

Stellungnahme der Verwaltung zu dem Gegenantrag des Dachverbands Kritischer Aktionärinnen und Aktionäre zu Tagesordnungspunkt 3 der ordentlichen Hauptversammlung am 05. Mai 2022:

Wir halten den Gegenantrag des Dachverbandes der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zu Tagesordnungspunkt 3 für unbegründet.

Konzernweite Klimastrategie und Klimaziele

Klimastrategie der MTU

Wir wissen um unsere Verantwortung als Hersteller von Flugzeugantrieben in Hinblick auf den Klimawandel und die Rolle von Treibhausgas-Emissionen aus Flugreisen. Wir bekennen uns ganz klar zum 1,5-Grad-Ziel aus dem Pariser Klimaabkommen und verfolgen eine Klima-Agenda „Clean Air Engine (Claire)“ für Scope 3-Emissionen in der Nutzungsphase unserer Produkte mit konkreten Klimazielen auf dem Weg zum emissionsfreien Fliegen. Neben der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen stehen auch die Verringerung von Kondensstreifen und die damit verbundene Wolkenbildung sowie die Reduzierung von Stickoxid-Emissionen (NO_x) als wesentliche Bestandteile auf der MTU-Agenda.

Unsere Klimaschutz-Strategie umfasst drei Stufen mit folgenden Zielen:

Claire-Stufe 1:

Mit dem PW1100G-JM Triebwerk sind die Reduktionsziele von 15% weniger Kraftstoffverbrauch bzw. CO₂-Emission mit 16% übertroffen worden. Ab 2024 soll der GTF Advantage mit 17% geringerer CO₂-Emission in Betrieb gehen.

Claire-Stufe 2:

Mit der zweiten Claire-Stufe wollen wir bis 2035 eine Verringerung der Klimawirkung von Flugzeugantrieben (CO₂, NO_x und Kondensstreifen) um 60-80% erreichen (im Vergleich zum technischen Stand eines Triebwerks aus dem Jahr 2000, je Passagierkilometer). Hier kommen evolutionäre (verbessertes Getriebefan der zweiten Generation) und revolutionäre (Water-Enhanced-Turbofan – WET Engine) Antriebskonzepte zum Tragen.

Claire-Stufe 3 bis 2050: Klimaneutralität

Unser erklärtes Ziel ist es, bereits vor 2050 Produkte auf den Markt zu bringen, die klimaneutrales bzw. emissionsfreies Fliegen ermöglichen. Um dieses Ziel zu erreichen, zielt die MTU-Technologieentwicklung auf eine vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Hierbei sieht die MTU das größte Potenzial in einer Wandlung von Wasserstoff in Strom mit Hilfe einer Brennstoffzelle (Flying Fuel Cell).

Auf dem Weg zur Klimaneutralität werden so genannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine große Rolle spielen: nachhaltig erzeugter Flugkraftstoff, der ohne große Anpassungen (drop-in) einsetzbar ist. Nach einer Studie des internationalen Dachverbands der Airlines IATA können die CO₂-Kreislaufemissionen mit SAF um bis zu 80% sowie die Bildung von Kondensstreifen bzw. deren Wirkung auf das Klima signifikant

reduziert werden. Um weiteres Potenzial zu heben, unterstützt die MTU Vorhaben zur Erforschung und Entwicklung von near drop-in Kraftstoffen, also Kraftstoffen, die die Klimawirkung noch weiter reduzieren können, allerdings geringe Anpassungen an Triebwerk und Flugzeug erfordern.

Reduzierung von Scope 1+2-Emissionen im Standortbetrieb - ecoRoadmap

Am Hauptsitz München haben wir 2021 eine ecoRoadmap gestartet, die mit Hilfe von Maßnahmen zur Energieeffizienz, der Eigenerzeugung grüner Energie und des Einkaufs von Grünstrom den CO₂-Fußabdruck (Scope 1 & 2) verringern soll. Nicht vermeidbare Emissionen werden hochwertig kompensiert, so dass der Standortbetrieb München ab Ende 2021 bilanziell klimaneutral gestellt ist. Bis 2030 wollen wir die CO₂-Emissionen um 60 % reduzieren und eine jährliche Reduktion von 6% erreichen. Dazu gehört z.B. eine jährliche Energieeffizienz-Steigerung von 2% und eine Transformation zu mehr grüner Energie.

