumme	Mio. €	3.112,2	2.850,7	2.719,1
Kapitalflussrechnung				
Flüssige Mittel zum Stichtag	Mio. €	102,2	22,0	28,5
Free Cashflow ^{***)}	Mio. €	115,7	207,8	13,1
Operativer Cashflow	Mio. €	209,8	291,7	72,9
Investitionen	Mio. €	114,1	85,7	65,9
Investitionsquote	%	4,7	3,9	3,4
Personal				
Mitarbeiter am Jahresende	Anzahl	7.077	6.930	7.417
Aktie/Dividende				
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (EPS)	€	1,64	0,60	
Verwässertes Ergebnis je Aktie (DEPS)	€	1,64	0,60	
Bereinigtes unverwässertes Ergebnis je Aktie	€	2,25	0,97	0,24
Dividendensumme	Mio. €	43,8	40,2	
Dividende je Aktie	€	0,82	0,73	

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.
 **) Wie berichtet: ohne Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.
 ***) Free Cashflow in 2004 um Unternehmenserwerb MTU bereinigt

Der Vorstand steuert das Unternehmen nach strategischen und operativen Vorgaben sowie finanziellen Kenngrößen. Eine zentrale Kennzahl für den Konzern und die beiden Segmente ist das operative Ergebnis, EBITDA (Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung). Einmaleffekte werden dabei angepasst, um die Periodenvergleichbarkeit zu gewährleisten. Eine weitere zentrale Steuerungsgröße ist der Free Cashflow – der Geldsaldo aus betrieblicher Geschäfts- und Investitionstätigkeit.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2006 hat die MTU ihren Umsatz und Gewinn deutlich gesteigert. Das Unternehmen erhöhte den Umsatz um 10,7% auf 2.416,2 Mio. € und verzeichnete beim Ergebnis ein überproportionales Wachstum: Der operative Konzerngewinn (EBITDA bereinigt) stieg im Vergleich zum Vorjahr um 33,3% auf 318,2 Mio. €. Damit hat das Unternehmen seine Ziele übertroffen. Maßgeblich zu diesem Ergebnis beigetragen haben beide Geschäftssegmente – das OEM- und das MRO-Geschäft. Die Kennzahlen werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

2.1. Ertragslage

Die MTU stellt die Ertragslage anhand der Entwicklung in den beiden Segmenten Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM) und Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO) dar.

2.1.1. OEM-Segment

Auftragsbestand Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)						
	31.12.2006		31.12.2005		Veränderung	
	Mio.	in %	Mio.	in %	Mio.	in %
Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft						
Ziviles Triebwerksgeschäft in \$	2.325,4 \$		2.175,1 \$		150,3 \$	6,9
Ziviles Triebwerksgeschäft in €	1.765,7 €	54,9	1.843,8 €	53,7	-78,1 €	-4,2
Militärisches Triebwerksgeschäft in €	1.452,7 €	45,1	1.590,0 €	46,3	-137,3 €	-8,6
Gesamter Auftragswert in €	3.218,4 €	100,0	3.433,8 €	100,0	-215,4 €	-6,3

Auftragsbestand

Der in US-Dollar fakturierte Auftragsbestand der MTU im zivilen Triebwerksgeschäft lag bei 2.325,4 Mio. US-\$ und damit um 6,9% über dem Auftragsbestand von 2.175,1 Mio. US-\$ in 2005. Neue Aufträge hat die MTU vor allem für die erfolgreichen Triebwerksprogramme V2500 der Airbus A320-Familie und CF6-80C für die Flugzeugtypen Airbus A300, A310, A330, Boeing 747 und 767 erhalten. Positiv im Auftragsbestand niedergeschlagen hat sich auch der größte Businessjet-Auftrag in der europäischen Geschichte, der Kauf von 24 Falcon 7X-Maschinen durch NetJet. Ausgerüstet werden die Flugzeuge mit bis zu 80 PW307-Triebwerken.

Der in Euro ausgewiesene Auftragsbestand im zivilen Triebwerksgeschäft ging Ende 2006 um 4,2% auf 1.765,7 Mio. € (i. Vj. 1.843,8 Mio. €) zurück. Dies ist alleine auf den unterschiedlichen Dollarkurs zum jeweiligen Stichtag am Jahresende zurückzuführen.

Im militärischen Triebwerksgeschäft lag der Auftragsbestand Ende 2006 mit 1.452,7 Mio. € um 137,3 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres. Verantwortlich dafür waren die Auslieferungen der Eurofighter-Triebwerke EJ200 und die Abarbeitung der TP400-D6-Aufträge.

Umsatz und Ergebnisentwicklung		
In Mio. €	OEM-Geschäft	
	2006	2005
Umsatzerlöse	1.483,1	1.434,8
Umsatzkosten	-1.245,0	-1.232,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	238,1	202,5
Bruttomarge in %	16,1	14,1
EBIT	119,0	94,3
EBITDA bereinigt	217,7	162,4
EBITDA bereinigt in % vom Umsatz	14,7	11,3

Umsatzentwicklung

Im OEM-Geschäft erzielte das Unternehmen einen Gesamtumsatz von 1.483,1 Mio. €; das entspricht gegenüber 2005 einem Wachstum in Höhe von 3,4%.

Im Berichtszeitraum steigerte die MTU im zivilen Triebwerksgeschäft den Umsatz um 5,3% auf 993,5 Mio. € (i. Vj. 943,4 Mio. €). Bereinigt um den Umsatz (14,4 Mio. €) der zum 30. Juni 2005 veräußerten Atena Engineering GmbH beträgt der Anstieg 6,9%. Erhöht haben sich die Umsätze mit Modulen und Komponenten für neue Triebwerke sowie der Umsatz mit Ersatzteilen. Dazu hat vor allem der Absatz der seit mehreren Jahren gefertigten Triebwerke V2500, PW2000 und CF6-80C sowie ein besseres Geschäft mit PWC-Triebwerken beigetragen.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld militärische Triebwerke sind mit 489,6 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von 491,4 Mio. € annähernd konstant geblieben. Die laufende Indienstellung des Eurofighters sichert kontinuierliche EJ200-Umsätze, während die planmäßige Ausmusterung der Tornados durch die europäischen Luftstreitkräfte zu rückläufigen Umsätzen beim RB199 führen wird. Positive Umsatzeffekte hatten das Triebwerk MTR390 für den Kampfhubschrauber Tiger und das TP400-D6 für den A400M.

Entwicklung der Umsatzkosten / Bruttomarge

Die Umsatzkosten umfassen unter anderem Material- und Personalkosten, planmäßige Abschreibungen, Zu- bzw. Abgänge von Vorräten sowie der MTU berechnete Aufwendungen der Konsortialführer für die Vermarktung neuer Triebwerke. Mit 1.245,0 Mio. € blieben die Umsatzkosten im Triebwerksgeschäft 2006 nahezu konstant (i. Vj. 1.232,3 Mio. €). Bei steigenden Umsätzen hat diese Entwicklung zu einer Erhöhung des Bruttoergebnisses von 202,5 Mio. € im Vorjahr auf 238,1 Mio. € geführt; die entsprechende Bruttomarge stieg von 14,1% auf 16,1%.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

Für Forschung und Entwicklung hat die MTU 2006 im OEM-Geschäft 163,4 Mio. € (i. Vj. 169,1 Mio. €) aufgewendet. In diesem Betrag enthalten sind zusätzliche Technologieaufwendungen, die für die Vorbereitung auf neue Triebwerksprogramme bereit gestellt wurden. Die Gesamtaufwendungen setzen sich in etwa zur Hälfte aus eigen- und fremdfinanzierten Mitteln zusammen. Der gesamte Forschungs- und Entwicklungsaufwand lag 2006 bei 11,0% (i. Vj. 11,8%) des OEM-Umsatzes.

Im zivilen Triebwerksgeschäft finanziert die MTU die Entwicklung weitgehend selbst. In den vergangenen Jahren wurde in großem Umfang in eine Verjüngung der Produktpalette investiert und intensiv Grundlagenforschung betrieben. Der leichte Rückgang der Entwicklungsaufwendungen auf 74,1 Mio. € (i. Vj. 81,0 Mio. €) ist auf zivile Triebwerksprogramme zurückzuführen, die im vergangenen Jahr weitestgehend zum Abschluss und zur Serienreife gebracht wurden – ein Beispiel ist das PW6000 für den A318. Der Großteil der Entwicklungsleistungen entfiel auf abschließende Arbeiten am GP7000, Vorentwicklungen für das Nachfolgetriebwerk des V2500 in enger Abstimmung mit Pratt & Whitney sowie freie Technologieentwicklungen für das zivile Triebwerksgeschäft.

Im militärischen Triebwerksgeschäft finanzieren in der Regel die Auftraggeber die Entwicklungsleistungen. Im Jahr 2006 betragen die Aufwendungen 89,3 Mio. € (i. Vj. 88,1 Mio. €). Sie flossen hauptsächlich in die Arbeiten am TP400-D6 und die leistungssteigerte MTR390 Enhanced-Version des Tiger-Hubschrauberantriebs.

Die im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 1. Januar 2004 gebildeten Rückstellungen für die Entwicklungsverpflichtungen der Triebwerksprogramme GP7000 und PW6000 wurden im Berichtsjahr 2006 letztmalig mit 16,1 Mio. € für das GP7000 (i. Vj. 38,1 Mio. € für GP7000 und PW6000) in Anspruch genommen; damit sind sie aufgebraucht.

Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten erhöhten sich 2006 um 2,7 Mio. € auf 78,0 Mio. €; der Anteil am Umsatz blieb mit 5,3% konstant.

Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge / operatives Ergebnis

Der Verkauf nicht betriebsnotwendiger Grundstücke führte 2006 zu einem positiven Nettoergebnis von 10,5 Mio. €. Dieser Einmal-effekt wird im Ergebnis des OEM-Segments bereinigt. Ebenfalls

bereinigt werden die Inanspruchnahme der Rückstellungen für GP7000-Entwicklungsaufwendungen, die Aufwendungen für das Effizienzsteigerungsprogramm „Impact06“ und – bedingt durch den geänderten Ausweis aufgrund der Stichprobenprüfung der DPR – die Verwendung von Rückstellungen für die Programme GP7000, PW6000 und PW4084. Das bereinigte operative Ergebnis (EBITDA bereinigt) im OEM-Geschäft stieg von 162,4 Mio. € auf 217,7 Mio. €; die EBITDA-Marge verbesserte sich von 11,3% auf 14,7%.

2.1.2. MRO-Segment

Auftragswert Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)						
	31.12.2006		31.12.2005 ^{*)}		Veränderung	
	Mio.	in %	Mio.	in %	Mio.	in %
Zivile Triebwerksinstandhaltung						
Auftragsbestand MRO/ Angelieferte Triebwerke	163,4 \$	3,3	174,0 \$	4,0	-10,6 \$	-6,1
Vertraglicher Auftragswert MRO						
Auftragswert vertraglich gebundener Triebwerke	4.847,0 \$	96,7	4.195,1 \$	96,0	651,9 \$	15,5
Gesamter Auftragswert in \$	5.010,4 \$	100,0	4.369,1 \$	100,0	641,3 \$	14,7
Gesamter Auftragswert in €	3.804,4 €	100,0	3.703,6 €	100,0	100,8 €	2,7

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. und Systemanpassung

Auftragsbestand

Die Aufträge im MRO-Geschäft werden weitgehend in US-Dollar erteilt. Seit 2006 erfasst die MTU im MRO-Segment nur noch die Triebwerke im Auftragsbestand, die bereits zur Instandhaltung angeliefert wurden und deren Fehleranalyse abgeschlossen ist. Gegenüber dem mit gleicher Methodik errechneten Wert für 2005 in Höhe von 174,0 Mio. US-\$ war ein leichter Rückgang von 6,1% auf 163,4 Mio. US-\$ zu verzeichnen, bedingt durch die höhere Abarbeitung. Der Auftragswert der vertraglich gebundenen Triebwerke

hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um etwa 15,5% auf 4.847,0 Mio. US-\$ erhöht. Zu dieser Steigerung haben drei neue Aufträge beigetragen: der größte CF34-Auftrag in der Geschichte der MTU von Air Wisconsin über rund 295 Mio. US-\$, ein Exklusivvertrag mit dem Konsortium International Aero Engines (IAE) zur Instandhaltung von V2500-Triebwerken in Höhe von rund 573 Mio. US-\$ und der IGT-Großauftrag über die Betreuung von Gasturbinen der Firma Statoil.

Umsatz und Ergebnisentwicklung

In Mio. €	MRO-Geschäft	
	2006	2005 ¹⁾
Umsatzerlöse	954,7	766,9
Umsatzkosten	-839,1	-682,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	115,6	84,1
Bruttomarge in %	12,1	11,0
EBIT	67,7	38,4
EBITDA bereinigt	103,4	77,8
EBITDA bereinigt in % vom Umsatz	10,8	10,1

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.

Umsatzentwicklung

Die MTU hat den Umsatz im Instandhaltungsgeschäft 2006 auf 954,7 Mio. € gesteigert von 766,9 Mio. € im Vorjahr. Mit rund 24,5% lag dieser Zuwachs deutlich über der allgemeinen Marktentwicklung; dollarkursbereinigt betrug er sogar 25,6%. Gründe für den Anstieg sind insbesondere das Wachstum der Triebwerksprogramme V2500, CFM56, PW2000, des Industriegasturbinengeschäfts in Berlin-Brandenburg, der Marine-Aktivitäten der US-Tochter Vericor und der Umsatzanstieg beim chinesischen Joint Venture, der MTU Maintenance Zhuhai.

Entwicklung der Umsatzkosten / Bruttomarge

Aufgrund des hohen Wachstums und einer verbesserten Effizienz sind die Umsatzkosten 2006 nur unterproportional von 682,8 Mio. € auf 839,1 Mio. € gestiegen. Erhöht hat sich dadurch die Bruttomarge im zivilen Instandhaltungsgeschäft von 11,0% auf 12,1%.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung

Im Mittelpunkt der Entwicklungen im MRO-Geschäft stehen High-Tech-Reparaturen, die systematisch die Kosten für die Triebwerksüberholung reduzieren können. Die Aufwendungen hierfür beliefen sich 2006 auf 6,5 Mio. € (i. Vj. 2,8 Mio. €).

Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten im MRO-Geschäft blieben trotz der Umsatzsteigerungen mit 36,9 Mio. € knapp unter dem Vorjahresniveau, das jedoch durch Sondereffekte (Wertberichtigungen auf Forderungen) belastet war.

Sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge / operatives Ergebnis

Aufgrund der guten Entwicklung des operativen Geschäfts verbesserte sich das operative Ergebnis (EBITDA bereinigt) im Segment Triebwerksinstandhaltung von 77,8 Mio. € im Jahr 2005 um rund 32,9% auf 103,4 Mio. €. Die EBITDA-Marge stieg von 10,1% auf 10,8%.

2.1.3. Finanzergebnis des MTU-Konzerns

Die MTU hat das Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich verbessert: auf -33,3 Mio. € gegenüber -72,6 Mio. € im Jahr 2005. Wesentliche Posten sind die Aufwendungen für den High Yield Bond in Höhe von rund 13,6 Mio. € sowie Zinsaufwendungen für Pensionsrückstellungen in Höhe von 18,2 Mio. €.

Die deutliche Verbesserung im abgelaufenen Geschäftsjahr ist hauptsächlich auf die Tilgung von Finanzschulden aus den Vorjahren zurückzuführen und die dadurch gesunkene Zinsbelastung. Zudem war das Finanzergebnis im Vorjahr durch negative Hedge- und Umbewertungseffekte belastet.

2.1.4. Konzernergebnis / Ergebnis je Aktie

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben das deutlich gestiegene operative Ergebnis (EBITDA bereinigt) und das verbesserte Finanzergebnis zu einem Ergebnisanstieg vor Steuern (EBT) um 91,9 Mio. € auf 150,5 Mio. € geführt. Nach Steuern hat die MTU einen Jahresüberschuss von 89,1 Mio. € erwirtschaftet gegenüber 32,8 Mio. € im Vorjahr. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie (EPS) liegt damit bei 1,64 € (i. Vj. 0,60 €). Ein verwässertes Ergebnis (DEPS) von 1,64 € (i. Vj. 0,60 €) hat sich aufgrund potenzieller Stammaktien aus den sich zum Bilanzstichtag im Geld befindlichen Phantom Stocks im Rahmen des Matching Stock Program (MSP) ergeben. Nominelle Auswirkungen ergaben sich weder auf das verwässerte noch auf das unverwässerte Ergebnis.

Korrigiert um Einmaleffekte aus der Kaufpreisallokation liegt das bereinigte Konzernergebnis (Underlying Net Income) bei 121,8 Mio. € gegenüber 53,1 Mio. € im Vorjahr (+129,4%). Das bereinigte Ergebnis je Aktie (B-EPS) beträgt 2,25 € (i. Vj. 0,97 €).

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG dem Aufsichtsrat vor, im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses eine Dividende von 0,82 € (i. Vj. 0,73 €) je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten. Das entspricht einer Erhöhung der Dividende je Aktie von 12,3%.

Im Konzernanhang ist die Überleitung des nach IFRS ermittelten Konzern-Bilanzgewinns zum ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn der MTU Aero Engines Holding AG nach HGB dargestellt, der dem Dividendenvorschlag zugrunde liegt.

2.2. Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Zentrales Ziel des Finanzmanagements der MTU ist die Steigerung des Unternehmenswertes. Daraus abgeleitet ergeben sich Zielsetzungen für das operative Ergebnis (EBITDA bereinigt) des Konzerns und seiner beiden Segmente. Zentrale Größe für den Konzern ist zudem der Free Cashflow.

Steuerungsgrößen in Mio. € und in %				
	2006 in Mio. €	In % v. Umsatz	2005 ¹⁾ in Mio. €	In % v. Umsatz
EBITDA bereinigt	318,2	13,2	238,7	10,9
Free Cashflow	115,7	4,8	207,8	9,5

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.

Ein wichtiger Bestandteil der wertorientierten Unternehmensführung bei der MTU ist die Entscheidung für neue Triebwerksprogramme aufgrund ihrer Auswirkungen auf den Free Cashflow. Hierbei kommt eine Rendite- und Kapitalwertberechnung zum Einsatz: Aus den Zahlungsströmen werden die interne Programmrendite (Internal Rate of Return, IRR) und der Kapitalwert des Programms ermittelt. Als Diskontierungssatz dient der aus dem Kapitalmarkt abgeleitete, unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch (gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten, WACC). So lässt sich zum Zeitpunkt der Programmentscheidung der Wertbeitrag eines Triebwerksprogramms zum Gesamtwert der MTU darstellen.

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen		
In Mio. €	2006	2005 ¹⁾
Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	209,8	291,7
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-94,1	-83,9
Free Cashflow	115,7	207,8

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.

Finanzierungs-/Liquiditätsanalyse: Cashflow-Rechnung

Der Cashflow aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 209,8 Mio. € gegenüber 291,7 Mio. € im Vorjahr. Das Jahr 2005 war von hohen Kundenanzahlungen im militärischen Triebwerksgeschäft geprägt. Die Kapitalbindung (Working Capital) hat sich erhöht aufgrund der anhaltend positiven Entwicklung in der zivilen Instandhaltung, der Vorbereitungen für die GP7000-Auslieferung sowie der Entwicklungsarbeiten des TP400-D6-Programms.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 10,2 Mio. € auf 94,1 Mio. €. Die wesentlichen Sachinvestitionen betrafen Maschinen, maschinelle Anlagen und Sonderbetriebsmittel. Die größte Investition in immaterielle Anlagen war die Beteiligung am F414-Triebwerksprogramm, der ersten Beteiligung der MTU an einem militärischen US-Programm überhaupt. Durch den Verkauf nichtbetriebsnotwendiger Grundstücke kam es innerhalb des Cashflows aus der Investitionstätigkeit zu einem Mittelzufluss in Höhe von 18,0 Mio. € (Nettoertrag 10,5 Mio. €).

Der Free Cashflow, als Saldo aus dem Mittelzufluss der betrieblichen Geschäftstätigkeit und dem Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit, lag 2006 bei 115,7 Mio. € (i. Vj. 207,8 Mio. €).

Der Free Cashflow wurde in 2006 im Wesentlichen für die Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 sowie für den Rückkauf eigener Aktien (siehe hierzu Konzernanhang Textziffer 24.4.) verwendet.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt unverändert 55 Mio. € und ist eingeteilt in 55.000.000 Stückaktien ohne Nennwert. Die Aktien lauten auf den Namen.

Der Vorstand der Gesellschaft ist ermächtigt, das Grundkapital bis zum 29. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 5,5 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Ferner ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 29. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und / oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 19,25 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II).

In der Hauptversammlung vom 12. Mai 2006 wurde die Gesellschaft ermächtigt, für die Zeit vom 12. Mai 2006 bis einschließlich zum 11. November 2007 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag von bis zu 10% des bei der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstandes über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Veräußerung der erworbenen Aktien in anderer Weise als über die Börse oder mittels eines öffentlichen Angebots an sämtliche Aktionäre vorzunehmen, soweit die erworbenen eigenen Aktien im Rahmen des Matching Stock Program der Gesellschaft an Programmteilnehmer veräußert werden, die in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis mit der Gesellschaft oder mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen.

Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, die erworbenen eigenen Aktien der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen oder beim (auch mittelbaren) Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen ganz oder zum Teil als Gegenleistung zu verwenden.

Weiterhin ist der Vorstand ermächtigt, die erworbenen eigenen Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die erworbenen eigenen Aktien zur Erfüllung von Wandschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussscheinen oder Gewinnschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) zu verwenden.

Die vorstehenden Ermächtigungen können einmal oder mehrmals, ganz oder in Teilen, einzeln oder zusammen ausgeübt werden. Sie können auch durch Konzernunternehmen im Sinne des § 17 Aktiengesetz ausgenutzt werden.

Beschlüsse der Hauptversammlung bedürfen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas anderes vorschreibt. In den Fällen, in denen das Gesetz eine Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erfordert, genügt, sofern nicht durch Gesetz etwas anderes zwingend vorgeschrieben ist, die einfache Mehrheit des vertretenen Grundkapitals. Im Falle der Stimmgleichheit gilt, ausgenommen bei Wahlen, ein Antrag als abgelehnt. Ernennung und Abberufung des Vorstands und Änderungen der Satzung sind nach den Vorschriften des Aktiengesetzes geregelt.

Change of Control

Die Gesellschaft hat in den Geschäftsbereichen Ziviles Triebwerks-geschäft und Militärisches Triebwerks-geschäft eine Vielzahl von Verträgen abgeschlossen, darunter den Kooperationsvertrag (General Collaboration Agreement) mit Pratt & Whitney und viele der mit OEMs abgeschlossenen RRSP-Verträge, die ihr die Beteiligung an Programmen, die mit den betreffenden Triebwerksprogrammen im Wettbewerb stehen (oder vergleichbaren Schubklassen angehören), untersagen oder ihr die Bereitstellung von Komponenten für konkurrierende Triebwerksprogramme verbieten.

Daneben enthalten viele Verträge der Gesellschaft in den Geschäftsbereichen Ziviles Triebwerks-geschäft, Militärisches Triebwerks-geschäft und Zivile Triebwerksinstandhaltung sogenannte Change of Control Klauseln, die den jeweiligen Vertragspartner beim Erwerb der Kontrolle über die Gesellschaft durch einen Dritten zur Kündigung berechtigen. Eine Reihe der Verträge der Gesellschaft gewähren ihren Vertragspartnern beispielsweise ein Kündigungsrecht, wenn einer der Wettbewerber ihrer Partner einen bestimmten Prozentsatz der Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt (normalerweise 25 – 30% des Grundkapitals).

Angaben gem. WpHG

Die Fidelity International Limited hat der MTU Aero Engines Holding AG nach § 21 WpHG am 22. Mai 2006 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der FMR Corp., 82, Devonshire Street, Boston, Massachusetts 02109, USA, die Schwelle von 5% überschritten hat und nunmehr 5,32% beträgt. Die Stimmrechte werden der FMR Corp. gemäß § 22 (1) 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Die Schroders plc, 31 Gresham Street, London EC2V 7 QA hat der MTU Aero Engines Holding AG nach § 21 Abs. 1 WpHG am 5. Juli 2006 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil die Schwelle von 5% überschritten hat und nun 5,2% beträgt.

Die Threadneedle Asset Management Limited, 60 St. Mary Axe, London EC3A8JQ, hat der MTU Aero Engines Holding AG nach § 21 Abs. 1 WpHG am 24. Oktober 2006 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil die Schwelle von 5% überschritten hat und nun 5,2% beträgt.

Die Fidelity International Limited hat der MTU Aero Engines Holding AG nach § 21 WpHG am 7. Dezember 2006 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Fidelity International Limited, P.O. Box HM 670, Hamilton HMCX, Bermuda, die Schwelle von 5% überschritten hat und nunmehr 5,11% beträgt. Die Stimmrechte werden der Fidelity International Limited gemäß § 22 (1) 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Nettofinanzverbindlichkeiten

In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005 ^{*)}
High Yield Bond (inkl. aufgelaufener Zinsen)	168,4	168,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	109,0	57,5
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0,1	0,3
Finanzierungsleasingverträge	48,5	53,2
Darlehen der Provinz British Columbia an MTU Maintenance Canada	12,8	14,2
Finanzverbindlichkeiten gesamt	338,8	293,6
Flüssige Mittel	102,2	22,0
Nettofinanzverbindlichkeiten	236,6	271,6

*) Angepasst aufgrund Einbeziehung MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.

Entwicklung der Schulden und Finanzstruktur

Dank des erfolgreichen Börsengangs im Jahr 2005 und der guten Entwicklung der operativen Geschäfte konnte die MTU bereits im Geschäftsjahr 2005 ihre Nettofinanzverbindlichkeiten auf 271,6 Mio. € verringern. Die unverändert gute Entwicklung des operativen Geschäfts und der sich weiter positiv entwickelnde Free Cashflow erlaubte 2006 eine weitere Reduzierung der Schulden auf 236,6 Mio. €. Zum Berichtsstichtag bestand die Verschuldung noch aus drei Positionen: dem mit 8,25% zu verzinsenden High Yield Bond in Höhe von 165,0 Mio. €, dem vorübergehend in Anspruch genommenen RCF-Überziehungskredit in Höhe von 75,6 Mio. € (i. Vj. 17,0 Mio. €) und den Finanzverbindlichkeiten der MTU Maintenance Zhuhai in Höhe von 33,4 Mio. € (i. Vj. 40,5 Mio. €).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr reduzierte die MTU die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing um 4,7 Mio. € auf 48,5 Mio. €. Das Unternehmen verwendet diese günstige Finanzierungsform zur Nutzung des Betriebsgeländes und der Betriebsgebäude der MTU Maintenance Hannover GmbH. Finanzierungsleasing wird auch bei längerfristig angemieteten Triebwerken der Engine Pool Services genutzt. Dieser MTU-Service versorgt Luftfahrtgesellschaften und Betreiber stationärer Gasturbinen bei Bedarf mit Ersatzantrieben.

Der Rückgang der Verschuldung hat im Berichtsjahr zu einer Verbesserung der Kapitalstruktur geführt. Die Nettofinanzverbindlichkeiten betragen noch 7,6% der Bilanzsumme (i. Vj. 9,5%); die langfristige Kreditlinie in Höhe von 250,0 Mio. € wurde mit 75,6 Mio. € vorübergehend und nur teilweise ausgenutzt. Die Phase der Entschuldung ist damit beendet. Die MTU verfügt nunmehr über einen Finanzierungsrahmen sowie Liquiditätsreserven, die es erlauben, expansiv in zukunftssträchtige Programme und Projekte zu investieren.

2.3. Vermögenslage

Die nachfolgende Darstellung beinhaltet die quotale konsolidierte MTU Maintenance Zhuhai und berücksichtigt die Anpassung aufgrund der Feststellungen der DPR (siehe Nachtragsbericht Punkt 3.1). Sie veranschaulicht die Veränderung der Vermögens- und Schuldenlage vom 31. Dezember 2005 bis zum 31. Dezember 2006 getrennt nach kurz- und langfristigen Positionen.

Die Konzernbilanzsumme ist 2006 um 261,5 Mio. € bzw. 9,2% auf 3.112,2 Mio. € gestiegen.

Während sich die langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen bei den Positionen Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen um insgesamt 53,3 Mio. € reduziert haben, erhöhten sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 305,9 Mio. €. Dabei blieben die Vorräte unverändert, die Forderungen aus Fertigungs- und Instandhaltungsverträgen (Percentage of Completion) sowie aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 173,9 Mio. € (+39,8%).

Die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte lagen um insgesamt 47,8 Mio. € (+79,4%) über dem Wert des 31. Dezember 2005; dabei handelt es sich überwiegend um Forderungen gegenüber nahe

Veränderungsrechnung der Vermögens- und Schuldenpositionen

(Veränderungsrechnung 31. Dezember 2006 zum 31. Dezember 2005)

	Mio. €	Mio. €
Langfristiges Vermögen		
Immaterielle Vermögenswerte	-22,3	
Sachanlagevermögen	-31,0	
Finanzanlagen	-2,6	
Sonstige Vermögenswerte	10,3	
Latente Steuern	1,2	-44,4
Kurzfristiges Vermögen		
Vorräte	0,1	
Forderungen	173,9	
Sonstige Vermögenswerte	47,8	
Flüssige Mittel	80,2	
Geleistete Anzahlungen	3,9	305,9
Veränderung Vermögenswerte		261,5
Eigenkapital		34,3
Langfristige Schulden		
Rückstellungen	-3,1	
Finanzverbindlichkeiten	-13,7	
Übrige Verbindlichkeiten	153,0	
Latente Steuern	56,6	192,8
Kurzfristige Schulden		
Rückstellungen	16,9	
Finanzverbindlichkeiten	58,9	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18,2	
Übrige Verbindlichkeiten	-59,6	34,4
Veränderung Eigenkapital und Schulden		261,5

stehenden Unternehmen in Höhe von 28,2 Mio. €. Der Finanzmittelbestand erhöhte sich dank des positiven Cashflows um 80,2 Mio. € auf 102,2 Mio. €.

Das Konzerneigenkapital stieg per Saldo im Jahr 2006 um 34,3 Mio. € auf 562,3 Mio. € (i. Vj. 528,0 Mio. €). Zu dem Anstieg trugen der Gewinn des abgelaufenen Geschäftsjahres in Höhe von insgesamt 89,1 Mio. € sowie Marktwertveränderungen bei Devisenterminkontrakten von 30,5 Mio. € bei. Gegenläufig reduzierten die Auszahlung der Dividende in Höhe von 40,2 Mio. € für das Geschäftsjahr 2005 und der Aktienrückkauf in Höhe von 42,7 Mio. € das Eigenkapital um insgesamt 82,9 Mio. €; die Eigenkapitalquote sank 2006 um 0,4 Prozentpunkte auf 18,1%.

Die ausgewiesenen Pensionsverpflichtungen erhöhten sich um 4,5% auf 394,9 Mio. €. Die übrigen Rückstellungen blieben mit 484,2 Mio. € nahezu unverändert (i. Vj. 487,5 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen abgrenzungsbedingt um 18,2 Mio. € auf 316,8 Mio. €. Die übrigen Verbindlichkeiten nahmen vor allem aufgrund höherer Anzahlungen um 93,4 Mio. € auf 708,0 Mio. € zu. Demgegenüber standen geringere negative Marktwerte der Derivate und Zins-Swaps in Höhe von 33,1 Mio. €.

2.4. Mitarbeiter

Die Mitarbeiter der MTU erhalten eine Erfolgsprämie, die sich aus der Entwicklung der Kenngröße „Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit“ errechnet; für das Geschäftsjahr 2006 liegt diese bei 1.625 € pro Mitarbeiter.

Zum 31. Dezember 2006 beschäftigte die MTU weltweit 7.077 Mitarbeiter und damit 147 mehr als zum Ende des Geschäftsjahres 2005. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Mitarbeiterzahl bei der MTU Maintenance Hannover GmbH aufgrund der verbesserten Auftragslage. Die Anzahl der Leiharbeiter stieg zum 31. Dezember 2006 auf 356 (i. Vj. 212).

Die MTU ist ein attraktiver Arbeitgeber; das unterstreicht eine niedrige Fluktuationsquote von 2,8% (i. Vj. 4,3%). In den deutschen MTU-Betrieben wurde 2006 eine Teilzeitquote von 1,2% (i. Vj. 1,1%) erreicht. Insgesamt belief sich der Personalaufwand der MTU im Berichtsjahr auf 524,8 Mio. € (i. Vj. 506,1 Mio. €). Dieser Posten beinhaltet auch die Aufwendungen für das Effizienzprogramm „Impact06“ in Höhe von 20,0 Mio. €.

