



Geschäftsbericht 2005 | Innovation für Generationen



Fakten und Kennzahlen zum Konzern (1)

Ergebnis-Eckwerte in Mio. €	2005	2004
Umsatz	2.148,6	1.918,0
Free Cashflow ^{*)}	208,3	13,1
Abschreibungen	138,3	133,0
Forschungs- und Entwicklungskosten	45,7	57,7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	130,0	81,1
Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA)	268,3	214,1
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibung (EBITDA bereinigt)	233,0	172,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	58,7	6,5
Steuern	25,8	6,3
Jahresüberschuss	32,9	0,2
Investitionen	83,5	65,9
Bilanz-Eckwerte in Mio. €		
Eigenkapital	528,3	217,0
Bilanzsumme	2.553,3	2.719,1
Anlagevermögen	1.535,3	1.591,8
Langfristiges Fremdkapital (ohne passive latente Steuern)	767,6	1.080,8
Mitarbeiteranzahl am Jahresende^{**)}		
Nach Gesellschaften		
- MTU Aero Engines GmbH, München	4.607	4.816
- MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	1.266	1.265
- MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	504	522
- ATENA Engineering GmbH, München ^{***)}	0	463
- MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada	137	127
- MTU Aero Engines North America Inc., USA	198	190
- Vericor Power Systems LLC., USA	34	34
	6.746	7.417
Nach Marktsegmenten		
- Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft	4.805	5.469
- Zivile Triebwerksinstandhaltung	1.941	1.948
	6.746	7.417
Nach Regionen		
- Deutschland	6.377	7.066
- Nordamerika	369	351
	6.746	7.417

Fakten und Kennzahlen zum Konzern (2)

Kennzahlen in %	2005	2004
Investitionen in % vom Umsatz	3,9	3,4
Umsatzrendite vor Steuern	2,7	0,3
Eigenkapitalquote	20,7	8,0
Eigenkapital in % des Anlagevermögens	34,4	13,6
Entwicklungskosten in % des Umsatzes (ohne Rückstellungsverwendung)	3,9	8,1
Aktien-Kennzahlen^{****)}		
Anzahl der Aktien (Tausend Stück)	55.000	55.000
Ergebnis je Aktie in €	0,60	0,00
Free Cashflow in € je Aktie ^{*)}	3,79	0,24
Eigenkapital in € je Aktie	9,61	3,95

*) Vorjahr: ohne Unternehmenserwerb MTU-Gruppe

***) ohne Joint Ventures

****) verkauft zum 30. Juni 2005

*****) Vorjahr „als-ob-Darstellung“

Jahresüberblick 2005

30.03.

Der Clean-Technologie-Demonstrator, bei dem neu entwickelte Wärmetauscher zum Einsatz kommen, wird erstmals auf dem Höhenprüfstand der Universität Stuttgart erprobt. Das Clean-Triebwerk bestätigt im Test die hohen Erwartungen und kommt mit rund 25% weniger Kraftstoff aus als heutige Triebwerke.

15.04.

Der Business-Jet-Antrieb PW307 erhält die Zulassung von Transport Canada. Am 5. Mai erfolgt der Erstflug mit der Falcon 7X.



15.04.

Unterzeichnung eines Vertrags zur Lieferung von 38 Triebwerken EJ200 für die von Österreich bestellten 18 Eurofighter.

28.06.

Die MTU Maintenance Hannover schließt mit JetBlue einen exklusiven Zehnjahresvertrag über die Instandhaltung aller V2500-Triebwerke der Fluggesellschaft. Der Auftrag hat einen Wert von 750 Mio. € und ist der größte in der Geschichte der MTU Maintenance.

25.08.

Die MTU Maintenance Hannover wird durch das Luftfahrtbundesamt als Herstellungsbetrieb für das Triebwerk PW6000 zugelassen. Hannover übernimmt Endmontage und Prüfäufe aller Antriebe dieser Art und liefert die Triebwerke direkt an die Airbus-Endmontage- linie in Hamburg.



16.08.

Bei der MTU in Ludwigsfelde, Berlin-Brandenburg, wird Westeuropas größter Serienprüfstand für Propellertriebwerke fertig gestellt. Dort werden in Zukunft alle Serienabnahmetests der TP400-D6-Triebwerke durchgeführt, die ab 2007 bei der MTU endmontiert werden.

05.09.

Die Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Renate Schmidt, sowie der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, Wolfgang Clement, zeichnen die MTU als besonders familienfreundliches Unternehmen aus.

06.06.

Die MTU Aero Engines Holding AG wird erstmals an der Börse gehandelt. Zum Emissionspreis von 21 € ist die Aktie mehr als siebenfach überzeichnet. Die „Greenshoe-Option“ (Mehrzuteilungsoption) wird bereits bis zum 10. Juni vollständig ausgeübt.

16.08.

LAN Airlines, Chile, wird Erstkunde für das Triebwerk PW6000. Die Serienproduktion des Triebwerks für den Airbus A318 beginnt im Jahr 2006. Die Endmontage der PW6000-Serientriebwerke hat Pratt & Whitney an die MTU vergeben.

19.09.

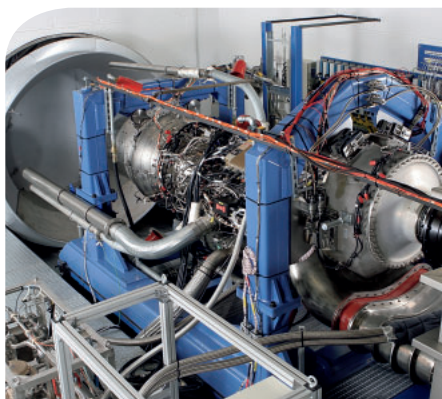
Die Aktie der MTU Aero Engines Holding AG wird in den Börsenindex MDAX aufgenommen.

10.10.

Die MTU Aero Engines und Lufthansa Technik beschließen den Ausbau ihrer gemeinsamen Tochtergesellschaft ASSB in Malaysia. Kapazität und Beschäftigung werden erweitert, der Umsatz des auf Schaufelreparaturen spezialisierten Unternehmens soll sich bis 2010 auf 20 Mio. \$ (17 Mio. €) vervierfachen.

21.10.

Die Fluggesellschaft IndiGo wird 100 Airbus A320 mit IAE-V2500-Triebwerken ausrüsten. Das ist der größte Auftrag in der Geschichte des IAE-Konsortiums. Für die MTU, die zum V2500 die Niederdruckturbine beisteuert, bedeutet der Auftrag Umsätze in Höhe von rund 155 Mio. €.



28.10.

Das TP400-D6, Antrieb für den Militärtransporter A400M, absolviert erfolgreich seinen Erstlauf am MTU-Standort Ludwigsfelde, Berlin-Brandenburg.

16.11.

Die MTU Aero Engines und das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) unterzeichnen den Vertrag über die Erweiterung des Kooperativen Modells. Zusätzlich zum Eurofighter-Triebwerk EJ200 werden künftig auch die Triebwerke RB199 (Tornado), J79 (Phantom) und RR250-C20 (Hubschrauber BO-105) unter industrieller Führung der MTU instand gehalten. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren und umfasst ein Auftragsvolumen von insgesamt 370 Mio. €.

30.11.

Die OCCAR und MTRI unterzeichnen den Entwicklungsvertrag für das leistungsgesteigerte MTR390E. Der Erstlauf des MTR390E ist für Anfang 2007 geplant.



29.12.

Das GP7000 erhält die Zulassung der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA. Damit ist der Weg frei für die Erprobung des Antriebs am Airbus A380, die im Frühjahr 2006 beginnen soll.

Innovation für Generationen



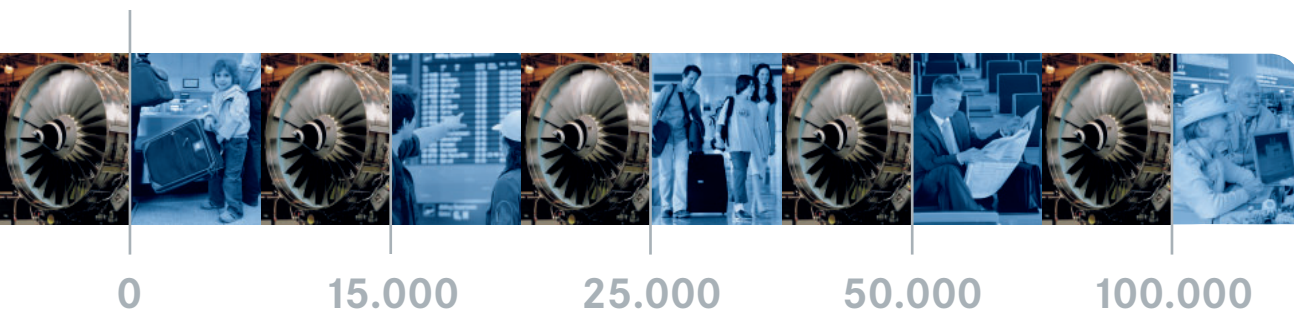
MTU Aero Engines steht für Innovation

Die MTU entwickelt, fertigt, vertreibt und betreut Antriebe für zivile und militärische Flugzeuge und Hubschrauber. Sie ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und hat auch Industriegasturbinen im Programm. Das Unternehmen ist technologisch in wesentlichen Triebwerksdisziplinen führend: MTU-Niederdruckturbinen und Hochdruckverdichter gehören zum Besten, was es auf dem Markt gibt.

MTU Aero Engines fliegt Generationen

Die MTU blickt auf eine bewegte Geschichte zurück – ihre Wurzeln reichen bis zu den Anfängen der motorisierten Fliegerei vor fast hundert Jahren. Vorgängergesellschaften der MTU haben den ersten Maschinen in die Luft geholfen; heute fliegt weltweit fast jedes dritte Verkehrsflugzeug mit MTU-Technologien. Unsere Produkte haben einen langen Atem und sind rund 40 Jahre im Einsatz: Ein Flugzeugtriebwerk kann einen Menschen ein Leben lang auf seinen Reisen begleiten. Dafür sorgen wir auch als weltweit größter unabhängiger Dienstleister für die Instandhaltung ziviler Triebwerke.

Flugstunden



Von 0 auf 100.000: Von der Entwicklung bis zum Recycling absolviert ein Luftfahrtantrieb ungefähr 100.000 Flugstunden; das entspricht etwa 40 Jahren oder einer Menschengeneration. Gut möglich also, dass ein Mensch im Laufe seines Erwachsenwerdens ein und demselben Triebwerk immer wieder begegnet.

	Vorwort	8 – 9
	Vorstellung des Vorstands	10 – 11
	Teil I – MTU an der Börse	12 – 25
	Die Aktie	14 – 17
	Corporate Governance und Vergütungsbericht	18 – 21
	Bericht des Aufsichtsrats	22 – 23
	Vorstellung des Aufsichtsrats	24 – 25
	Teil II – Innovation für Generationen	26 – 43
	Segmente	28 – 33
	Forschung und Entwicklung	34 – 37
	Umwelt	38 – 39
	Historie	40 – 41
	Standorte	42 – 43
	Teil III – Konzernlagebericht	44 – 67
	Geschäftsjahr 2005 im Überblick	46 – 49
	Auftragslage	50
	Ertragslage	51 – 56
	Finanzlage	57 – 58
	Vermögenslage	59 – 60
	Mitarbeiter	61
	Chancen- und Risikobericht	62 – 66
	Prognosebericht und Ausblick	66 – 67
	Teil IV – Konzernabschluss	68 – 77
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	70 – 71
	Konzern-Bilanz	72 – 73
	Konzern-Eigenkapitalentwicklung	74 – 75
	Konzern-Kapitalflussrechnung	76 – 77
	Teil V – Konzernanhang	78 – 139
	I. Grundsätze	78 – 90
	II. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	91 – 98
	III. Erläuterungen zur Konzernbilanz	99 – 119
	IV. Sonstige Angaben	120 – 128
	V. Erläuterungen zu den Marktsegmenten	129 – 134
	Bestätigungsvermerk	135
	Summenbilanz der Konzerngesellschaften 2005	136 – 137
	Summen-Gewinn- und Verlustrechnung der Konzerngesellschaften 2005	138 – 139
	Teil VI – Appendix	140 – 148
	Beteiligungen und Joint Ventures	142
	Finanz- und Technikglossar	143 – 147
	Kontakt	148

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ich freue mich, dass ich am 1. Januar 2005 als Vorstandsvorsitzender die Führung der MTU Aero Engines übernommen habe. Das Geschäftsmodell der MTU, ihre exzellente technologische Position und die Leistungsstärke ihrer Mitarbeiter haben mich von Anfang an beeindruckt. Rund zwei Drittel der Umsätze liegen im profitablen „After-Market-Geschäft“, also im Bereich der zivilen und militärischen Instandhaltung sowie im Ersatzteilgeschäft. Die Kombination dieser Stärken bietet ein hervorragendes Zukunftspotenzial.



Udo Stark
Vorsitzender des Vorstands

In der fast hundertjährigen Geschichte des Unternehmens hat es nach dem Erwerb der MTU durch Fonds von Kohlberg Kravis Roberts & Co. (KKR) zum 1. Januar 2004 im Berichtsjahr erneut eine wichtige Veränderung gegeben: Seit dem 6. Juni 2005 ist die MTU-Aktie im Prime Standard der Deutschen Börse notiert, seit dem 19. September 2005 gehört sie dem MDAX an.

Die Entscheidung zum Börsengang wurde im Februar 2005 getroffen und in weniger als vier Monaten umgesetzt. Damit wurde die Platzierung der MTU-Aktie zum maßgeblichen Ereignis des abgelaufenen Geschäftsjahres für die MTU und ihre Mitarbeiter. Die siebenfache Überzeichnung der Aktie zum Emissionspreis von 21 € und ein Kursplus von 25% bis zum Jahresende 2005 sind ein schöner Erfolg.