Ab 2022 wird die ecoRoadmap ausgeweitet und alle europäischen Produktionsstandorte in einem Programm „MTU Green Europe“ einbezogen. Die Zielsetzung für CO₂-Reduzierungen erfolgt dabei auf Standortebene.

Taxonomiefähigkeit

Die EU-Taxonomie beinhaltet für das Jahr 2021 noch keine spezifischen Wirtschaftsaktivitäten für die Luftfahrtindustrie.

Die angegebenen Umsätze beziehen sich daher nur auf die Serienfertigung der Getriebefan-Triebwerksfamilie (PW1000G-Familie) sowie der Programme PW800, GENx und GE9x, für die in den kommenden Jahren steigende Umsätze erwartet werden. Umsätze für Instandhaltung für die zuvor genannten Triebwerke finden keine Berücksichtigung.

Die taxonomiefähigen Investitions- und Betriebsausgaben beziehen sich hauptsächlich auf den Aufwand und die Entwicklung von umweltfreundlicheren Triebwerken sowie den Bau von neuen Fertigungshallen.

Wir erwarten für 2022 eine Ergänzung der EU-Taxonomie um spezifische Wirtschaftsaktivitäten für die Luftfahrtindustrie, die eine Änderung der EU-Taxonomie-Werte nach sich ziehen könnte.

Wie bereits oben erwähnt, wird im Laufe der nächsten Jahre die Bedeutung von SAF stark zunehmen. SAFs können bereits heute drop-in in der bestehenden Flotte eingesetzt werden – also ohne Anpassung der Infrastruktur, des Flugzeugs und des Triebwerks. Das heißt, dass die bestehende Triebwerksflotte der MTU mit kleinen Anpassungen bei Verwendung von SAF zur Verbesserung der Klimawirkung beitragen kann.

In unserer Instandhaltung werden bereits erste V2500-Triebwerkstestläufe mit nachhaltigen Flugkraftstoffen durchgeführt. Die Tests mit einer 10% SAF-Beimischung begannen bereits im November 2021 und sollen auf weitere Triebwerkstypen ausgeweitet werden.

Militärgeschäft

Die Geschäftsaktivitäten der MTU Aero Engines stehen seit jeher im Einklang mit den Exportrichtlinien der Bundesregierung. Im militärischen Bereich umfassen sie im wesentlichen europäische Gemeinschaftsprogramme. Neutriebwerksgeschäfte oder instandhaltungsbezogene Lieferungen erfolgen nur nach individueller Behördenfreigabe. Dies gilt ohne Einschränkung und an dieser Haltung wird sich auch nichts ändern. Zudem basieren europäische Projekte auf langfristigen vertraglichen Verpflichtungen ihrer Partner.

Ethische Verantwortung gilt für den gesamten MTU-Konzern und somit auch für das Militärgeschäft. Wir akzeptieren das Primat der Politik bei Exportentscheidungen von militärischem Fluggerät.

Die Entscheidung der Bundesregierung, in militärische Projekte zu investieren, sorgt gerade auch aus aktuellem Anlass für eine Sicherung der Demokratie und der Verteidigung des eigenen Landes.

Die Achtung der Menschenrechte ist eine wesentliche Grundlage für die MTU und geht weit über die Lieferketten hinaus. Mit einem umfassenden Compliance-System gewährleisten wir Ethik und Integrität im Unternehmen.

Lieferkette

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) wird für die MTU ab 2023 wirksam. Wir haben die Anforderungen geprüft und einen zeitlichen Umsetzungsplan erarbeitet, um die regulatorischen Vorgaben konform und fristgerecht umzusetzen. Dazu zählen:

- Der Verhaltenskodex für Lieferanten wird überarbeitet und bildet die Inhalte des Sorgfaltspflichtengesetzes ab. Er ist bereits jetzt verpflichtender Vertragsbestandteil und seine Einhaltung wird künftig regelmäßig überprüft.
- Ein Risikomanagement ist in unseren Prozessen implementiert. Die Risikoanalyse wird entsprechend den Anforderungen aus dem Gesetz derzeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette weiterentwickelt.
- Unterstützende IT-Systeme sollen implementiert werden.

Ein interdisziplinäres Projektteam hat seine Arbeit dazu aufgenommen.