Ausbildung

Als Hightech-Konzern ist die MTU auf eine hervorragend qualifizierte Belegschaft angewiesen und investiert entsprechend in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. 283 junge Menschen absolvieren derzeit bei der MTU ihre Berufsausbildung; das entspricht allein in Deutschland einer Ausbildungsquote von 4%. Neben der klassischen Ausbildung bietet die MTU im Rahmen dualer Studiengänge an Berufsakademien und Fachhochschulen Alternativen zum klassischen Hochschulstudium. Die in Kooperation mit Berufsakademien in Stuttgart angebotenen Studiengänge wie Wirtschaftsingenieurwesen, Maschinenbau und Betriebswirtschaft ermöglichen den Absolventen Praxiseinsätze innerhalb des weltweiten Konzerns und damit auch eine internationale Ausbildung. Gefördert wird die Internationalisierung auch bei den leistungsstärksten kaufmännischen und gewerblichen Auszubildenden; mit ausländischen Partnern wurden zu diesem Zweck Kooperationsmodelle entwickelt.

Personalentwicklung / Führung

Über die Ausbildung hinaus investiert die MTU in die kontinuierliche Weiterbildung ihrer Mitarbeiter und baut die Personalentwicklung strategisch aus. 2006 wurde der erste Durchlauf des sogenannten Professional Leadership Program abgeschlossen, einer speziell auf die Bedürfnisse höherer Führungsebenen zugeschnittenen Qualifizierung. Alle Teilnehmer des ersten Jahrgangs absolvierten das Programm mit Erfolg.

Entgeltrahmenabkommen ERA

Das neue Entgeltrahmenabkommen ERA in der Metall- und Elektroindustrie ist ein wichtiger Schritt zur Modernisierung des Vergütungssystems von tariflichen MTU-Arbeitnehmern in Deutschland. Kernpunkte sind die Aufhebung der tariflichen Trennung in der Vergütung von Arbeitern und Angestellten sowie eine zeitgemäße, anforderungsgerechte Bezahlung. Die MTU hat die ERA-Vorbereitungen 2006 erfolgreich abgeschlossen und mit der Einführung des Systems begonnen.

Umsetzung Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)

In allen Personalfragen berücksichtigt die MTU die Grundsätze des seit 2006 geltenden Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG). Das AGG will in allen personalrelevanten Vorgängen Beschäftigte vor Benachteiligungen schützen. Der Grundsatz: Kein Mitarbeiter darf wegen eines Diskriminierungsmerkmals schlechter behandelt werden als ein anderer in vergleichbarer Situation. Dies gilt nicht nur für Vorgesetzte, sondern auch für den Umgang von Arbeitskollegen untereinander und für das Verhalten gegenüber Geschäftspartnern. Die gesetzlichen Anforderungen setzt die MTU systematisch im betrieblichen Alltag um.

Gesundheitsquote

Die Gesundheitsquote an den deutschen Standorten lag im Jahr 2006 im Durchschnitt aller Beschäftigten bei 95,8% und damit auf unverändert hohem Niveau.

Betriebliches Vorschlagswesen

Zur systematischeren Erfassung von Chancen und Verbesserungen hat die MTU 2006 das Betriebliche Vorschlagswesen an allen deutschen Standorten vereinheitlicht; das stieß bei den Mitarbeitern auf sehr positive Resonanz. Eingereicht wurden insgesamt 6.392 Verbesserungsvorschläge, die nach Abzug der Einführungskosten Einsparungen in Höhe von rund 4,7 Mio. € einbrachten. Im Gegenzug erhielten die Mitarbeiter Prämien in Höhe von 1,1 Mio. €.

3. Nachtragsbericht

3.1. Ergebnis der Stichprobenprüfung durch die DPR

Die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR), die die Mehrzahl aller neu an der Börse eingeführten Unternehmen überprüft, hat den Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2005 im Rahmen des Stichprobenverfahrens nach § 342b Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 HGB geprüft. Das Unternehmen hat sich entschlossen, dem Ergebnis zuzustimmen. Die Veröffentlichung erfolgte daraufhin am 19. Januar 2007.

Das Prüfungsergebnis beinhaltet die Auslegung einer Bilanzierungsregel zur Kaufpreisallokation von drei zivilen Triebwerksprogrammen aufgrund des Unternehmenserwerbs von KKR in 2004. Hier vertritt die DPR bei der Bilanzierung von Programmwerten die Auffassung, dass die diesen Programmen zum 31. Dezember 2005 im Rahmen des Unternehmenserwerbs direkt zugeordneten Verpflichtungen in Höhe von 247,4 Mio. € passivisch als Verbindlichkeit und damit getrennt von den Vermögenswerten auszuweisen seien. Dies führt zu einer entsprechenden Bilanzverlängerung ohne wesentliche Änderung der Eigenkapitalquote. Auf das Konzernergebnis 2005 hat diese Änderung allerdings so gut wie keinen Einfluss: Die Veränderungen der Abschreibungen (+21,4 Mio. €) gleichen sich mit den Veränderungen der Rückstellungen (-21,3 Mio. €) nahezu aus. Das Konzernergebnis vor Steuern reduziert sich um 0,1 Mio. € auf 58,6 Mio. €. Das bereinigte EBITDA und der Cashflow der MTU werden von der Änderung nicht beeinflusst. Entsprechend der IFRS-Vorschriften wird die Berichtigung der Feststellung im Konzernabschluss 2006 durch eine rückwirkende Berichtigung des Abschlusses 2005 vorgenommen.

3.2. Emission einer Wandelschuldverschreibung in Höhe von 180 Mio. €

Auf der Basis eines Beschlusses von Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG hat das Unternehmen am 23. Januar 2007 eine Wandelschuldverschreibung ausgegeben. Das Wertpapier besitzt einen Gesamtbetrag von 180 Mio. € (eingeteilt in 1.800 Teilschuldverschreibungen im Nennbetrag von jeweils 100.000 €) und hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Es existiert ein Wandlungsrecht in auf den Namen lautende Stammaktien der Gesellschaft ohne Nennbetrag (Stückaktie) mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 1 € je Aktie.

Auf der Basis eines Wandlungspreises von 49,50 € ergibt sich ein anfängliches Wandlungsverhältnis von 2.020,20. Der festgesetzte Zinssatz liegt bei 2,75% und ist jeweils am 1. Februar eines Jahres fällig. Bis spätestens 30. April 2007 soll die Anleihe auch an der Luxemburger Börse zum Handel zugelassen sein. Emittentin der Wandelschuldverschreibung ist die am 19. Januar 2007 gegründete MTU Aero Engines Finance B.V. mit Sitz in Amsterdam, die sich zu 100% im Besitz der MTU Aero Engines Holding AG befindet.

Den Mittelzufluss aus dieser Anleihe wird die MTU für die Rückzahlung des noch ausstehenden Betrags des High Yield Bond verwenden, einschließlich des mit der vorzeitigen Rückzahlung verbundenen Aufpreises und der aufgelaufenen Zinsen. Die MTU wird die High Yield Anleihe am 28. Februar 2007 zurücknehmen und zeitgleich deren Börsen-Delisting beantragen. Nach Rückführung dieser Anleihe beabsichtigt das Unternehmen, die Emittentin – die MTU Aero Engines Investment GmbH – auf die MTU Aero Engines Holding AG zu verschmelzen.

4. Chancen- und Risikobericht

4.1. Risiko- und Chancenmanagementsystem

Hoher Stellenwert eines vorausschauenden Risiko-Managements

Da die Luftfahrtindustrie – und damit das Triebwerksgeschäft – eine sehr wettbewerbsintensive Branche ist, ist für die MTU ein vorausschauendes Risiko-Management zentraler Baustein ihrer Zukunftssicherung und -gestaltung. Das Unternehmen richtet sich nach den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere dem Aktiengesetz (AktG), den Vorschriften des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie internationalen und nationalen Standards (Coso II, RMA).

Im Rahmen ihrer wertorientierten Unternehmenssteuerung hat die MTU in allen Bereichen ein integriertes und durchgängiges Risiko-Management-System implementiert. Es dient zur Erkennung, Bewertung und Begrenzung von Risiken und ist direkt dem Vorstand zugeordnet. Er hat gemäß § 91 II AktG „geeignete Maßnahmen zu treffen (hat), insbesondere ein Überwachungssystem einzurichten, damit den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen früh erkannt werden“.

Wie mit solchen Entwicklungen umzugehen ist, beschreibt eine Risikostrategie, die unternehmensweit gilt, und die die frühzeitige Information des Vorstands sicherstellt. Die hierin festgehaltenen Grenzwerte der Bereiche für einzelne Risiken ergeben sich aus maximal zulässigen prozentualen Abweichungen gegenüber der Konzernsteuerungsgröße EBITDA des aktuellen Geschäftsjahres und deren Projektion für die kommenden fünf Jahre.

Die MTU versteht das Risiko-Management als kontinuierlichen Prozess und dokumentiert die wesentlichen Risiken der einzelnen Bereiche systematisch in Risk-Maps; sie bewertet Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie Schadenshöhen und definiert Maßnahmen zur Risikovermeidung und -verminderung. Hauptrisiken werden jedes Quartal auf Unternehmensebene verdichtet, im Risk Management Board analysiert, im Risikoreport formuliert und an den Vorstand berichtet. Der Vorstand kann so den Aufsichtsrat regelmäßig über die aktuelle Risikolage des Unternehmens informieren.

Der Risiko-Management-Prozess ist eng mit dem Planungs- und Steuerungsprozess verbunden – nicht zuletzt durch die Ausrichtung an den zentralen Steuerungsgrößen der MTU. Die Planung des Unternehmens stellt eine ausgewogene Risikovorsorge sicher, die auf dem jüngsten Risikoreport basiert und auch zukünftige Chancen beachtet.

Chancen- und Risiko-Management bilden eine Einheit

Ein weiterer zentraler Baustein der Zukunftssicherung und -gestaltung ist die Erkennung und Umsetzung von Chancen mit Hilfe des Chancen-Managements. Da das Triebwerksgeschäft sehr langfristige Prognosen erfordert, hat die MTU ein umfassendes System zur Erfassung zukünftiger Marktchancen in den Prozess der strategischen Planung integriert. Neben der Prüfung des Einstiegs in neue erfolgversprechende Triebwerksprogramme stehen die Chancen im Vordergrund, die sich durch einen weiteren Ausbau der Technologieführerschaft ergeben. Um Chancen frühzeitig zu erkennen, hat die MTU ihre Belegschaft in das Chancenmanagement und die permanente Suche nach neuen Möglichkeiten eingebunden: Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens werden Mitarbeiterideen erfasst und umgesetzt. Mit CIP (Continuous Improvement Program) wurde in allen Bereichen ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess installiert, der die ständige Suche nach Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung fördert.

Klare Strukturen für das Chancen- und Risiko-Management der MTU

Der Risiko-Management-Prozess der MTU stellt sicher, dass sich der Vorstand regelmäßig ein Bild über potenzielle Risiken und Abwehrmaßnahmen machen und steuernd eingreifen kann. Unterhalb der Vorstandsebene hat das Unternehmen ein Risk Management Board installiert, das sich aus Führungskräften aller Funktionsbereiche zusammensetzt. Die Mitglieder befassen sich jedes Quartal mit allgemeinen Fragen des Risikomanagements, überwachen die Funktionsweise des Risiko-Management-Systems und informieren den Vorstand. So wird eine lückenlose Meldung und eindeutige Bewertung der Risiken sichergestellt sowie eine Vernetzung relevanter Informationen.

Ein allgemeines Managementprinzip der MTU ist die Übertragung von unternehmerischer Verantwortung und Befugnissen an die operativen Einheiten. Das Risiko-Management des Tagesgeschäfts wurde deshalb an die einzelnen MTU-Bereiche delegiert; in den Abteilungen und Tochtergesellschaften zeichnet das Führungsteam für seine Umsetzung und Überwachung verantwortlich. Einheitliche Richtlinien stellen sicher, dass die Verantwortlichen in ihren Bereichen regelmäßig Risiken identifizieren und über Abwehrmaßnahmen informieren. Das Risiko-Management-System ist als Organisationsrichtlinie festgeschrieben und im Risiko-Management-Handbuch dargestellt.

Die Funktionsfähigkeit des Teilbereichs „Risikofrüherkennungssystem“ kontrolliert der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Jahresabschlussprüfung. Unterjährig finden regelmäßig Audits der internen Revision statt. Diese Abteilung überprüft die Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen und stößt auch Prozessverbesserungen an, um das Risiko-Management noch stärker in das wertorientierte Steuerungssystem der MTU zu integrieren.

4.2. Einzelrisiken

Im Folgenden werden Risikofelder dargestellt, die das Geschäft sowie die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der MTU nachhaltig beeinflussen können, letztlich aber nicht bestandsgefährdend sind. Für die Abfederung der Hauptrisiken hat die MTU in der Prognose für das laufende Geschäftsjahr vorgesorgt – entsprechend der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit.

Breite Aufstellung mindert Geschäftsrisiken

Der zivile Triebwerksmarkt ist ein Oligopol, in dem die MTU ihre Produkte überwiegend im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften vertreibt. Die Konsortialführer bestimmen Preise, Konditionen und Nebenleistungen – als Konsortialpartner muss sich die MTU an diese Vorgaben halten.

Kunden in diesem Markt und im zivilen Instandhaltungsgeschäft sind Fluggesellschaften. Seit den Anschlägen des 11. September 2001 befinden sich viele Airlines in wirtschaftlichen Turbulenzen. Die angespannten Situationen werden durch steigende Treibstoffpreise immer wieder verschärft. Im Rahmen ihres Risiko-Managements hat die MTU verschiedene Ölpreis-Szenarien durchgespielt. Zentrales Ergebnis: Höhere Ölpreise wirken sich derzeit nicht wesentlich auf das Triebwerksgeschäft aus. Steigende Ölpreise können sich einerseits auf das gesamte Flugaufkommen negativ auswirken, andererseits aber Fluggesellschaften dazu bewegen, ältere Maschinen mit höherem Treibstoffverbrauch durch neue, sparsamere Modelle zu ersetzen.

Da die MTU ihre Triebwerke zusammen mit mehreren Konsortialpartnern entwickelt und fertigt, macht sie sich nicht von einem Konsortium oder einem einzelnen Triebwerkshersteller abhängig.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist das Unternehmen in internationale Kooperationen eingebunden. Auftraggeber sind nationale und multinationale Behörden, deren Budgets von der Lage der öffentlichen Haushalte abhängen. Die breite Aufstellung der MTU im militärischen Geschäft verhindert eine Abhängigkeit von einem einzigen Auftraggeber.

Im Ersatzteilgeschäft der zivilen Instandhaltung wird der Wettbewerb durch Nachahmer-Unternehmen verstärkt, die PMA-Teile (Parts Manufacturer Approval) zu günstigeren Preisen als die Triebwerkskonsortien anbieten. PMA-Teile stammen von Herstellern, die die Zulassung der US-amerikanischen Behörde FAA haben. Die MTU schützt sich vor der PMA-Konkurrenz vor allem durch technische Weiterentwicklungen. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung entsteht neue Konkurrenz durch Designated Engineering Representatives (DER). Diese von der FAA anerkannten, unabhängigen Fachleute entwickeln Reparaturverfahren für Triebwerksteile. Die MTU geht davon aus, dass DER-Reparaturen nur einen kleinen Teil des Marktes erreichen werden.

Über alle Geschäftsfelder hinweg minimiert die MTU ihre Geschäftsrisiken durch einen wachsenden Bestandsmarkt: Da sich die Marktzyklen von Flugzeugen und Serientriebwerken von denen der Instandhaltungsleistungen und Ersatzteile unterscheiden, gleichen sich die Risiken im MTU-Portfolio aus.

Die MTU erfüllt strengste Sicherheitsanforderungen

Die Produkte der MTU unterliegen strengsten Sicherheitsanforderungen. Für ihre Tätigkeit benötigt die Gesellschaft eine Reihe von Behördenzulassungen, insbesondere vom Luftfahrtbundesamt und der US-amerikanischen FAA. Diese Zulassungen gelten nur für bestimmte Zeiträume; zur Verlängerung sind neue Prüfungen notwendig. Detailliert beschriebene Produktions- und Reparaturprozesse gewährleisten die Einhaltung aller Regeln.

Auch für das Betreiben bestimmter Produktionsanlagen wie Prüfstände und galvanische Anlagen benötigt die MTU Zulassungen. Auflagen müssen strikt eingehalten werden und die Dokumentation gesichert sein. Ein nach DIN EN ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagement minimiert Risiken in diesem Bereich.

Partnerschaften mindern Entwicklungsrisiken

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft erbringt die MTU Entwicklungsleistungen, bei denen unplanmäßige Verzögerungen auftreten können. Das Unternehmen sichert die strikte Einhaltung der Zeitpläne ab, indem es hoch qualifizierte Mitarbeiter beschäftigt und sie laufend weiterqualifiziert. Die Einbindung in Kooperationen ermöglicht eine partnerschaftliche Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg und bewirkt dadurch eine gewisse Risikostreuung.

Langfristige Verträge sichern Versorgung

Die MTU ist in einigen Bereichen der Rohstoffversorgung, bei einzelnen Teilen und Komponenten sowie bei der Bereitstellung spezifischer Dienstleistungen von Lieferanten und Drittanbietern abhängig.

Um unabhängiger agieren zu können, strebt sie die Verpflichtung mehrerer gleichwertiger Lieferanten für Material, Teile und Dienstleistungen an. Mit „Single source“-Lieferanten vereinbart die MTU langfristige Verträge, um die Versorgung auch bei plötzlich auftretenden Engpässen zu sichern. So soll das Unternehmen auch vor kurzfristigen Preiserhöhungen geschützt werden.

Langjährige Produktlaufzeiten sichern Erlöse

Um zivile Serientriebwerke zu vermarkten, werden Kunden vielfältige Zugeständnisse eingeräumt. Aufgrund der Risk- and Revenue-Sharing-Verträge muss die MTU diese Zusagen gemäß ihres Programmanteils abfedern. Die gleiche Interessenslage der Partner verhindert ein überzogenes Entgegenkommen bei Vertragsverhandlungen. Programmübergreifend findet ein Risikoausgleich statt: Weitreichende Zugeständnisse an große Kunden in anlaufenden Programmen werden durch sinkende Vermarktungsaufwendungen bei älteren Programmen ausgeglichen.

Im zivilen Ersatzteilgeschäft wird nach Katalogpreisen abgerechnet, die einer jährlichen Preiseskalation unterliegen. Versuche einzelner Hersteller, den Absatz durch Austauschaktionen oder Sonderkonditionen zu erhöhen, könnten die Erlöse gefährden. Dabei werden niedrigere Preise in Kauf genommen, da höhere Absatzvolumina letztlich für höhere Erlöse sorgen. Die MTU schützt sich vor solchen Rabattaktionen durch technische Weiterentwicklungen sowie die Gewährleistung einer außerordentlich hohen Qualität bei allen Ersatzteilen.

Im militärischen Triebwerksgeschäft sind kurzfristige Preisänderungen ausgeschlossen, da auf Basis langfristiger Verträge operiert wird.

Das zivile Instandhaltungsgeschäft stützt sich zu über 50% auf mittel- und langfristige Vereinbarungen. Das Risiko des Preisverfalls ist begrenzt.

Vorausschauendes Forderungsmanagement

Im zivilen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Instandhaltung sind Fluggesellschaften indirekte und direkte Kunden der MTU. Viele haben finanzielle Probleme, planen oder führen Umstrukturierungen durch, schließen sich zusammen oder stehen unter Gläubigerschutz. Ihre Situation wirkt sich auf die Forderungen der MTU und ihrer Partner aus.

Die Kooperationsführer im zivilen Serien- und Ersatzteilgeschäft betreiben ein intensives Forderungsmanagement. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung kontrollieren die Verantwortlichen der MTU offene Forderungen in kurzen Zyklen. Vor Vertragsabschlüssen werden mögliche Risiken beurteilt und eventuelle Sicherungsmaßnahmen festgelegt. Soweit angeboten, nutzt die Gesellschaft die Absicherung politischer Kreditrisiken durch Hermesdeckung.

Vorausschauendes Personalmanagement

In der Branche herrscht großer Wettbewerb, um hoch qualifizierte Mitarbeiter für die Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung technischer Spitzenprodukte zu gewinnen. Hauptaufgabe des Personalmanagements ist es, Mitarbeiter zu rekrutieren und langfristig zu binden. Die MTU nutzt dabei folgende Instrumente: ein flexibles Entlohnungssystem, umfangreiche Sozialleistungen, ein breit gefächertes Bildungsprogramm mit internen und externen Angeboten, eine gut ausgebaute Gesundheitsvorsorge sowie Rotations- und interne Aufstiegsmöglichkeiten.

Versicherungen schützen vor Katastrophenrisiken

In der Luftfahrtindustrie kann es trotz höchster Qualitätsansprüche in Fertigung und Instandhaltung zu Unfällen kommen. Im militärischen Triebwerksgeschäft (mit Ausnahme des Exports) ist die MTU durch Freistellungen weitgehend von der Haftung für Produktrisiken befreit. Die verbleibenden Haftungen, insbesondere im zivilen Triebwerksgeschäft, sind durch Policen mit umfassender Deckung abgesichert; dazu zählt die Luftfahrthaftpflicht. Bestandsgefährdende Risiken durch Feuer und Betriebsunterbrechungen sind ebenfalls versichert. Nicht versichert ist aufgrund der übermäßig hohen Prämien das Terrorrisiko. Für den Bereich Managerhaftung hat die MTU eine Directors' & Officers' Liability-Versicherung abgeschlossen; außerdem gibt es Versicherungen für nicht bestandsgefährdende Risiken.

Stark rückläufige Verschuldung senkt Zinsbelastung

Die Finanzschulden der MTU beinhalten Zinsrisiken. Die Bankkreditlinie (Revolving Credit Facility), die derzeit mit 75,6 Mio. € und zusätzlich mit Bürgschaften in Höhe von 20,6 Mio. € beansprucht wird, besitzt ein marktübliches variables Zinsniveau. Der Zinssatz könnte unter bestimmten Umständen – wie einer Verschlechterung der finanziellen Situation der MTU – weiter steigen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die MTU ihre Finanzschulden um 12,9% gesenkt und das Zinsrisiko weiter reduziert.

Hohe Priorität für Dollar-Absicherung

Im zivilen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Instandhaltung wird in US-Dollar abgerechnet; der größte Teil der Arbeitskosten und ein Teil der Material- und Dienstleistungszukäufe fallen in Euro an. Die MTU rechnet Zukäufe soweit wie möglich in US-Dollar ab, verfügt aber immer über einen US-Dollar-Überschuss, der einem Kursrisiko ausgesetzt bleibt. Ein steigender Euro-Kurs könnte sich nachteilig auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Unternehmens auswirken.

Um das Kursrisiko zu minimieren, schließt die MTU Terminverkaufsgeschäfte in US-Dollar ab. Diese Sicherungsgeschäfte basieren auf einer Strategie, die sich am aktuellen Kursniveau des US-Dollars orientiert und anhand der erwarteten Kursentwicklung ein Sicherungsszenario vorgibt, das in Bezug auf die Kurserwartung positiv, negativ oder neutral sein kann. Auf Basis der Handlungsalternativen können Terminverkäufe erfolgen. Die Bewertung dieser Sicherungsgeschäfte erfolgt auf Grundlage der erwarteten US-Dollar-Überschüsse sowie der entsprechend dafür abgeschlossenen Termingeschäfte und wird im Konzernanhang unter Textziffer 5.12.1. näher erläutert. Zum 31. Dezember 2006 waren 720 Mio. US-\$ zu einem Durchschnittskurs von 1,27 US-\$ über Devisentermingeschäfte für die Jahre 2007 bis 2009 getätigt. Der Netto-Dollarüberschuss für 2007 ist damit zu 60% abgesichert.

4.3. Gesamtaussage zur Risikosituation der MTU

Auf Basis ihres Risiko-Management-Systems schätzt die MTU auch das Gesamtrisiko ein. Das System wird von Wirtschaftsprüfern und dem Management regelmäßig überprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Risiken erkennbar, die zu einer dauerhaften und wesentlich negativen Beeinträchtigung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns führen könnten. Organisatorisch hat die MTU alle Voraussetzungen geschaffen, um frühzeitig über mögliche Risikosituationen informiert zu sein.

5. Prognosebericht und Ausblick

Bei ihren Erwartungen der zukünftigen Geschäftsentwicklung stützt sich die MTU sowohl auf interne Analysen als auch auf externe Prognosen.

Gesamtaussage

Die Zukunftsaussichten der MTU bleiben positiv: Das zivile Triebwerksgeschäft sowie die zivile Triebwerksinstandhaltung der MTU dürften in den kommenden Jahren schneller wachsen als die Branche.

Für 2007 erwartet die MTU weiterhin ein gutes operatives Geschäft. Die Ergebnismarge basierend auf dem bereinigten EBITDA soll mittelfristig auf 14% bis 15% erhöht werden. Um den angestrebten Wert zu erreichen, wird die MTU ihre Kostenstrukturen weiter optimieren: Im Jahr 2006 wurde ein Effizienzsteigerungsprogramm gestartet, das insbesondere auf die Reduzierung der indirekten Kosten am Standort München sowie die Senkung der Einkaufskosten zielt. Ferner bereitet die MTU den Aufbau eines neuen Auslandsstandortes in Zentral- oder Osteuropa vor. Neben dem organischen Wachstum prüft die MTU Wachstumschancen durch Unternehmenskäufe.

Für 2007 geht die MTU von einem durchschnittlichen US-Dollar-Kurs von 1,30 US-\$ pro € aus. Zum 31. Dezember 2006 hat das Unternehmen für das Geschäftsjahr 2007 über Devisentermingeschäfte 500 Mio. US-\$ – das sind rund 60% des Nettodollarüberschusses – mit einem Durchschnittskurs von ca. 1,26 US-\$ abgesichert. Eine Änderung des US-Dollar-Kurses um 0,01 US-\$ hat daher eine Auswirkung von rund 1,5 Mio. € auf das operative Ergebnis.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Seit drei Jahren legt die Weltwirtschaft durchschnittlich um 4% im Jahr zu. Für das Jahr 2007 prognostizieren Experten ein globales Wachstum von 4% bis 5%. Dabei werden erste Anzeichen für eine Konjunkturabschwächung in den USA von überproportionalen Anstiegen insbesondere in den asiatischen Ländern kompensiert.

Branchenentwicklung

Von der allgemeinen Konjunktorentwicklung wird auch der internationale Flugverkehr profitieren: 2007 und in den Folgejahren sollen das Passagier- und Frachtaufkommen um ca. 5% wachsen. In etwa gleichem Umfang werden auch die Neuauslieferungen ziviler Triebwerke zunehmen. Anders dagegen der Markt für militärische Antriebe: Hier liegt das europäische Geschäft auf überwiegend stabilem Niveau, Wachstumsraten erzielt primär der weitgehend abgeschotterte US-Markt. Das erwartete Flugaufkommen wird sich auf den Markt der zivilen Triebwerksinstandhaltung positiv auswirken – die jährlichen Zuwachsraten dürften bei etwa 7% liegen.

OEM-Geschäft

Im OEM-Geschäft wird die MTU dank ihres breiten Produkt- und Serviceangebots in allen Schub- und Leistungsklassen sowie der Einbindung in internationale Partnerschaften und Kooperationen auch 2007 an der Entwicklung des Triebwerksmarktes positiv teilhaben.

Im zivilen Triebwerksgeschäft ist das Unternehmen mit dem GP7000 für den Airbus A380 und dem V2500 für die Airbus A320-Familie in den beiden wachstumsstärksten Triebwerkssegmenten vertreten. In allen Schubklassen befindet sich eine Reihe von Programmen mit MTU-Beteiligung noch für längere Zeit in der Serienphase. Diese Programme sorgen für Ersatzteilbedarf. Dazu gehören das V2500, das PW2000 für die Boeing-Typen 757 und C-17, das PW4000Growth für die Boeing 777 und die PWC-Programme für Business- und Regionaljets. Auch die Antriebe der erfolgreichen CF6-Familie für Airbus- und Boeing-Maschinen werden noch über Jahre hinweg eine stabile Grundauslastung sicherstellen. Für 2007 erwartet die MTU im zivilen Triebwerksbereich einen Umsatzanstieg, der über der allgemeinen Branchenentwicklung liegen dürfte.

Im militärischen Bereich orientiert sich die Umsatzentwicklung im Jahr 2007 an den Budgets der auftraggebenden Nationen. Seit Mitte 2006 läuft die Serienauslieferung der zweiten Tranche des Eurofighter-Triebwerks EJ200. Beim Triebwerksprogramm T64 für den militärischen Transporthubschrauber CH-53 rechnet die MTU mit einer dritten Umrüstungstranche auf einen neuen technischen Standard. Die Entwicklung des TP400-D6 für den A400M-Transporter liegt im Zeitplan, der allerdings eng gefasst ist. 2006 wurde die neue MTU-Betriebsstätte im Fliegerhorst Erding eröffnet. Hier werden im Rahmen des erweiterten kooperativen Modells das Tornado-Triebwerk RB199 und der Hubschrauber-Antrieb RR250-C20 instandgehalten. Für Umsatzrückgänge wird die teilweise Stilllegung der Tornado-Flotte sorgen. Insgesamt gesehen erwartet die MTU für 2007 stabile militärische Umsätze.

MRO-Geschäft

Als weltweit größter unabhängiger Anbieter ziviler Instandhaltungsdienstleistungen wird die MTU vom Marktwachstum in diesem Segment profitieren. Der Auftragsbestand und das steigende Flugaufkommen gewährleisten weiterhin eine gute Auslastung der deutschen Standorte. In dem am schnellsten wachsenden Markt der Welt – Asien – ist die MTU mit der MTU Maintenance Zhuhai bestens positioniert. Für die zivile Instandhaltung erwartet die MTU im Jahr 2007 ein Umsatzwachstum, das deutlich über der allgemeinen Marktentwicklung liegen dürfte.

Vorbehalt bei Zukunftsaussagen

Der Prognosebericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen, die die gegenwärtigen Auffassungen, Erwartungen und Annahmen der MTU Aero Engines Holding AG widerspiegeln und auf Informationen basieren, die dem Unternehmen zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung zur Verfügung stehen. Zukunftsgerichtete Aussagen bieten keine Gewähr für den tatsächlichen Eintritt zukünftiger Ergebnisse und Entwicklungen, sondern sind mit Risiken und Unsicherheiten verbunden. Die zukünftigen Ergebnisse und Entwicklungen der MTU können aufgrund verschiedener Faktoren wesentlich von den hier formulierten Erwartungen und Annahmen abweichen: Auswirken können sich Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, der zyklische Charakter des Luftfahrtmarktes sowie Risiken, die in Zusammenhang mit der Beteiligung der MTU an Triebwerkskonsortien stehen. Auch Entwicklungen auf den Finanzmärkten und Wechselkursschwankungen haben einen Einfluss sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, wenn sie steuerliche Regelungen und Gesetze betreffen, die sich auf die Herstellung und den Einsatz von Triebwerken beziehen. Terroranschläge und deren Folgen erhöhen die Wahrscheinlichkeit von Abweichungen. Für die hier formulierten Aussagen übernimmt die MTU keine Aktualisierungsverpflichtung.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

In Mio. €	Anhang	2006	2005 ^{*)}
Umsatzerlöse		2.416,2	2.182,7
Umsatzkosten	(6.)	-2.063,5	-1.894,7
Bruttoergebnis vom Umsatz		352,7	288,0
Forschungs- und Entwicklungskosten	(7.)	-64,5	-45,7
Vertriebskosten	(8.)	-71,2	-69,4
Allgemeine Verwaltungskosten	(9.)	-45,4	-46,4
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	(10.)	12,2	4,7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern		183,8	131,2
Finanzergebnis	(11.)	-33,3	-74,7
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind			2,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		150,5	58,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(12.)	-61,4	-25,8
Jahresüberschuss		89,1	32,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(13.)	1,64	0,60
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(13.)	1,64	0,60

*) MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, quotatal mit 50% angepasst.

Konzernbilanz Aktiva			
In Mio. €	Anhang	31.12.2006	31.12.2005^{*)}
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(16.)	1.189,5	1.211,8
Sachanlagevermögen	(17.)	537,8	568,8
Beteiligungen an Joint Ventures		11,5	13,7
Anteile an assoziierten Unternehmen		0,4	0,4
Sonstige Anteile		0,2	0,6
Langfristige Ausleihungen		0,1	0,1
Finanzanlagen	(18.)	12,2	14,8
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	11,8	1,5
Latente Steuern	(29.)	1,4	0,2
		1.752,7	1.797,1
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(19.)	529,0	528,9
Forderungen	(20.)	611,1	437,2
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	108,0	60,2
Flüssige Mittel	(21.)	102,2	22,0
Geleistete Vorauszahlungen	(23.)	9,2	5,3
		1.359,5	1.053,6
Bilanzsumme		3.112,2	2.850,7

*) MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, quotal mit 50% angepasst.