Dass KKR seine MTU-Beteiligung wieder abgeben würde, war von Anfang an absehbar und gehört zum regulären Geschäftsmodell eines „Investors auf Zeit“.

Anfang Februar 2006 hat KKR demzufolge die verbliebene Beteiligung von 29% gleichfalls veräußert. Auch hier übertraf die Nachfrage das Angebot um ein Mehrfaches. Die Platzierung bei einer großen Zahl institutioneller Anleger ist ein nochmaliger Beleg für das Vertrauen des Markts in die wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit der MTU. Die MTU selbst hat damit ein wichtiges strategisches Ziel erreicht: die vollständige Eigenständigkeit.

Nunmehr legen wir Ihnen den ersten Konzernabschluss als börsennotierte Gesellschaft vor, aufgestellt nach den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS). Er dokumentiert die gute Position der MTU auf ihren Geschäftsfeldern. Der Auftragsbestand stieg um rund 240 Mio. € auf über 3,65 Mrd. €. Der Umsatz wurde um 12% auf 2,15 Mrd. € und das operative Ergebnis (ausgedrückt als bereinigtes EBITDA) um 35% auf 233 Mio. € gesteigert. Dabei erreichte der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit 290 Mio. €, nach 73 Mio. € im Jahr zuvor. Aus den Mitteln des Börsengangs und mit dem hohen Cashflow haben wir das Unternehmen im Umfang von über 500 Mio. € entschuldet.

Für Sie, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ergibt sich aus diesen Unternehmenszahlen unser Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 2005 in Höhe von insgesamt 40 Mio. € bzw. 73 Cent je Aktie.

Die Entwicklung in den einzelnen Geschäftsbereichen war erfreulich.

Im zivilen Triebwerksgeschäft belief sich der Umsatz des Berichtsjahres auf 943 Mio. €, nach 880 Mio. € im Vorjahr. Hierin – und vor allem in den hohen Auftragseingängen – kommt das stark zunehmende Geschäft mit neuen Triebwerken zum Ausdruck. Der zyklische Aufschwung in der Luftfahrtindustrie ist Mitte 2004 kräftig in Gang gekommen und führte bei der MTU im Jahr 2005 zu einer Steigerung der ausgelieferten Anzahl von Modulen und Komponenten um 26 % im Jahresvergleich.

Im militärischen Triebwerksbereich lagen die Umsatzerlöse 2005 mit 491 Mio. € annähernd auf Vorjahreshöhe (496 Mio. €). Zwar wurden mit dem Triebwerk EJ200 für den Eurofighter zunehmende Umsätze erzielt, diesen stand jedoch die allmähliche Ausmusterung der Tornado-Flotte gegenüber. Stabilisierend wird sich in den kommenden Jahren das „Kooperative Modell“ auswirken, das im November 2005 unterzeichnet wurde und für eine Reihe von Triebwerken der Deutschen Luftwaffe die langfristige Instandhaltung unter Regie der MTU regelt.

Besonders wachstumsstark erwies sich im Berichtsjahr das zivile Instandhaltungsgeschäft. Erreicht wurden Umsatzerlöse von 732 Mio. €, nach 576 Mio. € im Jahr zuvor. Sehr erfreulich ist, dass parallel zu dieser Umsatzsteigerung auch die Ergebnismargen deutlich verbessert werden konnten.

Für das weitere Wachstum der Luftfahrtindustrie befindet sich die MTU mit ihrem ausgewogenen Produkt- und Leistungsportfolio in einer sehr guten Ausgangslage. Die stärkste Zunahme in der Zahl der künftig eingesetzten Flugzeuge wird von Branchenexperten bei den sog. „Narrow Bodies“ gesehen. Die MTU setzt dabei auf den erwiesenen Markterfolg des V2500-Triebwerks, an dem sie als Konsortialpartner

beteiligt ist; sie wird sich auch bei Nachfolgemodellen intensiv engagieren. Am Wachstum der so genannten „Wide Bodies“ wird die MTU als Konsortialpartner des Triebwerks GP7000 teilnehmen, das nunmehr in die Serienfertigung geht und den Airbus A380 antreibt. Auch 2006 steigen die Neuauslieferungen. Für die MTU ist das eine Investition in ihr Geschäftsmodell, denn damit erhöht sich die Zahl der installierten MTU-Triebwerke, mit denen die langfristig ertragsstarken Ersatzteilumsätze und das stark wachsende Instandhaltungsgeschäft generiert werden.

Die zyklische Aufwärtsbewegung in der Luftfahrtindustrie wird sich aus heutiger Sicht im Jahr 2006 unvermindert fortsetzen. Im Luftverkehr wird mit einer weiteren Zunahme der geflogenen Passagierkilometer und einer Erhöhung des weltweiten Frachtaufkommens gerechnet. Innerhalb des Unternehmens wird die MTU ihr Maßnahmenprogramm zur Effizienzverbesserung an allen Standorten fortsetzen. Für das begonnene Geschäftsjahr erwarten wir vor diesem Hintergrund eine weitere Umsatzsteigerung und erneut eine Ertragsverbesserung.

Der jetzt vorgelegte Jahresbericht 2005 beruht auf den Arbeitsergebnissen des gesamten MTU-Teams. Ich möchte daher allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren erfolgreichen Einsatz ausdrücklich danken.

Gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen danke ich Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr Vertrauen und Ihr Investment in die MTU. Sie geben uns damit die Möglichkeit, die Position unseres Unternehmens auf den Märkten zu stärken und weiter auszubauen. Die Perspektiven dafür sind gut: Unsere Märkte wachsen und die MTU wächst mit.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Udo Stark

Vorstellung des Vorstands



Udo Stark (geb. 1947)
Vorsitzender des Vorstands (CEO)

Der Diplom-Kaufmann und Harvard-Absolvent (MBA) leitet seit Anfang 2005 die MTU. Zu Beginn seiner Berufstätigkeit war Stark 18 Jahre lang für den niederländischen Konzern Akzo Nobel tätig, wo er zuletzt als Bereichsvorstand die Chemiefasersparte Enka AG/bv führte. Von 1991 bis 2000 war er Vorstandsvorsitzender der Frankfurter AGIV AG, deren Schwerpunkt im Bereich Maschinen- und Anlagenbau lag. Im Jahr 2001 wurde Stark Vorsitzender des Gesellschafter-Ausschusses der Messer Griesheim GmbH. Von 2003 bis 2004 war er Vorsitzender des Vorstands der mg technologies ag.

Reiner Winkler (geb. 1961)
Vorstand Finanzen, Personal und IT (CFO)

Seit 2001 verantwortet der Diplom-Kaufmann als Geschäftsführer die Bereiche Finanzen und Controlling der MTU. Im Mai 2005 wurde er zum Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG mit Zuständigkeit für Finanzen, Personal und IT bestellt. Winkler arbeitete zuvor in Stabsfunktionen bei der Siemens AG sowie der Daimler-Benz AG, der heutigen DaimlerChrysler AG. 1993 wechselte er zu deren Tochtergesellschaft TEMIC Telefunken microelectronic GmbH, wo er 1998 Geschäftsführer mit Verantwortung für Finanzen und Controlling wurde.





Dr. Michael Süß (geb. 1963)
Vorstand Technik (COO)

Der studierte Maschinenbauer und promovierte Arbeitswissenschaftler ist seit 2001 in der MTU-Geschäftsführung für Produktion, Entwicklung und Einkauf zuständig; er bekleidet die Funktion des Chief Operating Officer. Seit Mai 2005 verantwortet er diese Aufgabe als Vorstand der MTU Aero Engines Holding AG. Von 1995 bis 1999 leitete Dr. Süß nach Stationen bei der BMW AG sowie der italienischen IDRA AG die Fabrikplanung der Porsche AG. Später übernahm er die Verantwortung für den Produktionsbereich Antrieb. Ab 1999 war er Vorstand Technik der Mössner AG, deren Leitung als Vorsitzender er nach dem Verkauf der Firmengruppe an den Georg-Fischer Konzern übernahm.

Bernd Kessler (geb. 1958)
Vorstand Zivile Instandhaltung

Der Diplom-Ingenieur und MBA ist seit 2004 Geschäftsführer der MTU und verantwortet seit Mai 2005 als Mitglied des Vorstands der MTU Aero Engines Holding AG das Geschäftsfeld Zivile Instandhaltung. Kessler begann seine Berufslaufbahn bei der Deutschen Allied Signal Aerospace GmbH und war später Geschäftsführer Components North America bei der Allied Signal Aerospace Services. Ab 1999 leitete Kessler den globalen Geschäftsbereich Honeywell After Market Service als Vice President und General Manager der Honeywell Aerospace, Phoenix, Arizona.



0

Flugstunden



0 Flugstunden

Hebt ein Triebwerk zum ersten Mal am Flügel einer Linienmaschine ab, hat es bereits alles erlebt, was ihm in der Luft zustoßen könnte – extreme Hitze und Kälte, monsunartige Regengüsse, Blitzeis, Hagel- und Vogelschlag. Luftfahrtantriebe werden schon sehr früh in der Entwicklungsphase auf Herz und Nieren geprüft. Jede denkbare Belastung wird durchgespielt und muss pariert werden.

Den Anstoß zur Entwicklung neuer Triebwerkstypen geben in der Regel Flugzeughersteller. Sie planen neue Flugzeuge und benötigen



Das V2500 gehört zu den meistverkauften Triebwerken seiner Klasse.

dafür passende Antriebe. Triebwerkshersteller schließen sich zu Konsortien zusammen und gehen das Projekt gemeinsam an: Als Risk- und Revenue-Sharing-Partner teilen sie sich den Entwicklungsaufwand, alle weiteren Aktivitäten und Risiken und später die Einnahmen. Die MTU Aero Engines arbeitet eng mit renommierten Partnern zusammen und bringt neueste Technologien und Produktionsverfahren ein.

Sind die einzelnen Komponenten gebaut, wird das Triebwerk montiert und kommt auf den Prüfstand. Nach den Belastungstests erfolgt die Zulassung; Prüfbehörden sind die U.S. Federal Aviation Administration (FAA) und die European Aviation Safety Agency (EASA). Damit ist der Weg frei: Der neue Antrieb ist flugtauglich und kann in Serie gefertigt werden. Seine Lebensuhr zeigt die Flugstunde null an – rund 100.000 liegen jetzt vor ihm.

Mit voller Schubkraft an die Börse

Börsengang

Der Börsengang der MTU Aero Engines gehört zu den erfolgreichsten des Jahres 2005. Die Handelsaufnahme der MTU-Aktie erfolgte am 6. Juni 2005 an der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) mit einem Ausgabepreis von 21,00 €. Der Emissionspreis der Namensaktien lag im oberen Bereich der Preisspanne von 19,00 bis 22,00 €. Bei diesem Ausgabepreis war die Emission mehr als siebenfach überzeichnet. Unter Einschluss der voll ausgeübten Mehrzuteilung wurden 35,65 Mio. Aktien platziert. Alle Aktien sind für das am 1. Januar 2005 begonnene Geschäftsjahr voll dividendenberechtigt.

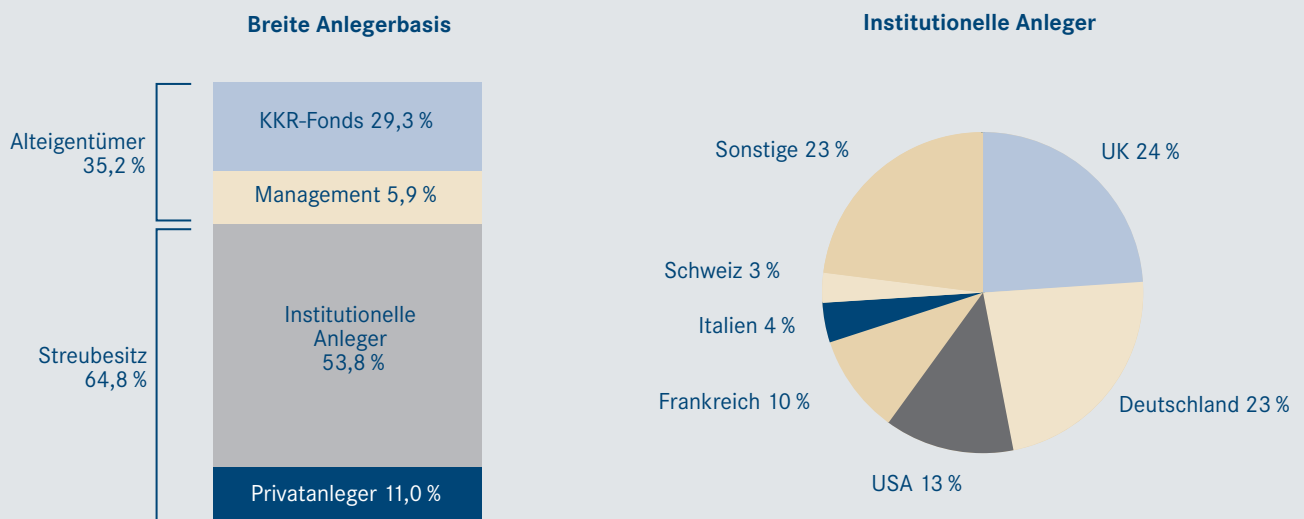
Aktionärsstruktur

Der Streubesitzanteil lag 2005 bei 64,8%. Der bisherige Hauptanteilseigner, Fonds von Kohlberg Kravis Roberts & Co. (KKR), hat mit dem Börsengang seinen MTU-Anteil auf 29,3% reduziert. Das Management hielt nach dem IPO 5,9% der Anteile. Und ca. 83% des Streubesitzes lag in den Händen institutioneller Investoren. Der Rest befand sich im Besitz privater Aktionäre. Auch viele der Mitarbeiter und Führungskräfte sind Aktionäre der MTU.