Konzernbilanz Passiva

In Mio. €	Anhang	31.12.2006	31.12.2005 ¹⁾
Eigenkapital	(24.)		
Gezeichnetes Kapital		55,0	55,0
Kapitalrücklage		455,7	454,5
Gewinnrücklagen ^{**)}		81,4	32,5
Eigene Anteile		-42,7	
Gesamtergebnisrechnung		12,9	-14,0
		562,3	528,0
Langfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	377,1	362,5
Übrige Rückstellungen	(26.)	261,0	278,7
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	249,6	263,3
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	297,2	144,2
Latente Steuern	(29.)	307,2	250,6
		1.492,1	1.299,3
Kurzfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	17,8	15,3
Übrige Rückstellungen	(26.)	223,2	208,8
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	89,2	30,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		316,8	298,6
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	410,8	470,4
		1.057,8	1.023,4
Bilanzsumme		3.112,2	2.850,7

*) MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, quotaal mit 50% angepasst.

***) 31. Dezember 2005: Bilanzgewinn (siehe auch Textziffer 1.4.)

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

In Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage ^{*)}	Gewinnrücklagen ¹⁾	Eigene Anteile	Gesamtergebnisrechnung			Gesamt
					Unterschiede aus Währungs-umrechnung	Derivative Finanzinstrumente	Summe Gesamtergebnisrechnung	
Bilanzwert zum 1.1.2005	2,2	203,7	-0,3		-1,0	12,2	11,2	216,8
Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte)						-27,2	-27,2	-27,2
Währungskurseinflüsse					2,0		2,0	2,0
= nicht in GuV berücksichtigte Ergebnisse					2,0	-27,2	-25,2	-25,2
Jahresüberschuss			32,8					32,8
= Gesamteinkommen			32,8		2,0	-27,2	-25,2	7,6
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	37,8	-37,8						
Einzahlung aus Kapitalerhöhung/Neuemission	15,0	300,0						315,0
Transaktionskosten aus Kapitalerhöhung (IPO)		-12,1						-12,1
Matching Stock Program (MSP)		0,7						0,7
Bilanzwert zum 31.12.2005/1.1.2006	55,0	454,5	32,5		1,0	-15,0	-14,0	528,0
Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte)						30,5	30,5	30,5
Währungskurseinflüsse					-3,6		-3,6	-3,6
= nicht in GuV berücksichtigte Ergebnisse					-3,6	30,5	26,9	26,9
Jahresüberschuss			89,1					89,1
= Gesamteinkommen			89,1		-3,6	30,5	26,9	116,0
Dividendenzahlung			-40,2					-40,2
Erwerb von eigenen Aktien				-42,7				-42,7
Matching Stock Program (MSP)		1,2						1,2
Bilanzwert zum 31.12.2006	55,0	455,7	81,4	-42,7	-2,6	15,5	12,9	562,3

*) Vergleichszeitraum: Bilanzgewinn (siehe auch Textziffer 1.4.)

***) Der aus dem Matching Stock Program beizulegende Zeitwert der Eigenkapitalinstrumente wurde in die Kapitalrücklage umgegliedert (siehe auch Textziffer 1.4.)
Zu den übrigen Vorjahresanpassungen wird auf Textziffer 1.4. verwiesen.

Konzern-Kapitalflussrechnung

In Mio. €	Anhang	2006	2005 ¹⁾
Jahresüberschuss		89,1	32,8
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		151,8	164,1
+/- Gewinne/Verluste von assoziierten Unternehmen		2,2	-2,1
+/- Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen		-9,8	2,3
+/- Veränderung der Pensionsrückstellungen		17,1	19,5
+/- Veränderung der übrigen Rückstellungen		-3,3	8,4
+/- Veränderung der nicht ausgabewirksamen Steuern ¹⁾		34,8	-88,4
+/- Matching Stock Program		1,2	0,7
+/- Veränderung der Vorräte		-0,1	-75,5
+/- Veränderung der Forderungen (ohne Derivate)		-210,0	45,1
+/- Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Derivate)		136,8	184,8
Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit^{2/3)}	(33.)	209,8	291,7
- Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		-114,1	-85,7
- Investitionen in Finanzanlagen			-0,5
+ Erlöse aus Anlagenabgängen		20,0	0,8
+ Rückzahlungen von Ausleihungen			1,5
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	(33.)	-94,1	-83,9
Free Cashflow		115,7	207,8
+/- Veränderung der Finanzverbindlichkeiten		45,2	-612,1
+/- Marktwertveränderung von Derivaten			91,5
+/- Kauf eigener Aktien		-42,7	
- Ausschüttung der Dividende		-40,2	
+/- Kapitalerhöhung nach Abzug von Transaktionskosten			294,7
Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit	(33.)	-37,7	-225,9
Wechselkursänderungen Eigenkapital		-3,6	2,0
Wechselkursänderungen im Anlagevermögen		5,8	-3,6
Zugang liquide Mittel MTU Maintenance Zhuhai am 1. Januar 2005			5,2
Änderungen im Konsolidierungskreis			8,0
		2,2	11,6
Veränderung der flüssigen Mittel		80,2	-6,5
Flüssige Mittel am 1. Januar		22,0	28,5
Flüssige Mittel am 31. Dezember	(33.)	102,2	22,0
RCF-Überziehungskredit (Textziffer 27.)		-75,6	-17,0
Stand Liquidität zum 31. Dezember		26,6	5,0
1) Ertragsteuerzahlungen		77,8	77,4
2) Gezahlte Zinsen		46,9	88,0
3) Erhaltene Zinsen		27,3	28,3
*) MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, quotat mit 50% angepasst.			

Die Cashflows aus gezahlten und erhaltenen Zinsen sowie die Cashflows aus Ertragsteuern sind nach IAS 7.31 und 7.35 der operativen Tätigkeit zugeordnet.

Konzernanhang

I. Grundsätze

1. Allgemeine Angaben

Die MTU Aero Engines Holding AG und ihre Konzernunternehmen (im folgenden Konzern oder Konzerngesellschaften) zählen zu den weltweit größten Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten und sind der führende unabhängige Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugtriebwerke.

Das Geschäft des Konzerns erstreckt sich auf den gesamten Lebenszyklus eines Triebwerksprogramms – von der Entwicklung über die Konstruktion, die Erprobung und die Fertigung von neuen zivilen und militärischen Triebwerken und Ersatzteilen bis hin zu Instandhaltungsdienstleistungen für zivile und militärische Triebwerke. Die Tätigkeit der MTU umfasst zwei Segmente: das „Zivile und Militärische Triebwerksgeschäft (OEM)“ sowie die „Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)“.

Im Zivilen Triebwerksgeschäft entwickelt und fertigt der Konzern Module und Komponenten sowie Ersatzteile für zivile Triebwerksprogramme und übernimmt auch deren Endmontage. Bei militärischen Triebwerken konzentriert sich die MTU auf die Entwicklung und Fertigung von Modulen und Komponenten für Triebwerke, die Fertigung der Ersatzteile, die Endmontage sowie Instandhaltungsdienstleistungen für diese Triebwerke. Das Segment Zivile Triebwerksinstandhaltung umfasst die Aktivitäten auf dem Gebiet der Instandhaltung und der logistischen Betreuung ziviler Triebwerke.

Die MTU Aero Engines Holding AG (Mutterunternehmen) mit Sitz in der Dachauer Str. 665, 80995 München, ist im Handelsregister beim Registergericht des Amtsgerichts München unter der HRB 157 206 eingetragen.

Der Konzernabschluss wird am 20. Februar 2007 durch den Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG zur Veröffentlichung freigegeben.

1.1. IFRS Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG zum 31. Dezember 2006 ist in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind. Die Bezeichnung „IFRS“ umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IAS). Alle für das Geschäftsjahr 2006 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), vormals Standing Interpretations Committee (SIC), werden ebenfalls angewendet.

Die Pflicht zur Aufstellung des Konzernabschlusses ergibt sich aus § 290 HGB. Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 ist der Konzern verpflichtet, nach Artikel 2, 3 und 6 die genannten internationalen Rechnungslegungsstandards anzuwenden. Der Konzernabschluss befreit gemäß § 264 Abs. 3 Nr. 4 die MTU Aero Engines GmbH, München, und wird im elektronischen Bundesanzeiger offen gelegt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind verschiedene Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzernbilanz zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Die Berichtswährung für den Konzernabschluss ist der Euro. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) gerundet angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Die Jahresabschlüsse der konsolidierten einbezogenen Unternehmen sind auf den Stichtag des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2006 der MTU Aero Engines Holding AG, München, aufgestellt. Die Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde, die at Equity bilanziert wird, erstellt den Jahresabschluss auf den 30. November eines Kalenderjahres, der zu diesem Stichtag in den Konzernabschluss einbezogen wird.

a) Im Geschäftsjahr erstmalig anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften

Der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2006 entspricht sämtlichen im Rahmen des „Improvement-Projects“ des IASB überarbeiteten Standards. Diese wurden bereits im Vorjahr angewendet.

Neben den bereits im Vorjahresabschluss angewendeten Standards, die im Rahmen des „Improvement-Projects“ des IASB überarbeitet wurden, hatte der Konzern in diesem Geschäftsjahr erstmalig folgende Standards und Interpretationen anzuwenden:

- IFRS 6 „Erkundung und Bewertung von mineralischen Ressourcen“ sowie Änderungen von IFRS 1 und IFRS 6
- Änderungen von IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“
- Änderung von IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse“
- Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“: Absicherung von Zahlungsströmen für mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende künftige konzerninterne Transaktionen
- Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“: Wahlrecht der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert
- Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 4 „Versicherungsverträge“ – Finanzgarantien und Kreditzusagen
- IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält“
- IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“
- IFRIC 6 „Verbindlichkeiten, die sich aus einer Teilnahme an einem spezifischen Markt ergeben – Elektro- und Elektronik-Altgeräte“.

Hieraus ergaben sich keine Auswirkungen auf den Abschluss.

b) Herausgegebene, noch nicht verpflichtend anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften

Folgende herausgegebene, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften des IASB wurden nicht vorzeitig angewendet.

IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“:

IFRS 7 regelt die Angabepflichten über Finanzinstrumente sowohl von Industrieunternehmen als auch von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen. IFRS 7 ersetzt IAS 30 „Angaben im Abschluss von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen“ sowie die in IAS 32 „Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung“ enthaltenen Angabepflichten. IFRS 7 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Die Neuregelung wird zu einer erheblichen Ausweitung der Anhangangaben zu Finanzinstrumenten in unserem Konzern führen.

IFRS 8 „Operative Segmente“:

IFRS 8 verlangt von den Unternehmen die Anwendung des „Management Approach“ anstelle des bisherigen „Risk and Reward Approach“ für Zwecke der Berichterstattung über die finanzielle Performance seiner operativen Segmente einzuführen. IFRS 8 ersetzt IAS 14 „Segmentberichterstattung“. IFRS 8 ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Änderungen von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“:

Die Änderungen werden zu einer Ausweitung der Anhangangaben zum Eigenkapital führen. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen, anzuwenden.

IFRIC 7 Anwendung des „Restatement Approach“ von IAS 29 „Rechnungslegung in Hochinflationen“:

Diese Interpretation ist erstmals für das am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnende Geschäftsjahr anzuwenden.

IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“:

Die Änderungen sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnen.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung von eingebetteten Derivaten“:

Diese Interpretation ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnen.

IFRIC 10 „Zwischenberichterstattung und Wertminderung“:

Diese Interpretation ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen.

IFRIC 11 „IFRS 2 Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen“:

Diese Interpretation ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen.

IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionen“:

Diese Interpretation ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

Die Gesellschaft untersucht derzeit die Auswirkungen der neuen Standards und Interpretationen auf ihre Rechnungslegung. Nach derzeitiger vorläufiger Einschätzung sind mit Ausnahme von IFRS 7 keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns gegeben.

1.2. Gesellschaftsrechtliche Veränderungen

1.2.1. Ergebnisabführungsverträge

Mit Gesellschafterbeschluss vom 20. November 2006 der MTU Aero Engines Investment GmbH (Gesellschafterin) wurde auf die Abführung des Bilanzgewinns der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, an die MTU Aero Engines GmbH, München, für das Geschäftsjahr 2006 verzichtet. Gleichzeitig wurde der Aufhebung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der MTU Aero Engines GmbH, München, und der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, mit Wirkung zum 31. Dezember 2006 zugestimmt.

1.2.2. Befreiung von der Aufstellung eines Lageberichts

Die MTU Aero Engines Investment GmbH, München und die MTU Aero Engines GmbH, München sind gemäß § 264 Abs. 3 HGB von der Aufstellung eines Lageberichts befreit.

1.3. Aktionärsstruktur

Die folgende Übersicht zeigt die Aktionäre und deren Beteiligung am Grundkapital.

Aktionärsstruktur				
Name des Aktionärs	31.12.2006		31.12.2005	
	Stückaktien	In %	Stückaktien	In %
Blade Lux Holding Two S.a.r.l. ^{*)}			16.092.080	29,26
Blade Management Beteiligungs GmbH & Co. KG			3.257.920	5,92
Streubesitz	53.349.117	97,00	35.650.000	64,82
Eigene Anteile	1.650.883	3,00		
Gesamt	55.000.000	100,00	55.000.000	100,00

*) Kapitalgesellschaft luxemburgischen Rechts. Gesellschafterin ist die Blade Lux Holding One S.a.r.l., Luxemburg, deren Anteile wiederum vom KKR European Fund, Limited Partnership mit 75%, und dem KKR Millenium Fund, Limited Partnership mit 24,04% sowie den KKR Partners, Limited Partnership mit 0,96% gehalten werden.

1.4. Anpassungen zum Konzernabschluss

Die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, wird in den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 quotaal mit 50% einbezogen (siehe Textziffer 2.1.).

Die Angabepflichten zu den Vorstands- und Aufsichtsratsvergütungen nach § 315a Abs. 1 in Verbindung mit § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB sind ab dem Geschäftsjahr 2006 zusätzlich und individuell im Vergütungsbericht (siehe Corporate Governance Bericht) dargestellt.

Im Eigenkapital ist die Position „Bilanzgewinn“ in „Gewinnrücklagen“ umbenannt worden.

Um die Aussagefähigkeit zu erhöhen, wird ab dem Geschäftsjahr 2006 innerhalb des Finanzergebnisses zwischen Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge, Zinsaufwendungen und übrigem Finanzergebnis unterschieden.

Der im Rahmen des Matching Stock Program (MSP) nach Black-Scholes ermittelte beizulegende Zeitwert der Phantom Stocks wurde in der Konzern-Eigenkapitalentwicklung von der Gesamtergebnisrechnung in die Kapitalrücklage umgegliedert.

Zu Transparenzzwecken wird in der Konzern-Kapitalflussrechnung nach der Herleitung der Veränderung der Flüssigen Mittel zusätzlich die Liquidität dargestellt. Zu diesem Zweck wird die Inanspruchnahme aus dem RCF-Überziehungskredit (Textziffer 27.) in Höhe von 75,6 Mio. € (i. Vj. 17,0 Mio. €) offen von den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln abgezogen.

Die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR), die die Mehrzahl aller neu an der Börse eingeführten Unternehmen überprüft, hat den Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2005 im Rahmen des Stichprobenverfahrens nach § 342b Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 HGB geprüft. Das Unternehmen hat sich entschlossen, dem Ergebnis zuzustimmen. Die Veröffentlichung erfolgte daraufhin am 19. Januar 2007. Das Prüfungsergebnis beinhaltet die Auslegung einer Bilanzierungsregel zur Kaufpreisallokation von drei zivilen Triebwerksprogrammen aufgrund des Unternehmenserwerbs von KKR in 2004. Hier vertritt die DPR bei der Bilanzierung von Programmwerten die Auffassung, dass die diesen Programmen zum 31. Dezember 2005 im Rahmen des Unternehmenserwerbs direkt zugeordneten Verpflichtungen in Höhe von 247,4 Mio. € passivisch als Verbindlichkeit und damit getrennt von den Vermögenswerten auszuweisen seien. Dies führt zu einer entsprechenden Bilanzverlängerung ohne wesentliche Änderung der Eigenkapitalquote. Auf das Konzernergebnis 2005 hat diese Änderung allerdings so gut wie keinen Einfluss: Die Veränderungen der Abschreibungen (+21,4 Mio. €) gleichen sich mit den

Veränderungen der Rückstellungen (-21,3 Mio. €) nahezu aus. Das Konzernergebnis vor Steuern reduziert sich um 0,1 Mio. € auf 58,6 Mio. €. Das bereinigte EBITDA und der Cashflow der MTU werden von der Änderung nicht beeinflusst. Entsprechend IFRS 3.63 wird die Berichtigung der Feststellung im Konzernabschluss 2006 durch eine rückwirkende Berichtigung des Geschäftsjahres 2005 vorgenommen.

Soweit im Geschäftsjahr 2006 Anpassungen bzw. Änderungen vorgenommen sind, wurden die entsprechenden Werte des Vorjahres zu Vergleichszwecken angepasst.

In der nachstehenden Überleitungsrechnung werden im ersten Schritt die Anpassungen für die Gewinn- und Verlustrechnung und für die Bilanz des Geschäftsjahres 2005 aufgrund der Feststellungen durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung nach IAS 8 dargestellt. Im zweiten Schritt werden die Auswirkungen der Konzernintegration der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, für das Wirtschaftsjahr 2005 ausgewiesen.

Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2005

In Mio. €	Anhang	2005	DPR ^{*)}	2005 ohne Zhuhai	Zhuhai ^{**)}	2005 angepasst
Umsatzerlöse		2.148,6		2.148,6	34,1	2.182,7
Umsatzkosten	(6.)	-1.864,8	-0,1	-1.864,9	-29,8	-1.894,7
Bruttoergebnis vom Umsatz		283,8	-0,1	283,7	4,3	288,0
Forschungs- und Entwicklungskosten	(7.)	-45,7		-45,7		-45,7
Vertriebskosten	(8.)	-67,4		-67,4	-2,0	-69,4
Allgemeine Verwaltungskosten	(9.)	-45,4		-45,4	-1,0	-46,4
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	(10.)	4,7		4,7		4,7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern		130,0	-0,1	129,9	1,3	131,2
Finanzergebnis	(11.)	-73,5		-73,5	-1,2	-74,7
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind		2,2		2,2	-0,1	2,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		58,7	-0,1	58,6		58,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(12.)	-25,8		-25,8		-25,8
Jahresüberschuss		32,9	-0,1	32,8		32,8

*) Anpassungen aufgrund Feststellung durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR) (siehe Textziffer 1.4.)

**) Konzernintegration (siehe Textziffer 1.4.)

Überleitung der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2005

Aktiva In Mio. €	Anhang	31.12.2005	DPR ^{**)}	31.12.2005 ohne Zhuhai	Zhuhai ^{***)}	31.12.2005 angepasst
Langfristiges Vermögen						
Immaterielle Vermögenswerte	(16.)	941,7	246,9	1.188,6	23,2	1.211,8
Sachanlagevermögen	(17.)	546,0		546,0	22,8	568,8
Beteiligungen an Joint Ventures		46,5		46,5	-32,8	13,7
Anteile an assoziierten Unternehmen		0,4		0,4		0,4
Sonstige Anteile		0,6		0,6		0,6
Langfristige Ausleihungen		0,1		0,1		0,1
Finanzanlagen	(18.)	47,6		47,6	-32,8	14,8
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	1,5		1,5		1,5
Latente Steuern	(29.)				0,2	0,2
		1.536,8	246,9	1.783,7	13,4	1.797,1
Kurzfristiges Vermögen						
Vorräte	(19.)	518,2		518,2	10,7	528,9
Forderungen	(20.)	418,4		418,4	18,8	437,2
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	58,8		58,8	1,4	60,2
Flüssige Mittel	(21.)	15,9		15,9	6,1	22,0
Geleistete Vorauszahlungen	(23.)	5,2		5,2	0,1	5,3
		1.016,5		1.016,5	37,1	1.053,6
Bilanzsumme		2.553,3	246,9	2.800,2	50,5	2.850,7
**) Anpassungen aufgrund Feststellung durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR) (siehe Textziffer 1.4.)						
***) Konzernintegration (siehe Textziffer 1.4.)						

Überleitung der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2005

Passiva In Mio. €	Anhang	31.12.2005	DPR**)	31.12.2005 ohne Zhuhai	Zhuhai***)	31.12.2005 angepasst
Eigenkapital	(24.)					
Gezeichnetes Kapital		55,0		55,0		55,0
Kapitalrücklage****)		454,5		454,5		454,5
Gewinnrücklagen ¹⁾		32,8	-0,3	32,5		32,5
Gesamtergebnisrechnung****)		-14,0		-14,0		-14,0
		528,3	-0,3	528,0		528,0
Langfristige Schulden						
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	362,5		362,5		362,5
Übrige Rückstellungen	(26.)	31,3	247,4	278,7		278,7
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	229,8		229,8	33,5	263,3
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	144,0		144,0	0,2	144,2
Latente Steuern	(29.)	250,8	-0,2	250,6		250,6
		1.018,4	247,2	1.265,6	33,7	1.299,3
Kurzfristige Schulden						
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	15,3		15,3		15,3
Übrige Rückstellungen	(26.)	207,2		207,2	1,6	208,8
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	23,3		23,3	7,0	30,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		289,3		289,3	9,3	298,6
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	471,5		471,5	-1,1	470,4
		1.006,6		1.006,6	16,8	1.023,4
Bilanzsumme		2.553,3	246,9	2.800,2	50,5	2.850,7

*) 31. Dezember 2005: Bilanzgewinn (siehe auch Textziffer 1.4.)

**) Anpassungen aufgrund Feststellung durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR) (siehe Textziffer 1.4.)

***) Konzernintegration (siehe Textziffer 1.4.)

****) Beizulegender Zeitwert des Matching Stock Program ist umgegliedert (0,7 Mio. €)

2. Konsolidierungskreis

2.1. Konsolidierungskreisänderungen

Aufgrund des anhaltenden und geplanten Wachstums und der damit verbundenen wachsenden Bedeutung für den Konzern wird die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. ab dem 1. Januar 2006 quotal mit 50% in den Konzernabschluss einbezogen. Zu Vergleichszwecken sind die entsprechenden Werte des Vorjahres angepasst (siehe Textziffer 1.4.).

Die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, ist mit den nachfolgenden Werten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz im Konzernabschluss 2006 quotal enthalten. Unabhängig von der Art der Einbeziehung ergeben sich weder für das Vorjahr noch für das Berichtsjahr Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie.

Gewinn- und Verlustrechnung 2006 der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China

Gewinn- und Verlustrechnung	
In Mio. €	2006
Umsatzerlöse	56,1
Umsatzkosten	-48,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	7,8
Vertriebskosten	-2,3
Allgemeine Verwaltungskosten	-1,0
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern	4,5
Finanzergebnis	-0,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-0,6
Jahresüberschuss	3,0

Bilanz MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.,
China, zum 31. Dezember 2006

Aktiva	
In Mio. €	31.12.2006
Langfristiges Vermögen	
Immaterielle Vermögenswerte	21,0
Sachanlagevermögen	18,5
Sonstige Vermögenswerte	0,2
	39,7
Kurzfristiges Vermögen	
Vorräte	10,1
Forderungen	23,9
Sonstige Vermögenswerte	3,4
Flüssige Mittel	5,4
Geleistete Vorauszahlungen	0,1
	42,9
Bilanzsumme	82,6

Passiva	
In Mio. €	31.12.2006
Eigenkapital	
Gezeichnetes Kapital	27,4
Gewinnrücklagen	8,5
Gesamtergebnisrechnung	-2,5
	33,4
Langfristige Schulden	
Finanzverbindlichkeiten	25,8
Latente Steuern	0,5
	26,3
Kurzfristige Schulden	
Übrige Rückstellungen	3,4
Finanzverbindlichkeiten	7,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4,6
Übrige Verbindlichkeiten	7,3
	22,9
Bilanzsumme	82,6

Mit Vertrag vom 1. Juli 2006 wurde die bisher aus Unwesentlichkeitsgründen nicht konsolidierte MTU Maintenance do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien, veräußert. Die ebenfalls nicht in den Konzernabschluss einbezogene APA Aero Propulsion Alliance GmbH i.L., München, wurde mit Wirkung zum 5. Dezember 2006 liquidiert, die Firma ist erloschen.

In den Konzernabschluss aufgenommen wurde hingegen die neu gegründete MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos, die am 25. Januar 2006 im Handelsregister eingetragen wurde. Gegenstand der Gesellschaft sind Entwicklung, Herstellung, Vertrieb und Betreuung der Gasturbine MTR390 Enhanced einschließlich der auf der Entwicklung basierenden Abwandlungen, Derivaten und Weiterentwicklungen für den Antrieb von Luftfahrzeugen. Die Gesellschaft ist – wie die übrigen Programmgesellschaften – zu Anschaffungskosten im Konzernabschluss enthalten.

2.2. Tochterunternehmen

In den Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG werden alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen ein Beherrschungsverhältnis gegeben ist, weil die MTU Aero Engines Holding AG die Mehrheit der Stimmrechte an diesen Tochterunternehmen innehat. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht; sie endet, wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben ist.

2.3. Assoziierte Unternehmen

Gesellschaften, bei denen die MTU Aero Engines Holding AG direkt oder indirekt die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode bilanziert beziehungsweise zu Anschaffungskosten erfasst. Maßgeblicher Einfluss wird dann angenommen, wenn die MTU Aero Engines Holding AG direkt oder indirekt 20% oder mehr der Stimmrechte an einem Unternehmen besitzt.

2.4. Joint Ventures

Sofern Anteile an Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) auf den Konzernabschluss wesentlich sind, werden Joint Ventures anteilmäßig (quotal) in den Konzernabschluss integriert. Nicht wesentliche Anteile an Joint Ventures werden hingegen nach der Equity-Methode bilanziert.

2.5. Nicht wesentliche Unternehmensbeteiligungen

Wegen Unwesentlichkeit werden vier Tochterunternehmen nicht einbezogen. Fünf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, drei Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) sowie eine sonstige Beteiligung an Unternehmen werden nicht nach der Equity-Methode bewertet bzw. nicht nach der Quotenkonsolidierung einbezogen. Deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

2.6. Einbezogene konsolidierte als auch nicht konsolidierte Unternehmen

Konsolidierungskreis		
	Konsolidierungs- methode ^{*)}	Anteile in %
Anteile an Tochterunternehmen		
MTU Aero Engines Investment GmbH, München	Voll	100,00
MTU Aero Engines GmbH, München	Voll	100,00
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	Voll	100,00
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	Voll	100,00
MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	Voll	100,00
Vericor Power Systems L.L.C., Atlanta, USA	Voll	100,00
RSZ Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	Voll	100,00
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	Voll	100,00
Atena Engineering Inc., i.L., Hartford, USA	at cost	100,00
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	at cost	100,00
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	at cost	100,00
MTU Aero Engines Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	at cost	100,00
Anteile an assoziierten Unternehmen		
EUROJET Turbo GmbH, München	at cost	33,00
EPI Europrop International GmbH, München	at cost	28,00
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	at cost	33,33
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos	at cost	25,00
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien	at cost	39,98
Beteiligungen an Joint Ventures		
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	Quotal	50,00
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde	at equity	50,00
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	at cost	50,00
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	at cost	50,00
Pratt & Whitney Canada CSC (Africa) (PTY.), Ltd., Lanseria, Südafrika ^{**)}	at cost	50,00
Sonstige Anteile		
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz	at cost	12,10
^{*)} Voll = Vollkonsolidierung at cost = Bewertung zum Fair Value, entspricht aber den Anschaffungskosten at equity = Fortschreibung des Beteiligungsbuchwertes mit dem konzernanteiligen Eigenkapital Quotal = Vollkonsolidierung mit dem Konzernanteil ^{**)} Indirekte Beteiligung		

Beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 157 206) wird die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns hinterlegt.

3. Konsolidierungsgrundsätze

Alle Unternehmenszusammenschlüsse werden nach IFRS 3 anhand der Erwerbsmethode („purchase method“) bilanziert. Zum Erwerbszeitpunkt hat der Erwerber die Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses zu verteilen, indem er die identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens zu ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt ansetzt. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert aktiviert und gemäß IAS 36 (revised 2004) einmal jährlich oder – bei Vorliegen unterjähriger Indikatoren – fallweise auf Werthaltigkeit geprüft. Soweit ein passivischer Unterschiedsbetrag verbleibt, wird dieser sofort ertragswirksam verrechnet.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Konzerninterne Lieferungen erfolgen auf der Basis von Marktpreisen. Zwischenergebnisse sind dabei eliminiert.

Auf zeitliche Differenzen aufgrund der Eliminierung von Gewinnen und Verlusten infolge von Transaktionen innerhalb des Konzerns werden gemäß IAS 12 latente Steuern angesetzt.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen an Joint Ventures werden im Konzernabschluss ab dem Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode bilanziert und erstmalig mit ihren Anschaffungskosten erfasst. Eine im Zeitpunkt des Erwerbs entstehende Differenz zwischen den Anschaffungskosten und den beizulegenden Zeitwerten der anteilig identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden wird als Firmenwert im Beteiligungsansatz bilanziert und ausgewiesen. Der Anteil der MTU Aero

Engines Holding AG an den Gewinnen und Verlusten wird erfolgswirksam vereinnahmt.

Programmbeteiligungsgesellschaften sind assoziierte Unternehmen. Zur besonderen bilanziellen Behandlung dieser Beteiligungen wird auf die Erläuterungen zur Textziffer 5.8.2. verwiesen.

Alle übrigen sonstigen Beteiligungen (nicht konsolidierte Tochterunternehmen und sonstige Anteile) werden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Soweit diese Werte nicht verfügbar sind bzw. nicht verlässlich bestimmt werden können, werden sie zu Anschaffungskosten bewertet (siehe hierzu Erläuterung zu Textziffern 5.8.1., 5.8.3. und 5.8.4.).

4. Währungsumrechnung

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung ist die Währung, in der eine ausländische Gesellschaft überwiegend ihre Mittel erwirtschaftet und Zahlungen leistet. Da die funktionale Währung bei allen Konzerngesellschaften die jeweilige Landeswährung ist, werden die Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs am Bilanzstichtag, Aufwendungen und Erträge monatlich zum Monatsendkurs umgerechnet. Die Umrechnungsdifferenz, die sich im Jahresergebnis gegenüber den Stichtagskursen ergibt, wird im Eigenkapital gesondert in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen und bleibt ohne Auswirkungen auf das Jahresergebnis.

Die Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet. Für die Umrechnung der Währungen werden folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

Währung	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2006	31.12.2005	2006	2005
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
USA (US-\$)	1,3170	1,1797	1,2556	1,2441
Kanada (CAD)	1,5281	1,3725	1,4237	1,5087
China (CNY)	10,2812	9,5181	10,0076	10,1542
Großbritannien (GBP)	0,6715	0,6853	0,6817	0,6838
Malaysia (MYR)	4,6506	4,4589	4,6052	4,7121

5. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Abschlüsse der MTU Aero Engines Holding AG sowie der in- und ausländischen Tochterunternehmen werden entsprechend IAS 27 nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

5.1. Umsatzerlöse

Umsatzerlöse aus den Verkäufen von Produkten werden realisiert, wenn die Waren oder Erzeugnisse geliefert worden sind, der Kunde die Ware akzeptiert hat, das heißt der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat, sowie die Bezahlung des Kaufpreises als hinreichend sicher eingeschätzt wird. Kunden sind dabei: Partnergesellschaften aus Risk- and Revenue-Sharing-Programmen, Original Equipment Manufacturer (OEM), Kooperationsgesellschaften, Öffentliche Auftraggeber, Fluggesellschaften als auch sonstige Drittkunden.

Umsatzerlöse aus Instandhaltungsverträgen (Time and Material Verträge, Fly-by-Hour-Verträge, Power-by-the-Hour-Verträge) im MRO-Geschäft werden realisiert, wenn die Instandhaltungsleistung erbracht ist und die Kriterien für die Umsatzrealisierung der überholten Triebwerke erfüllt sind. Die Umsatzrealisierung bei Auftragsverhältnissen im Instandhaltungsgeschäft und in der militärischen Auftragsfertigung sowie Auftragsentwicklung wird nach IAS 11 bzw. IAS 18 entsprechend dem Leistungsfortschritt vorgenommen. Wenn das Gesamtergebnis des Auftragsverhältnisses nicht zuverlässig bestimmt werden kann, werden die Umsatzerlöse nur in Höhe der angefallenen, mit hinreichender Sicherheit realisierbaren Auftragskosten (Zero-Profit-Methode) erfasst. Der Ausweis der Aufträge erfolgt unter den Forderungen aus Percentage of Completion (PoC).

Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und sonstigen Rabatten ausgewiesen.

Der Konzern erfüllt für seine Devisentermingeschäfte die Anforderungen des Hedge-Accounting (Cashflow Hedge). Die Sicherung der Zahlungsströme erfolgt zum Zeitwert. Bewertungsänderungen der effektiven Geschäfte werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital (Gesamtergebnisrechnung) ausgewiesen und bei der anschließenden Realisierung der gesicherten Transaktion erfolgswirksam in den Umsatzerlösen erfasst.

5.2. Umsatzkosten

Die **Umsatzkosten** umfassen grundsätzlich die produktionsbedingten Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse, bezahlte Entwicklungsleistungen sowie die Einstandskosten der verkauften Handelswaren. Sie beinhalten neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch die indirekt zurechenbaren Gemeinkosten einschließlich Abschreibungen auf die Produktionsanlagen und produktionsbezogenen übrigen immateriellen Vermögenswerte, die Abwertungen auf die Vorräte sowie adäquate produktionsbezogene Verwaltungsgemeinkosten. Die Umsatzkosten enthalten ferner von OEMs im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Programmen berechnete Aufwendungen für die Vermarktung von neuen Triebwerken.

5.3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Die **Forschungskosten** werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt. Entwicklungskosten werden bei Erfüllen der Ansatzkriterien des IAS 38 aktiviert. Die **Entwicklungskosten** für Triebwerksprogramme in der Serien- und Ersatzteilphase wurden im Zuge der Kaufpreisallokation in den Programmwerten (immaterielle Vermögenswerte) zum beizulegenden Zeitwert aktiviert. Die Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der entwicklungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert. Die Programmwerte werden planmäßig über den erwarteten Produktlebenszyklus von maximal 30 Jahren abgeschrieben. Der Teil der Entwicklungskosten, der die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht erfüllt, wird ergebniswirksam erfasst.

5.4. Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden gemäß IAS 20 (Bilanzierung und Darstellung von Zuwendungen der öffentlichen Hand) nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Diese Zuwendungen werden überwiegend in den Perioden als Ertrag erfasst, in denen die geförderten Aufwendungen entstehen. Bei Investitionen in das Anlagevermögen mindern die hierfür gewährten öffentlichen Zuwendungen die Buchwerte der Vermögenswerte. Die Zuwendung wird damit mittels reduzierten Abschreibungsbeträgen über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswertes als Ertrag erfasst.

5.5. Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene und selbst erstellte **immaterielle Vermögenswerte** werden gemäß IAS 38 aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswertes ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können.

Entwicklungskosten werden zu Herstellkosten aktiviert, soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich und sowohl die technische Realisierbarkeit als auch die erfolgreiche Vermarktung sichergestellt ist. Die Entwicklungstätigkeit muss ferner mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen künftigen wirtschaftlichen Nutzen erzeugen. Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich entwicklungsbezogener Gemeinkosten. Aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart planmäßig über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit **begrenzter Nutzungsdauer** werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben.

Bei Vorliegen von Anhaltspunkten für eine außerplanmäßige Wertminderung werden sie einem **Werthaltigkeitstest** unterworfen. Ein Wertminderungsaufwand wird dann erfasst, wenn der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

Der erzielbare Betrag wird ermittelt als der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und Nutzungswert des Vermögenswertes. Ist der Grund für eine in früheren Berichtsperioden erfasste Wertminderung entfallen, wird eine Wertaufholung höchstens bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten erfolgswirksam vorgenommen.

Die planmäßige Abschreibung, mit Ausnahme von Firmenwerten, Technologiewerten sowie aktivierten Programmwerten, erfolgt im Wesentlichen über eine Nutzungsdauer von drei Jahren. Programmwerte werden hingegen auf maximal 30 Jahre, Technologiewerte auf 10 Jahre und Kundenbeziehungen zwischen 4 und 26 Jahren abgeschrieben.

Firmenwerte, die gemäß IFRS 3 eine **unbegrenzte** bzw. unbestimmte **Nutzungsdauer** haben, werden mindestens einmal jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Wie in der übrigen Berichterstattung werden auch die Segmente „Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft“ und „Zivile Triebwerksinstandhaltung“ als Zahlungsmittelgenerierende Einheiten angesehen. Der Firmenwert wurde per 1. Januar 2004 den beiden Segmenten zugeordnet. Die Barwerte der Nettomittelzuflüsse der Segmente werden den Buchwerten aller Vermögenswerte einschließlich Firmenwert den Segmenten gegenübergestellt. Ist der Barwert niedriger als dieser Buchwert, wird zunächst der Firmenwert abgeschrieben. Ein nach vollständiger Abschreibung verbleibender Unterschiedsbetrag wird proportional auf die anderen Vermögenswerte der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten verteilt.

Zu jedem Bilanzstichtag erfolgt eine Prüfung, ob die Gründe für in Vorperioden vorgenommene Wertminderung weiterhin bestehen. Die Pflicht zur Wertaufholung ergibt sich, wenn der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes – abgesehen vom ausgewiesenen Firmenwert – gestiegen ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und erwartetem Nutzungswert. Die Wertaufholungsobergrenze wird durch die Höhe der Anschaffungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen bestimmt, die sich ergeben hätte, wenn keine außerplanmäßige Abschreibung in Vorperioden erfasst worden wäre. Die Wertaufholung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in den entsprechenden Funktionsbereichen erfasst. Wertminderungen auf die Firmenwerte der Segmente können in Folgejahren hingegen nicht zugeschrieben werden.

5.6. Sachanlagevermögen

Das gesamte **Sachanlagevermögen** unterliegt der betrieblichen Nutzung und wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden entsprechend dem Nutzungsverlauf nach der linearen Methode vorgenommen. Bei Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung wird das Sachanlagevermögen einem **Werthaltigkeitstest** unterworfen. Ein Wertminderungsaufwand wird dann erfasst, wenn der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Der erziel-

bare Betrag wird ermittelt als der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und Nutzungswert des Vermögenswertes. Ist der Grund für eine in früheren Berichtsperioden erfasste Wertminderung entfallen, wird eine Wertaufholung höchstens bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten erfolgswirksam vorgenommen. Geringwertige Wirtschaftsgüter (Vermögenswerte < 410 €) werden aufgrund von Unwesentlichkeit im Zugangsjahr sofort abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegt folgende Nutzungsdauer zugrunde:

Nutzungsdauer in Jahren	
In Jahren	
Gebäude	25 – 50
Leichtbauten	10
Grundstückseinrichtungen	10 – 20
Maschinen und technische Anlagen	5 – 10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15

Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht.

Die **Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen** enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen sowie anteilige Verwaltungs- und Sozialkosten. Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Wenn im Wesentlichen alle Chancen und Risiken eines Leasinggegenstands einer Konzerngesellschaft als Leasingnehmer zuzurechnen sind, wird der Leasinggegenstand im Sachanlagevermögen aktiviert und in gleicher Höhe eine Verbindlichkeit erfasst (**Finanzierungsleasing**). Der Ansatz erfolgt zu Beginn der Grundmietzeit mit dem beizulegenden Zeitwert bzw. dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen. Der Leasinggegenstand wird über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben, die Leasingverbindlichkeit um Tilgungen vermindert.

Sofern hingegen nicht alle Chancen und Risiken eines Leasinggegenstands Konzerngesellschaften zuzuordnen sind, werden die Leasingzahlungen als Aufwand in der Periode erfasst, der sie zuzurechnen sind (**Operatives Leasingverhältnis**).

5.7. Finanzielle Vermögenswerte

Die Bilanzierung von **finanziellen Vermögenswerten** erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag (settlement date), das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird. Bei erstmaliger Erfassung werden die finanziellen Vermögenswerte mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur „**Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale)**“ sowie Vermögenswerte der Kategorie „**Fair Value through Profit and Loss**“ mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Sofern kein Marktpreis vorhanden ist, wird der Marktwert der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte sowie der Marktwert der Vermögenswerte der Kategorie „Fair Value through Profit and Loss“ anhand geeigneter Bewertungsverfahren, z. B. Discounted-Cashflow-Methoden, unter Berücksichtigung der am Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten ermittelt. **Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente**, für die kein aktiver Marktpreis vorliegt und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden mit den Anschaffungskosten bewertet. Während Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von Vermögenswerten der Kategorie „Fair Value through Profit and Loss“ erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden, werden Zeitwertveränderungen der als zur Veräußerung verfügbar eingestuften Vermögenswerte (available for sale) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die Zins-Swaps erfüllen nicht die strengen Kriterien des IAS 39 für Hedge-Accounting und werden daher der Kategorie „Fair Value through Profit and Loss“ zugeordnet und erfolgswirksam erfasst.

Vom Unternehmen ausgereichte **Kredite**, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden (loans and receivables), werden mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten (amortised cost) bewertet. Bei kurzfristigen **Forderungen** entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Nach IAS 39 (**Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung**) wird regelmäßig ermittelt, ob objektive substanzielle Hinweise darauf schließen lassen, dass eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes oder Portfolios stattgefunden hat. Liegen derartige Hinweise vor, wird der Wertminderungsaufwand (impairment loss) im Ergebnis erfasst. Gewinne und Verluste aus einem zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswert werden direkt im Eigenkapital erfasst, bis der finanzielle Vermögenswert abgegangen ist oder bis eine Wertminderung festgestellt wird. Im Falle einer Wertminderung wird der kumulierte Verlust aus dem Eigenkapital entfernt und im Ergebnis ausgewiesen.

5.8. Finanzanlagen

Gewinn- oder Verlustanteile von at Equity bewerteten Joint Venture Gesellschaften werden anteilig sowohl dem Konzernergebnis als auch dem jeweiligen Beteiligungsbuchwert zugerechnet. In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt hinsichtlich der Zuordnung des Ergebnisses ein separater Ausweis unter dem Posten „Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind“.

5.8.1. Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen

Die im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen **Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen** werden zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt. Sofern kein notierter Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügbar ist und ein beizulegender Zeitwert (Fair Value) nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden die Anteile zu Anschaffungskosten angesetzt.

5.8.2. Anteile an assoziierten Unternehmen

Anteile an assoziierten Unternehmen, die nicht gemäß IAS 28 nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden gemäß IAS 39 mit dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt. Soweit dieser Wert nicht verfügbar ist bzw. nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden die Anteile an assoziierten Unternehmen zu Anschaffungskosten bewertet.

5.8.3. Beteiligungen an Joint Ventures

Beteiligungen an Joint Ventures, die nicht nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden gemäß IAS 39 mit dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt. Sie werden dann zu Anschaffungskosten angesetzt, wenn für sie ein notierter Marktpreis auf einem aktiven Markt nicht verlässlich bestimmt oder ermittelt werden kann.

5.8.4. Sonstige Anteile

Sonstige Anteile werden gemäß IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt. Sofern kein notierter Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügbar ist und ein beizulegender Zeitwert (Fair Value) nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden die Anteile zu Anschaffungskosten angesetzt.

5.9. Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Ausleihungen des Finanzanlagevermögens werden entsprechend ihrer Zugehörigkeit zur jeweiligen Kategorie „Forderungen und Kredite“ zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

5.10. Vorräte

5.10.1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** werden mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bewertet. Die Anschaffungskosten enthalten alle Kosten des Erwerbes sowie sonstige Kosten, die angefallen sind, um die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

5.10.2. Unfertige Erzeugnisse

Unfertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte angesetzt. Die Herstellungskosten enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, Verwaltungs- und Sozialkosten.

5.10.3. Finanzierungskosten von Vorräten

Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vorräte angesetzt.

5.11. Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Bei den **Forderungen und sonstigen Vermögenswerten**, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, handelt es sich um vom Konzern ausgereichte Kredite und Forderungen. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche oder niedrig verzinsliche Forderungen mit Laufzeiten von über einem Jahr werden abgezinst. Allen erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

5.12. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im Konzern zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft bzw. den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen zu reduzieren.

Nach IAS 39 sind alle derivativen Finanzinstrumente, wie z.B. Zins-, Währungs- und kombinierte Zins- und Währungsswaps sowie Devisentermingeschäfte zum Marktwert zu bilanzieren, und zwar unabhängig davon, zu welchem Zweck oder in welcher Absicht sie abgeschlossen wurden. Marktwerte derivativer Finanzinstrumente werden auf der Grundlage von Marktdaten und anerkannten Bewertungsverfahren ermittelt. Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge-Accounting angewendet wird, werden entweder im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, je nachdem, ob es sich dabei um einen „Fair Value Hedge“ oder einen „Cashflow Hedge“ handelt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Ergebnisse aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam im Finanzergebnis gebucht. Bei Marktwertveränderungen von Cashflow Hedges, die zum Ausgleich zukünftiger Cashflow-Risiken aus bereits bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen eingesetzt werden, werden die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des eingedeckten Grundgeschäfts zunächst erfolgsneutral und unter Berücksichtigung latenter Steuern in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen. Eine Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des abgesicherten Grundgeschäfts. Ineffektive Teile derivativer Finanzinstrumente werden hingegen sofort im Finanzergebnis erfolgswirksam erfasst. Der nicht durch das Grundgeschäft

gedeckte Teil der Marktwertveränderungen wird unmittelbar im Finanzergebnis berücksichtigt. Kann entgegen der bei der MTU üblichen Praxis kein Hedge-Accounting angewendet werden, wird die Marktwertveränderung derivativer Finanzinstrumente ergebniswirksam erfasst.

Folgende Finanzinstrumente wurden im Geschäftsjahr eingesetzt:

5.12.1. Devisentermingeschäfte

Der Konzern erfüllt für seine **Devisentermingeschäfte** die Anforderungen des Hedge-Accounting. Ziel der Devisentermingeschäfte ist die Absicherung der Zahlungsströme aus US-Dollar Einnahmenüberschüssen des operativen Geschäfts. Zum Jahresende bestanden Devisenterminverkäufe mit einer Laufzeit bis Januar 2009 und einem Nominalvolumen von 720 Mio. US-\$ (umgerechnet zum Stichtagskurs 546,7 Mio. €) zu Terminkursen in Höhe von 567,9 Mio. €.

Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 2006 insgesamt 30,5 Mio. € (i. Vj. -27,2 Mio. €). Effektive Sicherungsgeschäfte wurden im Geschäftsjahr per Saldo in Höhe von -1,9 Mio. € aufgrund Realisierung von Devisentermingeschäften in die Umsatzerlöse umgebucht. Ineffektive Marktwerte von Sicherungsgeschäften hingegen wurden in 2006 per Saldo in Höhe von -0,7 Mio. € in das Finanzergebnis ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2006 waren nach Abzug latenter Steuern positive Effekte aus der Marktwertbewertung von Devisentermingeschäften in Höhe von 15,5 Mio. € (i. Vj. -15,0 Mio. €) ergebnisneutral im Eigenkapital abgegrenzt (siehe Eigenkapitalpiegel).

Risikomanagement und Sicherungspolitik:

Die im Wesentlichen durch Devisentermingeschäfte abgesicherten und geplanten Zahlungsströme (Grundgeschäfte) werden voraussichtlich in folgenden Perioden und in der folgenden Höhe erwartet. Dabei ist davon auszugehen, dass diese abgeschlossenen Transaktionen im Wesentlichen in den folgenden Periodenergebnissen berücksichtigt werden können.

Abgeschlossene Transaktionen		
Geschäftsjahr	Grundgeschäft in Mio. US-\$	
	31.12.2006	31.12.2005
2006		380,0
2007	500,0	180,0
2008	210,0	
2009	10,0	
	720,0	560,0

Transaktionen, für die in Vorperioden Sicherungsbilanzierungen gebildet wurden und mit deren Eintritt voraussichtlich nicht mehr gerechnet werden kann, liegen nicht vor.

5.12.2. Swap-Geschäfte (Tauschgeschäfte)

Bei **Swap-Geschäften** liegen die Voraussetzungen für Hedge-Accounting hingegen nicht vor. Die Zeitwertschwankungen dieser Geschäfte während der Laufzeit werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis erfasst.

Cross Currency Swaps (Zins-/Währungs-Tauschgeschäfte)

Ziel ist die Absicherung gegen Wechselkurs- und Zinsschwankungen unter Verwendung von US-Dollar Einnahmen-Überschüssen. Mit diesem Finanzinstrument werden fixe Euro-Zinsverpflichtungen in fixe US-Dollar-Zinsverpflichtungen getauscht. Die Cross Currency Swap-Geschäfte wurden zum 4. Dezember 2006 aufgelöst.

Interest Rate Swaps (Zinstauschgeschäfte)

Ziel der Zinstauschgeschäfte ist die Absicherung gegen Zinsschwankungen. Mit diesem Finanzinstrument werden variable US-Dollar Zinserträge in fixe US-Dollar Zinserträge getauscht. Zum Bilanzstichtag waren Markt- und Nominalwert der Zinstauschgeschäfte gleichwertig, so dass sich keine Bewertungsunterschiede ergaben.

5.13. Flüssige Mittel

Die **Flüssigen Mittel** beinhalten Schecks, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten sowie kurzfristige Wertpapiere mit einer ursprünglichen Restlaufzeit von unter drei Monaten.

5.14. Latente Steuern

Aktive und passive latente Steuern werden für sämtliche temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanzen und der Konzernbilanz gebildet („Balance Sheet Liability Method“). Die Berechnungen der aktiven und passiven latenten Steuern werden auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen gültigen Steuersatzes vorgenommen. Eine Verrechnung von aktiven mit passiven latenten Steuern erfolgt, soweit die in IAS 12.74 genannten Voraussetzungen – insbesondere das selbe Steuersubjekt – vorliegen.

5.15. Rückstellungen für Pensionen

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19 (Employee Benefits) gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern bei vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussgrößen berücksichtigt. Die Bewertung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erst erfolgswirksam verrechnet, wenn sie außerhalb einer Bandbreite von 10% (Zielkorridor) des Verpflichtungsumfanges liegen. In diesem Fall werden sie über die künftige durchschnittliche Restdienstzeit der Belegschaft verteilt. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen werden gesondert im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

5.16. Übrige Rückstellungen

Die **übrigen Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei der Bewertung von Rückstellungen mit Eigenleistungsbestandteilen – insbesondere bei Gewährleistungen und fehlenden Kosten – fließen grundsätzlich alle Kostenbestandteile ein, die auch im Vorratsvermögen aktiviert werden. Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Rückstellungen für Alterszeit und Jubiläen sind gemäß versicherungsmathematischer Gutachten nach IAS 19 bewertet. Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem Barwert passiviert.

5.17. Verpflichtungen aus Eventualschulden

Im Rahmen eines Unternehmenserwerbs übernommene und identifizierte Verpflichtungen aus Eventualschulden werden nur dann angesetzt, wenn ihr beizulegender Zeitwert verlässlich bewertet werden kann. Nach dem erstmaligen Ansatz werden Eventualschulden mit dem höheren der beiden Werte angesetzt: (a) dem Betrag, der als Rückstellung angesetzt würde, (b) dem um die tatsächlichen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse fortgeführten erstmalig angesetzten Betrag. Sofern der Rückstellungsansatz Anwendung findet, erfolgt eine marktübliche Aufzinsung der Barwertverpflichtung.

5.18. Finanzielle Verbindlichkeiten

Die **finanziellen Verbindlichkeiten** werden bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt, die dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung entsprechen. In der Folgezeit werden finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Derivative Finanzinstrumente werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

5.19. Sonstige Erläuterungen

Die Ansprüche der Anteilseigner auf Dividendenausschüttungen werden in der Periode als Verbindlichkeit erfasst, in der die entsprechende Beschlussfassung erfolgt ist.

5.20. Annahmen und Schätzungen

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der Verlautbarungen des IASB erfordert, dass Annahmen getroffen und Schätzungen verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten auswirken.

Die **Annahmen und Schätzungen** beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

Die MTU Aero Engines Holding AG prüft ihre Firmenwerte mindestens einmal jährlich auf Werthaltigkeit (siehe Textziffer 5.5.). Die Firmenwerte werden dazu den Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten („Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft, OEM“ sowie „Zivile Triebwerksinstandhaltung, MRO“) zugeordnet. Der erzielbare Betrag der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird auf Basis des Nutzungswertes ermittelt. Hierzu ist die Verwendung von Schätzungen erforderlich.

II. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. Umsatzkosten

Umsatzkosten		
In Mio. €	2006	2005
Materialaufwand	-1.521,3	-1.352,2
Personalaufwand	-384,2	-379,6
Abschreibungen	-142,9	-154,3
Übrige Umsatzkosten	-15,1	-8,6
	-2.063,5	-1.894,7

Am Bilanzstichtag wurden die Buchwerte der MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, und der MTU Aero Engines North America Inc., USA, sowie der Programmwert des TP400-D6 für den Militärtransporter A400M mit seinen erzielbaren Beträgen (Barwert aller künftigen Cashflows) verglichen. Die erzielbaren Beträge lagen dabei unter deren Buchwerten, so dass Wertminderungen als Aufwand im Periodenergebnis zu erfassen waren. Die Wertminderungen sind in voller Höhe in den Umsatzkosten (Abschreibungen) enthalten. Bei der Triebwerks-Programmbeteiligung „TP400-D6“ lag der Wertminderungsbedarf über dem Buchwert des Vermögenswertes, so dass zusätzlich eine Rückstellung gem. IAS 37 (siehe Textziffer 26.; kurzfristige Rückstellungen) zu bilden war.

Zuordnung der Wertminderungsaufwendungen						
In Mio. €	2006			2005		
	OEM	MRO	Gesamt	OEM	MRO	Gesamt
Von den Wertminderungen sind die folgenden Vermögenswertgruppen und Marktsegmente betroffen:						
immaterielle Vermögenswerte						
– MTU Maintenance Canada Ltd.		0,1	0,1		0,5	0,5
– Triebwerksprogramm TP400-D6	2,4		2,4			
	2,4	0,1	2,5		0,5	0,5
Sachanlagevermögen						
– MTU Maintenance Canada Ltd.		0,5	0,5		1,9	1,9
– MTU Aero Engines North America Inc.	3,3		3,3			
	3,3	0,5	3,8		1,9	1,9
	5,7	0,6	6,3		2,4	2,4

7. Forschungs- und Entwicklungskosten

Forschungs- und Entwicklungskosten		
In Mio. €	2006	2005
Materialaufwand	-26,3	-33,3
Personalaufwand	-48,6	-44,9
Abschreibungen	-5,7	-5,6
	-80,6	-83,8
Verbrauch der Entwicklungsrückstellung	16,1	38,1
Aufwand	-64,5	-45,7

8. Vertriebskosten

Vertriebskosten		
In Mio. €	2006	2005
Materialaufwand	-9,7	-9,2
Personalaufwand	-46,3	-44,3
Abschreibungen	-1,8	-2,3
Übrige Vertriebskosten	-13,4	-13,6
	-71,2	-69,4

Die Vertriebskosten enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal sowie Abschreibungen auf Kundenforderungen.

9. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten		
In Mio. €	2006	2005
Materialaufwand	-4,6	-4,0
Personalaufwand	-28,2	-32,1
Abschreibungen	-1,4	-1,9
Übrige Verwaltungskosten	-11,2	-8,4
	-45,4	-46,4

10. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen		
In Mio. €	2006	2005
Erträge		
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11,1	0,3
Versicherungsentschädigungen	2,6	2,8
Weiterverrechnete Kosten		0,1
Entfall Verbindlichkeit Grunderwerbsteuer		3,8
Entkonsolidierung Atena Engineering GmbH		4,4
Übrige betriebliche Erträge	2,1	2,1
	15,8	13,5
Aufwendungen		
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-0,9	-2,6
Aufwendungen aus Versicherungsfällen	-2,0	-2,2
Zollverbindlichkeiten		-3,0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-0,7	-1,0
	-3,6	-8,8
	12,2	4,7

In den Erträgen aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sind Verkäufe von Grundstücken mit einem Buchwert von 7,5 Mio. € enthalten, für die Verkaufserlöse von 18,0 Mio. € erzielt wurden.

In den übrigen betrieblichen Erträgen sind Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 0,2 Mio. € (i. Vj. 0,2 Mio. €) enthalten.

11. Finanzergebnis

Finanzergebnis		
In Mio. €	2006	2005
Gewinnabführung nicht konsolidierter Tochterunternehmen	0,9	0,2
Gewinnausschüttung von assoziierten Unternehmen	0,3	0,2
Verluste aus dem Abgang von Anteilen an verbundenen Unternehmen	-0,3	
	0,9	0,4
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge ^{*)}	27,4	29,0
Zinsaufwendungen		
Bankzinsen	-28,9	-28,9
Darlehenszinsen	-13,6	-28,6
Vorfälligkeitsentschädigung für vorzeitige Rückzahlung High Yield Bond ^{**)}		-9,1
Finanzierungsleasing-Verträge	-2,8	-2,9
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	-0,4	-1,2
Übrige Zinsaufwendungen	-1,6	-0,1
	-47,3	-70,8
	-19,9	-41,8
Übriges Finanzergebnis		
Kursgewinne/-verluste aus Devisenbestandsbewertung	-5,4	12,0
Kursgewinne/-verluste aus Finanzierungsvorgängen	1,0	-9,5
Kursgewinne/-verluste aus Finanzierungsleasing-Verträgen	2,4	-3,3
Kursgewinne/-verluste aus Zinstauschgeschäften	7,9	-8,7
Aufwendungen/Erträge aus Devisentermin-/Optionsgeschäften	-0,8	
Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen	-18,2	-18,3
Zinsaufwand für Entwicklungsrückstellung	-0,4	-1,8
Zinsaufwand für übrige Personalrückstellungen	-1,1	-1,6
Aufwendungen/Erträge aus dem Abgang des übrigen Finanzanlagevermögens		-1,3
Übrige Aufwendungen und Erträge	0,3	-0,8
	-14,3	-33,3
	-33,3	-74,7
*) Überwiegend Zins-Swaps		
**) Siehe Textziffer 27.		

12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		
In Mio. €	2006	2005
Laufende Ertragsteuern	-26,5	-122,0
Latente Steuern	-34,9	96,2
Ertragsteuern gemäß Gewinn- und Verlustrechnung	-61,4	-25,8

Steuerüberleitungsrechnung		
Ableitung des effektiven Steueraufwands In Mio. €	2006	2005
Ergebnis vor Ertragsteuern	150,5	58,6
Ertragsteuersatz	40,4%	40,4%
Erwarteter Steueraufwand	-60,8	-23,7
Auswirkungen von Ansatzkorrekturen und Wertberichtigungen aktiver latenter Steuern	-1,6	-4,4
Auswirkungen aufgrund der Entkonsolidierung von Konzerngesellschaften		1,8
Auswirkungen von steuerlich nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben bzw. steuerfreier Erträge	1,4	-1,1
Auswirkungen geringerer Steuersätze bei den ausländischen Unternehmen	1,3	
Auswirkungen aufgrund Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	-0,1	0,9
Sonstige Auswirkungen	-1,6	0,7
Gesamter Steueraufwand	-61,4	-25,8

Die latenten Steuern resultieren aus zeitlich abweichenden Wertansätzen zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und den Wertansätzen in der Konzernbilanz entsprechend der Liability-Methode. Aufgrund der guten Ergebnisse in der Vergangenheit und der erwarteten positiven Ergebnisse der MTU Aero Engines Holding AG ist es hinreichend sicher, dass das künftige steuerpflichtige Einkommen der MTU Aero Engines Holding AG und der anderen Konzernunternehmen zur Realisierung der aktiven latenten Steuern ausreichen wird. Zum 31. Dezember 2006 wurden alle inländischen latenten Steuern auf temporäre Differenzen auf der Basis eines kombinierten Steuersatzes von 40,4% ermittelt.

Im Geschäftsjahr 2006 beträgt der Körperschaftsteuersatz 25% zuzüglich des Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5% der Körperschaftsteuerbelastung. Daraus resultiert ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 26,4%. Die Gewerbesteuer beläuft sich auf 14%, so dass der Gesamtsteuersatz nach Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuer bei der Körperschaftsteuer 40,4% beträgt.

Der tatsächliche Steueraufwand liegt 0,6 Mio. € (i. Vj. 2,1 Mio. €) über dem erwarteten Steueraufwand, der sich bei Anwendung des Steuersatzes der MTU Aero Engines Holding AG ergeben würde. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2006 damit eine Konzernsteuerquote von 40,8% (i. Vj. 44,0%).

Aufgrund des Erwerbsvorgangs zum 1. Januar 2004 entstand dem Konzern im Geschäftsjahr aus der damit verbundenen Kaufpreisaufteilung ein zusätzliches Abschreibungsvolumen in Höhe von 67,4 Mio. €, welches sich ergebnismindernd auswirkt, aber steuerlich keine Berücksichtigung findet.

Auf den Anstieg der Gesamt-Steuerquote wirken hingegen Zinsen aus der Kaufpreisfinanzierung in Höhe von 13,6 Mio. €, die bei der Ermittlung der Ertragsteuern teilweise hinzugerechnet werden. Welchen Bilanzposten die Steuerabgrenzungen zuzuordnen sind, ist im Einzelnen unter der Textziffer 29. dargestellt.

13. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie		2006	2005
Jahresüberschuss	In Mio. €	89,1	32,8
Anzahl der durchschnittlich im Umlauf befindlichen Aktien	Stück	54.216.897	55.000.000
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	€	1,64	0,60
Verwässertes Ergebnis je Aktie	€	1,64	0,60
Bereinigtes unverwässertes Ergebnis je Aktie	€	2,25	0,97

Eine Verwässerung des Ergebnisses je Aktie findet aufgrund der noch ausstehenden Phantom Stocks der zwei zugeteilten Tranchen aus dem Matching Stock Program statt. Nominelle Auswirkungen auf das Aktienergebnis ergeben sich hieraus zum Geschäftsjahresende 2006 nicht. Zur Erläuterung der zurückgekauften und im Durchschnitt im Umlauf befindlichen Aktien wird auf Textziffer 24.4.

verwiesen. Das bereinigte unverwässerte Ergebnis je Aktie ist um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation sowie um eingetretene Einmaleffekte im Geschäftsjahr 2006 (Grundstücksverkauf, Zuführung Rückstellung zu Verpflichtungen aus Eventualschulden und aus dem Effizienzsteigerungsprogramm) angepasst.

14. Zusatzangaben zur Konzernbilanz und zur -Gewinn- und Verlustrechnung

14.1. Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt

Bereinigt um die durch den Erwerb der Konzerngesellschaften eingetretenen Effekte aus der Kaufpreisallokation sowie aus im Geschäftsjahr eingetretenen Sondereinflüssen ergeben sich folgende Zwischenergebnisse:

Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt		
In Mio. €	2006	2005
EBIT	183,8	131,2
+ Planmäßige Abschreibung Anlagevermögen	145,5	161,7
+ Wertminderungen von Vermögenswerten	6,3	2,4
EBITDA	335,6	295,3
- Verwendung Entwicklungsrückstellungen	-16,1	-38,1
+ Restrukturierungsaufwendungen	20,0	2,8
- Zuführung zu Verpflichtungen aus Eventualschulden	-10,8	-21,3
- Grundstücksverkäufe	-10,5	
EBITDA bereinigt	318,2	238,7

14.2. Bewertungsvergleich Finanzinstrumente

Vergleich Buchwerte zu Zeitwerten						
In Mio. €	Buchwert	31.12.2006		Buchwert	31.12.2005	
		Über- leitung	Zeitwert		Über- leitung	Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte	716,7		716,7	513,8		513,8
Derivate	26,4		26,4			
Finanzielle Verbindlichkeiten	1.363,6	19,1	1.382,7	1.173,9		1.173,9
Derivate				32,9		32,9

Die Buchwerte der Finanzinstrumente wurden mit den jeweiligen Zeitwerten abgestimmt. Die Anteile an Joint Ventures, an assoziierten Unternehmen und sonstige Anteile entsprechen dem Fair Value (siehe Textziffer 5.8.2. und 5.8.4.). Sonstige Vermögenswerte und Forderungen entsprechen nach Wertberichtigung und Währungsumrechnung den beizulegenden Zeitwerten, ebenso die finanziellen Verbindlichkeiten. Derivative Finanzinstrumente sind mit Marktpreisen angesetzt.

14.3. Personalaufwand

Personalaufwand		
In Mio. €	2006	2005
Löhne und Gehälter	425,1	404,6
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	99,7	101,5
– davon für Altersversorgung: 29,9 Mio. € (i.Vj. 31,4 Mio. €)		
	524,8	506,1

Der Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, der aufwandswirksam erfasst wird, beträgt 69,8 Mio. € (i.Vj. 70,1 Mio. €).

14.4. Angaben zu den durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen

Anzahl Beschäftigte		
	2006	2005
Arbeiter	3.113	3.095
Angestellte	3.206	3.378
Befristete Mitarbeiter	228	144
	6.547	6.617
Auszubildende	270	286
Praktikanten	186	167
	7.003	7.070

14.5. Materialaufwand

Materialaufwand		
In Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	800,5	702,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	762,2	696,6
	1.562,7	1.398,8

14.6. Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Bestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten und aus denen ihre Kunden zur Annahme und Zahlung dieser Produkte und Dienstleistungen verpflichtet sind. Der Auftragsbestand wird wie folgt ermittelt:

- Der Auftragsbestand umfasst alle Aufträge, die dem Konzern direkt von einem Kunden – vom Endkunden eines zivilen Triebwerksprogramms oder von Kunden eines Konsortiums für militärische Triebwerke – erteilt werden.

- Der Auftragsbestand für zivile Triebwerke wird zum Listenpreis ausgewiesen und enthält keine Zugeständnisse für die Vermarktung (Konzessionen). Diese werden der MTU vom Konsortialführer berechnet und sind in den Umsatzkosten enthalten.

- Bei Militärprogrammen bestellen die Kunden in der Regel bei Unterzeichnung des Produktionsvertrags eine feste Anzahl von Triebwerken. Damit wird bei Vertragsunterzeichnung der gesamte Vertragswert als Auftragsbestand erfasst. Durch die Auslieferungen wird der Auftragsbestand über einen langen Zeitraum abgebaut.

- Dagegen gehen Bestellungen für zivile Triebwerke laufend ein und vermehrt dann, wenn ein neues Triebwerk auf den Markt gebracht wird oder wenn gezielte Marketingkampagnen für einzelne Triebwerksprogramme betrieben werden. Zivile Ersatzteilaufträge werden meist zeitnah zum Auftragseingang ausgeführt. Daher enthält der Auftragsbestand meist keine wesentlichen Bestellungen für Ersatzteile.

- Der Auftragsbestand für die zivile Instandhaltung betrifft Aufträge für bereits zur Instandsetzung angelieferte und befundete Triebwerke. Erwartete zukünftige Aufträge im Rahmen von langfristigen Servicevereinbarungen oder „Fly-by-Hour- (FbH)“ bzw. „Power-by-the-Hour- (PbH)“ Verträgen, die auf den geschätzten Flugstunden während der Laufzeit des Vertrags basieren, sind im Auftragsbestand nicht enthalten. Daraus resultiert ein verhältnismäßig niedriger Auftragsbestand für die zivile Instandhaltung. Zusätzlich zum eng abgegrenzten Auftragsbestand zeigt die MTU den erwarteten Umfang an Triebwerksreparaturen aus dem Vertragsbestand der FbH- und PbH-Verträge unterhalb der Festaufträge sowie als Summe daraus das erwartete Auftragsvolumen.

- Bei Realisierung von Umsatzerlösen wird der Auftragsbestand entsprechend gemindert.

III. Erläuterungen zur Konzernbilanz

15. Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2006

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (1) – Anschaffungs- und Herstellungskosten						
In Mio. €	1.1.2006	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2006
		Kurs-differenzen	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge	
Programmwerte	667,1		34,5			701,6
Programmunabhängige Technologien	124,7					124,7
Kundenbeziehungen	66,9	-0,8				66,1
Nutzungsrechte und Lizenzen	62,7	-1,4	2,6	1,8	-1,3	64,4
Firmenwerte	394,0	-1,5				392,5
Immaterielle Vermögenswerte	1.315,4	-3,7	37,1	1,8	-1,3	1.349,3
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	327,7	-1,1	6,2	0,5	-7,5	325,8
Technische Anlagen und Maschinen	269,5	-1,9	17,3	12,4	-3,4	293,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	152,7	-0,9	27,4	5,9	-3,6	181,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35,9	-0,2	26,1	-20,6		41,2
Sachanlagevermögen	785,8	-4,1	77,0	-1,8	-14,5	842,4
Anteile an Tochterunternehmen	0,5				-0,4	0,1
Anteile an assoziierten Unternehmen	0,4					0,4
Beteiligungen an Joint Ventures	13,7				-2,2	11,5
Sonstige Anteile	0,1					0,1
Sonstige Ausleihungen	0,1					0,1
Finanzanlagen	14,8				-2,6	12,2
Anlagevermögen	2.116,0	-7,8	114,1		-18,4	2.203,9

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (2) – Abschreibungen und Buchwert

In Mio. €	1.1.2006	Abschreibungen			31.12.2006	Buchwert 31.12.2006
		Kurs- differenzen	Zugänge	Abgänge		
Programmwerte	47,2		28,1		75,3	626,3
Programmunabhängige Technologien	24,9		12,5		37,4	87,3
Kundenbeziehungen	9,9		5,2		15,1	51,0
Nutzungsrechte und Lizenzen	21,6	-0,4	12,0	-1,2	32,0	32,4
Firmenwerte						392,5
Immaterielle Vermögenswerte	103,6	-0,4	57,8	-1,2	159,8	1.189,5
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20,0	-0,3	10,0		29,7	296,1
Technische Anlagen und Maschinen	123,1	-0,7	49,4	-2,8	169,0	124,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	73,9	-0,6	33,7	-2,0	105,0	76,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau			0,9		0,9	40,3
Sachanlagevermögen	217,0	-1,6	94,0	-4,8	304,6	537,8
Anteile an Tochterunternehmen						0,1
Anteile an assoziierten Unternehmen						0,4
Beteiligungen an Joint Ventures						11,5
Sonstige Anteile						0,1
Sonstige Ausleihungen						0,1
Finanzanlagen						12,2
Anlagevermögen	320,6	-2,0	151,8	-6,0	464,4	1.739,5

Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2005

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (1) – Anschaffungs- und Herstellungskosten							
In Mio. €	1.1.2005	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2005
		Kurs- differenzen	Abgang Atena	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
Programmwerte	667,1						667,1
Programmunabhängige Technologien	124,7						124,7
Kundenbeziehungen	66,9						66,9
Nutzungsrechte und Lizenzen	55,3	1,9	-0,3	5,7	0,5	-0,4	62,7
Firmenwerte	395,7	0,7	-2,4				394,0
Immaterielle Vermögenswerte	1.309,7	2,6	-2,7	5,7	0,5	-0,4	1.315,4
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	324,0	0,2		1,2	2,4	-0,1	327,7
Technische Anlagen und Maschinen	243,7	1,2		20,1	9,3	-4,8	269,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	127,4	0,5	-1,2	24,5	3,6	-2,1	152,7
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17,4	0,1		34,2	-15,8		35,9
Sachanlagevermögen	712,5	2,0	-1,2	80,0	-0,5	-7,0	785,8
Anteile an Tochterunternehmen	0,6		-0,1	0,1		-0,1	0,5
Anteile an assoziierten Unternehmen	0,4						0,4
Beteiligungen an Joint Ventures	11,4			2,3			13,7
Sonstige Anteile	0,1						0,1
Ausleihungen an:							
Joint Ventures				0,2		-0,2	
Sonstige Beteiligungen	1,3					-1,3	
Sonstige Ausleihungen	0,1						0,1
Finanzanlagen	13,9		-0,1	2,6		-1,6	14,8
Anlagevermögen	2.036,1	4,6	-4,0	88,3		-9,0	2.116,0

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (2) – Abschreibungen und Buchwert

In Mio. €	1.1.2005	Abschreibungen				31.12.2005	Buchwert
		Kurs- differenzen	Abgang Atena	Zugänge	Abgänge		31.12.2005
Programmwerte	21,9			25,3		47,2	619,9
Programmunabhängige Technologien	12,5			12,4		24,9	99,8
Kundenbeziehungen	4,7			5,2		9,9	57,0
Nutzungsrechte und Lizenzen	9,8	0,4	-0,1	11,8	-0,3	21,6	41,1
Firmenwerte							394,0
Immaterielle Vermögenswerte	48,9	0,4	-0,1	54,7	-0,3	103,6	1.211,8
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10,1	0,1		9,8		20,0	307,7
Technische Anlagen und Maschinen	60,9	0,3		64,3	-2,4	123,1	146,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40,4	0,2	-0,4	35,3	-1,6	73,9	78,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau							35,9
Sachanlagevermögen	111,4	0,6	-0,4	109,4	-4,0	217,0	568,8
Anteile an Tochterunternehmen							0,5
Anteile an assoziierten Unternehmen							0,4
Beteiligungen an Joint Ventures							13,7
Sonstige Anteile							0,1
Ausleihungen an:							
Joint Ventures							
Sonstige Beteiligungen							
Sonstige Ausleihungen							0,1
Finanzanlagen							14,8
Anlagevermögen	160,3	1,0	-0,5	164,1	-4,3	320,6	1.795,4

16. Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die durch die Kaufpreisallokation (PPA) aktivierten Programmwerte und programmunabhängigen Technologien sowie – überwiegend technische – Software und der erworbene Firmenwert ausgewiesen.

Der **Firmenwert** stellt den Überschuss des Kaufpreises über die zum beizulegenden Zeitwert gekauften Anteile des Konzerns im Erwerbszeitpunkt dar, und wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf die Segmente verteilt.

Der Werthaltigkeitstest wurde im Berichtsjahr für die Segmente durchgeführt. Es lagen keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung vor. Ausführliche Erläuterungen zu Bewertung und Ermittlung des Wertminderungstests sind unter der Textziffer 30. aufgeführt.

In den Zugängen zu den immateriellen Vermögenswerten sind im Wesentlichen die Beteiligung am militärischen Triebwerksprogramm F414 in Höhe von 3,5% für das zweistrahlige Kampfflugzeug F/A-18 Super Hornet der U.S. Navy sowie Software (Teamcenter, SAP MRO) von insgesamt 37,1 Mio. € (i. Vj. 5,7 Mio. €) enthalten.

Die gesamte Entwicklung des Postens „Immaterielle Vermögenswerte“ ist dem Anlagenspiegel (Textziffer 15.) zu entnehmen.

17. Sachanlagevermögen

Die Zugänge in 2006 betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Prüf- und Bearbeitungsmaschinen in Höhe von 16,2 Mio. €, von Spezialwerkzeugen und Vorrichtungen für die Bearbeitung von Bauteilen für Triebwerksprogramme in Höhe von 15,0 Mio. € und von EDV-Hardware in Höhe von 7,3 Mio. €; weiterhin den Kauf eines bisher geleasteten Parkhauses in Höhe von 5,9 Mio. €, Umbauarbeiten am Triebwerksprüfstand der GP7000 in Höhe von 2,1 Mio. €, die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes in Höhe von 1,8 Mio. € sowie eine Vielzahl weiterer kleinerer Maßnahmen.

Von der Silkan Gewerbepark Nord Hannover-Langenhagen GmbH & Co. KG, München (ein Unternehmen der LHI Leasinggesellschaft), durch die MTU Maintenance Hannover geleaste Gebäude und Grundstücke sind aktiviert, da zum Ende der Leasingzeit dem Konzern eine günstige Kaufoption eingeräumt ist. Des Weiteren befinden sich noch sieben geleaste Flugtriebwerke im Anlagevermögen des Konzerns. Für diese Gegenstände besteht am Ende der Leasingzeit eine Nachschusspflicht für den Fall, dass der Verwertungserlös der Leasinggegenstände unter den Buchwert sinkt. Die Verbindlichkeiten sämtlicher Leasinggegenstände sind zum Barwert passiviert und werden jährlich getilgt.

Die Details zu den Mindestleasingzahlungen der betreffenden Leasingverträge ergeben sich insgesamt wie folgt:

Mindestleasingzahlungen für Finanzierungsleasingobjekte		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
fällig innerhalb eines Jahres	2,6	5,8
fällig innerhalb einem und fünf Jahren	26,3	32,9
fällig nach mehr als fünf Jahren	31,1	34,5
	60,0	73,2
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
fällig innerhalb eines Jahres	0,1	3,2
fällig innerhalb einem und fünf Jahren	3,0	10,7
fällig nach mehr als fünf Jahren	8,4	6,1
	11,5	20,0
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
fällig innerhalb eines Jahres	2,5	2,6
fällig innerhalb einem und fünf Jahren	23,3	22,2
fällig nach mehr als fünf Jahren	22,7	28,4
	48,5	53,2

Für die aufgrund eines Finanzierungsleasings aktivierten Vermögenswerte ergeben sich zum Bilanzstichtag die folgenden Nettobuchwerte.

Buchwerte		
In Mio. €	Netto- buchwert 31.12.2006	Netto- buchwert 31.12.2005
Grundstücke und Gebäude	27,7	28,6
Technische Anlagen und Maschinen	14,1	17,0
	41,8	45,6

Die weitere Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel (Textziffer 15.) aufgeführt.

18. Finanzanlagen

Zusammensetzung der Finanzanlagen: Finanzanlagenbilanzierung		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind	7,2	9,4
Joint Ventures, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind	4,3	4,3
Übrige Anteile, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind	0,7	1,1
	12,2	14,8

Das Joint Venture, das nach der Equity-Methode bilanziert ist, betrifft das Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde. Joint Ventures und übrige Anteile, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind, beinhalten hauptsächlich nicht wesentliche Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, nicht konsolidierte Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie weitere nicht konsolidierte Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures). Nicht konsolidierte Tochterunternehmen sind für den Konzern unwesentliche Gesellschaften.

Zusammengefasst hat der Konzern an den Joint Ventures und an den assoziierten Unternehmen folgende Anteile:

Anteile an Joint Ventures und an assoziierten Unternehmen				
In Mio. €	Joint Ventures 2006 ¹⁾	Assoziierte Gesellschaften 2006 ²⁾	Joint Ventures 2005 ³⁾	Assoziierte Gesellschaften 2005 ⁴⁾
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Erträge	182,8	997,6	156,3	994,4
Aufwendungen	-182,3	-996,5	-155,0	-993,6
	0,5	1,1	1,3	0,8
Angaben zur Bilanz				
Langfristige Vermögenswerte	13,5	1,8	12,6	1,9
Kurzfristige Vermögenswerte	37,4	159,9	66,6	211,7
	50,9	161,7	79,2	213,6
Eigenkapital	12,7	2,4	9,1	2,2
Langfristige Schulden	3,1	1,3	6,2	1,2
Kurzfristige Schulden	35,1	158,0	63,9	210,2
	50,9	161,7	79,2	213,6

1) Die Joint Venture-Angaben für Ceramic Coating Center S.A.S und Airfoil Services Sdn. Bhd. betreffen das Geschäftsjahr 2005, da die Werte zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.
2) Angaben betreffen das Geschäftsjahr 2005, da die Werte für 2006 zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.
3) Die Joint Venture-Angaben für Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ceramic Coating Center S.A.S. und Airfoil Services Sdn. Bhd. betreffen das Geschäftsjahr 2004, da die Werte zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.
4) Angaben betreffen das Geschäftsjahr 2004, da die Werte für 2005 zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.

19. Vorräte

Vorräte		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	230,2	238,8
Unfertige Erzeugnisse	295,3	282,1
Geleistete Anzahlungen	3,5	8,0
	529,0	528,9

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungspreis angesetzt. Die Herstellungskosten unfertiger Erzeugnisse umfassen die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, direkte Personalkosten, andere direkte Kosten und der Produktion zurechenbare Gemeinkosten (basierend auf normaler Beschäftigung). Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten enthalten keine Fremdkapitalkosten. Rabatte, Boni und Skonti sind von den Anschaffungskosten abgezogen.

20. Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Forderungen						
In Mio. €	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2006 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2005 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	345,1		345,1	288,7		288,7
Forderungen aus Fertigungs- und Wartungsaufträgen (PoC)	266,0		266,0	148,5		148,5
	611,1		611,1	437,2		437,2

Im Geschäftsjahr 2006 wurden im Rahmen von Fertigungs- und Wartungsaufträgen insgesamt 116,8 Mio. € (i. Vj. 58,3 Mio. €) Auftragslöse erfasst. Demgegenüber standen 101,3 Mio. € (i. Vj. 58,3 Mio. €) angefallene Kosten, so dass 15,5 Mio. € (i. Vj. 0,0 Mio. €) Gewinne realisiert wurden.

Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen werden unter den „Sonstigen Vermögenswerten“ ausgewiesen.

Sonstige Vermögenswerte						
In Mio. €	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2006 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2005 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt
Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen						
Assoziierte Unternehmen	51,1		51,1	26,3		26,3
Joint Ventures	3,8		3,8	0,4		0,4
Steuerrückforderungen						
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	12,5		12,5	5,4		5,4
Sonstige Steuern	12,0		12,0	12,6		12,6
Forderungen gegen Mitarbeiter	1,3		1,3	1,0		1,0
Forderungen gegen Lieferanten	4,6		4,6	12,1		12,1
Marktwerte Derivate						
Devisentermingeschäfte	18,7	7,5	26,2			
Zins-Tauschgeschäfte		0,2	0,2			
Übrige Vermögenswerte	4,0	4,1	8,1	2,4	1,5	3,9
	108,0	11,8	119,8	60,2	1,5	61,7

Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden im Kapitel „Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen“ am Ende dieser Erläuterungen weiter aufgeteilt. Die Forderungen sind nach Verrechnung mit Verbindlichkeiten gegenüber der betreffenden Gesellschaft ausgewiesen.

21. Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 102,2 Mio. € (i. Vj. 22,0 Mio. €) handelt es sich um Schecks, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten sowie um kurzfristige Wertpapiere mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten ab dem Erwerbszeitpunkt. Zum Stichtag sind in dieser Position umbewertete Fremdwährungsbestände in Höhe von 129,8 Mio. € sowie ein kurzfristig am Bilanzstichtag überzogenes Kontokorrentkonto enthalten.

22. Latente Steuern

Zur Zusammensetzung der aktiven und passiven Ertragsteuerverpflichtungen vergleiche Textziffer 29.

23. Geleistete Vorauszahlungen

Die geleisteten Vorauszahlungen in Höhe von 9,2 Mio. € (i. Vj. 5,3 Mio. €) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Versicherungsprämien und Mieten.

24. Eigenkapital

Die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

24.1. Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 ermächtigt, das Grundkapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. Mai 2010 gegen Bareinlage einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 5,5 Mio. € zu erhöhen, wobei das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen werden kann (Genehmigtes Kapital I).

Weiterhin ist der Vorstand durch Beschluss der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 ermächtigt, das Grundkapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. Mai 2010 gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 19,25 Mio. € zu erhöhen, wobei das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen werden kann (Genehmigtes Kapital II). Der Vorstand wurde ermächtigt, bis zum 29. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Genussscheine oder Gewinnschuldverschreibungen mit oder ohne Laufzeitbegrenzung im Gesamtnennbetrag von bis zu 750 Mio. € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrecht in auf den Namen lautenden Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 29,25 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

Von diesem Recht wurde am 23. Januar 2007 durch Ausgabe einer Wandelschuldverschreibung im Gesamtbetrag von 180 Mio. € (eingeteilt in 1.800 Teilschuldverschreibungen im Nennbetrag von jeweils 100.000 €) Gebrauch gemacht (siehe Textziffer 41.1.).

24.2. Bedingtes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 wurde ein bedingtes Kapital von 19,25 Mio. € geschaffen. Dieses bedingte Kapital dient der Gewährung von Aktien an Berechtigte von – gegebenenfalls noch zu begebenden – Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen.

24.3. Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält die Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die beizulegenden Zeitwerte aus dem Matching Stock Program.

Matching Stock Program (MSP)

Zur Verstärkung der wirtschaftlichen Zielerreichung hat der Konzern als langfristiges Vergütungsinstrument mit Anreiz- und Risikocharakter das Matching Stock Program zur Beteiligung der Führungskräfte aufgelegt, das zum Bezug von Phantom Stocks berechtigt. Teilnehmer am MSP müssen im Zeitpunkt der Zeichnung des MSP in einem bestehenden Dienst- oder Anstellungsverhältnis mit der MTU Aero Engines Holding AG oder einer ihrer inländischen Konzerngesellschaften stehen.

Zu diesem Zweck hat bzw. wird der Konzern jeweils zum 6. Juni der Jahre 2005 bis 2009 in fünf Tranchen MTU-Phantom Stocks an die Teilnehmer zuteilen. Jede Tranche von zuteilten Phantom Stocks unterliegt einer Ausübungssperrfrist (Vesting Period) von 2 Jahren und kann in Abhängigkeit von der Erreichung der durchschnittlichen Ausübungshürde in steuerpflichtiges Entgelt umgewandelt werden. Dieses Entgelt ist zum Erwerb von Aktien der MTU Aero Engines Holding AG zu verwenden. Der Kauf erfolgt zum Marktpreis. Die Aktien müssen nach dem Ausübungszeitpunkt weitere 2 Jahre gehalten werden (Verfügungszeitpunkt).

Der beizulegende Zeitwert der Phantom Stocks wird zeitanteilig als Aufwand und gleichzeitig im Eigenkapital (Kapitalrücklage) bis zum Ausübungszeitpunkt (Verfallbarkeit) erfasst. Der gesamte Aufwand, der über den Zeitraum bis zum Ausübungszeitpunkt der Phantom Stocks zu erfassen ist, ermittelt sich aus dem beizulegenden Zeitwert der gewährten Phantom Stocks.

Änderungen der Schätzwerte für nicht marktorientierte Ausübungshürden (z. B. wesentliche Personalfluktuationen) sind in den Annahmen bezüglich der zu erwartenden Anzahl ausübbarer Phantom Stocks berücksichtigt. Sofern zum Ende eines Geschäftsjahres von den zum Programmstart angenommenen Ausübungsbedingungen wesentliche Abweichungen bestehen, werden diese angepasst, so dass der beizulegende Zeitwert auf der Anzahl der letztendlich ausübaren Eigenkapitalinstrumente beruht. Dagegen führen Änderungen der Marktbedingungen, wie z. B. Aktienkursentwicklung und Kursvolatilitäten, nicht zu einem anderen Zeitwert.

An jedem Bilanzstichtag wird die Schätzung der Anzahl der ausübaren Phantom Stocks bis zum Ende des jeweiligen Ausübungszeitraums einer zuteilten Tranche überprüft. Daraus resultierende Änderungen früherer Schätzungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung und durch eine entsprechende Anpassung im

Eigenkapital über den verbleibenden Zeitraum bis zur Unverfallbarkeit berücksichtigt. Nach dem Ausübungszeitpunkt erfolgen keine Bewertungsänderungen mehr. Zum Bilanzstichtag ergaben sich keine Bewertungsanpassungen.

Jede aus dem Programm erworbene MSP-Aktie berechtigt zum Bezug von sechs Phantom Stocks je Tranche. Im Rahmen des MSP gibt es insgesamt fünf Tranchen. Die MSP-Aktien unterliegen grundsätzlich keinerlei Verfügungsbeschränkungen. MSP-Aktien berechtigen zur Teilnahme an Dividenden und Bezugsrechten.

Die Ausübungshürde ist dann erreicht, wenn der Ausübungskurs der zugeteilten Phantom Stocks, der dem durchschnittlichen, nicht gewichteten Aktienschlusskurs im Xetrahandel der letzten 60 Handelstage an der Frankfurter Wertpapierbörse vor Ausübung der Phantom Stocks entspricht, über dem durchschnittlichen, nicht gewichteten Aktienschlusskurs im Xetrahandel der letzten 60 Handelstage vor Zuteilung der Phantom Stocks zuzüglich eines Basiszuschlags in Höhe von 10% liegt. Die Zuteilungen von Phantom Stocks sind daran geknüpft, dass die Mitarbeiter im Unternehmen tätig sind.

Zum 6. Juni 2006 wurde die zweite Tranche aus dem Matching Stock Program dem Teilnehmerkreis planmäßig zugeteilt. Aus den zugeteilten ersten zwei Tranchen existierten damit zum 31. Dezember 2006 insgesamt 456.444 Phantom Stocks. Die zum 6. Juni 2005 gewährte erste Tranche kann – sofern die Ausübungsbedingungen erfüllt sind – erstmals am 6. Juni 2007 ausgeübt werden.

Stand der gewährten und ausstehenden Phantom Stocks zum Bilanzstichtag zum voraussichtlich durchschnittlichen Ausübungspreis:

Der durchschnittlich beizulegende Zeitwert eines gewährten Phantom Stock beträgt unverändert 2,32 € und wurde mittels des Black-Scholes Bewertungsmodells für die Programmlaufzeit bestimmt. Davon wurden 1,2 Mio. € (i. Vj. 0,7 Mio. €) in der abgelaufenen Periode erfolgswirksam erfasst. Um den gleichen Betrag erhöhte sich auch das Eigenkapital (siehe Konzern-Eigenkapitalentwicklung).

Die zu Grunde liegenden Annahmen setzen sich wie folgt zusammen:

Programm-Laufzeit-Annahmen		
	2006	2005
Aktienkursentwicklung p. a.	6,5%	6,5%
Erwartete Volatilität	20%	20%
Laufzeit je Tranche	2 Jahre	2 Jahre
Risikoloser Zinssatz je Tranche	2,1% - 3,4%	2,1% - 3,4%
Fluktuationsrate	4,0%	4,0%

Für die Bestimmung der erwarteten Volatilität ist der Durchschnitt von sieben börsennotierten Unternehmen (Peer Group) mit vergleichbaren Geschäftsmodellen verwendet worden. Dividendenzahlungen wurden bei der Ermittlung des durchschnittlich beizulegenden Zeitwerts eines Phantom Stocks hingegen nicht berücksichtigt.

Phantom Stocks				
	31.12.2006		31.12.2005	
	Phantom Stocks in Stück	Ergebnisanteil je Phantom Stock in € ^{*)}	Phantom Stocks in Stück	Ergebnisanteil je Phantom Stock in € ^{*)}
Zu Beginn der Berichtsperiode				
– ausstehende Phantom Stocks	2.180.130			
In der Berichtsperiode				
– gewährte Phantom Stocks	150.216		2.180.130	
– verwirkte Phantom Stocks	-235.656			
– ausgeübte Phantom Stocks				
– verfallene Phantom Stocks				
Am Ende der Berichtsperiode				
– ausstehende Phantom Stocks	2.094.690	2,32	2.180.130	2,32

*) Betrifft den voraussichtlich durchschnittlich beizulegenden Zeitwert der noch auszuübenden Tranchen 3 bis 5 der Jahre 2007 bis 2009; ein Ausübungspreis existiert aufgrund des Beteiligungsprogramms nicht. Sowohl Basispreis als auch Ausübungskurs werden jeweils 60 Handelstage vor Zuteilung bzw. Ausübung aus dem durchschnittlichen Aktienschlusskurs (Xetrahandel) ermittelt.

Der Ausübungspreis der ausstehenden Phantom Stocks beträgt für die am 6. Juni 2007 ausübbar erste Tranche 23,22 €, für die am 6. Juni 2008 ausübbar zweite Tranche 30,56 € je Phantom Stock. Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit des Matching Stock Program beträgt 2,5 Jahre.

24.4. Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Die Gewinnrücklagen sind gegenüber dem Vorjahr um 150,5% auf 81,4 Mio. € gestiegen. Sie erhöhten sich im Geschäftsjahr 2006 um den Jahresüberschuss in Höhe von 89,1 Mio. € und verminderten sich durch die Auszahlung der Dividende für 2005 in Höhe von 40,2 Mio. €. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn 2006 der MTU Aero Engines Holding AG in Höhe von 43,8 Mio. € auszuschütten.

Eigene Anteile

Die Hauptversammlung der MTU Aero Engines Holding AG hat den Vorstand am 12. Mai 2006 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10% des bei der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 11. November 2007.

In Ausübung der Ermächtigung hat der Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG beschlossen, Aktien über die Börse zurück zu kaufen. Bis zum 31. Dezember 2006 wurden insgesamt 1.650.883 Aktien, d. h. 3% des Grundkapitals, zu einem durchschnittlichen Kurs von 25,86 € erworben. Der hierfür insgesamt aufgewendete Betrag in Höhe von 42,7 Mio. € wurde erfolgsneutral im Eigenkapital in der Position „Eigene Anteile“ ausgewiesen. Der Erwerb erfolgt zur Stärkung der Kapitalstruktur sowie zur Ausgabe von Aktien im Rahmen des Matching Stock Program (Textziffer 24.3.).

Aufgrund des Aktienrückkaufs ergibt sich für das Geschäftsjahr 2006 eine gewichtete durchschnittliche Aktienanzahl von 54.216.897. Die Zahl der am 31. Dezember 2006 von der MTU Aero Engines Holding AG ausgegebenen Aktien im Nennwert von einem Euro beträgt damit 53.349.117 Stück.

Überleitungsrechnung zur gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien

in Stück	Stand Monatsanfang	Rückkauf	Stand Monatsende
Januar	55.000.000		55.000.000
Februar	55.000.000		55.000.000
März	55.000.000		55.000.000
April	55.000.000		55.000.000
Mai	55.000.000	-170.130	54.829.870
Juni	54.829.870	-570.463	54.259.407
Juli	54.259.407	-238.916	54.020.491
August	54.020.491	-270.496	53.749.995
September	53.749.995	-235.110	53.514.885
Oktober	53.514.885		53.514.885
November	53.514.885	-150.768	53.364.117
Dezember	53.364.117	-15.000	53.349.117
Rückkauf/gewichteter Durchschnitt		-1.650.883	54.216.897

Gesamtergebnisrechnung

In der Gesamtergebnisrechnung sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen, die Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten enthalten. In der Gesamtergebnisrechnung sind erfolgsneutral erfasste latente Steuern kapitalmindernd in Höhe von 10,4 Mio. € (i. Vj. 10,2 Mio. € kapitalerhöhend) enthalten.

25. Rückstellungen für Pensionen (lang- und kurzfristig)

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnete aktive und ehemalige Mitarbeiter im Konzern der MTU Aero Engines Holding AG sowie deren Hinterbliebene gebildet. Je nach rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes bestehen dabei unterschiedliche Systeme der Alterssicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer und Vergütung der Mitarbeiter basieren.

Im Konzern ist zwischen beitrags- und leistungsorientierten Versorgungssystemen zu differenzieren. Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen (Defined Contribution Plans) geht das Unternehmen durch definierte Beitragsleistungen keine weiteren Verpflichtungen ein.

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter zu erfüllen (Defined Benefit Plans). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um ein rückstellungsfinanziertes Versorgungssystem. In Deutschland betrifft der überwiegende Teil der Versorgungszusagen die MTU Aero Engines GmbH, München, die MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, sowie die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, die durch Dotierung von Rückstellungen finanziert sind. Daneben bestehen von Mitarbeitern finanzierte Versorgungsleistungen (Ruhe- und Versorgungskapital sowie das Aufbaukonto im Pension Capital).

Die Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen bzw. Defined Benefit Obligation) wurde nach versicherungsmathematischen Methoden berechnet, für die Schätzungen unumgänglich sind. Die Bewertung erfolgte nach IAS 19. Dabei spielen neben den Annahmen zur Lebenserwartung die folgenden Prämissen eine Rolle:

Weitere Prämissen		
	31.12.2006	31.12.2005
Abzinsungssatz	4,50%	4,25%
Zukünftige Einkommenssteigerungen	2,50%	2,50%
Zukünftige Rentensteigerungen	1,75%	1,75%

Die künftigen Einkommenssteigerungen enthalten erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen jährlich geschätzt werden.

Bei der Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen können versicherungsmathematische Gewinne und Verluste entstehen, deren Ursachen unter anderem Änderungen der Berechnungsparameter, Schätzungsänderungen bezüglich des Risikoverlaufs der Pensionsverpflichtungen sein können. Aufgelaufene versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden, soweit sie 10% des Barwerts der Verpflichtungen nicht übersteigen, nicht bilanziert.

Versicherungsmathematische Verluste, die außerhalb dieser Bandbreite von 10% des Verpflichtungsumfangs des leistungsorientierten Pensionsplans liegen, werden ab dem Folgejahr über die durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt. Zum 31. Dezember 2006 bestehen aufgelaufene versicherungsmathematische Verluste in Höhe von insgesamt 52,8 Mio. € (i. Vj. 64,3 Mio. €).

Die Renditen für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen sind gegen Ende des Geschäftsjahres 2006 erstmals wieder angestiegen. Aus diesem Grund wurden die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitverpflichtungen zum 31. Dezember 2006 mit 4,5% (i. Vj. 4,25%) diskontiert.