Das starke Interesse internationaler Investoren an der MTU-Aktie spiegelt sich in der Aktionärsstruktur wider. Insgesamt 77% der institutionellen Investoren kommen aus dem Ausland – insbesondere aus Großbritannien, den USA und Frankreich.



Eigentümerstruktur der MTU nach dem Börsengang



Stand: Zuteilungszeitpunkt beim IPO/Juni 2005

MTU-Aktie im MDAX

Die Aktie der MTU Aero Engines wurde am 19. September 2005 in den MDAX aufgenommen. Damit zählt sie zu den 50 wichtigsten Mid-Cap-Werten im deutschen Kapitalmarkt. Bei den entscheidenden Kriterien für die Aufnahme in den Index lag die MTU-Aktie zum Stichtag 31.08.2005 auf Rang 16 beim Handelsvolumen und auf Rang 32 bei der Marktkapitalisierung.

Kapitalmarktumfeld

Die internationalen Aktienmärkte haben 2005 ihren positiven Trend aus dem Vorjahr fortgesetzt. Nachdem die deutschen und internationalen Indizes 2004 zum ersten Mal

nach drei Jahren wieder eine positive Jahresbilanz erreichten, konnte der MDAX in 2005 rund 35% zulegen und ging mit 7311,5 Punkten aus dem Handel. Das Börsenjahr wurde dabei von einer weltweit positiven Wirtschaftsentwicklung getrieben. Im weiteren Verlauf des Jahres bremsen aber auch einige negative Themen, wie die anziehenden Preise für Rohöl, die Zins- und Inflationsängste sowie stark schwankende Wechselkurse einen deutlicheren Aufwärtstrend. In den letzten Monaten des Jahres kam es dann wieder zu einer Erholung der Aktienmärkte, unterstützt durch ein insgesamt stabileres Börsenklima.



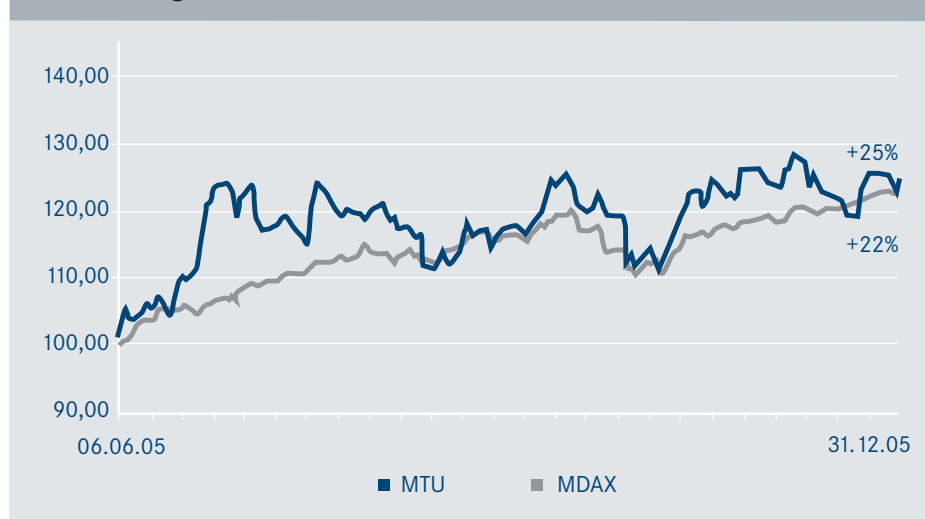
Entwicklung der MTU-Aktie

Die MTU-Aktie beendete das Jahr bei 26,28 € mit einem Plus von 25% im Vergleich zum Emissionspreis am 6. Juni 2005. Somit fiel die Kurssteigerung der MTU-Aktie seit dem Börsengang stärker als die Performance des MDAX aus, der sich im gleichen Zeitraum um 22% verbesserte. Dieser erfreuliche Aktienkursverlauf wurde unterstützt durch den anhaltenden Anstieg im weltweiten Passagieraufkommen sowie durch steigende Auslieferungen bei neuen Triebwerken.

Teilrückzahlung des High Yield Bonds

Die MTU Aero Engines hat seit dem Börsengang in zwei Tranchen insgesamt 110 Mio. € ihres High Yield Bonds zurückgezahlt. Dabei wurde die starke Liquiditätslage genutzt, um als Folge der Tilgung auch die zukünftigen Zinsaufwendungen deutlich zu verringern. Die Rückzahlung ist zum vertraglich festgelegten Kurs von 108,25% zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen erfolgt. Der jetzt noch ausstehende Betrag beläuft sich auf 165 Mio. €. In seiner ursprünglichen Höhe von 275 Mio. € war der Bond im März 2004 aufgelegt worden.

Entwicklung der MTU-Aktie und des MDAX seit dem IPO am 6.6.2005





Debüt auf dem Parkett: Börsengang der MTU Aero Engines Holding AG am 6. Juni 2005.

Investor Relations

Die MTU misst einer transparenten und zeitnahen Information der Investoren und Analysten einen hohen Stellenwert bei. Seit der Börseneinführung hat die MTU den Dialog mit institutionellen Investoren, Privatanlegern und Finanzanalysten kontinuierlich fortgeführt mit dem Ziel, eine faire Bewertung der MTU-Aktie zu erreichen. Zusätzlich zu den acht Konsortialbanken haben zum Jahresende acht weitere Analysten die Beobachtung der MTU und der Aktie aufgenommen und werden zukünftig Empfehlungen und Kommentare veröffentlichen. Im Rahmen von Roadshows, Unternehmensbesuchen und Kapitalmarkt-

konferenzen präsentierte das Management im Berichtsjahr die Geschäftsergebnisse sowie die strategische Ausrichtung des Konzerns. Am 11. Oktober hat die MTU den ersten Analysten- und Investorentag in München durchgeführt und am Rande der wichtigsten Industriemesse „Paris Air Show“ in Le Bourget bei Paris zahlreiche Meetings abgehalten.

Für weitere Informationen besuchen Sie bitte unsere Investor-Relations-Website unter <http://www.mtu.de> oder kontaktieren unser Investor Relations Büro in München unter 0 89/ 14 89 83 13.

Corporate Governance und Vergütungsbericht

Gute Corporate Governance hat bei der MTU Aero Engines Holding AG hohe Bedeutung. Grundlage ist die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat sowie mit allen Geschäftspartnern. Bereits vor dem Börsengang hat die MTU wesentliche Eckpunkte des Deutschen Corporate Governance Kodex in ihrem betrieblichen Alltag regelmäßig berücksichtigt.

Der Corporate Governance Kodex („Kodex“) fasst in seiner ergänzten Fassung vom 2. Juni 2005 wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung börsennotierter Unternehmen sowie international und national anerkannte Standards verantwortlicher Unternehmensführung zusammen. Kernelemente sind die vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Organe sowie eine verantwortliche, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -überwachung.

Die MTU hat ihren Börsengang zum Anlass genommen, sich intensiv mit den Empfehlungen und Anregungen des Kodex auseinander zu setzen und deren Umsetzung im Alltag zu überprüfen. In diesem Prozess hat die MTU diejenigen Vorschriften, die sich explizit auf die Beachtung und den Schutz der Rechte eines breiten Aktionärskreises beziehen, konsequent umgesetzt. So wird die MTU für die erste Hauptversammlung nach dem Börsengang, die am 12. Mai 2006 stattfindet, Stimmrechtsvertreter bestellen. Über diese Vertreter können Aktionäre, die nicht persönlich teilnehmen können, ihr Stimmrecht ausüben.



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

Vertrauensvolle Zusammenarbeit der Organe

Die bei der MTU praktizierte enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Organe einer Publikumsgesellschaft zeugt von guter Corporate Governance. Die Mitglieder des Vorstands ergänzen sich in ihren Qualifikationen und Erfahrungen und führen das Unternehmen als Team. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig und zeitnah über die aktuelle Lage des Konzerns – auch über eventuelle Risiken – sowie über strategische Entscheidungen und Überlegungen.

Die Mitglieder des nach den gesetzlichen Vorschriften mit je sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer besetzten Aufsichtsrats verfügen über die Kenntnisse, Fähigkeiten und die fachliche Erfahrung, die sie zur ordnungsmäßigen Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigen. Der Aufsichtsrat spiegelt die Eigentümerstruktur der MTU wider; ihm gehört eine ausreichende Zahl unabhängiger Mitglieder an. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden weder Berater- noch Dienstleistungs- oder Werkverträge zwischen der MTU und einem Aufsichtsratsmitglied; offenlegungspflichtige Interessenskonflikte sind bei den Aufsichtsratsmitgliedern ebenfalls nicht entstanden. Bei der MTU waren im abgelaufenen Geschäftsjahr für die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands D&O-Versicherungen mit einem angemessenen Selbstbehalt in Kraft.

Vorstandsvergütung mit langfristiger Anreizwirkung

Vergütungen für Vorstand und Aufsichtsrat unterliegen bei der MTU transparenten und klaren Kriterien. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder enthält fixe und variable Bestandteile und belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr inklusive des geldwerten Vorteils aus Sachleistungen sowie aktienbasierter Vergütungen auf insgesamt 6.631.847 €. Davon waren 3.644.575 € fest, 2.750.000 €

erfolgsabhängig und 237.272 € entfielen auf den rechnerischen Jahreswert des „Matching Stock Program“, das im Folgenden noch beschrieben wird. Die erfolgsabhängigen Bezüge (45% der Gesamtvergütung) orientieren sich an der Entwicklung von zwei Erfolgsgrößen: des operativen Cashflow und des operativen Gewinns (bereinigter EBITDA) – Kennzahlen, die die wirtschaftliche Lage, den Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens widerspiegeln. Beide haben sich sehr positiv entwickelt; die mit dem Aufsichtsrat vereinbarten Zielvorgaben für das Geschäftsjahr 2005 wurden übertroffen. Die Zuführungen zur Rückstellung für die Pensionsverpflichtungen, die für die Mitglieder des Vorstands mit Ausnahme des Vorsitzenden existieren, betragen im Geschäftsjahr 2.577.664 €.

Entsprechend den Empfehlungen des Kodex existiert als Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter ab dem Jahr 2005 das „Matching Stock Program“ (MSP) mit einer Laufzeit von acht Jahren. Danach erhalten die Vorstandsmitglieder wie auch ein größerer Kreis von Führungskräften eine an der Entwicklung des Kurses der MTU-Aktie bemessene Vergütung. Gemäß den Bedingungen des MSP ist jeder Teilnehmer verpflichtet, im Rahmen des MSP bis zu einem vorgegebenen maximalen Investitionsvolumen aus eigenen Mitteln

MTU-Aktien zum aktuellen Kurs an der Börse zu erwerben (MSP-Aktien). Diese Aktien werden zugunsten des betreffenden MSP-Teilnehmers auf einem Sperrdepot für die Laufzeit seiner Teilnahme am MSP eingebucht. Erstmals zum Tag der Erstnotiz und danach im Abstand von jeweils zwölf Monaten teilt die MTU Aero Engines Holding AG insgesamt fünfmal jedem MSP-Teilnehmer pro MSP-Aktie sechs virtuelle, so genannte Phantomaktien zu. Diese Phantomaktien gelten zwei Jahre nach Zuteilung als „ausgeübt“, falls bestimmte Erfolgshürden erreicht sind. Dabei muss der durchschnittliche, nicht gewichtete Schlusskurs der MTU-Aktie im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse der letzten 60 Handelstage vor Ausübung der Phantomaktien zehn Prozent höher liegen als der durchschnittliche, nicht gewichtete Schlusskurs der MTU-Aktie im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse der letzten 60 Handelstage vor Zuteilung der jeweiligen Tranche der Phantomaktien.

Bei Ausübung der Phantomaktien wird die Differenz zwischen dem Börsenkurs der MTU-Aktie bei Ausübung und dem Börsenkurs der MTU-Aktie bei deren Zuteilung (zuzüglich eines Aufschlags von zehn Prozent) von der MTU Aero Engines Holding AG dem MSP-Teilnehmer in Geld vergütet. Der MSP-Teilnehmer ist verpflichtet, dieses Geld wiederum in MTU-Aktien anzulegen, die zu Gunsten des MSP-Teilnehmers auf ein Sperrdepot mit einer Veräußerungssperre von zwei Jahren eingebucht werden. Insgesamt bieten der Einsatz eigener Mittel, die Kurskoppelung sowie die lange Laufzeit den Teilnehmern des MSP den auch vom Corporate Governance Kodex geforderten Anreiz, zur langfristigen Wertsteigerung der MTU beizutragen.

Nach Auffassung der MTU ist diese ausführliche Darstellung der Höhe und Zusammensetzung der erfolgsabhängigen Vergütung sowie des MSP auf freiwilliger Basis zentraler Bestandteil der Darstellung der Vorstandsvergütung. Die gem. Ziffer 4.2.4 des Kodex geforderte individualisierte Offenlegung der Bezüge wird dagegen nicht umgesetzt. Nach Überzeugung der MTU widerspräche eine derartige Offenlegung dem Schutz von Persönlichkeitsrechten; hier ist die individuelle Entscheidung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds zu respektieren. Die Angaben zur Struktur der Vergütung sind dagegen wesentlich für die Beurteilung, ob eine solchermaßen aufgeteilte Vergütung angemessen ist und ob von ihr eine Anreizwirkung für den Vorstand ausgeht. Da der Vorstand die MTU als Kollegialorgan leitet, kommt es entscheidend auf die Anreizwirkung für das Gesamtorgan an und nicht auf den Anreiz für einzelne Personen. Mit erstmaliger Geltung des Vorstandsvergütungs-Offenlegungsgesetzes wird eine individualisierte Angabe der Vorstandsvergütung erfolgen.