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 resultiert folgender Finanzierungsstatus der Pensionszusagen:

Überleitung Barwerte zum Bilanzansatz		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	447,7	442,1
Anpassungsbeträge aufgrund versicherungsmathematischer Gewinne (+) und Verluste (-)	-52,8	-64,3
Bilanzwert zum 31. Dezember	394,9	377,8

Die bilanzielle Entwicklung der Pensionsrückstellungen lässt sich wie folgt herleiten:

Entwicklung Bilanzwerte		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Bilanzwerte zum 1. Januar	377,8	358,9
Kursdifferenz	-0,2	
Abgang Atena Engineering GmbH		-0,5
Zuführung Pensionsverpflichtungen	33,6	33,4
Geleistete Zahlungen	-16,3	-14,0
Bilanzwerte zum 31. Dezember	394,9	377,8
davon werden fällig innerhalb eines Jahres (kurzfristig)	17,8	15,3
davon werden fällig nach Ablauf eines Jahres (langfristig)	377,1	362,5
	394,9	377,8

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergeben sich im MTU-Konzern Zuführungen aus Pensionsverpflichtungen in Höhe von 33,6 Mio. € (i. Vj. 33,4 Mio. €), die aus folgenden Komponenten bestehen:

Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen		
In Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	10,5	13,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1,2	
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	18,2	18,3
	29,9	31,4
Zuführung zu den Pensionsverpflichtungen aus freiwilliger Entgeltumwandlung	3,7	2,0
	33,6	33,4

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen werden im Finanzergebnis ausgewiesen, während die im Berichtsjahr erdienten Pensionsansprüche in den jeweiligen Funktionskosten enthalten sind.

26. Übrige Rückstellungen (lang- und kurzfristig)

Die **übrigen Rückstellungen** entfallen hauptsächlich auf folgende Positionen:

Übrige Rückstellungen						
In Mio. €	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2006 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	31.12.2005 Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt
Steuerverpflichtungen	2,0		2,0	41,3		41,3
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	56,9	10,5	67,4	56,7	12,4	69,1
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	36,6	13,9	50,5	11,0	18,9	29,9
Andere Verpflichtungen	127,7	236,6	364,3	99,8	247,4	347,2
	223,2	261,0	484,2	208,8	278,7	487,5

Die **kurzfristigen Rückstellungen** haben sich wie folgt entwickelt:

Kurzfristige Rückstellungen 2006						
In Mio. €	Stand 1.1.2006	Kurs-differenzen	Verbrauch	Auf-lösung	Zu-führung	Stand 31.12.2006
Steuerverpflichtungen	41,3		-41,2		1,9	2,0
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	56,7	-0,1	-38,7	-0,4	39,4	56,9
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	11,0	-0,3	-2,7		28,6	36,6
Andere Verpflichtungen	99,8	-0,2	-46,8	-1,3	76,2	127,7
	208,8	-0,6	-129,4	-1,7	146,1	223,2

Kurzfristige Rückstellungen 2005								
In Mio. €	Stand 1.1.2005	Kurs-differenzen	Abgang Atena	Verbrauch	Auf-lösung	Zu-führung	Um-buchung	Stand 31.12.2005
Steuerverpflichtungen	9,7			-8,9	-0,5	41,0		41,3
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	48,7	0,2	-2,6	-33,4	-1,6	45,4		56,7
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	10,9	0,4	-0,5	-3,1		3,3		11,0
Andere Verpflichtungen	87,9	0,1	-0,5	-63,3	-1,1	56,5	20,2	99,8
	157,2	0,7	-3,6	-108,7	-3,2	146,2	20,2	208,8

Die Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich beinhalten Rückstellungen für Altersteilzeit in Höhe von 2,4 Mio. € (i. Vj. 3,8 Mio. €) und Sonderzahlungen in Höhe von 33,4 Mio. € (i. Vj. 34,4 Mio. €). Die Rückstellungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen enthalten zukünftige Verpflichtungen aus dem Triebwerksprogramm TP400-D6 für den Militärtransporter Airbus A400M in Höhe von 24,4 Mio. € (i. Vj. 0,0 Mio. €). In den anderen Verpflichtungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für nachlau-

fende Kosten in Höhe von 41,2 Mio. € (i. Vj. 48,3 Mio. €), die vorwiegend das Programm EJ200 betreffen, und Erlösschmälerungen in Höhe von 63,4 Mio. € (i. Vj. 27,9 Mio. €) enthalten. Die Rückstellung für Entwicklungskosten für das Programm GP7000 ist mittlerweile verwendet. Nach unserer Einschätzung ist die tatsächliche Inanspruchnahme der zurückgestellten Verpflichtungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit gegeben.

Die langfristigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Langfristige Rückstellungen 2006						
In Mio. €	Stand 1.1.2006	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Um- buchung	Stand 31.12.2006
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	12,4	-2,6		0,7		10,5
Verpflichtungen wegen drohender Verluste	18,9	-5,4		0,4		13,9
Andere Verpflichtungen						
Verpflichtungen aus Eventualschulden	247,4	-10,8				236,6
	278,7	-18,8		1,1		261,0

Die Bewertung der Eventualschulden erfolgte gemäß IFRS 3.48 (b). Dabei sind Zahlungsmittelzu- und -abflüsse berücksichtigt (siehe Textziffer 5.17.). Bei der Bewertung der Verpflichtungen aus Eventualschulden wird unverändert von Laufzeiten zwischen 9 und 15 Jahren ausgegangen. Verpflichtungen wegen drohender Verluste betreffen Risiken im Auftragsbestand für Aufträge im Zivilen Instandhaltungsgeschäft.

Langfristige Rückstellungen 2005						
In Mio. €	Stand 1.1.2005	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Um- buchung	Stand 31.12.2005
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	15,5	-3,0	-0,5	0,4		12,4
Verpflichtungen wegen drohender Verluste	20,3	-1,7		0,3		18,9
Andere Verpflichtungen						
Verpflichtungen aus Eventualschulden	268,7	-21,3				247,4
Sonstige Rückstellungen	20,9				-20,9	
	325,4	-26,0	-0,5	0,7	-20,9	278,7

27. Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)

Unter den **Finanzverbindlichkeiten** werden alle verzinslichen Verpflichtungen im Konzern der MTU Aero Engines Holding AG ausgewiesen, die zum jeweiligen Bilanzstichtag bestanden. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten 2006				
In Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig		Gesamt 31.12.2006
		Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	
Anleihen				
High Yield Bond			165,0	165,0
Zinsverbindlichkeit High Yield Bond	3,4			3,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten				
Revolving Credit Facility	75,6			75,6
sonstige Bankverbindlichkeiten	7,6	25,8		33,4
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
	0,1			0,1
Sonstige Finanzverbindlichkeiten				
Finanzierungsleasingverträge	2,5	23,3	22,7	48,5
Darlehen der Provinz British Columbia an MTU Maintenance Canada		12,8		12,8
	89,2	61,9	187,7	338,8

Die Finanzierung des Konzerns erfolgt in der Währung Euro, im Wesentlichen durch die Inanspruchnahme von Darlehen, durch eine ausgegebene Anleihe sowie durch Aufnahme von Bankkrediten (Revolving Credit Facility).

Der High Yield Bond ist mit 8,25% p.a. fest verzinst und unterliegt somit keinen Zinsänderungsrisiken. Aufgrund von Kursschwankungen unterliegt er jedoch Marktwertänderungsrisiken.

Der Konzern verfügt über einen Überziehungskredit in Höhe von 250,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis 24. März 2010. Davon ist eine Kreditlinie über 130,0 Mio. € mit einem Bankenkonsortium vereinbart. Über den Restbetrag von 120,0 Mio. € wurden bilaterale Kreditvereinbarungen (ancillary facilities) mit drei Banken getroffen. Von dem Überziehungskreditvolumen in Höhe von 250 Mio. € waren am Bilanzstichtag 75,6 Mio. € (i. Vj. 17,0 Mio. €) durch Kontokorrent-Überziehungen beansprucht. Weitere 20,6 Mio. € (i. Vj. 22,3 Mio. €) gelten durch Bankbürgschaften zugunsten Dritter (Bankavale) als in Anspruch genommen. Die effektive Kreditinanspruchnahme aus der Revolving Credit Facility unterliegt einem täglich variablen Zinssatz, der sich mit dem Marktzins ändert.

Finanzverbindlichkeiten 2005				
In Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig		Gesamt 31.12.2005
		Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	
Anleihen				
High Yield Bond			165,0	165,0
Zinsverbindlichkeit High Yield Bond	3,4			3,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten				
Revolving Credit Facility	17,0			17,0
sonstige Bankverbindlichkeiten	7,0		33,5	40,5
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
	0,3			0,3
Sonstige Finanzverbindlichkeiten				
Finanzierungsleasingverträge	2,6	22,2	28,4	53,2
Darlehen der Provinz British Columbia an MTU Maintenance Canada		14,2		14,2
	30,3	36,4	226,9	293,6

28. Übrige Verbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)

Die übrigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

Übrige Verbindlichkeiten 2006				
In Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre		Gesamt 31.12.2006
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	255,9	281,8		537,7
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	3,9			3,9
Assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und sonstige Anteile	57,8			57,8
Steuern	16,5			16,5
Soziale Sicherheit	2,6			2,6
Mitarbeiter	57,9	4,5		62,4
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	16,2	8,5	2,4	27,1
	410,8	294,8	2,4	708,0

Die Mitarbeiterverbindlichkeiten betreffen Urlaub, Gleitzeitguthaben, Verpflichtungen aus Altersteilzeit sowie vertragliche Vereinbarungen mit Mitarbeitern aus dem Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm „Impact06“ in Höhe von 20 Mio. €. Ziel ist es dabei, die Wettbewerbsfähigkeit der MTU zu erhalten und auszubauen. „Impact06“ sieht die Senkung indirekter Kosten in allen Unternehmensbereichen durch Effizienzsteigerung und teilweise Verlagerung von Tätigkeiten an Dritte vor.

Des Weiteren werden direkte Personalkosten durch optimierte Arbeitszeit- und Schichtmodelle reduziert und Einkaufskosten durch verbesserte Vertragsgestaltungen und Preisverhandlungen verringert. Darüber hinaus sieht „Impact06“ den Abbau von 250 – 300 Arbeitsplätzen im indirekten – nicht gewerblichen – Bereich in Deutschland bis Ende 2007 vor.

Übrige Verbindlichkeiten 2005				
In Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre		Gesamt 31.12.2005
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	317,3	113,7		431,0
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	4,9			4,9
Assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und sonstige Anteile	54,9			54,9
Steuern	5,4			5,4
Soziale Sicherheit	10,9			10,9
Mitarbeiter	43,2	7,1		50,3
Marktwerte Derivate				
Devisentermingeschäfte/Zins-Swaps	19,5	13,6		33,1
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	14,3	7,2	2,6	24,1
	470,4	141,6	2,6	614,6

29. Ertragsteuerverpflichtungen

Ertragsteuerverpflichtungen 2006		
In Mio. €	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt 31.12.2006
Passive latente Steuern	307,2	307,2
	307,2	307,2

Ertragsteuerverpflichtungen 2005		
In Mio. €	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt 31.12.2005
Passive latente Steuern	250,6	250,6
	250,6	250,6

Zusammensetzung der latenten Steuerpositionen				
In Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Immaterielle Vermögenswerte	0,6	0,4	305,7	312,8
Sachanlagen	4,8	4,1	124,8	134,4
Finanzanlagen	1,2	1,0		
Vorräte	0,8	3,2	28,9	22,4
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2,6	1,1	17,6	8,7
Rückstellungen	166,5	194,3	0,9	0,9
Sonderposten mit Rücklageanteil			5,3	
Devisentermingeschäfte		10,2	10,4	
Verbindlichkeiten	16,1	19,5	0,2	1,8
Verlustvorräte	17,7	19,5		
Wertberichtigung auf aktive Steuerlatenzen ¹⁾	-22,3	-22,7		
Saldierung	-186,6	-230,4	-186,6	-230,4
	1,4	0,2	307,2	250,6

¹⁾ Betrifft im Wesentlichen die MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, und die MTU Aero Engines North America Inc., USA.

Saldierungen erfolgen für Steueransprüche und -verpflichtungen, die gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen. Zu den in diesem Zusammenhang stehenden laufenden und latenten Ertragsteuerverpflichtungen sowie zur Steuerüberleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlichen Steueraufwand wird auf die Textziffer 12. verwiesen.

IV. Sonstige Angaben

30. Bewertung der erzielbaren Beträge der Marktsegmente, die einen Firmenwert enthalten

Cashflow-Prognosen aus Triebwerksprogrammen werden zur Ermittlung des Nutzungswerts (Barwert künftiger Einnahmen-Überschüsse) zunächst über einen Zeitraum von 5 Jahren erstellt. Für den sich daran anschließenden Zeitraum wird aufgrund des langfristig laufenden Geschäftsmodells eine „ewige Rente“ mit einem jährlichen Wachstumsfaktor von 1%, ausgehend vom letzten Planjahr, in die Cashflow-Prognose einbezogen. Diese nachhaltigen Planungs-Annahmen beruhen auf langjährigen Erfahrungen und Kooperationen mit Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften.

Der Konzern untersucht jährlich im Einklang mit den vorgenannten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob eine Wertminderung des Firmenwerts vorliegt. Dabei werden die Buchwerte der Marktsegmente mit den sich hieraus ergebenden Einnahmen-Überschüssen (erzielbarer Betrag) unter Ansatz eines marktüblichen Diskontierungszinssatzes verglichen.

Diesen Berechnungen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Ermittlung der künftigen Cashflows (Zahlungsein- und -ausgänge ohne Berücksichtigung von Finanzierungsaktivitäten und Steuern);
- Annahmen über mögliche Planveränderungen dieser Cashflows (sowohl bezüglich der Höhe als auch des zeitlichen Anfalls);
- Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten (WACC vor Steuern) für:
 - Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft 14,4 %
 - Zivile Triebwerksinstandhaltung 13,6%.

Der Detailplanungszeitraum der EBIT- und Cashflow-Projektionen zur Ermittlung des Nutzungswerts der jeweiligen Marktsegmente beträgt fünf Jahre und umfasst die operative Planung der Jahre 2006 bis 2010. Für den sich anschließenden Zeitraum der ewigen Rente wurden als zu diskontierende Größe nachhaltig erzielbare Cashflows unter Zugrundelegung einer dauerhaften Reinvestitionsrate bestimmt.

Aufgrund der Berechnungen liegen uns derzeit keine Anhaltspunkte vor, die darauf schließen lassen, dass die Buchwerte des „Zivilen und Militärischen Triebwerksgeschäfts“ und der „Zivilen Triebwerksinstandhaltung“ die erzielbaren Beträge der Marktsegmente übersteigen könnten.

31. Sensitivitätsanalyse

Der Konzern trifft Einschätzungen und Annahmen, welche die Zukunft betreffen. Die Schätzungen und Annahmen, die ein Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des nächsten Geschäftsjahres mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

Sensitivitätsdarstellung:

Unter Anwendung der unter Textziffer 30. genannten Planungsannahmen und Bewertungsgrundsätze und bei Anwendung von durchschnittlich angenommenen und gewichteten Kapitalkosten (WACC vor Steuern) von rund 14% auf die vom Management geplanten Einnahmen-Überschüsse (erzielbarer Betrag) ergibt sich auch weiterhin kein Anhaltspunkt für einen Wertminderungsbedarf hinsichtlich der Segment-Firmenwerte.

Selbst bei einer nachhaltigen Verminderung der EBITs (Earnings before Interest and Taxes) beziehungsweise Cashflows vor Steuern und Finanzergebnis von bis zu 29% unter den vom Management erwarteten Planergebnissen ergäbe sich in beiden Marktsegmenten noch kein Wertminderungsbedarf auf den Firmenwert.

Ertragsteuern

Der Konzern ist in verschiedenen Ländern zur Entrichtung von Ertragsteuern verpflichtet. Deshalb sind wesentliche Annahmen erforderlich, um die weltweite Steuerrückstellung zu ermitteln.

Der Konzern bemisst die Höhe der Rückstellungen für erwartete Nachzahlungen aufgrund Steuerprüfungen auf Basis von Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Steuern fällig werden. Sofern die endgültige Besteuerung von der anfänglich angenommenen abweicht, wird dies in der Periode, in der die Besteuerung abschließend ermittelt wird, Auswirkungen auf die tatsächlichen und die latenten Steuern haben.

32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

32.1. Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse des Konzerns bestehen in Höhe von 105,0 Mio. € (i. Vj. 110,5 Mio. €). Der Bruttowert repräsentiert den Gesamthaftungsbetrag, während der Nettobetrag um die dafür bilanzierten Rückstellungen reduziert ist.

Eventualverbindlichkeiten 2006			
In Mio. €	Rückstellung	31.12.2006	
		Brutto	Netto
I. Haftungsverhältnisse aus Risk- and Revenue-Vertragsverhältnissen			
GE	0,2	24,7	24,5
IAE	1,7	33,3	31,6
PWA	0,2	14,2	14,0
	2,1	72,2	70,1
II. Bürgschaften und Haftungen für nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		34,9	34,9
	2,1	107,1	105,0

Eventualverbindlichkeiten 2005			
In Mio. €	Rückstellung	31.12.2005	
		Brutto	Netto
I. Haftungsverhältnisse aus Risk- and Revenue-Vertragsverhältnissen			
GE	0,3	27,5	27,2
IAE	1,9	39,7	37,8
PWA	0,2	20,7	20,5
	2,4	87,9	85,5
II. Bürgschaften und Haftungen für nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		25,0	25,0
	2,4	112,9	110,5

32.2. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

32.2.1. Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen, insbesondere aus Miet- und Leasingverträgen für Gebäude, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen.

Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu achtzehn Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Rahmen der Miet- und Leasingverträge wurden im laufenden Geschäftsjahr Zahlungen in Höhe von 11,0 Mio. € (i. Vj. 9,6 Mio. €) aufwandswirksam erfasst. Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverhältnissen setzt sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

Zahlungsverpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen		
In Mio. €	31.12.2006	31.12.2005
Summe der künftigen Mindestleasing- und Mietzahlungen aus operativen Leasingverhältnissen		
Restlaufzeit bis zu einem Jahr	9,9	8,4
Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren	20,1	16,0
Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren	3,0	2,1
	33,0	26,5

32.2.2. Verpfändete Wertpapiere

Im Zusammenhang mit Leasingverpflichtungen hat der Konzern Wertpapiere in Höhe von 2,5 Mio. € zugunsten der Nord/LB Norddeutsche Landesbank, Hannover, verpfändet.

32.2.3. Bestellobligo

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Investitionen und für Wartungsverträge und allgemeine Betriebsaufwendungen bewegen sich im geschäftsüblichen Rahmen.

32.3. Ausfallrisiko

Die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte gibt ungeachtet bestehender Sicherheiten das bestehende Ausfallrisiko für den Fall an, dass Kunden, Risk- and Revenue-Sharing-Partner, Konsortien und dergleichen ihren vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Für alle den originären Finanz-

instrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, zur Vermeidung von Zahlungsausfällen genutzt werden.

Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. Bei **derivativen Finanzinstrumenten** ist der Konzern darüber hinaus einem Kreditrisiko ausgesetzt, das durch die Nichterfüllung der vertraglichen Vereinbarungen seitens der Vertragspartner entsteht. Dieses Kreditrisiko wird dadurch gemindert, dass Geschäfte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten nicht für wesentlich gehalten. Eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen, einzelnen Schuldern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

33. Erläuterungen zu den Konzern-Kapitalflussrechnungen

Die Kapitalflussrechnungen zeigen, wie sich die Flüssigen Mittel des Konzerns im Laufe des Berichtsjahres verändert haben. Entsprechend IAS 7 (Cashflow Statements) wird zwischen Zahlungsströmen aus betrieblicher Geschäftstätigkeit und aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden (siehe Konzern-Kapitalflussrechnung).

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten und Wertpapiere, soweit sie eine ursprüngliche Restlaufzeit von nicht mehr als drei Monaten aufweisen.

Die Cashflows aus der **Investitions- und Finanzierungstätigkeit** werden zahlungsbezogen direkt ermittelt.

Der Cashflow aus **betrieblicher Geschäftstätigkeit** wird demgegenüber ausgehend vom Konzernjahresüberschuss **indirekt** abgeleitet. Im Rahmen der indirekten Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der betrieblichen Geschäftstätigkeit um Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffentlichten Konzernbilanz abgestimmt werden.

34. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Für Beziehungen und Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen sind besondere Angaben zu tätigen. Die verbundenen Unternehmen werden im Anteilsbesitz (Textziffer 34.1.2.) dargestellt. Als „related Parties“ im Sinne des IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen“ kommen neben dem Vorstand grundsätzlich der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner in Betracht.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht aber auch auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen, Joint Ventures sowie auf Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Konzerns ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen. Ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der MTU Aero Engines Holding AG kann hierbei auf einem Anteilsbesitz von 20% oder mehr, einem Sitz in der Geschäftsführung oder Aufsichtsrat an bzw. in einer MTU Aero Engines Holding AG Konzerngesellschaft oder einer anderen Schlüsselposition im Management beruhen.

Die MTU Aero Engines Holding AG wird im Geschäftsjahr 2006 von den Angabepflichten des IAS 24 in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Joint

Ventures, Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats berührt.

34.1. Nahe stehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle zwischen den in den Konzern einbezogenen Unternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe daher nicht mehr erläutert.

34.1.1. Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen

Im Laufe des Geschäftsjahres führten Konzerngesellschaften untereinander Transaktionen durch. Mit den nachstehenden, nicht konsolidierten nahe stehenden Unternehmen ereigneten sich im Geschäftsjahr folgende Geschäfte:

Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen						
In Mio. €	Ausstehende Salden		Betrag der Geschäftsvorfälle			
	Forderungen		Erlöse/Erträge/Verkauf		Aufwendungen/Erwerb	
	31.12.2006	31.12.2005	2006	2005	2006	2005
Kurzfristige Forderungen						
Eurojet Turbo GmbH, München ¹⁾	38,3	13,0	136,4	200,2	-0,3	-0,7
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos ¹⁾	5,0	4,5	28,8	32,6	-0,1	-0,8
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde	3,6		45,8		-0,9	
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	0,2			0,1	-2,3	-1,8
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien ¹⁾	7,8	8,4	115,5	131,7		
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia		0,4		0,3		-1,5
EPI Europrop International GmbH, München ¹⁾		0,4		2,6	-1,5	-5,7
Gesellschaft zur Entsorgung von Sondermüll in Bayern GmbH, München					-0,2	-0,1
	54,9	26,7	326,5	367,5	-5,3	-10,6

¹⁾ Kooperationsgesellschaften

Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen

In Mio. €	Ausstehende Salden Verbindlichkeiten		Betrag der Geschäftsvorfälle			
	31.12.2006	31.12.2005	Erlöse/Erträge/Verkauf		Aufwendungen/Erwerb	
			2006	2005	2006	2005
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
KKR European Fund L.P.		0,1				
KKR Millenium Fund L.P.		0,1				
MTU Aero Engines Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH		0,1				
Kohlberg Kravis Roberts & Co. L.P., USA						-0,4
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	0,1				-2,8	
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos ^{*)}	0,4		5,8		-0,1	
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde		3,2		12,3		-103,6
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz ^{*)}	56,6	51,7	365,3	257,4	-394,7	-294,0
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München					-10,8	
EPI Europrop International GmbH, München ^{*)}	0,7		2,6		-1,5	
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	3,9	4,8			-0,3	-0,3
MTU Maintenance do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien		0,1				-0,6
	61,7	60,1	373,7	269,7	-410,2	-398,9
*) Kooperationsgesellschaften						

34.1.2. Wesentlicher Anteilsbesitz

Anteilsbesitz			
Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2006	Eigenkapital in T€ 31.12.2006	Ergebnis in T€ 2006
I. Anteile an Tochterunternehmen			
MTU Aero Engines Investment GmbH, München	100,0	731.241	0 ²⁾
MTU Aero Engines GmbH, München	100,0	756.946	5.968 ²⁾
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,0	112.631	8.671
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,0	108.695	2.856 ²⁾
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,0	-5.220 ³⁾	-4.541 ⁷⁾
MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	100,0	-3.635 ³⁾	512 ⁷⁾
RSZ Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	100,0	13.433	1
Atena Engineering Inc., i.L., Hartford, USA	100,0	41 ^{1/6)}	-7 ^{1/8)}
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	100,0	26 ⁴⁾	0 ^{2/4)}
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	100,0	3.870 ⁴⁾	-917 ⁴⁾
Vericor Power Systems L.L.C., Atlanta, USA	100,0	19.496 ³⁾	6.325 ⁷⁾
MTU Aero Engines Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	100,0	51 ⁴⁾	1 ⁴⁾
II. Anteile an assoziierten Unternehmen			
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien	40,0	172 ¹⁾	6 ¹⁾
EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos	33,0	1.702 ^{1/4)}	656 ^{1/4)}
EPI Europrop International GmbH, München	28,0	402 ^{1/4)}	338 ^{1/4)}
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	33,3	98 ^{1/4)}	60 ^{1/4)}
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos	25,0	27 ^{1/4)}	0 ^{1/4)}
III. Beteiligungen an Joint Ventures			
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde	50,0	14.351	23
Pratt & Whitney Canada CSC (Africa) (PTY.) Ltd., Lanseria, Südafrika	50,0	1.111 ^{1/6)}	-590 ^{1/8)}
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	50,0	3.183 ^{1/6)}	515 ^{1/8)}
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	50,0	66.726 ³⁾	6.064 ⁵⁾
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	50,0	-1.281 ¹⁾	-564 ¹⁾
IV. Sonstige Anteile			
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz	12,1	28.487 ^{1/6)}	2.519 ^{1/8)}
1) Vorjahreszahlen, keine aktuellen Zahlen vorhanden 2) HGB-Ergebnis wurde 2006 abgeführt 3) Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2006 erfolgt 4) HGB-Werte, da keine IFRS-Abschlüsse aufgestellt werden 5) Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2006 erfolgt 6) Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2005 erfolgt 7) Umrechnung ist mit den monatlichen Endwerten 2006 erfolgt 8) Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2005 erfolgt			

34.2. Nahe stehende Personen

Konzernunternehmen haben mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats des Konzerns sowie mit anderen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

34.2.1. Vergütungen an Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Vorstand und dem Aufsichtsrat wurden im Verlauf des Geschäftsjahres die folgenden Vergütungen gezahlt. Individualisierte Angaben zu Vorstands- und Aufsichtsratsvergütungen werden zusammen mit den Angaben zum Deutschen Corporate Governance Kodex erstattet (siehe Corporate Governance Bericht; Vergütungsbericht).

Vergütungen für tätige Organmitglieder				
In Mio. €	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2006	2005	2006	2005
Kurzfristige Leistungen	6,8	6,4	0,7	0,5
Für im Geschäftsjahr tätige Organmitglieder zugeführte Rückstellungen	0,4	2,6		
Aktienbasierte Vergütung	0,4	0,2		
	7,6	9,2	0,7	0,5

34.2.2. Mitglieder des Vorstands

Vorstand	
Udo Stark <i>Vorsitzender des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG, München</i>	München
Bernd Kessler <i>Vorstand Zivile Instandhaltung der MTU Aero Engines Holding AG, München</i>	München
Dr. Michael Süß (bis 30.4.2006) <i>Vorstand Technik der MTU Aero Engines Holding AG, München</i>	München
Dr. Rainer Martens (ab 15.4.2006) <i>Vorstand Technik der MTU Aero Engines Holding AG, München</i>	München
Reiner Winkler <i>Vorstand Finanzen und Personal der MTU Aero Engines Holding AG, München</i>	München

34.2.3. Mitglieder des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat	
Johannes P. Huth (Vorsitzender) Managing Director von Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., London	London
Günter Sroka* (Stellvertretender Vorsitzender bis 31.12.2006) ehemaliger Vorsitzender des Konzernbetriebs- rats der MTU Aero Engines GmbH, München	Dachau
Harald Flassbeck* Erster Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle München	Unterhaching
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger Vorsitzender der Geschäftsleitung der INA-Holding Schaeffler KG, Herzogenaurach	Herzogenaurach
Babette Fröhlich* Ressortleiterin beim Vorstand der IG Metall, Frankfurt	Frankfurt
Josef Hillreiner* (Stellvertretender Vorsitzender ab 1.1.2007) Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MTU Aero Engines GmbH, München	Ried
Louis R. Hughes (ab 30.1.2006) Chief Executive Officer der GBS Laboratories LLC., Herndon, Virginia	Winnetka, USA
Michael Keller* Vertreter der Leitenden Angestellten der MTU Aero Engines GmbH, München Leiter Rotor/Stator und Produktionsservice der MTU Aero Engines GmbH, München	Aindling
Prof. Dr. Walter Kröll ehemaliger Präsident der Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren e.V., Bonn	Köln
Josef Mailer* Freigestellter Betriebsrat der MTU Aero Engines GmbH, München	Dachau
Dr.-Ing. Klaus Steffens ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU Aero Engines GmbH, München	Bernried
Prof. Dr. Sigmar Wittig (bis 31.3.2007) ehemaliger Vorstandsvorsitzender des DLR Deutsches DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln	Köln
* Arbeitnehmervertreter	

35. Honorare des Abschlussprüfers

Die im Geschäftsjahr angefallenen Honorare betragen:

Honorare		
In Mio. €	2006	2005
Abschlussprüfungen	0,5	1,0
Steuerberatungsleistungen	0,3	
sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,1	0,5
	0,9	1,5

Der Posten Abschlussprüfungen betrifft die gesamten Aufwendungen an die Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, für Abschlussprüfungen. Die sonstigen Bestätigungs- und Bewertungsleistungen betreffen prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

36. Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung im MTU Konzern-Geschäftsbericht 2006 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.mtu.de.

V. Erläuterungen zu den Marktsegmenten

37. Verpflichtung zur Segmentberichterstattung

Der Konzern berichtet über zwei Segmente, nämlich Geschäftsfelder und Regionen. Diese Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstrukturen der Geschäftsfelder.

37.1. Definition der Marktsegmente

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der MTU Aero Engines Holding AG gemäß den Regeln von IAS 14 (Segment Reporting) nach Geschäftsfeldern als primärem Berichtsformat und nach Regionen als sekundärem Berichtsformat abgegrenzt.

Die Aktivitäten der MTU Aero Engines Holding AG sind in die folgenden zwei Segmente aufgeteilt:

- **Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft**
- **Zivile Triebwerksinstandhaltung**
- Im Segment „Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft“ entwickelt, fertigt, montiert und liefert der Konzern zivile und militärische Triebwerke und Komponenten. Darüber hinaus beinhaltet dieses Marktsegment auch die Instandhaltung militärischer Triebwerke.

- Im Segment „Zivile Triebwerksinstandhaltung“ werden Flugtriebwerke überholt und repariert. Neben der kompletten Triebwerksinstandsetzung werden Triebwerksmodule komplett überholt und Spezialreparaturen durchgeführt. Außer Flugtriebwerken reparieren und überholen die „Zivilen Triebwerksinstandhaltungs“-Konzerngesellschaften Industriegasturbinen.

In der Konsolidierungs-/Überleitungsspalte auf das Konzern-Ergebnis vor Steuern (EBT) werden einerseits Eliminierungen zwischen den Marktsegmenten „Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft“ und „Zivile Triebwerksinstandhaltung“, andererseits nicht unmittelbar einem Marktsegment zuordenbare Geschäftsprozesse der Holdinggesellschaften ausgewiesen.

Die Konsolidierung im Finanzergebnis in Höhe von 30,8 Mio. € eliminiert im Wesentlichen Ergebnisabführungsbeträge zwischen Konzerngesellschaften, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet sind, während die Konsolidierung des Segmentvermögens in Höhe von 572,8 Mio. € neben den Finanzanlagevermögen der Holdinggesellschaften auch Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen aus unterschiedlich zugeordneten Segmenten beinhaltet. In der Überleitung der Segmentschulden in Höhe von 67,8 Mio. € werden Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen eliminiert.

37.2. Erläuterungen zu den Segmentangaben

37.2.1. Primäres Berichtssegment (Geschäftsfelder)

- Den Segmentinformationen liegen dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Forderungen und Verbindlichkeiten, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen.
- Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die voraussichtlich länger als ein Jahr genutzt werden. Die Investitionen sind gemäß Sitz des Unternehmens, dem sie gehören, zugeordnet.
- Das Segmentvermögen und die Segmentschulden der Geschäftsfelder beinhalten unter anderem Aktiva und Passiva, die zur Erzielung der laufenden Geschäftstätigkeit beigetragen haben. Die Vermögenswerte sind dem Unternehmen zugeordnet, dem sie gehören. Die Segmentvermögenswerte und die Segmentschulden sind auf die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns übergeleitet.

37.2.2. Sekundäres Berichtssegment (Regionen)

- Bei den Segmentinformationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung werden die Regionen Deutschland, Europa, Nordamerika, Südamerika, Afrika, Asien und sonstige sowie die at Equity bilanzierten Finanzanlagen abgegrenzt.
- Umsatzerlöse sind auf Basis des Landes zugeordnet, in dem der Kunde niedergelassen ist.
- Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die voraussichtlich länger als ein Jahr genutzt werden. Die Investitionen sind dem Sitz des Unternehmens zugeordnet, welches wiederum der Regionssegmentierung zugeordnet ist.
- Die Vermögenswerte sind gemäß Sitz des Unternehmens, dem sie gehören, zugeordnet.

**38. Segmentinformationen nach
Geschäftsfeldern zum 31.12.2006**

Primäres Berichtssegment 2006				
In Mio. €	Ziviles und Militärisches Triebwerks- geschäft	Zivile Triebwerks- instandhaltung	Konsolidierung/ Überleitung	Konzern
Umsätze mit Fremden	1.469,4	946,8		2.416,2
Zivil	979,8	946,8		1.926,6
Militärisch	489,6			489,6
Umsätze mit anderen Segmenten	13,7	7,9	-21,6	
Zivil	13,7	7,9	-21,6	
Militärisch				
Umsätze gesamt	1.483,1	954,7	-21,6	2.416,2
Zivil	993,5	954,7	-21,6	1.926,6
Militärisch	489,6			489,6
Umsatzkosten	-1.245,0	-839,1	20,6	-2.063,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	238,1	115,6	-1,0	352,7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	119,0	67,7	-2,9	183,8
Abschreibungen	116,1	35,7		151,8
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	235,1	103,4	-2,9	335,6
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung bereinigt (EBITDA bereinigt)	217,7	103,4	-2,9	318,2
Finanzergebnis	2,6	-5,1	-30,8	-33,3
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind				
Interne Umlage	-5,8	5,8		
Ergebnis vor Steuern (EBT)	115,8	68,4	-33,7	150,5
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	92,5	21,6		114,1
Segmentvermögen	2.883,9	801,1	-572,8	3.112,2
– davon Firmenwert	296,3	96,2		392,5
Segmentschulden	2.168,3	449,4	-67,8	2.549,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	4.765	2.238		7.003
Arbeiter	1.836	1.277		3.113
Angestellte	2.564	642		3.206
Befristete Mitarbeiter	84	144		228
Auszubildende	138	132		270
Praktikanten	143	43		186

Im Marktsegment „Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft“ sind Wertminderungen auf Sachanlagen für die MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA, in Höhe von 3,3 Mio. € (i. Vj. 0,0 Mio. €) sowie für das Triebwerksprogramm TP400-D6 in Höhe von 2,4 Mio. € (i. Vj. 0,0 Mio. €) und im Marktsegment „Zivile Trieb-

werksinstandhaltung“ sind Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen für die MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, in Höhe von 0,6 Mio. € (i. Vj. 2,4 Mio. €) enthalten, die in der Berichtsperiode das Jahresergebnis beeinflusst haben (siehe Textziffer 6.).

39. Segmentinformationen nach
Geschäftsfeldern zum 31.12.2005

Primäres Berichtssegment 2005				
In Mio. €	Ziviles und Militärisches Triebwerks- geschäft	Zivile Triebwerks- instandhaltung	Konsolidierung/ Überleitung	Konzern
Umsätze mit Fremden	1.421,8	760,9		2.182,7
Zivil	930,4	760,9		1.691,3
Militärisch	491,4			491,4
Umsätze mit anderen Segmenten	13,0	6,0	-19,0	
Zivil	13,0	6,0	-19,0	
Militärisch				
Umsätze gesamt	1.434,8	766,9	-19,0	2.182,7
Zivil	943,4	766,9	-19,0	1.691,3
Militärisch	491,4			491,4
Umsatzkosten	-1.232,3	-682,8	20,4	-1.894,7
Bruttoergebnis vom Umsatz	202,5	84,1	1,4	288,0
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	94,3	38,4	-1,5	131,2
Abschreibungen	124,7	39,4		164,1
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	219,0	77,8	-1,5	295,3
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung bereinigt (EBITDA bereinigt)	162,4	77,8	-1,5	238,7
Finanzergebnis	-14,6	-2,0	-58,1	-74,7
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind		2,1		2,1
Interne Umlage	-4,3	4,3		
Ergebnis vor Steuern (EBT)	75,4	42,8	-59,6	58,6
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	61,4	24,3		85,7
Segmentvermögen	2.731,5	782,5	-663,3	2.850,7
– davon Firmenwert	296,3	97,7		394,0
Segmentenschulden	2.048,3	445,8	-171,4	2.322,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	4.943	2.127		7.070
Arbeiter	1.837	1.258		3.095
Angestellte	2.758	620		3.378
Befristete Mitarbeiter	81	63		144
Auszubildende	152	134		286
Praktikanten	115	52		167

40. Segmentinformationen nach Regionen 2006 und 2005

Sekundäres Berichtssegment 2006			
In Mio. €	Umsätze	Investitionen	Vermögenswerte
Deutschland	453,9	110,8	2.966,9
Europa	269,6		
Nordamerika	1.311,5	2,5	55,5
Südamerika	72,3		
Afrika	10,4		
Asien	286,2	0,8	82,6
Australien/Ozeanien	12,3		
At Equity bilanzierte Finanzanlagen			7,2
	2.416,2	114,1	3.112,2

Sekundäres Berichtssegment 2005			
In Mio. €	Umsätze	Investitionen	Vermögenswerte
Deutschland	488,6	80,3	2.688,3
Europa	248,3		
Nordamerika	1.146,1	3,2	68,8
Südamerika	51,0		
Afrika	2,5		
Asien	239,0	2,2	84,2
Australien/Ozeanien	7,2		
At Equity bilanzierte Finanzanlagen			9,4
	2.182,7	85,7	2.850,7

VI. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

41.1. Emission einer Wandelschuldverschreibung

Auf der Basis eines Beschlusses von Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG hat das Unternehmen am 23. Januar 2007 eine Wandelschuldverschreibung in Höhe von insgesamt 180 Mio. € (eingeteilt in 1.800 Teilschuldverschreibungen) ausgegeben. Das Wertpapier besitzt einen Nennbetrag von 100.000 € je Schuldverschreibung und hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Es existiert ein Wandlungsrecht in auf den Namen lautende Stammaktien der Gesellschaft ohne Nennbetrag (Stückaktie) mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 1 € je Aktie und voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr ihrer Ausgabe unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Auf der Basis eines Wandlungspreises von 49,50 € ergibt sich ein anfängliches Wandlungsverhältnis von 2.020,20. Der festgesetzte Zinssatz liegt bei 2,75% und ist jeweils am 1. Februar eines Jahres fällig. Bis spätestens 30. April 2007 soll die Anleihe auch an der Luxemburger Börse zum Handel zugelassen sein. Emittentin der Wandelschuldverschreibung ist die am 19. Januar 2007 gegründete MTU Aero Engines Finance B.V. mit Sitz in Amsterdam, die sich zu 100% im Besitz der MTU Aero Engines Holding AG befindet.

Die Emission der Wandelschuldverschreibung hat mögliche Auswirkungen auf zukünftige Jahresergebnisse und auf die Eigenkapitalquoten. Zusätzlich erhöht sich die gewichtete durchschnittliche Anzahl im Umlauf befindlicher Aktien um alle potenziellen, sich aus der Wandelschuldverschreibung ergebenden Aktien. Aus diesem Grund kann sich das verwässerte Ergebnis je Aktie daher künftig reduzieren. Die Bedeutung der Auswirkungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen.

41.2. Rückzahlung High Yield Bond

Mit dem Mittelzufluss aus der Wandelschuldverschreibung beabsichtigt die MTU, die Rückzahlung des noch ausstehenden Nominalbetrags des High Yield Bonds in Höhe von 165 Mio. € einschließlich des mit der vorzeitigen Rückzahlung verbundenen Aufpreises und der aufgelaufenen Zinsen zu verwenden.

Die MTU wird somit die High Yield Bond Anleihe am 28. Februar 2007 mit einem Gesamtbetrag von 189,7 Mio. € zurückbezahlen und zeitgleich deren Börsen-Delisting beantragen. Nach Rückführung dieser Anleihe beabsichtigt das Unternehmen, die Emittentin – die MTU Aero Engines Investment GmbH – auf die MTU Aero Engines Holding AG zu verschmelzen.

Der mit der Rückzahlung des High Yield Bond verbundene Aufpreis in Höhe von 19,1 Mio. € sowie die aufgelaufenen Zinsen in Höhe von 5,6 Mio. € wirken sich damit im ersten Quartal 2007 ergebnismindernd aus.

Überleitung vom Bilanzgewinn des Konzerns zum Bilanzgewinn der MTU Aero Engines Holding AG

Anders als der Konzernabschluss, dem die IFRS des IASB zugrunde liegen, wird der Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) aufgestellt. Soweit danach zulässig und sinnvoll, werden Regelungen der IFRS auch im Einzelabschluss angewendet. In zahlreichen Fällen weichen die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze im Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG und in den Jahresabschlüssen inländischer Tochtergesellschaften, die ihre nationalen handelsrechtlichen Ergebnisse an die MTU Aero Engines Holding AG abführen, von denen des Konzernabschlusses ab.

Die Unterschiede 2006 betreffen im Wesentlichen die Aufhebung des Ergebnisabführungsvertrages mit der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg, Ludwigsfelde, Einstellung von Sonderposten mit Rücklageanteil für verkaufte Grundstücke, Abschreibungen auf den Firmenwert, Unrealisierter Gewinnausweis im Rahmen von Fertigungsaufträgen (Percentage of Completion, PoC), die Vorratsbewertung, Forderungen und Verbindlichkeiten, die Rückstellungsbewertung sowie die Behandlung von Finanzinstrumenten.

Überleitungsrechnung zum ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn

Überleitungsrechnung zum ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn			
In Mio. €	2006		2005
Konzern-Bilanzgewinn (IFRS)	89,1		32,8
Steueraufwand	-61,4		-25,8
Konzern-Ergebnis vor Steuern (EBT)	150,5		58,6
Eliminierung der Ergebnisbeiträge ausländischer Konzerngesellschaften	-6,6		3,4
+/- Abweichungen Handelsrecht (HGB)			
Aufhebung Ergebnisabführungsvertrag MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH	-9,9		
Einstellung Sonderposten mit Rücklageanteil	-13,0		
Unrealisierte Gewinne aus Fertigungsaufträgen (PoC)	-15,5		
Abschreibung Geschäftswert	-9,8	-9,8	
Emissionskosten für Börsengang		-20,3	
Forex Income		90,2	
Fusionsgewinn Vorjahr		27,9	
Sonstige Abweichungen	-2,2	-50,4	10,2
Ergebnis vor Steuern der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)	93,5		160,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-25,1		-113,9
Jahresüberschuss der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)	68,4		46,3
Verlustvortrag			-2,3
Entnahme aus Kapitalrücklage	38,9		
Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen	3,8		
Einstellungen in die Rücklage für eigene Aktien	-42,7		
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	-24,6		-3,8
Bilanzgewinn der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)	43,8		40,2

Der von Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Darüber hinaus kann dieser Abschluss bei der MTU Aero Engines Holding AG, 80995 München, angefordert werden.

Vorschlag zur Gewinnverwendung

Der Jahresüberschuss des nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) aufgestellten Jahresabschlusses der MTU Aero Engines Holding AG beträgt 68,4 Mio. €. Nach Einstellung von 24,6 Mio. € in die Gewinnrücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 43,8 Mio. €. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 27. April 2007 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,82 € je Stückaktie auf die dividendenberechtigten Aktien zu verwenden.

Die Auszahlung der Dividende erfolgt am 30. April 2007.

München, den 20. Februar 2007



Udo Stark



Bernd Kessler



Dr. Rainer Martens



Reiner Winkler

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der MTU Aero Engines Holding AG, München, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG, München, den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 27. Februar 2007

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Plendl
Wirtschaftsprüfer



Dr. Reitmayr
Wirtschaftsprüfer

Corporate Governance

Corporate Governance Bericht

Corporate Governance bildet die Grundlage für die verantwortungsvolle Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Bei der MTU Aero Engines Holding AG nimmt sie einen hohen Stellenwert ein. Gute Unternehmensführung soll das Vertrauen von Anlegern, Kunden und Mitarbeitern in die Leitungs- und Kontrollorgane fördern sowie den Wert eines Unternehmens nachhaltig steigern. Grundlagen der Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Die global agierende MTU achtet darauf, dass die jeweiligen nationalen und internationalen Standards beachtet werden. In Deutschland, dem Hauptsitz des Unternehmens, sind diese Standards vor allem im Aktiengesetz, im Mitbestimmungsgesetz sowie im Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“) festgeschrieben.

Der Kodex beinhaltet in seiner ergänzten Fassung vom 12. Juni 2006 wesentliche gesetzliche Vorschriften für die Leitung und Kontrolle börsennotierter Unternehmen und zudem international und national anerkannte Standards verantwortlicher Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG haben sich intensiv mit der Erfüllung der Vorgaben des Kodex befasst. Basierend auf diesen Beratungen wurde die auf Seite 117 abgedruckte Entsprechenserklärung zum Kodex verabschiedet.

Der Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG berichtet im Folgenden auch im Namen des Aufsichtsrats über die Corporate Governance des Unternehmens im Geschäftsjahr 2006 gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex. Damit kommt er der Auflage nach, jährlich im Geschäftsbericht die Corporate Governance des Unternehmens zu erläutern.

Vertrauensvolle Zusammenarbeit

Die MTU ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt über die vorgeschriebenen drei Organe: Vorstand, Aufsichtsrat und Hauptversammlung. Die Unternehmensführung der MTU Aero Engines Holding AG ist von einer engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Organe bestimmt. Zwischen den Organen der MTU Aero Engines Holding AG herrscht ein stetiger Informationsfluss. Die Mitglieder des Vorstands führen die Gesellschaft als Team; sie ergänzen sich in ihren beruflichen Qualifikationen und Erfahrungen. Der Vorstand ist insbesondere für die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die Planung und Festlegung der

Unternehmensbudgets und die Kontrolle der Geschäftsführung der einzelnen Bereiche zuständig. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig und zeitnah über den aktuellen Geschäftsverlauf, eventuelle Risiken sowie strategische Entscheidungen und deren Umsetzung. Wesentliche Vorstandsentscheidungen bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Genauer hierzu ist dem Bericht des Aufsichtsrats auf Seite 122 zu entnehmen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. Er ist gemäß der gesetzlichen Vorschriften mit je sechs Vertretern der Anteilseigner sowie der Arbeitnehmer besetzt. Seine Mitglieder sind befähigt und erfahren, um die Aufgaben ordnungsmäßig wahrzunehmen. Im Jahr 2006 bestanden weder Berater- noch Dienstleistungs- oder Werkverträge zwischen der MTU Aero Engines Holding AG und einem Aufsichtsratsmitglied. Ebenso wenig bestanden offenlegungspflichtige Interessenskonflikte zwischen der MTU Aero Engines Holding AG und dem Vorstand bzw. dem Aufsichtsrat. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht die Bildung von Ausschüssen vor. Zur Zeit bestehen bei der MTU Aero Engines Holding AG drei Aufsichtsratsausschüsse.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden bei der MTU für die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands so genannte Directors' & Officers' Liability-Versicherungen mit einem angemessenen Selbstbehalt.

Transparente Vergütung

Die Vergütungen für Vorstand und Aufsichtsrat unterliegen bei der MTU Aero Engines Holding AG klaren und transparenten Kriterien. Ausführliche Informationen darüber befinden sich im Vergütungsbericht ab Seite 118.

Klare Rechnungslegung

Für die Rechnungslegung des Konzerns gemäß der International Financial Reporting Standards (IFRS) zeichnet der Vorstand verantwortlich. Der Einzelabschluss wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches erstellt. Ein internes Kontrollsystem sowie einheitliche Bilanzierungsgrundsätze stellen sicher, dass in allen wesentlichen Punkten ein angemessenes Bild der Vermögens- und Ertragslage, der finanziellen Situation und der Zahlungsströme aller Konzerngesellschaften wiedergegeben wird. Die MTU Aero Engines Holding AG verfügt über ein differenziertes System zur Erfassung und Kontrolle geschäftlicher und finanzieller Risiken.

Umfassende Information

Gute Corporate Governance einer Publikumsgesellschaft zeichnet sich durch eine kontinuierliche, umfassende und schnelle Information der Aktionäre, Anleger und Interessenten aus. Die MTU stellt auf ihrer Website unter <http://www.mtu.de> umfangreiche Unterlagen und Informationen sowie einen Finanzkalender bereit. Sie informiert ihre Aktionäre viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung. Der Vorstand hält Anleger, Analysten und die Presse regelmäßig über die Quartals- und Jahresergebnisse auf dem Laufenden. Kursbeeinflussende Entwicklungen werden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen als Ad-hoc-Meldungen veröffentlicht. Mit der Einladung zur Hauptversammlung werden die Aktionäre über die anstehenden Tagesordnungspunkte der Versammlung informiert.

Auf der Website informiert die MTU Aero Engines Holding AG überdies, wenn Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats MTU-Aktien oder sich darauf beziehende Derivate erworben oder veräußert haben. Laut § 15a des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) sind das jeweilige Mitglied und ihm nahe stehende Personen verpflichtet, diese Transaktionen offen zu legen, wenn deren Wert innerhalb eines Kalenderjahres 5.000 € erreicht oder überschreitet.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG haben am 13. Dezember 2006 die folgende Erklärung gem. § 161 AktG beschlossen:

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG gemäß § 161 Aktiengesetz zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen und Anregungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 12. Juni 2006 entsprochen wurde und wird. Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG beabsichtigen, diese auch in Zukunft einzuhalten. Lediglich von der Umsetzung der folgenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wurde und wird abgesehen:

1. Ausgestaltung und Angaben zur Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.7, Abs. 2 und 3 des Kodex)

Von einer erfolgsorientierten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats wird abgesehen. Wir sind der Auffassung, dass eine feste Vergütungsregelung angemessen ist und darüber hinaus nicht an den Erfolg des Konzerns geknüpft werden sollte. Unseres Erachtens ist eine erfolgsorientierte Vergütung nicht geeignet, die Kontrollfunktion des Aufsichtsrats zu fördern.

Des Weiteren wird von der individualisierten Angabe der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder, aufgegliedert nach Bestandteilen, abgesehen. Die Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder werden in einer Summe ausgewiesen. In Anbetracht der Höhe der Vergütung sowie der in der Satzung enthaltenen Festlegungen (vgl. § 12 der Satzung) halten wir eine Darstellung der Gesamtvergütung für ausreichend zur Beurteilung der Angemessenheit der Bezüge.

2. Angabe des Gesamtbesitzes von Aktien der Gesellschaft (Ziffer 6.6 des Kodex)

Von der nach Vorstand und Aufsichtsrat getrennten Angabe des Gesamtbesitzes von Aktien der Gesellschaft aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder wird abgesehen. Da sich die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bei der Ausübung ihrer Aktienrechte untereinander nicht abstimmen, halten wir eine solche Angabe nicht für sachgemäß. Auch der Gesetzgeber hat bislang von einer entsprechenden Regelung abgesehen, da er eine solche Information nicht für erforderlich hält.

München, im Dezember 2006

Für den Vorstand



Udo Stark
Vorsitzender

Für den Aufsichtsrat



Johannes P. Huth
Vorsitzender

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht der MTU Aero Engines Holding AG erläutert die Grundlagen für die Festlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Höhe und Struktur der Vorstandsgehälter. Der Bericht enthält darüber hinaus die Grundsätze und Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats sowie Angaben zum Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat.

Der Vergütungsbericht richtet sich nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und beinhaltet Angaben, die nach den Erfordernissen des deutschen Handelsrechts, erweitert durch das neue Gesetz über die Offenlegung der Vorstandsvergütungen (VorstOG), Bestandteil des Anhangs nach § 314 HGB bzw. des Lageberichts nach § 315 HGB sind.

Auf eine zusätzliche Darstellung der im Vergütungsbericht erläuterten Informationen im Anhang bzw. Lagebericht wird daher verzichtet.

Vergütung des Vorstands

Die Vorstandsvergütung wird vom Personalausschuss des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines Holding AG festgelegt, dem der Aufsichtsratsvorsitzende Johannes Huth und der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Josef Hillreiner (bis 31. Dezember 2006 Günter Sroka) angehören.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG orientiert sich an der Größe und der globalen Tätigkeit des Unternehmens, seiner wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an der Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen im In- und Ausland. Zusätzlich werden die Aufgaben und der Beitrag des jeweiligen Vorstandsmitglieds zum Gesamterfolg des Unternehmens sowie die Dauer der Vorstandszugehörigkeit berücksichtigt. Die Vergütung ist so bemessen, dass sie am internationalen Markt für hoch qualifizierte Führungskräfte wettbewerbsfähig ist und Anreize für erfolgreiche Arbeit bietet.

Die Vergütung des Vorstands ist leistungsorientiert; im Geschäftsjahr 2006 setzte sie sich aus den folgenden vier Komponenten zusammen:

- (1) einer festen Vergütung, die monatlich ausgezahlt wird.
- (2) einem variablen Bonus, der von dem Erreichen bestimmter Geschäftsziele abhängig ist und vertraglich auf 83% bzw. 100% der festen Vergütung begrenzt ist.
- (3) einer aktienbasierten Vergütung. Dabei handelt es sich um eine für die Geschäftsjahre 2005 – 2009 festgesetzte Vergütung eines größeren Kreises von Führungskräften im Rahmen des Matching Stock Program (MSP). Hieraus werden so genannte Phantom Stocks über einen Zeitraum von fünf Jahren in jeweils gleichen Tranchen zugeteilt. Die Zuteilung der Phantom Stocks setzt ein langfristiges eigenes Investment in Aktien des Unternehmens durch die Teilnehmer voraus. Nach Ablauf einer Erdienungsphase (sog. Vesting Period) von zwei Jahren je Tranche werden, unter Erfüllung von Ausübungshürden, Vergütungen für ausübbar Phantom Stocks gewährt (zur weiteren Erläuterung des MSP wird auf den Konzernanhang unter Textziffer 24.3. verwiesen).
- (4) einer leistungsorientierten Altersversorgungszusage für die Mitglieder des Vorstands, mit Ausnahme des Vorstandsvorsitzenden (zu den Einzelheiten wird auf den Konzernanhang unter Textziffer 25. verwiesen).

Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses enthalten die Vorstandsverträge keine Abfindungszusage. Eine Abfindung kann sich aber aus einer individuell getroffenen Aufhebungsvereinbarung ergeben. Die Gesellschaft hat keine Vereinbarungen geschlossen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels stehen (sog. Change-of-Control-Vereinbarungen).

Vergütungen 2006

Für das Geschäftsjahr 2006 betrug die Barvergütung 6,7 Mio. € (i.Vj. 6,4 Mio. €). Davon wurden 3,8 Mio. € (i.Vj. 3,6 Mio. €) erfolgsunabhängig und 2,9 Mio. € (i.Vj. 2,8 Mio. €) als erfolgsabhängige Barvergütung bezahlt. Die Gesamtvergütung lag insgesamt bei 7,6 Mio. € (i.Vj. 9,2 Mio. €). Bereinigt um einen Einmaleffekt aus der Reduktion der Anwartschaftsbarwertver-

pflichtungen blieben die Gesamtvergütungen damit auf Vorjahresniveau (s. Fußnote Tabelle Gesamtübersicht).

Für die einzelnen Mitglieder des Vorstands ergab sich folgende Vergütung für das Geschäftsjahr 2006. Die Details hierzu sind der Tabelle zu entnehmen.

Gesamtübersicht					
Tätige Organmitglieder (Angaben in €)	Barvergütung	Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zuführung)	Übrige Vergütungen	Geldwert aktienbasierte Vergütung ^{***)} (langfristige Anreizwirkung)	Gesamt
Udo Stark	3.019.925,55	0,00	0,00	100.911,00	3.120.836,55
Dr. Rainer Martens ^{†)}	629.562,86	89.980,00	80.000,00	14.586,00	814.128,86
Dr. Michael Süß ^{**)}	845.881,47	-521.287,00	0,00	53.782,00	378.376,47
Bernd Kessler	1.123.692,43	327.548,00	0,00	100.911,00	1.552.151,43
Reiner Winkler	1.129.923,21	501.167,00	0,00	100.911,00	1.732.001,21
Summe	6.748.985,52	397.408,00	80.000,00	371.101,00	7.597.494,52
Summe Vorjahr	6.394.575,00	2.577.664,00	0,00	209.780,00	9.182.019,00

^{†)} Herr Dr. Martens wurde mit Wirkung zum 15. April 2006 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG ernannt.
^{**)} Herr Dr. Süß ist mit Wirkung zum 30. April 2006 aus dem Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG ausgeschieden. Die Reduktion der Anwartschaftsbarwertverpflichtung betrifft zeitliche Verschiebungen des Pensionseintrittszeitraums, so dass sich der Barwert zum 31. Dezember 2006 gegenüber den in 2005 getroffenen Annahmen reduziert.
^{***)} Die in dieser Tabelle angegebenen Werte für die aktienbasierte Vergütung beziehen sich auf Phantom Stock-Zusagen, die im Juni 2005 für die Geschäftsjahre 2005 – 2009 (5 Tranchen) gewährt wurden.

Von den Barvergütungen wurden erfolgsunabhängig und erfolgsbezogen gewährt				
Tätige Organmitglieder (Angaben in €)	Barvergütung			Gesamt
	Gehalt (erfolgsunabhängig)	Sonstiges ^{***)} (erfolgsunabhängig)	Jahresbonus (erfolgsbezogen)	
Udo Stark	1.250.000,00	519.925,55	1.250.000,00	3.019.925,55
Dr. Rainer Martens ^{†)}	283.339,00	62.890,53	283.333,33	629.562,86
Dr. Michael Süß ^{**)}	450.000,00	20.881,47	375.000,00	845.881,47
Bernd Kessler	600.000,00	23.692,43	500.000,00	1.123.692,43
Reiner Winkler	600.000,00	29.923,21	500.000,00	1.129.923,21
Summe	3.183.339,00	657.313,19	2.908.333,33	6.748.985,52
Summe Vorjahr	3.050.004,00	594.571,00	2.750.000,00	6.394.575,00

^{†)} Herr Dr. Martens wurde mit Wirkung zum 15. April 2006 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG ernannt.
^{**)} Herr Dr. Süß ist mit Wirkung zum 30. April 2006 aus dem Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG ausgeschieden. Vom 1. Mai bis 30. September wurden ihm arbeitsvertragliche Vergütungen i.H.v. 261.600,82 € gewährt. Diese sind in der Barvergütung enthalten.
^{***)} Die Sonstigen Vergütungen beinhalten im Wesentlichen die Entgeltumwandlung von Bezügen in Versicherungsprämien in Höhe von 500.000,00 € (i.Vj. 500.000,00 €), geldwerte Vorteile aus der Überlassung von Dienstfahrzeugen in Höhe von 102.918,81 € (i.Vj. 94.571,00 €) sowie Wohnungs- und Umzugskosten in Höhe von 54.394,38 € (i.Vj. 0,0 €).

Leistungen für die Zeit nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Der Anwartschaftsbarwert („Defined Benefit Obligation“ – DBO) sämtlicher Pensionszusagen gegenüber Mitgliedern des Vorstands betrug zum 31. Dezember 2006 3,0 Mio. € (i. Vj. 3,7 Mio. €), die in den Anhangangaben unter Textziffer 25. enthalten sind. Der Rückgang erklärt sich aus dem Ausscheiden von Dr. Michael Süß, München, im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Aktienbasierte Vergütung

Die Stückzahl wie auch die Werte der aktienbasierten Einkommenskomponenten ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle. Der Geldwert der Phantom Stocks wurde dabei nach dem Black-

Scholes-Preismodell bestimmt. Die bilanzielle Bewertung der dem Vorstand im Rahmen des MSP gewährten Phantom Stocks richtet sich nach dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt ihrer Gewährung unter Berücksichtigung der speziellen Ausübungsbedingungen (zur Erläuterung der Ausübungsbedingungen und des MSP wird auf den Konzernanhang unter Textziffer 24.3. verwiesen).

Dem Vorstand wurden zum Programmstart am 6. Juni 2005 für die Geschäftsjahre 2005 – 2009 insgesamt 714.240 Phantom Stocks (Stand 31. Dezember 2006: 636.000 Phantom Stocks) in fünf gleichen Tranchen gewährt. Das sind 32,8% (Stand 31. Dezember 2006: 30,4%) der insgesamt an Führungskräfte des Unternehmens ausgegebenen Phantom Stocks. Im Einzelnen ergeben sich folgende Werte:

Gesamtübersicht									
Tätige Organmitglieder	Gewährte Phantom Stocks ^{*)}		Zugeweilte Phantom Stocks		Geldwert		Am Ende des Geschäftsjahres noch nicht ausübbare Phantom Stocks		Durchschnittl. Ausübungspreis
	Stand am 6.6.2005	Stand am 31.12.2006	Phantom Stocks 1.1.2006	Phantom Stocks 31.12.2006	Beizulegender Zeitwert 31.12.2006	Restlaufzeit Monate			
(Angaben in Stück bzw. €)	Stück	Stück	Stück	Stück	€	Anzahl Stück	Restlaufzeit Monate	€	
Udo Stark									
Gewährte Phantom Stocks/Stand	178.560	178.560							
davon zugeweilte Tranche 2005			35.712	35.712	59.318,00	35.712	5	23,22	
davon zugeweilte Tranche 2006			0	35.712	100.911,00	35.712	17	30,64	
	178.560	178.560	35.712	71.424	160.229,00	71.424		26,93	
Dr. Rainer Martens									
Gewährte Phantom Stocks/Stand		28.896							
davon zugeweilte Tranche 2005			0	0	0,00	0		0,00	
davon zugeweilte Tranche 2006			0	7.224	14.586,00	7.224	17	30,64	
	0	28.896	0	7.224	14.586,00	7.224		30,64	
Dr. Michael Süß ^{*)}									
Gewährte Phantom Stocks/Stand	178.560	71.424							
davon zugeweilte Tranche 2005			35.712	35.712	31.826,00	35.712	5	23,22	
davon zugeweilte Tranche 2006			0	35.712	53.782,00	35.712	17	30,64	
	178.560	71.424	35.712	71.424	85.608,00	71.424		26,93	
Bernd Kessler									
Gewährte Phantom Stocks/Stand	178.560	178.560							
davon zugeweilte Tranche 2005			35.712	35.712	59.318,00	35.712	5	23,22	
davon zugeweilte Tranche 2006			0	35.712	100.911,00	35.712	17	30,64	
	178.560	178.560	35.712	71.424	160.229,00	71.424		26,93	
Reiner Winkler									
Gewährte Phantom Stocks/Stand	178.560	178.560							
davon zugeweilte Tranche 2005			35.712	35.712	59.318,00	35.712	5	23,22	
davon zugeweilte Tranche 2006			0	35.712	100.911,00	35.712	17	30,64	
	178.560	178.560	35.712	71.424	160.229,00	71.424		26,93	
Summe	714.240	636.000	142.848	292.920	580.881,00	292.920		27,67	

*) Ausgeschieden mit Wirkung zum 15. April 2006.

**) Im Rahmen des Matching Stock Program wurden jedem Vorstandsmitglied über eine Laufzeit von fünf Jahren insgesamt 178.560 Phantom Stocks gewährt. Die Zuteilung erfolgt gleichmäßig über die Jahre 2005 – 2009. Die zugeweilten Tranchen sind nach einem jeweiligen Erdienungszeitraum von 2 Jahren in der Zeit vom 6. Juni 2007 bis 6. Juni 2011 zu den im Matching Stock Program fixierten Bedingungen ausübbar (zu Einzelheiten siehe Konzernanhang Textziffer 24.3.).

Sonstiges

Mitglieder des Vorstands erhalten vom Unternehmen keine Kredite.

Gebildete Rückstellungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für ehemalige Vorstände

Der Rückstellungsbetrag der Pensionsverpflichtungen gegenüber dem früheren Geschäftsführungsmitglied Dr. Klaus Steffens, Bernried, betrug zum 31. Dezember 2006 2,4 Mio. € (i. Vj. 2,4 Mio. €). Der Rückstellungsbetrag der Pensionsverpflichtungen gegenüber dem früheren Geschäftsführungsmitglied Dr. Michael Süß, Starnberg, betrug zum 31. Dezember 2006 1,7 Mio. € (i. Vj. 2,2 Mio. €). Die Pensionsverpflichtungen sind im Konzernanhang unter Textziffer 25. enthalten.

Vergütung des Aufsichtsrats

Von einer individualisierten Angabe der Vergütung für die Aufsichtsratsmitglieder, aufgegliedert nach Bestandteilen, wird abgesehen. Die Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder werden in einer Summe ausgewiesen. In Anbetracht der Höhe der Vergütung sowie der nachfolgend beschriebenen Satzungsregeln hält die Gesellschaft die Darstellung der Gesamtbezüge für ausreichend zur Beurteilung der Angemessenheit der Bezüge.

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung festgelegt worden. Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines Holding AG im Jahr 2006 betrug 0,7 Mio. € (i. Vj. 0,5 Mio. €).