Klare Vergütungsstrukturen für den Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 12 der Satzung eine fixe, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Jahresvergütung in Höhe von je 30.000 € pro Jahr. Die Vergütung des Aufsichtsratsvorsitzenden beträgt das Dreifache, die seines Stellvertreters das 1,5fache. Mitglieder des Aufsichtsrats, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 5.000 € pro Jahr, die Ausschussvorsitzenden 10.000 € pro Jahr. Zusätzlich zu ihrer Jahresvergütung erhalten die Mitglieder für die Sitzungen des Gremiums und seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von je 3.000 €. Die MTU sieht von einer erfolgsorientierten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ab, wie sie Ziffer 5.4.7, Absatz 2 des Kodex vorsieht. Nach Überzeugung der MTU ist eine erfolgsorientierte Vergütung nicht geeignet, die Kontrollfunktion des Aufsichtsrats zu fördern.

Insgesamt erhielt der Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Vergütung von 451.666 €. Die MTU setzt die nach Ziffer 5.4.7, Absatz 3 vorgesehene individualisierte Angabe dieser Vergütung nicht um. In Anbetracht der absoluten Höhe der Vergütung sowie der Darstellung in § 12 der Satzung zu ebendieser Vergütung hält die MTU die Darstellung der Gesamtvergütung für ausreichend zur Beurteilung der Angemessenheit der Bezüge. Darüber hinaus sieht die MTU von einer nach Vorstand und Aufsichtsrat getrennten Angabe des Gesamtbesitzes von Aktien der Gesellschaft aller Organmitglieder ab, wie es Ziffer 6.6 des Kodex empfiehlt. Da sich die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bei ihren individuellen Kauf- oder Verkaufsentscheidungen nicht untereinander abstimmen, hält die MTU eine solche

Angabe nicht für sachgemäß. Auch der Gesetzgeber hat bislang von einer entsprechenden Regelung abgesehen, da er die Veröffentlichung dieser Information nicht für erforderlich hält. Insgesamt lagen zum 31. Dezember 2005 rund 5,9% der MTU-Aktien in den Händen der Blade Management Beteiligungs GmbH & Co. KG, in der der Anteilsbesitz von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats sowie von Führungskräften der MTU zusammengefasst ist.

Transparente Rechnungslegung

Die Rechnungslegung des Konzerns erfolgt in Verantwortung des Vorstands nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Der Einzelabschluss wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellt. Das interne Kontrollsystem und 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 verfügt darüber hinaus über ein differenziertes System zur Erfassung und Kontrolle geschäftlicher und finanzieller Risiken.

Zeitnahe Information aller Anleger

Gute Corporate Governance in einer Publikumsgesellschaft beinhaltet die umfassende, kontinuierliche und schnelle Information der Aktionäre, Anleger und Interessenten. Die MTU stellt auf ihrer Homepage unter <http://www.mtu.de> umfangreiche Unterlagen und Informationen sowie einen Finanzkalender zur Verfügung. Sie berichtet ihren Aktionären – dem Finanzkalender folgend – viermal jährlich über die Geschäftsentwicklung. Der Vorstand informiert Anleger, Analysten und die Presse regelmäßig über die Quartals- und Jahresergebnisse. Kursbeeinflussende Tatsachen werden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen als Ad-hoc-Meldungen veröffentlicht.

Die MTU informiert auf ihrer Website auch, inwieweit Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats MTU-Aktien und sich darauf beziehende Derivate erworben oder veräußert haben. Nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sind das jeweilige Mitglied und die ihm nahe stehenden Personen verpflichtet, diese Transaktionen offen zu legen, soweit der Wert der getätigten Geschäfte die Summe von 5.000 € innerhalb eines Kalenderjahres erreicht bzw. übersteigt.

Mitteilungen über entsprechende Geschäfte im Jahr 2005 hat die MTU im Internet unter www.mtu.de veröffentlicht.

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 2. Juni 2005 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. Individualisierte Angabe zur Vergütung des Vorstands (Ziffer 4.2.4 des Kodex)

Von der individualisierten Angabe der Vergütung der Vorstandsmitglieder im Anhang zum Konzernabschluss wird abgesehen. Die MTU Aero Engines Holding AG weist die Vorstandsbezüge in Übereinstimmung mit dem Kodex jedoch aufgeteilt nach fixen und variablen Bestandteilen sowie Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung aus. Diese Angaben sind wesentlich für die Beurteilung, ob die Aufteilung der Vergütung in garantierte und erfolgsbezogene Teile angemessen ist und

ob von der Vergütungsstruktur die beabsichtigte Anreizwirkung für den Vorstand ausgeht. Wir halten diese Darstellung der Gesamtvergütung daher für ausreichend zur Beurteilung der Angemessenheit der Bezüge. Da es sich bei dem Vorstand um ein Kollegialorgan handelt, kommt es entscheidend auf die Anreizwirkung für das Gesamtorgan, nicht auf jene für einzelne Vorstandsmitglieder an. Die individualisierte Angabe der Vergütung der Vorstandsmitglieder wird ab dem Geschäftsjahr 2006 mit erstmaliger Geltung des Vorstandsvergütungs-Offenlegungsgesetzes erfolgen.

2. 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, aufgliedert 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.

3. 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 2005

Für den Vorstand



Udo Stark
Vorsitzender

Für den Aufsichtsrat



Johannes P. Huth
Vorsitzender

Bericht des Aufsichtsrats über das Geschäftsjahr 2005

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2005 kontinuierlich über den Geschäftsverlauf sowie die Lage des Unternehmens informiert; die Arbeit des Vorstands wurde regelmäßig überwacht. Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats monatlich umfangreiche schriftliche Informationen über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU sowie bedeutsame Geschäftsvorfälle vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat strategische Kernfragen mit dem Vorstand diskutiert und die entsprechende Ausrichtung der MTU nach sorgfältiger Abwägung und Prüfung gutgeheißen. Der Aufsichtsrat hat zudem sämtliche Geschäfte überprüft, für die die Zustimmung des Aufsichtsrats nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung des Vorstands erforderlich ist, hat diese mit dem Vorstand behandelt und ihnen ohne Ausnahme zugestimmt.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2005 haben fünf Aufsichtsratssitzungen und zwei Telefonkonferenzen mit Beschlussfassung sowie eine Beschlussfassung im schriftlichen Umlaufverfahren stattgefunden. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde auch außerhalb der Sitzungen regelmäßig über die aktuelle Situation sowie wesentliche Geschäftsvorfälle informiert.

In seinen Sitzungen und Telefonkonferenzen hat sich der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eingehend mit der Geschäftsentwicklung der MTU und aller mit ihr verbundenen Unternehmen befasst, ebenso mit der Situation am Markt, der Position der MTU im Vergleich zu ihren Wettbewerbern, der Rückführung von Krediten von Konzern-Unternehmen sowie der Dollarkursentwicklung

und -absicherung. Er hat sich über das Risikomanagementsystem der MTU und Maßnahmen der Risikovorsorge informiert. Ausführlich erläutern ließ er sich den Stand der laufenden Triebwerksprogramme, insbesondere die Wettbewerbssituation des Triebwerks MTR390, den Verlauf der Entwicklungsprogramme GP7000 (Airbus A380) und TP400-D6 (Airbus A400M) sowie den Verlauf des Nachrüstungsprogramms des Triebwerks V2500 (Airbus A320). Vor Abschluss des Kooperativen Modells, einer neuen, vertieften Art der Zusammenarbeit zwischen der MTU Aero Engines und der Bundeswehr, hat er sich intensiv mit diesem Modell auseinandergesetzt. Im Bereich der Konzerngesellschaften hat sich der Aufsichtsrat insbesondere über die Situation der US-Tochtergesellschaft MTU Aero Engines North America Inc. sowie den Verkauf der ATENA Engineering GmbH informiert.

Im Vorfeld des Börsengangs wurde gemeinsam mit dem Vorstand die Umwandlung der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH in eine AG geprüft. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Vorbereitung und Durchführung des Börsengangs begleitet und dem Ausgabepreis der Aktien zugestimmt. Ausführlich hat sich der Aufsichtsrat mit der Corporate Governance befasst und auch die Effizienz seiner eigenen Tätigkeit überprüft. In der gemeinsamen Erklärung mit dem Vorstand vom 13. Dezember 2005 – gemäß § 161 AktG – wird festgestellt, dass die MTU Aero Engines Holding AG den Empfehlungen des Kodex mit drei Ausnahmen entspricht. Die Entsprechenserklärung ist auf der Webseite der Gesellschaft zu finden.



Johannes P. Huth
Aufsichtsratsvorsitzender

Die MTU Aero Engines Holding AG ist am 19. Mai 2005 durch Umwandlung der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH in eine Aktiengesellschaft entstanden. Bei der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH bestand zum Zeitpunkt der Umwandlung bereits ein nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildeter Aufsichtsrat. Gemäß den Regeln des Umwandlungsgesetzes blieb dieser bei der Umwandlung unverändert im Amt.

Sitzungen der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat drei paritätisch besetzte Ausschüsse gebildet: den Bilanz- bzw. 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 Huth, Günter Sroka, Harald Flassbeck und – bis 31.12.2005 – Reinhard Gorenflos. Der Personalausschuss hat im abgelaufenen Geschäftsjahr zweimal getagt und sich mit personellen Angelegenheiten des Vorstands befasst – insbesondere mit der Höhe der Vergütungen und den Ergebnissen der Effizienzprüfung. Der Bilanz- bzw. Prüfungsausschuss kam im Geschäftsjahr 2005 dreimal zusammen. Mitglieder im Jahr 2005 waren Babette Haas, Johannes Huth, Günter Sroka und Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005). Der Bilanz- bzw. Prüfungsausschuss hat sich insbesondere mit dem Jahresabschluss der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH befasst, für den er der Gesellschafterversammlung die Feststellung empfahl. Ein weiterer Schwerpunkt war der Konzernabschluss der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH, der dem Aufsichtsrat zur Billigung empfohlen wurde. Bei der Diskussion über den Jahres- und Konzernabschluss zog der Ausschuss die Abschlussprüfer der Gesellschaft hinzu. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Risikomanagements und die Prüfungsgebiete der internen Revision 2005. Darüber hinaus hat er die Prüfungsschwerpunkte für den Jahresabschluss 2005 festgelegt.

Feststellung des Jahres- und Billigung des Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss, der Konzernabschluss sowie der Lagebericht und Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2005 wurden von der durch die Gesellschafterversammlung bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche, München, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Die Prüfungsberichte sowie die zu prüfenden Unterlagen wurden jedem Aufsichtsratsmitglied rechtzeitig ausgehändigt. Auf Basis der

Vorprüfung durch den Prüfungsausschuss, über die der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem Aufsichtsrat Bericht erstattet hat, hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Jahresabschluss, dem Konzernabschluss, dem Lagebericht und dem Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2005 sowie mit dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns befasst. Der Wirtschaftsprüfer hat an der Sitzung des Prüfungsausschusses am 13. März 2006 ebenso teilgenommen wie an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 22. März 2006 und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat vorgenommenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des Lageberichts und Konzernlageberichts und des Vorschlags für die Gewinnverwendung bestehen keine Einwände von Seiten des Aufsichtsrats. Der vom Vorstand für die Gesellschaft vorgelegte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2005 wurden vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 22. März 2006 festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns stimmte der Aufsichtsrat zu. Konzernabschluss und Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2005 der MTU Aero Engines Holding AG, die vom Vorstand vorgelegt wurden, sind vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 22. März 2006 gebilligt worden.

Wechsel in den Gremien

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft kam es im abgelaufenen Geschäftsjahr zu folgenden Änderungen: Der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung, Herr Dr. Klaus Steffens, wurde mit Beschluss vom 30.12.2004 von der Gesellschafterversammlung zum Aufsichtsrat bestellt. Er folgte Herrn Ned Gilhuly, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd.. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Gilhuly für seine wertvolle Mitarbeit im Jahr 2004.

Mit Wirkung zum 4. Oktober 2005 bestellte das Registergericht auf Vorschlag der Gesellschaft Herrn Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger, Vorsitzender der Geschäftsleitung der INA-Holding Schaeffler KG, Herzogenaurach, zum Mitglied des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines Holding AG. Er löst Herrn Oliver Haarmann, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., ab, der den Aufsichtsrat zum 1. Oktober 2005 verlassen hat. Dieser Wechsel trägt der durch den Börsengang veränderten Eigentümerstruktur der MTU Rechnung. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Haarmann für sein Engagement in den Jahren 2004 und 2005.

2006 wurde Herr Louis R. Hughes mit Beschluss des Amtsgerichts München vom 27.1.2006 zum Aufsichtsrat bestellt. Er löst Herrn Reinhard Gorenflos, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., ab. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Gorenflos für seine wertvolle Mitarbeit in den Jahren 2004 und 2005.

Im Hinblick auf die 2006 auslaufende Vorstandsbestellung von Herrn Dr. Michael Süß hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen am 13. Dezember 2005 und 22. März 2006 Herrn Dr. Rainer Martens mit Wirkung vom 15. April 2006 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bestellt. Herr Dr. Martens übernimmt die technischen Aufgabenbereiche von Herrn Dr. Süß, der nunmehr durch Niederlegung seines Mandats zum 30. April 2006 aus seiner Funktion ausscheidet. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Süß für seine bei der MTU geleistete erfolgreiche Arbeit.

Der Aufsichtsrat dankt ausdrücklich dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der MTU für ihren Erfolg und ihr Engagement im Geschäftsjahr 2005. Der Dank des Aufsichtsrats gilt auch den Aktionären für das in die MTU gesetzte Vertrauen.

München, den 22. März 2006

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
Demag Holding S.à.r.l.
Deutsche Gesellschaft für Kunststoff-
Recycling mbH
Duales System Deutschland GmbH
FL Selenia S.p.A.
mannesmann plastics machinery GmbH
MTU Aero Engines GmbH*
Wincor Nixdorf Aktiengesellschaft
Zumtobel AG

Günter Sroka

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der MTU Aero Engines GmbH, München

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Harald Flassbeck

Erster Bevollmächtigter der IG Metall
Verwaltungsstelle München

Weitere Mandate

EADS Deutschland GmbH
MTU Aero Engines GmbH*
MAN Nutzfahrzeuge AG

Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 4.10.2005)

Vorsitzender der Geschäftsleitung der
INA-Holding Schaeffler KG, Herzogenaurach

Weitere Mandate

MDL Mitteldeutsche Leasing AG
MTU Aero Engines GmbH*
Tower Automotive, Inc.

Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005)

Managing Director von Kohlberg Kravis
Roberts & Co. Ltd., London

Weitere Mandate

Demag Cranes & Components GmbH
Demag Holding S.a.r.l.
Duales System Deutschland GmbH
mannesmann plastics machinery GmbH
MTU Aero Engines GmbH*
Zumtobel AG

Oliver Haarmann (bis 1.10.2005)

Fondsmanager, Kohlberg Kravis
Roberts & Co. Ltd., London

Weitere Mandate

A.T.U. Auto-Teile-Unger Holding GmbH
Duales System Deutschland AG
mannesmann plastics machinery GmbH
MTU Aero Engines GmbH*

Babette Haas

Leiterin des Ressorts Betriebswirtschaft,
IG Metall Vorstand, Frankfurt

Weitere Mandate

EDAG Engineering & Design AG
MTU Aero Engines GmbH*
Harmann Becker Automotive Systems GmbH

Josef Hillreiner

Betriebsratsvorsitzender der MTU Aero
Engines GmbH, München

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Louis R. Hughes (ab 30.1.2006)

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

Weitere Mandate

ABB Ltd.
AB Electrolux
British Telecom plc (bis 31.3.2006)
Maxager Technology, Inc.
MTU Aero Engines GmbH*
Sulzer AG

Michael Keller

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

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Prof. Dr. Walter Kröll

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

Weitere Mandate

Wincor Nixdorf AG
Siemens AG
MTU Aero Engines GmbH*

Josef Mailer

Freigestellter Betriebsrat der
MTU Aero Engines GmbH, München

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Dr.-Ing. Klaus Steffens

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung
der MTU Aero Engines, München

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Prof. Dr. Sigmar Wittig

Vorstandsvorsitzender des DLR Deutsches
Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH*

Ausschüsse des Aufsichtsrats**Personalausschuss**

Johannes P. Huth, Vorsitzender
Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005)
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 16.2.2006)
Günter Sroka
Harald Flassbeck

Prüfungsausschuss

Louis R. Hughes, Vorsitzender (ab 16.2.2006)
Reinhard Gorenflos, Vorsitzender (bis 31.12.2005)
Johannes P. Huth
Günter Sroka
Babette Haas

Vermittlungsausschuss

Johannes P. Huth, Vorsitzender
Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005)
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 16.2.2006)
Günter Sroka
Harald Flassbeck

* Konzernmandat iSv. § 100 Absatz 2 Satz 2 AktG

15.000
Flugstunden



15.000 Flugstunden

Zeigt die Lebensuhr eines Triebwerks 15.000 Stunden an, hat der Antrieb etwa 250-mal die Strecke Frankfurt-Australien-Frankfurt hinter sich. Im Leben eines modernen Luftfahrtantriebs ist das nicht viel. Einfache Wartungsarbeiten genügen, um den Antrieb in Schuss zu halten; Instandsetzungsaktivitäten sind in der Regel noch nicht notwendig. Vor jedem Start inspiziert der Copilot Flugzeug und Triebwerk. Er überprüft unter anderem, ob Fanschaufeln verbeult sind oder Öl ausläuft.



Das V2500 gehört zu den meistverkauften Triebwerken seiner Klasse.

Regelmäßig nehmen auch Techniker der Airline den Antrieb in Augenschein. Mit Boroskopen schauen sie ins Innere, diagnostizieren haarkleine Risse oder Beschädigungen und leiten kleinere Reparaturen ein. Aufgrund der hohen Sicherheitsstandards, die in der Luftfahrt herrschen, wird das Leben von Flugzeugen und Triebwerken minutiös dokumentiert: Jedes technische Merkmal und die kleinste Auffälligkeit werden der Flugeinsatzzentrale gemeldet und dort gespeichert.

Schubkraft für Jahrzehnte

Die MTU ist als weltweit fünftgrößter Triebwerkshersteller eines der bedeutenden Unternehmen der Branche. Die Nummer Eins im deutschen Triebwerksbau entwickelt und fertigt Komponenten sowie Module für zivile und militärische Triebwerke und montiert komplette Triebwerke. Im Bereich des militärischen Triebwerksbaus ist die MTU der nationale Partner der Bundeswehr. Zudem ist das Unternehmen weltweit größter unabhängiger Anbieter ziviler Instandhaltungsdienstleistungen. Daneben nutzt die MTU ihr Know-how aus dem Triebwerksbau im Industriegasturbinen-Geschäft.

Wachstumsmotor Zivilgeschäft

Den Großteil ihres Umsatzes erwirtschaftet die MTU mit der Entwicklung und Produktion ziviler Antriebskomponenten und -module aller Schubklassen. Im zivilen Neugeschäft – einschließlich Ersatzteilen – ist das Unternehmen ein bedeutender Marktteilnehmer: In fast jedem dritten Flugzeug ist die MTU mit Modulen und Komponenten vertreten. Ihre Niederdruckturbinen und Hochdruckverdichter gehören weltweit zur technologischen Spitzenklasse. Im zivilen Neugeschäft arbeitet die MTU mit allen namhaften Triebwerksherstellern zusammen – die wichtigsten Kooperationspartner sind Pratt & Whitney, General Electric und Rolls-Royce. Mit jedem Partner ist die MTU durch wesentliche Programmkooperationen verbunden.

Die Entwicklungsaktivitäten im zivilen Neugeschäft haben sich im Jahr 2005 auf die beiden wichtigsten Zukunftsprogramme konzentriert: das GP7000, den Antrieb für den Mega-Airbus A380, und das PW6000, Triebwerk für den kleinen Airbus A318. Bei beiden Triebwerken engagiert sich die MTU mit sehr hohen Programmanteilen: Beim GP7000 hält

sie als Risk- und Revenue-Sharing-Partner 22,5%, am PW6000 ist sie mit insgesamt 33% am Programm beteiligt. Heute spielen diese hohen Programmanteile beim Umsatz zwar noch keine Rolle; mittel- und langfristig werden sie jedoch einen bedeutenden Geschäftsumfang erreichen.

Neben dem Neugeschäft ist die Produktion von Ersatzteilen der zweite wesentliche Bestandteil des zivilen Triebwerksgeschäfts. Die MTU produziert Ersatzteile für alle Baugruppen, an denen sie als Partner beteiligt ist. Eine besondere Rolle spielen die Hochdruckturbinen des CF6-Triebwerks, das in Mittel- und Langstreckenflugzeugen von Airbus und Boeing zum Einsatz kommt, und die Niederdruckturbinen des Triebwerks V2500, des bevorzugten Antriebs der Airbus A320-Flugzeugfamilie. Als Risk- und Revenue-Partner in insgesamt zehn zivilen Triebwerkprogrammfamilien profitiert die MTU zudem anteilig von den Ersatzteilverkäufen.

Das zivile Triebwerksgeschäft wird von einem weiter wachsenden Luftverkehrsmarkt profitieren; Experten sagen im langfristigen Mittel einen jährlichen Zuwachs der geflogenen Passagierkilometer um mehr als 5% voraus. Auf über 40.000 neue Triebwerke schätzen Experten den Markt in den kommenden 20 Jahren.

GP7000: Wichtigster ziviler Antrieb der Zukunft

Das GP7000 ist für die MTU das wichtigste zivile Zukunftsprogramm. Der Antrieb des Airbus A380 entsteht erstmals unter der gemeinsamen Regie von Pratt & Whitney und General Electric. Die MTU liefert die Niederdruckturbinen und das Turbinenzwischengehäuse und ist an der Fertigung der Hochdruckturbinen beteiligt. Mit ihrem Risk- und Revenue-Sharing-Anteil von 22,5% ist sie der drittgrößte Partner des Programms. Das GP7000 hat sich zum bevorzugten Antrieb des Airbus-Megaliners entwickelt: Bis Ende 2005 hat es mehr als die Hälfte aller Trieb-

werksbestellungen bei sich verbucht. Ende 2004 hat das GP7000 am Flügel einer Boeing 747 den Erstflug erfolgreich absolviert. Im Dezember 2005 erhielt es die FAA-Zulassung und im Frühjahr 2006 soll die Flugerprobung am A380 beginnen.

Die MTU beschäftigt in der Entwicklung und Serienproduktion des GP7000 jeweils rund 300 Mitarbeiter. Bei Zulieferern sichert das Programm etwa 1.000 weitere hochqualifizierte Arbeitsplätze.

PW6000: MTU-Premiere beim Hochdruckverdichter

Beim PW6000, dem Antrieb für den kleinen Airbus A318, ist es der MTU erstmals gelungen, mit ihrem Hochdruckverdichter in die „Königsdisziplin“ eines zivilen Kerntriebwerks vorzustoßen – ein Erfolg von strategischer Bedeutung. Neben dem Kompressor steuert sie die Niederdruckturbine bei. Die Endmontage aller Triebwerke erfolgt exklusiv bei der MTU Maintenance Hannover, die im August 2005 die Zulassung als Herstellungsbetrieb für das PW6000 erhalten hat.

Der Programm-Anteil von insgesamt rund 33% ist die höchste Beteiligung, die die MTU jemals an einem zivilen Strahlantrieb übernommen hat. Im November 2004 hat das PW6000 die Zulassung der US-amerikanischen FAA-Behörde erhalten, und im August 2005 wurde mit LAN Airlines, Chile, der Erstkunde gewonnen. Die Serienproduktion beginnt im Jahr 2006.

Bestseller V2500

Das Triebwerk V2500 des Konsortiums International Aero Engines (IAE), das die A320-Familie von Airbus antreibt, hat sich zum Renner entwickelt: Mehr als 5.000 Bestellungen und Optionen sind bisher in den Auftragsbüchern verzeichnet, knapp die Hälfte davon ist bereits ausgeliefert. Das „grüne Triebwerk“,

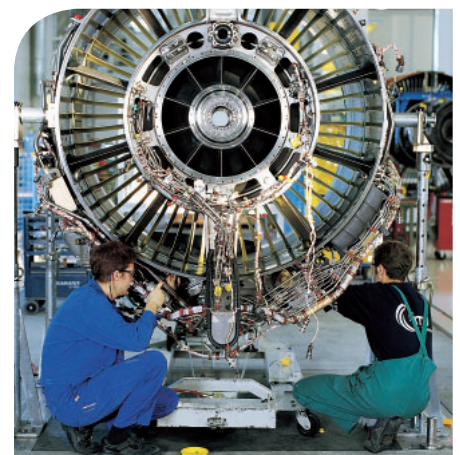
wie es Experten aufgrund seiner besonderen Umweltverträglichkeit auch nennen, kommt besonders im asiatisch-pazifischen Raum gut an. In dieser Region hat in den letzten Jahren geradezu ein Boom für das V2500 eingesetzt. Um den Kundenwünschen noch besser gerecht zu werden, wurde von IAE das Verbesserungsprogramm „Select“ gestartet. Es sorgt unter anderem für noch längere Instandhaltungsintervalle. Die MTU, die das IAE-Konsortium mitgegründet hat, ist der weltweit führende Instandhalter des V2500.

PW300/PW500: Power für Business-Jets

Für Schub sorgt die MTU auch bei Geschäftsreiseflugzeugen: Der deutsche Branchenprimus ist an den Triebwerksfamilien PW300 und PW500 beteiligt, die kleine, mittelgroße und große Business-Jets in die Luft bringen. Die MTU entwickelt und fertigt für die Pratt & Whitney Canada-Antriebe die Niederdruckturbinen samt Turbinenausstrittsgehäusen und Mischern; beim PW300 und PW500 hält sie je 25%.

Zum Einsatz kommen die Antriebe unter anderem in Flugzeugen wie dem Learjet 60, Cessna-Maschinen, der Gulfstream G200 und der neuen Dassault Falcon 7X. Diese Maschine wird von je drei PW307-Triebwerken in die Luft gebracht. Konzeptionell beruht das PW307 auf dem bewährten PW306, hat allerdings mehr Schub, einen verbesserten Wirkungsgrad und verbraucht weniger Kraftstoff. Die MTU beteiligt sich hier mit 15%. Im April 2005 wurde das PW307 zertifiziert und wenige Wochen später erfolgte der Erstflug mit der Falcon 7X. Bis Anfang 2007 läuft die Flugzeugerprobung. Die MTU rechnet mit einem Gesamtmarkt von bis zu 320 Flugzeugen und bis zu 1.000 Triebwerken – einschließlich Ersatzantrieben.

Der Businessjet-Gesamtmarkt verspricht gute Wachstumsraten: Im Jahr 2005 stieg er um 27%. Die Flugzeuge mit PWC-Triebwerken und MTU-Beteiligung legten sogar um 43% zu.



Das V2500 ist eines der wichtigsten aktuellen Neubauprogramme und das wichtigste Instandhaltungsprogramm der MTU.

Militärisches Triebwerksgeschäft: Technologischer Schrittmacher

Bedeutend ist für die MTU auch der militärische Triebwerksbau – insbesondere auch als technologischer Schrittmacher: Sie entwickelt hochmoderne, zukunftsweisende Module und Komponenten – darunter Turbinen, Verdichter, Regelungs- und Überwachungssysteme – sowie innovative Herstellungs- und Reparaturverfahren.

Im militärischen Bereich ist die MTU seit Jahrzehnten nationaler Marktführer: Als Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der Bundeswehr stellt sie Basistechnologien bereit, entwickelt und fertigt Triebwerke und Komponenten, setzt diese instand, leistet technisch-logistische Betreuung für ihre Produkte und schult die Soldaten und zivilen Mitarbeiter der Streitkräfte.



Bei der Herstellung von Blisk-Verdichtern ist die MTU Aero Engines Weltspitze.

Als der deutsche Partner in den europäischen Triebwerksprogrammen kooperiert das Münchner Unternehmen mit den europäischen Triebwerksherstellern. In mehr als 30 Jahren hat sich die MTU als zuverlässiger, unverzichtbarer Partner positioniert und ist in den wichtigen militärischen Triebwerksprogrammen Europas mit Schlüsselkomponenten vertreten. Über ihren Heimatmarkt hinaus profitiert sie von Exporterfolgen der europäischen Militärprogramme.

Militärische Zukunftsprogramme

Die wichtigsten militärischen Zukunftsprogramme sind das EJ200 des Eurofighters, das TP400-D6 des neuen Airbus-Militärtransporters A400M und das MTR390 des Kampfhubschraubers Tiger.

Das EJ200 gilt weltweit als modernstes Triebwerk seiner Klasse. Die MTU entwickelt und produziert den Eurofighter-Antrieb zusammen mit Avio, ITP und Rolls-Royce. Ihr Anteil beträgt 33% in der Entwicklung und 30% in der Fertigung. Sie liefert den Nieder- und Hochdruckverdichter, den elektronischen Triebwerksregler und übernimmt Triebwerksmontage und Prüfläufe für den nationalen Bedarf. Der Auftrag ist in drei Tranchen unterteilt; derzeit läuft die Serienproduktion der zweiten Tranche an.

Im Rahmen dieser zweiten Tranche wird die MTU für die Luftwaffe 147 komplette Triebwerke produzieren. Darüber hinaus fertigt sie bis 2012 insgesamt 519 Nieder- und Hochdruckverdichter-Baugruppen sowie 519 digitale Regelungs- und Überwachungsmodulen, die in die deutschen Triebwerke und in die Antriebe der beteiligten Nationen eingebaut werden. Alle Triebwerke der zweiten Tranche erhalten eine neue Triebwerksregelungs- und -überwachungseinheit, die so genannte DECMU (Digital Engine Control and Monitoring Unit), die unter der Gesamtverantwortung der MTU entsteht. Die DECMU kombiniert Regelung und Überwachung in einem Gerät und ist flexibler und kostengünstiger als die beiden

bisher erforderlichen Systeme. Das neue Gerät ist so ausgelegt, dass zukünftige Triebwerksmodifikationen mit geringem Aufwand vorgenommen werden können. Die ersten Triebwerke der zweiten Tranche werden im Frühjahr 2007 ausgeliefert.

Inzwischen gibt es erste Export-Erfolge: Österreich hat 18 Eurofighter bestellt. Mit weiteren europäischen und außereuropäischen Staaten finden intensive Verkaufsverhandlungen statt.

Bei der Instandhaltung des EJ200 gehen die Bundeswehr und die MTU mit dem kooperativen Modell neue Wege: Die Instandhaltung der Triebwerke erfolgt nur mehr an einem Standort – bei der MTU. Das bündelt die Ressourcen, begrenzt die Lagerkapazitäten und sorgt für kurze Durchlaufzeiten. Der Partner, die Luftwaffe, bleibt personell stark eingebunden. Ab 2006 wird das kooperative Modell auch auf weitere wesentliche Triebwerksprogramme der Luftwaffe ausgedehnt – den Tornado-Antrieb RB199, das J79 der Phantom und das RR250-C20 des Hubschraubers BO-105.

Das TP400-D6 ist der Antrieb des Militärtransporters A400M und mit seinen 11.000 PS die stärkste Propellerturbine der westlichen Welt. Die Arbeiten koordiniert die Programmgesellschaft Europrop International, kurz: EPI. An ihr ist die MTU mit rund 28% beteiligt; Snecma und Rolls-Royce plc. halten ebenfalls je 28% und die spanische ITP 16%.

Für das TP400-D6 entwickelt und produziert die MTU die Mitteldruckwelle, bestehend aus Mitteldruckverdichter und Mitteldruckturbine. Zudem ist sie an der Regelung beteiligt. Dem MTU-Standort in Ludwigsfelde kommt im Partnerverbund eine besondere Rolle zu: Hier werden Entwicklungstests, die exklusive Endmontage und Abnahmetests aller Seriendruckturbinen erfolgen. Für die Serie ist der neue MTU-Prüfstand europaweit die einzige Testeinrichtung. Fertig gestellt wurde er im August 2005. Im Oktober hat das Triebwerk erfolgreich seinen Erstlauf absolviert. Der Erstflug des A400M mit den TP400-D6-Triebwerken ist für das Jahr 2007 geplant.

Erste Exporterfolge für den A400M mit dem TP400-D6 liegen gleichfalls vor: Südafrika hat einen Vertrag zur Lieferung von acht Maschinen und Malaysia für vier A400M unterzeichnet; Chile hat eine Absichtserklärung zum Kauf von drei Flugzeugen abgegeben.

Das Triebwerk MTR390 für den deutsch-französischen Unterstützungs- und Panzerabwehrhubschrauber Tiger wurde in Kooperation mit Turbomeca und Rolls-Royce entwickelt. Das Triebwerk befindet sich in der Serienproduktion. 110 Seriendruckturbinen wurden bis zum Jahresende 2005 ausgeliefert. Der Programmanteil der MTU konzentriert sich beim MTR390 auf das technologisch anspruchsvolle Kerntriebwerk mit Brennkammer und Hochdruckturbine sowie auf einige Anbaugeräte.

Der Tiger hat bereits Exporterfolge verbucht: Australien hat 22 Maschinen bestellt und Spanien 24. Die Südeuropäer werden als erste Tiger-Betreiber die um 14% leistungsgesteigerte Version MTR390 Enhanced erhalten. Sie wird im Zeitraum von 2004 bis 2008 gemeinsam mit der spanischen ITP entwickelt. Die neue Modellversion wird dem Exportgeschäft der MTU zusätzlichen Schub verleihen.



Mitarbeiter der MTU und der Bundeswehr montieren im Rahmen des kooperativen Modells gemeinsam das Eurofighter-Triebwerk EJ200.

Zivile Instandhaltung: weltweit führend

Die Instandhaltung ziviler Luftfahrtantriebe ist eine Kernkompetenz der MTU. Im Zivilen Instandhaltungsgeschäft ist die MTU der weltweit größte unabhängige Dienstleister – mit einem Jahresumsatz von 732 Mio. € (911 Mio. \$) am Gesamtmarktvolumen von etwa 14 Mrd. \$* jährlich. Die MTU deckt mit ihren Lizenzen rund die Hälfte dieses Markts ab und wächst deutlich überproportional. Mittelfristig erwartet die MTU, ihr ziviles Instandhaltungsgeschäft auf rund 1 Mrd. € Jahresumsatz zu steigern. AeroStrategy schätzt die Marktentwicklung in diesem Zeitraum auf etwa 17 Mrd. \$* jährliches Marktvolumen.

Die Überholungs- und Instandhaltungsaktivitäten der MTU sind unter dem Dach Maintenance zusammengefasst. Das Unternehmen ist mit seinen Tochterunternehmen weltweit präsent: Neben den deutschen Standorten in Hannover und Ludwigsfelde (Region Berlin-Brandenburg), gibt es Standorte in Zhuhai (China), Vancouver (Kanada), Kuala Lumpur (Malaysia) und Brasilien. Zwischen den Töchtern erfolgt ein permanenter Technologieaustausch. Das stellt weltweit denselben hohen Servicestandard sicher. Wesentliche Bereiche sind die Instandhaltung von Triebwerken, an denen die MTU Aero Engines als Risk- und Revenue-Partner beteiligt ist, so etwa das CF6, das PW2000 oder das V2500.

* zivile Triebwerke für Flugzeuge größer 35 Sitze

Immer stärker engagiert sich die MTU Maintenance auch in Programmen, die nicht zum MTU-Fertigungsportfolio gehören, zum Beispiel die Triebwerksfamilien CFM56 und CF34. Die CFM56-Familie besteht aus fünf Modellen, die in der zweistrahligen Airbus A320-Familie, im Langstrecken-Jet A340 sowie in der klassischen und der neuen Boeing 737 zum Einsatz kommen. Mit fast 14.000 Bestellungen von etwa 300 Kunden ist das CFM56 das am meisten verbreitete Triebwerk in Passagierflugzeugen und damit ein attraktiver Markt, auf dem die MTU Maintenance kontinuierlich ihren Anteil steigert.

Das CF34 ist das weltweit meistverkaufte Triebwerk seiner Klasse. Hauptanwendungen sind Geschäftsreiseflugzeuge und Regionaljets mit 50, 70 und 100 Sitzen. Heute hält das CF34 die Spitzenposition bei den 50-Sitzern. Auch 70- und 100-Sitzer von Bombardier und Embraer werden exklusiv mit diesem Triebwerk ausgerüstet. Soweit die MTU in der Instandhaltung der CF34 tätig ist, wurde diese bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg konzentriert. Mittelfristig erwartet die MTU Maintenance, ihr ziviles Instandhaltungsgeschäft weltweit auf rund eine Mrd. € Jahresumsatz zu steigern. Das entspräche einem Weltmarktanteil von 6%.

Die Maintenance-Gruppe will ihr Portfolio Schritt für Schritt erweitern: Neu hinzugekommen sind bereits die Engine Pool Services. Sie versorgen Airlines weltweit mit Lease- und Ersatztriebwerken. Der Triebwerkspool enthält die gängigsten Typen. Neben Luftfahrtantrieben hält die MTU Maintenance auch Industriegasturbinen instand – Schwergewicht im Portfolio sind die LM2500- und die LM6000-Baureihen von GE.

Im zivilen Instandhaltungsgeschäft lag das gesamte unter Vertrag stehende Volumen per Dezember 2005 bei rund 3,1 Mrd. €. Größter Neukunde war JetBlue: Mit der Fluglinie wurde ein exklusiver Zehnjahresvertrag über die Instandhaltung der V2500-Antriebe unterzeichnet.

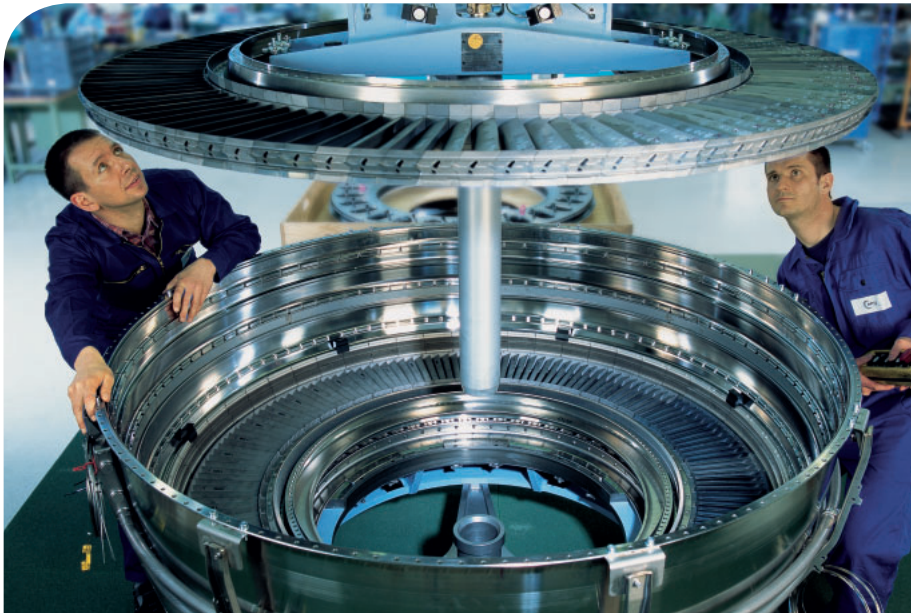
Mit einem Auftragswert von 750 Mio. € ist es der größte in der Geschichte der MTU Maintenance. Mit Shanghai Airlines wurde ein Vertrag in Höhe von 300 Mio. \$ für die Instandhaltung von PW2000- und CF34-Antrieben geschlossen. Weitere Neuverträge waren unter anderem die Instandhaltung von CF34-8-Antrieben für Hong Kong Express sowie von CFM56-Triebwerken für die B737-Flotte des brasilianischen Low Cost Carriers GOL.



Das neu eingeführte Flowline-Prinzip verkürzt Durchlaufzeiten – zum Vorteil des Kunden.

Forschung und Entwicklung: Antrieb für die Zukunft

Die Spitzenstellung der MTU Aero Engines fußt auf modernsten Technologien und Verfahren. Die Forschungs- und Entwicklungsbereiche stellen sicher, dass die MTU ihre technologische Spitzenstellung hält und weiter ausbaut.



Hoher Wirkungsgrad, wenig Lärm, geringes Gewicht: Die Niederdruckturbine des GP7000 setzt Maßstäbe.

Die MTU-Experten arbeiten eng mit den drei großen OEM-Partnern Pratt & Whitney, General Electric und Rolls-Royce zusammen sowie mit allen europäischen Triebwerksfirmen, ebenso mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen, z. B. dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR.

Gemeinsames Ziel sind noch leisere, wirtschaftlichere und schadstoffärmere Triebwerke, die sich durch höchste Betriebssicherheit auszeichnen. Es gilt, den Luftverkehr auch weiterhin als einziges wirklich globales Transportsystem ökonomisch und ökologisch abzusichern.

Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte der MTU sind Verdichter, Turbinen sowie Systeme zur Triebwerkssteuerung und -überwachung. Die MTU entwickelt neue Triebwerksmodule und -komponenten sowie innovative Prozesse, die die Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung der Triebwerke effizienter, schneller und umweltschonender machen.