Die Aufsichtsratsvergütung orientiert sich an der Größe des Unternehmens sowie an den Aufgaben und der Verantwortung der Aufsichtsratsmitglieder. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung. Vorsitz, stellvertretender Vorsitz sowie Vorsitz und Mitgliedschaft im Prüfungs- und Personalausschuss werden zusätzlich vergütet.

Nach § 12 der Satzung der MTU Aero Engines Holding AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats jährlich eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung in Höhe von 30.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter das Eineinhalbfache der festen Vergütung. Die Vorsitzenden der Ausschüsse (Prüfungs- und Personalausschuss) erhalten jeweils weitere 10.000 €, die übrigen Mitglieder dieser Ausschüsse jeweils zusätzlich 5.000 € feste Vergütung. Ferner erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 3.000 € pro Sitzung, jedoch höchstens 3.000 € pro Tag. Auslagen, die im Zusammenhang mit der Ausübung des Mandats entstehen, sowie die auf Bezüge entfallende Umsatzsteuer werden ersetzt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten keine aktienbasierten Vergütungen.

Bericht des Aufsichtsrats über das Geschäftsjahr 2006



Johannes P. Huth,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die MTU Aero Engines Holding AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2006 zurück. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten, seine Arbeit regelmäßig überwacht und sich kontinuierlich über Geschäftsverlauf und Lage der MTU informiert.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert. Er hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats monatlich schriftlich über die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Unternehmens sowie wichtige Geschäftsvorgänge Bericht erstattet. Für weitergehende Prüfungshandlungen, wie zum Beispiel eine Einsichtnahme in Bücher und Schriften, bestand deshalb kein Anlass. Gemeinsam haben Aufsichtsrat und Vorstand Kernpunkte und Vorhaben diskutiert. Nach sorgfältiger Abwägung und Prüfung wurde die strategische Ausrichtung des Unternehmens befürwortet. Der Aufsichtsrat hat sämtliche Geschäfte überprüft, die eine Zustimmung des Gremiums laut Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung des Vorstands erfordern, sie mit dem Vorstand behandelt und ihnen zugestimmt.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2006 haben fünf Aufsichtsratssitzungen mit Beschlussfassung und sechs Beschlussfassungen im schriftlichen Umlaufverfahren stattgefunden. Alle Aufsichtsräte haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde darüber hinaus regelmäßig über die aktuelle Situation, wichtige Geschäftsvorfälle und bedeutsame bevorstehende Entscheidungen informiert.

Auf seinen Zusammenkünften hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand die Geschäftsentwicklung der MTU und aller mit ihr verbundenen Unternehmen, die Situation am Markt und die Stellung der MTU im Vergleich zu ihren Wettbewerbern analysiert. Der Aufsichtsrat ließ sich die Entwicklung der Triebwerks- und Technologieprogramme ausführlich erläutern. Themen waren insbesondere die Beteiligungen am GP7000 (A380), am V2500-Nachfolgeprogramm (A320, Boeing 737), TP400-D6 (A400M) und F414 (F/A-18E/F Super Hornet). Eingehend beschäftigt hat sich der Aufsichtsrat auch mit den Bereichen zivile Instandsetzung und Industriegasturbinen.

Detailliert beleuchtet hat der Aufsichtsrat die Beziehungen zu den Kooperationspartnern der Gesellschaft. Er informierte sich regelmäßig über die Geschäftsentwicklung der zivilen Instandsetzung, die laufenden Kampagnen und die wirtschaftliche Situation neuer Instandhaltungsverträge. Darüber hinaus hat er sich im Prüfungsausschuss und in seinen Sitzungen mit dem Risikomanagementsystem der MTU, Maßnahmen zur Risikovorsorge sowie der Dollarkursentwicklung und -absicherung befasst. Mit dem Vorstand wurden der Plan für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess bei der MTU sowie ein Programm zur Effizienzsteigerung mit dem Schwerpunkt am Standort München erörtert.

Der Aufsichtsrat ist davon überzeugt, dass gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des Unternehmens darstellt. Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund dessen ebenfalls ausführlich mit den einschlägigen Corporate-Governance-Regelungen und ihrer Umsetzung im Unternehmen auseinander gesetzt und hierbei auch die Effizienz seiner eigenen Tätigkeit überprüft. Die Zusammenarbeit mit dem Vorstand und innerhalb des Aufsichtsrats wurde als sehr gut und reibungslos beurteilt. Außerdem hat sich der Aufsichtsrat davon überzeugt, dass die Gesellschaft den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im abgelaufenen Geschäftsjahr gemäß ihrer Entsprechenserklärung entsprochen hat. In der gemeinsamen Erklärung mit dem Vorstand vom 13. Dezember 2006 – gemäß § 161 AktG – wird festgestellt, dass die MTU Aero Engines Holding AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit zwei Ausnahmen entspricht. Die Entsprechenserklärung ist mit weiteren Ausführungen zur Corporate Governance des Unternehmens auf der Seite 117 dieses Geschäftsberichts abgedruckt; sie findet sich auch auf der Internetseite der Gesellschaft.

Sitzungen der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat drei paritätisch besetzte Ausschüsse gebildet: den Prüfungsausschuss, den Personalausschuss und gemäß § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes den Vermittlungsausschuss. Letzterer musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Dem Personalausschuss gehörten im Berichtsjahr an: Johannes P. Huth (Vorsitzender), Günter Sroka, Harald Flassbeck und seit 16. Februar 2006 Dr. Jürgen M. Geißinger, der Reinhard Gorenflos abgelöst hat. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Personalausschuss zweimal getagt und sich mit personellen Angelegenheiten des Vorstands befasst, insbesondere mit der Höhe der Vergütungen und den Ergebnissen der Effizienzprüfung des Aufsichtsrats.

Der Prüfungsausschuss kam im Geschäftsjahr 2006 zweimal zusammen. Mitglieder im Jahr 2006 waren Louis R. Hughes (Vorsitzender, seit 16. Februar 2006), Babette Fröhlich, Johannes P. Huth und Günter Sroka. Der Prüfungsausschuss hat sich insbesondere mit dem Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG beschäftigt. Weitere Schwerpunkte waren der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG. Hierbei lagen die Berichte von Deloitte & Touche über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in Gegenwart des Abschlussprüfers ausführlich behandelt. Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat, den Jahresabschluss festzustellen, den Lagebericht zu genehmigen und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zuzustimmen. Bei der Diskussion über den Jahres- und Konzernabschluss konsultierte der Ausschuss die Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Weitere Gegenstände ausführlicher Beratungen waren der Konzernabschluss für die MTU Aero Engines Investment GmbH, der Corporate Audit Bericht, die Quartalsabschlüsse, die Erläuterungen zu Impairment Tests sowie die Weiterentwicklung des Risikomanagements und die Prüfungsarbeit der internen Revision im Jahr 2005 bzw. ihre Prüfungsgebiete für das Jahr 2006.

Darüber hinaus hat der Ausschuss die Prüfungsschwerpunkte für den Jahresabschluss 2006 festgelegt, den bestehenden Vertrag mit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche vorbereitet und dem Aufsichtsrat den Abschluss des Vertrages empfohlen.

Dem Aufsichtsrat wurde regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet.

Feststellung des Jahres- und Billigung des Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss, der Konzernabschluss sowie der Lage- und Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2006 wurden von der durch die Hauptversammlung bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche, München, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Die Prüfungsberichte und die zu prüfenden Unterlagen wurden jedem Aufsichtsratsmitglied rechtzeitig übermittelt.

Auf Basis der Vorprüfung durch den Prüfungsausschuss, über die der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem Aufsichtsrat Bericht erstattete, hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Jahresabschluss, dem Konzernabschluss, dem Lagebericht und dem Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2006 sowie mit dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns befasst. Der Wirtschaftsprüfer hat an der Sitzung des Prüfungsausschusses am 5. März 2007 und an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 12. März 2007 teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hatte nach Prüfung des Jahresabschlusses, Konzernabschlusses, Lageberichts, Konzernlageberichts und des Vorschlags für die Gewinnverwendung keine Einwände. Der vom Vorstand für die Gesellschaft vorgelegte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2006 wurden in der Aufsichtsratsitzung am 12. März 2007 festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns stimmte das Gremium zu. Gebilligt wurden Konzernabschluss und Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2006 der MTU Aero Engines Holding AG, die vom Vorstand vorgelegt wurden, in der Aufsichtsratsitzung am 12. März 2007. Die MTU Aero Engines Holding AG hat keine Vereinbarungen geschlossen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels stehen (sogenannte „Change of Control“-Vereinbarungen).

Wechsel in den Organen

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft kam es im abgelaufenen Geschäftsjahr zu folgenden Änderungen: Louis R. Hughes wurde mit Beschluss des Amtsgerichts München vom 27. Januar 2006 zum Aufsichtsrat bestellt. Er löste Reinhard Gorenflos, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., ab, der sein Amt zum 31. Dezember 2005 niedergelegt hat. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Gorenflos für seine engagierte Mitarbeit in diesem Gremium.

In seiner Sitzung vom 22. März 2006 hat der Aufsichtsrat Dr. Rainer Martens mit Wirkung ab 15. April 2006 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bestellt. Dr. Martens folgte als Vorstand Technik auf Dr. Michael Süß, dem der Aufsichtsrat für seine intensive Mitarbeit seit 2001 dankt.

Bernd Kessler wurde in der Aufsichtsratssitzung vom 27. September 2006 erneut zum Mitglied des Vorstands bestellt. Sein bis 31. Juli 2007 laufender Vertrag wurde mit Wirkung vom 1. August 2007 um fünf Jahre verlängert.

In der Aufsichtsratssitzung vom 13. Dezember 2006 hat Günter Sroka sein Amt als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender mit Wirkung zum 31. Dezember 2006 niedergelegt. Zu diesem Zeitpunkt enden auch seine Mitgliedschaften in den Ausschüssen. Herr Sroka bleibt bis zum Ende seiner Amtszeit Mitglied des Aufsichtsrats. In der gleichen Sitzung des Aufsichtsrats ist der Vorsitzende des Konzernbetriebsrats, Josef Hillreiner, zu seinem Nachfolger als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender und Mitglied in den Ausschüssen gewählt worden.

Die Gesellschaft hat Anfang 2007 entschieden, einen technisch-wissenschaftlichen Beirat einzurichten. Professor Dr. Sigmar Wittig hat sich dankenswerterweise bereiterklärt, den Vorsitz in diesem Gremium zu übernehmen. Aus diesem Grunde hat er mit Wirkung zum 31. März 2007 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Für seine hervorragende Mitarbeit im Aufsichtsrat danken wir ihm.

Für den großen Einsatz und die im Geschäftsjahr 2006 geleistete erfolgreiche Arbeit bedankt sich der Aufsichtsrat beim Vorstand sowie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ebenso bei allen Betriebsräten der MTU für ihre konstruktive Mitarbeit. Der Dank des Aufsichtsrats gilt auch den Aktionären, die der MTU im abgelaufenen Geschäftsjahr ihr Vertrauen geschenkt haben.

München, den 12. März 2007



Johannes P. Huth
Aufsichtsratsvorsitzender

Vorstellung des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat

Johannes P. Huth

*Vorsitzender des Aufsichtsrats
Managing Director von Kohlberg Kravis
Roberts & Co. Ltd., London*

Weitere Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

A.T.U. Auto-Teile-Unger Holding GmbH
Deutsche Gesellschaft für
Kunststoff-Recycling mbH
Der Grüne Punkt –
Duales System Deutschland GmbH
NXP BV
Pro7Sat1 Media AG
Zumtobel AG

Harald Flassbeck

*Erster Bevollmächtigter der
IG Metall Verwaltungsstelle München*

EADS Deutschland GmbH
MAN Nutzfahrzeuge AG

Babette Fröhlich

*Ressortleiterin beim
Vorstand der IG Metall, Frankfurt*

Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger

*Vorsitzender der Geschäftsleitung
der INA-Holding Schaeffler KG,
Herzogenaurach*

Tower Automotive, Inc.

Josef Hillreiner

*Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats (ab 1.1.2007)
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der MTU Aero Engines GmbH, München*

Louis R. Hughes

*Chief Executive Officer der
GBS Laboratories, LLC.,
Herndon, Virginia*

ABB Ltd.
AB Electrolux
Akzo Nobel N.V.
Maxager Technology
Sulzer AG

Michael Keller

*Leiter Rotor/Stator und
Produktionsservice der
MTU Aero Engines GmbH, München*

Prof. Dr. Walter Kröll

*Ehemaliger Präsident der
Helmholtz-Gemeinschaft
Deutscher Forschungszentren e. V., Bonn*

Siemens AG
Wincor Nixdorf AG

Josef Mailer

*Freigestellter Betriebsrat der
MTU Aero Engines GmbH, München*

Günter Sroka

*Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats (bis 31.12.2006)
ehem. Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats der
MTU Aero Engines GmbH, München*

Dr.-Ing. Klaus Steffens

*ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung
der MTU Aero Engines GmbH, München*

CompuGroup Holding AG

Prof. Dr. Sigmar Wittig (bis 31.3.2007)

*ehem. Vorstandsvorsitzender des
Deutschen Zentrums für
Luft- und Raumfahrt, Köln*

MAN Turbo AG

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Personalausschuss

Johannes P. Huth, Vorsitzender
Harald Flassbeck
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 16.2.2006)
Josef Hillreiner (ab 1.1.2007)
Günter Sroka (bis 31.12.2006)

Prüfungsausschuss

Louis R. Hughes, Vorsitzender
Babette Fröhlich
Josef Hillreiner (ab 1.1.2007)
Johannes P. Huth
Günter Sroka (bis 31.12.2006)

Vermittlungsausschuss

Johannes P. Huth, Vorsitzender
Harald Flassbeck
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 16.2.2006)
Josef Hillreiner (ab 1.1.2007)
Günter Sroka (bis 31.12.2006)

Triebwerksglossar

ACARE 2020

Der Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (kurz: ACARE = Advisory Council for Aeronautical Research in Europe) besteht aus 39 Mitgliedern – u.a. Vertretern aus den Mitgliedstaaten der EU, von EUROCONTROL, der Europäischen Kommission und der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. 2002 hat ACARE seine Strategic Research Agenda veröffentlicht: Bis zum Jahr 2020 sollen Flugzeuge 50% weniger Kraftstoff verbrauchen, 50% weniger CO₂ und 80% weniger NO_x ausstoßen und den subjektiv empfundenen Lärmpegel halbiert haben. Für die Triebwerke bedeutet das: Die Antriebe der nächsten Flugzeuggeneration sollen etwa 10% weniger Kraftstoff verbrauchen; bis 2020 sollen 20% erreicht werden.

Blisk

Der Begriff Blisk setzt sich aus den Worten Blade für Schaufel und Disk für Scheibe zusammen. Blisk ist eine integrale Rotor-Konstruktion, bei der Scheibe und Schaufel aus einem Stück bestehen. Das macht Schaufelfüße und Scheibennuten überflüssig. Die Vorteile: deutliche Gewichtsreduktion, Verlängerung der Lebensdauer, Reduzierung der Bauteile durch höhere Stufenbelastung und Verringerung des Instandhaltungsaufwands.

Brennkammer

Eine Brennkammer besteht aus einem Gehäuse und einem Flammrohr für die Verbrennung. In der Brennkammer wird die einströmende, verdichtete Luft mit Brennstoff vermischt, der gezündet wird und bei einer Temperatur von über 2.000 Grad Celsius verbrennt. Wegen dieser hohen Temperaturen sind Brennkammern speziell thermisch geschützt.

DECMU

Die DECMU (Digital Engine Control and Monitoring Unit) ist ein Triebwerks-Subsystem, das für die komplette Steuerung und Überwachung des Triebwerks auf digitaler Basis zuständig ist. Normalerweise gibt es für diese beiden Funktionen zwei separate Einheiten. Bei der DECMU sind sie in einer Einheit integriert.

EASA

Die EASA (European Aviation Safety Agency) ist die europäische Zulassungsbehörde und hat für alle EU-Mitgliedstaaten die gleichen Zulassungsbefugnisse wie die US-amerikanische Behörde FAA.

Engine Pool Services

Mit den Engine Pool Services reagiert die MTU auf die steigende Nachfrage nach Serviceleistungen rund ums Triebwerk, weit über die eigentliche Instandhaltung hinaus. Der Schwerpunkt liegt auf der Bereitstellung von Lease- und Ersatztriebwerken sowie Industriegasturbinen.

FAA

Die Federal Aviation Administration (kurz: FAA) ist die US-amerikanische Zulassungsbehörde für alle Angelegenheiten der Luftfahrt.

Fan

Das besonders große erste Laufrad des Niederdruckverdichters beschleunigt den Nebenstrom nach hinten und heißt deshalb Bläser oder Fan. Es wird – über die Niederdruckwelle – von der Niederdruckturbine angetrieben und liefert den Hauptschub. Die Frontansicht auf ein Triebwerk zeigt den Fan.

Getriebe-Fan

Getriebe-Fan-Triebwerke könnten der Standardantrieb für künftige Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge werden. Normalerweise sitzen Fan, Niederdruckverdichter und Niederdruckturbine fest verbunden auf einer Welle. Beim Getriebe-Fan wird der Fan mittels eines Untersetzungsgetriebes vom Niederdruckteil „entkoppelt“. Dadurch können Niederdruckturbine und Niederdruckverdichter optimal schnell laufen, während die optimale Geschwindigkeit des Fans deutlich niedriger ist (etwa im Verhältnis 3 : 1). Dies führt zu einem deutlich besseren Gesamtwirkungsgrad und erheblicher Lärmreduzierung.

Höhenprüfstand

Auf Höhenprüfständen kann man Triebwerke am Boden unter simulierter Reiseflughöhe testen. Jedes neu entwickelte Triebwerk durchläuft eine Reihe von Höhenprüfstandstests, bevor es in die Flugerprobung geht.

HT ERCoat^{NT}

HT ERCoat^{NT} ist eine Erosionsschutzschicht für Hochdruckturbinenschaufeln (Fokus Blades), die von der MTU entwickelt wurde. Ihre Verwendung ist nicht auf einzelne Triebwerkstypen beschränkt. Gedacht ist sie für Antriebe, die vor allem in sandigen, stark erosiven Gebieten mit hohen Temperaturen zum Einsatz kommen.

Industriegasturbinen

Luftfahrt-Triebwerke und Industriegasturbinen arbeiten nach dem gleichen Wirkungsprinzip. Bei Industriegasturbinen kommt anstelle der in der Luftfahrt üblichen Niederdruckturbinen eine so genannte Nutzturbine zum Einsatz. Sie gibt die erforderliche Leistung direkt oder über ein Getriebe an das angeschlossene zusätzliche Aggregat wie Generator oder Pumpe ab. Fast alle Industriegasturbinen des unteren und mittleren Leistungsbereichs sind aus Luftfahrtantrieben abgeleitet.

Kooperatives Modell

Die MTU Aero Engines hat die Idee zum Kooperativen Modell gemeinsam mit der Luftwaffe entwickelt und umgesetzt. Erstmals angewendet wurde das neue Instandhaltungskonzept im Jahr 2003 beim Eurofighter-Triebwerk EJ200. Seit Ende 2005 umfasst es zusätzlich das Tornado-Triebwerk RB199, den Phantom-Antrieb J79 und das RR250-C20 für den Panzerabwehr- und Unterstützungshubschrauber PAH1. Entgegen der bisherigen Praxis wird beim Kooperativen Modell die Instandhaltung nur noch an einem Ort durchgeführt: MTU-Experten, Soldaten und zivile Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes arbeiten Hand in Hand. So behält die Luftwaffe das Instandhaltungs-Know-how in vollem Umfang. Industriell geführt wird das Kooperative Modell von der MTU.

Laserformbohren

Das Laserformbohren ist ein innovatives Laserbearbeitungs-Verfahren zur Herstellung von Formbohrungen (laser shaped holes). Bisher wurden konventionelle Bohrungen durch elektrochemisches Bearbeiten erzeugt. Durch die innovative Technologie verringert sich die Bearbeitungszeit um etwa 80%.

Mitteldruckturbinen

Bei dreiwellig ausgelegten Triebwerken gibt es neben Hoch- und Niederdruckturbinen zusätzlich noch eine Mitteldruckturbinen. Sie treibt den Mitteldruckverdichter an.

Nachbrenner

Militärische Stahltriebwerke, vor allem für Überschall-Kampfflugzeuge, werden mit einem Nachbrenner ausgerüstet. Dieser befindet sich hinter der Turbinen. Mit seiner Hilfe kann der Schub für den Start, Steig- oder Überschallflug nahezu verdoppelt werden.

NEWAC

Die EU hat unter Leitung der MTU Aero Engines ein neues Technologieprogramm namens NEWAC (New Aero Engine Core Concepts) aufgelegt. Ziel ist die Auslegung eines neuen Kerntriebwerks für künftige Luftfahrtantriebe. Jeder der beteiligten Hauptpartner – zu ihnen gehören die wichtigsten europäischen Triebwerkshersteller – übernimmt spezielle Entwicklungsaufgaben: Die MTU testet neue Möglichkeiten zur aktiven Steuerung eines laufenden Hochdruckverdichters.

NGSA

NGSA steht für Next Generation Single Aisle und bezeichnet die neue Generation von Flugzeugen mit nur einem Mittelgang. Zu ihnen zählen beispielsweise der Nachfolger für die Airbus A320-Familie oder die Boeing 737.

OCCAR

Die OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement) ist eine europäische Beschaffungsbehörde mit Sitz in Bonn, die unter anderem für die Beschaffung des Hubschraubers Tiger oder des Transporters A400M zuständig ist.

Regelungs- und Überwachungssysteme

Das Reglersystem besteht aus den einzelnen Geräten und der zugehörigen Software zum Überwachen und Steuern von Triebwerksparametern wie Kraftstoffversorgung, Leitschaufel- und Düsenverstellung, Abblasung, Schmierölsystem und den erforderlichen Messwertgebern für Drehzahl, Druck und Temperatur.

Risk- and Revenue-Sharing Partner

Risk- and Revenue-Sharing-Partner sind Programmpartner. Sie beteiligen sich an einem Triebwerksprogramm mit eigenen Ressourcen – Arbeitskapazität und finanziellen Mitteln (Risk) – und partizipieren entsprechend ihres prozentualen Engagements am Umsatz (Revenue).

Schubklasse

Strahltriebwerke werden grob in drei unterschiedliche Schubklassen eingeteilt. Die untere Klasse reicht bis etwa 20.000 Pfund Schub, die mittlere von 20.000 bis ca. 50.000, die obere ist darüber angesiedelt.

Subsystem

Das Gesamtsystem Triebwerk besteht aus einer Reihe von Subsystemen. Dazu gehören Hoch- und Niederdruck-Verdichter, Brennkammer, Hoch- und Niederdruck-Turbine oder die Regelung.

Turbine

In der Turbine wird die Energie, die in den mit hohem Druck und hoher Geschwindigkeit aus der Brennkammer kommenden Gasen steckt, in mechanische Energie umgewandelt. Wie auch der Verdichter ist die Turbine in der Regel zweigeteilt: in Hoch- und Niederdruckteil. Über die jeweilige Welle ist die Turbine direkt mit dem entsprechenden Verdichter verbunden. Die Turbine muss wesentlich höheren Belastungen standhalten als der Verdichter: Zu den hohen Gastemperaturen kommen die extremen Fliehkräfte, die mit jeweils mehreren Tonnen am äußeren Rand der Turbinenscheiben wirken.

Turbinenzwischengehäuse

Das Turbinenzwischengehäuse verbindet die Hochdruckturbine mit der Niederdruckturbine. Dieser Übergangsbereich muss hohen mechanischen und thermischen Belastungen standhalten. Das Zwischengehäuse umfasst auch aerodynamisch verkleidete Streben zur Aufnahme der Wellenlagerung und die zugehörigen Versorgungsleitungen.

Turbofan-Triebwerk

Der Turbofan ist eine entscheidende Weiterentwicklung des Turbojet-Prinzips. Hauptunterschied ist die vergrößerte erste Verdichterstufe, der sogenannte Fan oder Bläser. Während beim Turbojet-Triebwerk die gesamte angesaugte Luft nacheinander durch Verdichter, Brennkammer und Turbine strömt, wird der beschleunigte Luftstrom beim Turbofan hinter dem Fan geteilt. Eine bestimmte Menge Luft gelangt über weitere Verdichterstufen in die Brennkammer. Der wesentlich größere Rest wird jedoch unverbrannt um die innen liegenden Baugruppen herum geleitet. Das Verhältnis zwischen diesen beiden Luftströmen wird als Nebenstrom-Verhältnis (engl. Bypass-Ratio) bezeichnet. Bei modernen zivilen Triebwerken kann es bis zu 10 : 1 betragen. Je größer das Nebenstrom-Verhältnis, desto wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und leiser ist die Maschine. Turbofans verbrauchen deutlich weniger Treibstoff als Turbojets. Zusätzlich senkt der Nebenstrom die Geräuschemissionen.

Turbojet-Triebwerk

Alle Triebwerke der ersten Generation arbeiten nach dem Turbojet-Prinzip: Luft wird in den Verdichter gesaugt, dort durch die Verdichterschaufeln komprimiert und anschließend in die Brennkammer geleitet, wo Kraftstoff eingespritzt und das Gemisch zur Verbrennung gebracht wird. Die heißen Gase dehnen sich explosionsartig aus und strömen mit hoher Geschwindigkeit in die Turbine. Die Turbine besteht aus mehreren Turbinenrädern mit einer Vielzahl von Schaufeln, die vom Abgasstrahl in Rotation versetzt werden. Die Turbine ist über eine Welle mit dem Verdichter verbunden und treibt diesen an. Dann erst verlassen die Verbrennungsgase die Schubdüse. Wegen des ungünstigen Wirkungsgrades und der hohen Lärmentwicklung werden Turbojet-Triebwerke heute nicht mehr produziert.

Turboprop-Triebwerk

Das auffälligste Merkmal von Turboprop-Triebwerken ist der Propeller. Im Triebwerksinneren fallen die Unterschiede zu Turbojet und Turbofan dagegen gering aus: Die Turbine ist größer dimensioniert und treibt nicht nur den Verdichter, sondern über ein Drehzahl senkendes Getriebe auch den Propeller an. Dementsprechend muss dem Abgasstrahl in der Turbine eines Turboprop-Triebwerks mehr Energie entzogen werden als bei anderen Triebwerkstypen. Mehr als 90% der Energie werden für Verdichter und Luftschraube benötigt. Turboprop-Antriebe ermöglichen Fluggeschwindigkeiten von maximal 800 km/h und sind damit langsamer als Turbojets oder Turbofans, benötigen aber auch merklich weniger Kraftstoff. Das prädestiniert sie für Einsatzbereiche, bei denen Geschwindigkeit eine untergeordnete Rolle spielt, etwa im Kurzstrecken-Verkehr oder im Frachttransport.

Turboshaft-Triebwerk

Turboshaft-Triebwerke werden in Helikoptern eingesetzt. Sie gehören zur Gruppe der Wellenleistungstriebwerke und ähneln konstruktiv den Turboprop-Antrieben. Da die Antriebswelle nicht in gerader Linie zum Rotor geführt werden kann, muss sie über ein Getriebe umgelenkt werden, das die Schubkraft in die Drehbewegung für den Rotor umwandelt.

Verdichter

Verdichter bestehen aus einer Reihe Laufräder, die sehr schnell zwischen feststehenden Leitschaufeln rotieren. So werden große Luftmengen angesaugt und komprimiert, bevor sie in die Brennkammer geleitet werden. Um das Verdichterverhältnis von über 40:1 moderner Zweiwellen-Triebwerke zu erreichen, laufen mehrstufige Nieder- und Hochdruckverdichter auf ineinander liegenden Wellen mit unterschiedlichen Drehzahlen. Angetrieben werden sie dabei von den entsprechenden Turbinen.

Triebwerke im Überblick

Typ	Beschreibung	Anwendung
Zivile Antriebe		
PW4000Growth	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 340 – 440 kN.	Antrieb für die Boeing 777.
GP7000	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 315 – 380 kN.	Antrieb für den Airbus A380.
CF6	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 180 – 320 kN.	Antrieb für die Airbuse A300, A310 und A330, die Boeing 747 und 767, die DC-10 und MD-11.
PW2000	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 170 – 190 kN.	Antrieb für die Boeing 757 und Boeing C-17.
V2500	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 100 – 150 kN.	Antrieb für die Airbuse A319, A320, A321 und die Boeing MD-90.
PW6000	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 98 – 106 kN.	Antrieb für den Airbus A318.
JT8D-200	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 90 – 100 kN.	Antrieb für die Boeing MD-80-Reihe.
PW300	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 18 – 30 kN.	Antrieb für mittelschwere Geschäftsreise- und Regionalflugzeuge.
PW500	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk im Schubbereich 13 – 20 kN.	Antrieb für leichte und mittlere Geschäftsreiseflugzeuge.
Militärische Antriebe		
F414	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk in der Schubklasse 97 kN.	Antrieb für die Boeing F/A-18E/F Super Hornet.
EJ200	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk mit Nachbrenner in der Schubklasse 90 kN.	Antrieb für den Eurofighter.
RB199	Dreiwellen-Zweistromtriebwerk mit Nachbrenner und Schubumkehrer im Schubbereich 70 – 80 kN.	Antrieb für den Panavia Tornado.
J79	Einwellen-Einstromtriebwerk mit Nachbrenner im Schubbereich 70 – 80 kN.	Antrieb für die F-4 Phantom.
Larzac04	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk in der Schubklasse 14 kN.	Antrieb für den Alpha Jet.
TP400-D6	Dreiwellentriebwerk mit einer Leistung von 8.000 kW.	Antrieb für den Airbus A400M.
Tyne	Wellentriebwerk im Leistungsbereich 3.955 kW.	Antrieb der Breguet Atlantic, Transall C160 und Short Belfast.
T64	Wellentriebwerk mit freier Nutzturbine in der Leistungsklasse 3.000 kW.	Antrieb für den Hubschrauber Sikorsky CH-53G.
MTR390/MTR390 Enhanced	Wellentriebwerk mit freier Nutzturbine in der Leistungsklasse 950 kW.	Antrieb des Hubschraubers Tiger.
RR250-C20	Wellentriebwerk mit freier Nutzturbine im Leistungsbereich 310 – 340 kW.	Antrieb für die Hubschrauber PAH1, Bo105 und andere.
Industriegasturbinen		
LM6000	Abgeleitet vom Triebwerk CF6-80. Leistungsbereich bis 44.000 kW.	Stromerzeugung.
LM5000	Abgeleitet vom Triebwerk CF6-50. Leistungsbereich bis 34.000 kW.	Stromerzeugung, Mechanische Antriebe/ Öl- und Gasförderung.
LM2500/LM2500+	Abgeleitet vom Triebwerk CF6-6. Leistungsbereich bis 22.000/30.500 kW.	Stromerzeugung, Mechanische Antriebe/ Öl- und Gasförderung, Schiffsantriebe.
ASE/TF 40/50	Leistungsbereich bis 4.100 kW.	Stromerzeugung, Schiffsantriebe, Mechanische Antriebe/Generatoren.

Kontakt

Unternehmenskommunikation und Investor Relations

Eckhard Zanger

Leiter Unternehmenskommunikation und Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-9113
Fax: +49 89 1489-9140
E-Mail: Eckhard.Zanger@mtu.de

Inka Koljonen

Leiterin Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-8313
Fax: +49 89 1489-95062
E-Mail: Inka.Koljonen@mtu.de

MTU Aero Engines Holding AG

Dachauer Straße 665
80995 München
Telefon: +49 89 1489-0
Fax: +49 89 1489-5500
E-Mail: info@mtu.de
<http://www.mtu.de>

Die Adressen der MTU-Niederlassungen und -Beteiligungsgesellschaften im In- und Ausland finden Sie im Internet unter <http://www.mtu.de>

Den vorliegenden Geschäftsbericht der MTU Aero Engines Holding AG gibt es gedruckt auch in englischer Sprache. Gerne senden wir Ihnen Exemplare des Geschäftsberichts zu. Außerdem wird der Bericht in den Sprachen Deutsch und Englisch im Internet zur Verfügung gestellt.

Finanzkalender 2007

Finanzkalender 2007	
13. März 2007	Veröffentlichung des Konzernabschlusses 2006 Bilanzpressekonferenz Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren zum Jahresergebnis 2006
23. April 2007	Zwischenbericht zum 31. März 2007 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren
27. April 2007	Hauptversammlung
25. Juli 2007	Zwischenbericht zum 30. Juni 2007 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren
21. September 2007	Analysten- und Investorenkonferenz 2007
25. Oktober 2007	Zwischenbericht zum 30. September 2007 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren



MTU Aero Engines Holding AG
Dachauer Straße 665
80995 München • Deutschland
Tel. +49 89 1489-0
Fax +49 89 1489-5500
www.mtu.de



GER 03 / 07 / MUC / 03500 / DC / EB / D