Arbeit an aktuellen Produkten

Im abgelaufenen Geschäftsjahr standen drei Triebwerksprogramme im Mittelpunkt: das PW6000, das GP7000 sowie das TP400-D6. Das PW6000 bescherte einen Doppelerfolg: Die MTU hat zum ersten Mal einen zivilen Hochdruckverdichter entwickelt und gebaut und damit das Herzstück eines zivilen Triebwerks geliefert. Die Technologie für diesen in seiner Klasse einmaligen Kompressor stammt aus dem von der Bundesregierung geförderten Technologieprogramm Engine 3 E; an ihm ist die MTU maßgeblich beteiligt. Der Hochdruckverdichter des PW6000 zeichnet sich durch das weltweit höchste Stufendruckverhältnis aus und arbeitet im gesamten Einsatzspektrum sicher und zuverlässig – auch beim Erreichen der kritischen Pumpgrenze. Das PW6000 hat 2005 die Phase der Flugerprobung mit dem Airbus A318 erfolgreich bestanden und wurde inzwischen von einem ersten Kunden ausgewählt.

Beim GP7000 ist die MTU für die Niederdruckturbinen- und das Turbinenzwischengehäuse verantwortlich. Die sechsstufige Niederdruckturbinen- zeichnet sich durch einen besonders hohen Wirkungsgrad aus, geringe Lärmabstrahlung und niedriges Gewicht – und ist damit ein Prototyp für den Antrieb der Zukunft. Das GP7000 sorgt für den Schub im Mega-Airbus A380. Die ersten vier Triebwerke für die Flugerprobung des GP7000 am Airbus A380, die im April 2006 beginnen wird, wurden nach Toulouse ausgeliefert.

Während GP7000 und PW6000 bereits zugelassen sind, ist die Zulassung beim dritten großen Entwicklungsprojekt, dem TP400-D6, Ende 2007 geplant. Das MTU-Team steuert zur stärksten Propellerturbine der westlichen Welt den Mittel- und Hochdruckverdichter, die Mittel- und Hochdruckturbinen und die Mittel- und Hochdruckwelle bei. Gemeinsam mit Snecma wird an der Triebwerks- und Propellerregelung gearbeitet. Bisher wurden die ersten fünf Meilensteine des Programms erfüllt. Zuletzt hat am 28. Oktober 2005 der Antrieb des A400M-Militärtransporters bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg in Ludwigsfelde seinen Erstlauf erfolgreich absolviert und bereits die Nennleistung erreicht.

Ebenfalls im militärischen Bereich treibt ein spezialisiertes Team die Weiterentwicklung des MTR390 voran. Die neue Version des Antriebs für den Kampfhubschrauber Tiger – das MTR390 Enhanced – erhält 14% mehr Leistung. Die Leistungssteigerung hat zur Folge, dass die MTU-Komponenten Brennkammer und Hochdruckturbinen höheren Temperaturen ausgesetzt werden. Neue Wärmedämmschichten und ein optimiertes Kühlsystem der Turbinen sollen sie dafür fit machen. Die Erprobung des Triebwerks beginnt 2006, die Brennkammer wurde bereits in mehreren Aufbauten bei der MTU in diesem Jahr erfolgreich getestet. Zugelassen werden soll die MTR390 Enhanced-Version im Jahr 2007.

Forschung für künftige Triebwerks-Generationen

Eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 10% sowie eine Senkung des Geräuschpegels um 50% verspricht das Konzept des Getriebe-Fans. Beim Getriebe-Fan-Demonstrator ATFI (Advanced Technology Fan Integrator) arbeitet die MTU mit Pratt & Whitney Canada und Avio zusammen. Die Besonderheit dieses Konzepts ist ein Untersetzungsgetriebe, das die Niederdruckwelle und den Fan verbindet. Es stellt sicher, dass der Fan und die Niederdruckturbinen jeweils mit der optimalen Drehzahl betrieben werden. Im zurückliegenden Geschäftsjahr ist der von der MTU entwickelte ATFI-Hochdruckverdichter im Kerntriebwerk erfolgreich gelaufen. Eine weitere Schlüsselkomponente des Getriebe-Fans ist die schnelllaufende Niederdruckturbinen- , die etwa dreimal so schnell läuft wie ein herkömmliches Aggregat. Sie ist der Dreh- und Angelpunkt für die optimale Auslegung des Gesamtsystems.



Antrieb der Zukunft: der Advanced Technology Fan Integrator (ATFI) – hier ein Segment der schnelllaufenden Niederdruckturbinen- .

Die MTU ist auf diese Komponente spezialisiert und hat hier weltweit die Führung. In einer Vielzahl von Testläufen wurde der sehr gute Wirkungsgrad immer wieder nachgewiesen, so dass die schnell laufende Niederdruckturbinen schon weitgehend einsatzbereit für die Entwicklung eines Serienprodukts ist.



Turbinenzwischengehäuse des Technologie-Demonstrators Clean.

Soll das Triebwerk mit noch weniger Treibstoff auskommen, müssen zusätzliche Komponenten wie Wärmetauscher integriert werden. Wärmetauscher sind bei stationären Gasturbinen heute schon oft anzutreffen, waren im Luftfahrtbereich aber vor allem aus Gewichtsgründen bisher nicht möglich. Im Rahmen des EU-Programms Clean (Component validator for environmentally friendly aero engines) wurden wichtige Technologien für ein Triebwerk mit Wärmetauscher getestet. Der Wärmetauscher nutzt die im Abgasstrahl befindliche Restenergie und heizt damit die Verdichterluft auf, bevor sie in die Brenn-

kammer strömt. Das trägt entscheidend zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei. Der MTU Wärmetauscher zeichnet sich durch seine sehr kompakte Bauweise und sein geringes Gewicht aus. Die Ergebnisse im Clean sind vielversprechend und lassen gegenüber heutigen Triebwerken eine Verbrauchssenkung um 15 bis 20% erwarten.

Weitere Forschungsprogramme sind:

- **Silencer:** ein EU-gefördertes Programm, in dessen Rahmen nationale Technologieführer wie die MTU an neuartigen Triebwerksschaufeln arbeiten, die den subjektiv empfundenen Lärm von Triebwerken um 50% verringern sollen. Die MTU hat 2005 weitere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung getestet.
- **JTDP (Joint Technology Demonstrator Program):** ein Programm mit Pratt & Whitney auf Basis des PW6000 zur Prüfung von Komponententechnologien für Hochdruckverdichter und Niederdruckturbinen in Triebwerken für Mittelstreckenflugzeuge.
- **Vital (Environmentally Friendly Aero Engine):** ein EU-gefördertes Programm, das sich mit neuen Technologien zur Lärm- und Gewichtsreduzierung konventioneller Turbo-Fan-Triebwerke beschäftigt. Beteiligt sind unter anderem fünf Gesellschaften aus fünf Nationen: die MTU, die französische Snecma, die britische Rolls-Royce, die schwedische Volvo Aero und die italienische Avio.

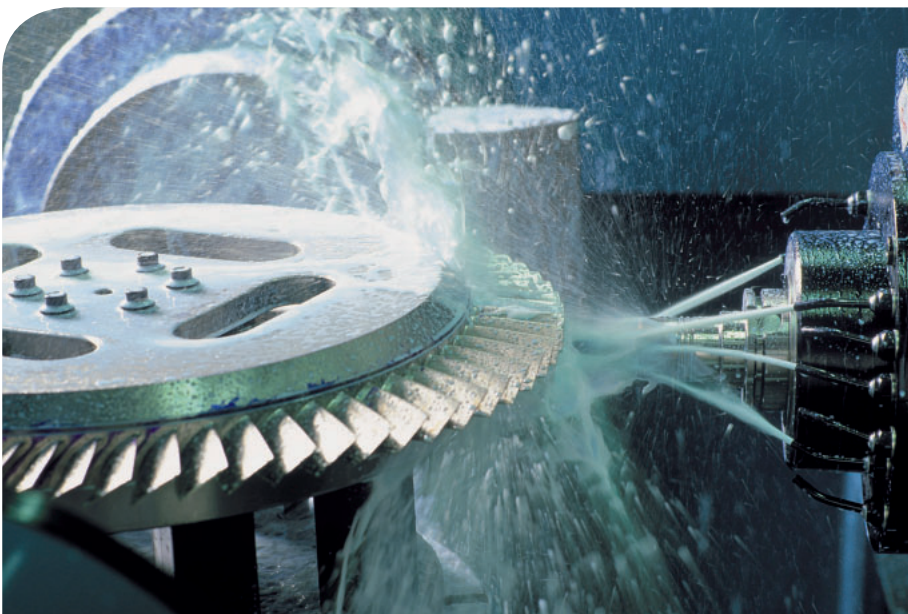
Um neue Schlüsseltechnologien und deren Integration in das Gesamtsystem Flugzeug voranzutreiben, hat die MTU im abgelaufenen Geschäftsjahr gemeinsam mit EADS, Liebherr sowie der Bayerischen Staatsregierung das „Bauhaus Luftfahrt“ gegründet. Langfristige Forschungsvorhaben werden unter anderem hybride Flugzeugantriebe sein. Im Mittelpunkt der Arbeiten stehen ferner alternative Flugzeugkonzepte und alternative Ansätze zur Integration von Triebwerken in das Flugzeug sowie Langzeitszenarien für die Entwicklung der Luftfahrt.

Innovative Prozesse ermöglichen neue Produkte

Die MTU setzt auch auf die permanente Verbesserung von Herstellungs- und Instandhaltungsverfahren. Zur Serienreife wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr unter anderem Verfahren für den besseren Schutz von Bauteilen gegen Verschleiß gebracht sowie neue Fertigungs- und Reparaturverfahren und neue Vermessungsmethoden für Blisks. Blisks – Blade Integrated Disks – sind Hightechbauteile und werden in Verdichtern eingesetzt. Sie demonstrieren in besonderer Weise die Innovationskraft der MTU: Scheibe und Schaufeln werden aus einem Teil gearbeitet und nicht mehr aus verschiedenen Komponenten zusammengebaut. Die Vorteile: Festigkeit und Belastbarkeit der Bauteile erhöhen sich ebenso wie der aerodynamische Wirkungsgrad, das Gewicht ist niedriger. In diesen Bereichen wurden mehrere Patente erteilt.

Das Patentportfolio der MTU deckt sämtliche Bereiche ab, die für den Betrieb des Unternehmens notwendig sind. Die MTU hält derzeit rund 1.800 Patente und Patentanmeldungen; jährlich kommen etwa 100 Erstanmeldungen hinzu. Damit gehört das Unternehmen zur Spitzengruppe der Branche.

Die MTU und Pratt & Whitney entwickeln einen neuen Hochdruckverdichter, der in Triebwerken für künftige Passagierflugzeuge mit nur einem Mittelgang („New Generation Single Aisle“) zum Einsatz kommen könnte. Er zeichnet sich unter anderem durch besonders leichte Bauweise aus und ist daher – neben der Anwendung in herkömmlichen Triebwerken – auch für solche mit einem Reduktionsgetriebe bestens geeignet. Die Komponentenversuche sollen im September 2006 beginnen.



Hochgeschwindigkeitsfräsen ist eines der Verfahren zur Herstellung von Blisks.

Umweltschutz: Wesentliches Unternehmensziel

Verantwortung für die Umwelt ist für die MTU Aero Engines keine Pflichtaufgabe, sondern Teil der Verantwortung, die sie für Mitarbeiter, Kunden, Partner und Nachbarn übernommen hat. Der Umweltschutz ist ein wesentliches Unternehmensziel und als solches in der Unternehmensphilosophie verankert. Seine Umsetzung erfolgt im Einklang mit anderen Unternehmenszielen, den Belangen von Mitarbeitern und der Öffentlichkeit und wird vom Vorstand kontrolliert.

An alle Arbeitsprozesse werden strenge Umweltschutzkriterien angelegt – angefangen von der Entwicklung über die Fertigung bis hin zur Instandhaltung. Zentrale Punkte sind Reststoffrecycling, Altlastenbeseitigung, die Reduzierung von Energie- und Wasserverbrauch sowie Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Umweltschutz soll in einem kontinuierlichen Prozess vorangetrieben und ständig verbessert werden.

Mit ihren Produkten trägt die MTU zu einem sauberen und leiseren Luftverkehr bei: Konventionelle Antriebssysteme werden verbessert und neue, umweltverträglichere entwickelt. Seit den 50er-Jahren wurde der Kraftstoffverbrauch um etwa 70% reduziert; auch beim Lärmschutz gab es Fortschritte: Antriebe von heute werden nur mehr als



Seine Umweltverträglichkeit macht das V2500 zum „Green Engine“.

halb so laut empfunden als frühere Modelle. Und diese Entwicklung geht weiter: Triebwerke der Zukunft sollen nochmals 20% weniger Kraftstoff verbrauchen, 50% leiser sein und 80% weniger Stickoxide ausstoßen.

Diese Ziele verfolgt die MTU im Rahmen nationaler oder länderübergreifender Technologieprogramme: Clean, ATFI, Vital und Silencer heißen die großen Vorhaben, die im europäischen oder internationalen Verbund betrieben werden.

Einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz leistet die MTU auch durch die Entwicklung innovativer Reparaturverfahren. Reparieren statt Ersetzen lautet die Devise. Dank neuer Methoden erhalten zum Beispiel rund 70% aller Triebwerksschaukeln ein zweites, drittes und viertes Leben. Gewinner sind die Umwelt und die Kunden – sie müssen keine Neuteile anschaffen und sparen Kosten.

Den Status Quo aller Umweltschutzaktivitäten lässt die MTU regelmäßig in Audits und Managementreviews überprüfen. Umweltmanagementsysteme koordinieren und kontrollieren alle Aktivitäten an den Standorten und stellen sicher, dass weltweit die gleichen hohen Standards gelten. Ziele und Maßnahmen werden in Umwelterklärungen formuliert und regelmäßig veröffentlicht. Für die MTU ist der offene Dialog mit Kunden, Partnern, Behörden und Nachbarn selbstverständlich. Die Mitarbeiter werden über Umweltbelange umfassend informiert und durch Schulungen sensibilisiert.



Beim Antrieb der Zukunft – hier der ATFI-Demonstrator – ist der Gewinner die Umwelt.

Die Umweltschutzbemühungen der MTU können sich sehen lassen – Beispiel München: Die Umweltbilanz 2005 des Standorts belegt, dass die Recyclingquote auf konstant hohem Niveau gehalten wird. Der Lärmschutz wird ständig verbessert: Mittels eines Lärmkatalogs und einer speziellen Software werden verschiedene Lärmsituationen berechnet und konkrete Schutzmaßnahmen abgeleitet. Am größten Triebwerksprüfstand wurden umfangreiche Umbauten vorgenommen und die Lärmemissionen um die Hälfte reduziert.

Durch schonungsvollen Umgang mit dem Grundwasser, das zu Kühlzwecken verwendet wird, werden mehrere Millionen Kubikmeter Trinkwasser eingespart. Bei der Rückführung des Brauchwassers gewährleisten neue Sicherheitswärmetauscher, dass die Umwelt nicht durch heißes Wasser belastet wird.

Bewegte Geschichte: Zwischen Tradition und Zukunft

Von den Anfängen der Fliegerei bis zum modernen Triebwerksbau – die MTU kennt alle Entwicklungsphasen der Luftfahrt. Sie hat im Laufe der 100-jährigen Geschichte der motorisierten Luftfahrt maßgeblich die Fortschritte der Luftfahrtantriebe bestimmt.

Die MTU Aero Engines GmbH ist eine Nachfolgerin der 1934 gegründeten BMW Flugmotorenbau GmbH. Keimzelle des Unternehmens waren die Rapp Motorenwerke, die der Flugpionier Otto Rapp 1913 auf dem Oberwiesenfeld in München gegründet hat. 1917 geht daraus BMW hervor und Ende 1934 die BMW Flugmotorenbau GmbH. 1938 zieht das Unternehmen nach München-Allach an den Standort, der bis heute der Hauptsitz der MTU Aero Engines ist.

Mit dem 2. Weltkrieg geht vorläufig auch der Flugmotorenbau in Deutschland zu Ende. Bis Mitte der 50er-Jahre werden im Allacher Flugmotorenwerk Fahrzeuge des US-Heeres repariert. 1954 wird politisch ein Neubeginn der deutschen Flugmotorenproduktion möglich. Nach der BMW Studiengesellschaft für Triebwerksbau GmbH im Jahr 1954 wird 1957 die BMW Triebwerksbau GmbH gegründet. Sie steigt als Lizenznehmer in die Triebwerksproduktion ein und baut ab 1959 das J79-11A von General Electric, den Antrieb des Lockheed-Starfighter F104.

1960 übernimmt die M.A.N. 50% der BMW Triebwerksbau GmbH und fünf Jahre später die restlichen 50%; BMW zieht sich komplett aus der Luftfahrt zurück. Das Unternehmen wird mit der M.A.N. Turbomotoren GmbH

verschmolzen und in M.A.N. Turbo GmbH umbenannt. Die neue Gesellschaft erhält Aufträge zur Lizenzfertigung des Rolls-Royce-Triebwerks Tyne, das das Seeaufklärungs- und U-Boot-Bekämpfungsflyzeug Breguet Atlantic sowie das Transportflugzeug C-160 Transall in die Luft bringt.

1969 wird die Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, kurz: MTU München, gegründet. Grundlage ist ein Vertrag zwischen der Daimler-Benz AG und der M.A.N. AG, der die Zusammenlegung der Aktivitäten beider Unternehmen in den Bereichen Luftfahrtantriebe und schnell laufende Dieselmotoren regelt. Neben der MTU München (Flugmotoren) entsteht die MTU Friedrichshafen (Dieselmotoren), die ab 1995 direkt von DaimlerChrysler geführt wird. 1969 beginnt auch die Entwicklung des Tornado-Triebwerks RB199-34R. Dieser Antrieb ist bis heute das erfolgreichste militärische MTU-Triebwerksprogramm.

Neben den Aktivitäten im militärischen Triebwerksbau gewinnt in den 70er-Jahren die Entwicklung ziviler Antriebe an Bedeutung. Die MTU steigt 1971 ins zivile Triebwerksgeschäft ein und schließt mit General Electric einen Kooperationsvertrag über die Fertigung des Airbus A300-Antriebs CF6-50 ab.

1979 führt die steigende Nachfrage nach Repair & Overhaul-Dienstleistungen zur Gründung der MTU Maintenance Hannover in Langenhagen. Damit steigt die MTU in die zivile Instandhaltung ein und schafft einen neuen Unternehmensbereich.

1985 übernimmt die Daimler-Benz AG die MTU zu 100%. Die Zusammenarbeit mit Pratt & Whitney Canada beginnt. 1989 wird die MTU Teil der Deutschen Aerospace AG (DASA), die fast die gesamte deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie unter ihrem Dach vereinigt.



Standardantrieb vieler deutscher historischer Flugzeuge: der BMW VI.

1991 beginnt die MTU mit dem Ausbau ihres Maintenance-Netzwerks und erwirbt die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg sowie die Airfoil Services Sdn. Bhd. in Kuala Lumpur, Malaysia. Im gleichen Jahr unterzeichnen die MTU und Pratt & Whitney einen Vertrag über eine strategische Allianz zur Zusammenarbeit im Bereich ziviler Turbotriebwerke, mit dem sich die MTU das Recht zur Beteiligung an den zivilen Triebwerksprogrammen von Pratt & Whitney sichert.

In Ludwigsfelde gründet die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg 1992 das Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre, ein Joint Venture mit Pratt & Whitney Canada.

Mitte der 90er-Jahre gerät die Weltwirtschaft durch den ersten Irak-Krieg, eine Ölkrise und eine Dollar-Schwäche in Turbulenzen. Das zivile Luftfahrtgeschäft bricht ein und bringt auch die MTU in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Das Unternehmen handelt schnell und hat 1996 den Weg aus der Krise geschafft.

Im November 1998 baut die MTU mit dem Erwerb der MTU Maintenance Canada das Standortnetz aus. Es folgen die MTU Maintenance do Brasil sowie 1999 die MTU Aero Engine Design und Vericor. 2000 kommen die MTU Maintenance Zhuhai und 2001 die MTU Aero Engine Components dazu.

Im Jahr 2000 geht die DASA in der European Aeronautic Defense and Space Company, kurz: EADS, auf. Die MTU München wird 100-%ige Tochter von DaimlerChrysler und in MTU Aero Engines umbenannt. 2002 wird in Ludwigsfelde ein Entwicklungs- und Konstruktionszentrum eröffnet. Entwicklungsarbeiten erfolgen jetzt an drei Standorten: München, Rocky Hill (USA) und Ludwigsfelde.

2003 bündelt das Unternehmen die Aktivitäten auf dem US-amerikanischen Markt und legt die MTU Aero Engine Design und MTU Aero Engine Components unter dem Dach der MTU Aero Engines North America (AENA) zusammen. Anfang des Jahres wird die MTU mit dem 23. Innovationspreis der deutschen Wirtschaft ausgezeichnet; prämiert wird der Hochdruckverdichter des PW6000.

2004 wird die MTU Aero Engines von Fonds der weltweit tätigen Private-Equity-Gesellschaft Kohlberg Kravis Roberts (KKR) übernommen. Vorgegangen waren Verhandlungen mit DaimlerChrysler, die sich über den Zeitraum fast eines Jahres erstreckten.

Der erfolgreiche Börsengang der MTU Aero Engines folgt im Juni 2005. Durch den Börsengang wird das Eigenkapital der MTU auf mehr als 500 Mio. € gestärkt. Damit hat die MTU eine gute finanzielle Basis für die Zukunft. Anfang Februar 2006 hat KKR die nach dem Börsengang noch verbliebene Beteiligung von 29% veräußert. Die MTU hat damit ein wichtiges strategisches Ziel erreicht: die vollständige Eigenständigkeit.



Das EJ200, Antrieb für den Eurofighter, gilt als modernstes Triebwerk seiner Klasse.

Standorte: Weltweit gut aufgestellt

Die MTU Aero Engines ist der führende Triebwerkshersteller in Deutschland. Sie entwickelt, fertigt, vertreibt und betreut zivile und militärische Antriebe für Flugzeuge und Hubschrauber sowie Industriegasturbinen. Mit seinen Produkten ist das Unternehmen in allen Schub- und Leistungsklassen sowie in allen wesentlichen Komponenten und Subsystemen eines Triebwerks vertreten. Kooperationspartner sind alle großen Triebwerkshersteller der Welt. Technologisch ist die MTU in wesentlichen Triebwerksbereichen führend. Sie ist mit Tochtergesellschaften in allen wichtigen Märkten und Regionen präsent.

MTU Aero Engines Holding AG

Die MTU Aero Engines Holding AG leitet die Unternehmen der MTU-Gruppe.

MTU Aero Engines GmbH, München

Geschäftssitz der MTU Aero Engines ist München. Von hier aus werden das globale Netz der Töchter, die Maintenance-Aktivitäten und die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert.

In München werden zivile und militärische Triebwerkskomponenten und -subsysteme entwickelt, gefertigt, montiert, getestet und vermarktet. Außerdem erfolgen hier die Entwicklung neuer Fertigungs- und Reparaturverfahren sowie die Instandhaltung militärischer Triebwerke.

Die zivilen Instandhaltungsaktivitäten der MTU sind unter dem Dach der MTU Maintenance zusammengefasst. Standorte gibt es in Deutschland, China, Kanada und Brasilien. Sie machen die MTU zum weltweit größten unabhängigen Instandhaltungsunternehmen. Alle Standorte bieten den Kunden Engine Services, Accessory Services und High Tech Repair Services.

MTU Maintenance Hannover GmbH

Die MTU Maintenance Hannover repariert und überholt mittlere und große zivile Triebwerke, darunter die GE-Antriebe CF6-50 und CF6-80C2, das PW2000 von Pratt & Whitney, das V2500 von IAE und das CFM56 von CFMI (General Electric / Snecma). Beim V2500 ist die MTU Maintenance Hannover weltweit Marktführer.

Daneben bietet das Unternehmen Kundens Schulungen, Maintenance-Training, Finanzierungsunterstützung und 24-Stunden-Service. Die Engine Pool Services stellen Fluggesellschaften und Betreibern von Gasturbinen bei Bedarf Ersatztriebwerke zur Verfügung.

Seit August 2005 ist die MTU Maintenance Hannover verbriefter Herstellungsbetrieb für das PW6000. Auf der Endmontagelinie der MTU Maintenance Hannover wird das PW6000 exklusiv zusammengebaut. Damit verfügt auch der dritte deutsche Standort über eine Endmontagelinie für Neutriebwerke. In München werden militärische Strahlantriebe endmontiert, in Ludwigsfelde ab 2007 das TP400-D6.

MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH

Die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg in Ludwigsfelde hält Kleintriebwerke und Industriegasturbinen instand. Betreut werden die Serien PT6A, JT15D, PW200 und PW300 sowie die GE-Triebwerksfamilie CF34. Bei Industriegasturbinen ist die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg auf Turbinen von GE (LM-Serie) spezialisiert.





In Ludwigsfelde werden die Niederdruckturbinen fast aller Programme mit MTU-Beteiligung montiert. Derzeit wird zudem die Endmontagelinie für das TP400-D6 eingerichtet. Bei der MTU-Tochter werden zukünftig alle europäischen Triebwerke dieses Typs zusammengebaut. Auf dem im August fertig gestellten TP400-D6-Prüfstand, Westeuropas größtem Serienprüfstand für Propellertriebwerke, hat im Oktober 2005 das TP400-D6 mit Erfolg seinen Erstlauf absolviert.

MTU Maintenance Canada Ltd.

Der Schwerpunkt der MTU Maintenance Canada in Vancouver liegt auf der Instandhaltung der Triebwerke CF6-50 und CFM56.

MTU Maintenance do Brasil Ltda.

Die MTU Maintenance do Brasil konzentriert sich auf die Vermarktung und den Vertrieb von Maintenance-Dienstleistungen für Triebwerksprogramme und Industriegasturbinen im südamerikanischen Raum.

MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.

Im Wachstumsmarkt China ist die MTU mit der MTU Maintenance Zhuhai, einem Joint Venture mit China Southern, gut positioniert. Das Werk wurde Anfang November 2002 eröffnet und 2004 als bester Maintenance-Betrieb im asiatisch-pazifischen Raum ausgezeichnet. In Zhuhai werden das V2500 und das CFM56 instand gehalten.

Neben ihren Maintenance-Töchtern hat die MTU Aero Engines weitere Unternehmen, die sich auch in Bereichen außerhalb der Luft- und Raumfahrt engagieren.

MTU Aero Engines North America Inc.

Die MTU Aero Engines North America (AENA) entwickelt Komponenten für die gemeinsamen MTU / Pratt & Whitney-Triebwerke, wie das PW6000 und das GP7000. In East Hartford werden rotierende Bauteile – Scheiben, Ringe und Wellen – hergestellt. Über die AENA ist die MTU zudem in kleinerem Umfang an US-amerikanischen militärischen Triebwerksprogrammen beteiligt, die nicht zu ihrem originären Portfolio gehören – beispielsweise dem des Joint Strike Fighters und des Raptors. Die AENA besteht aus zwei Standorten in der Nähe von East Hartford, Connecticut.

Vericor Power Systems LLC.

Vericor Power Systems hat ihren Sitz in Atlanta, Georgia, USA, und vermarktet, vertriebt und betreut Marine- und Industriegasturbinen der TF- und ASE-Baureihen.

25.000
Flugstunden



25.000 Flugstunden

Zum ersten Mal in die Instandsetzung muss ein Triebwerk in der Regel nach fünf bis sieben Jahren oder 20.000 bis 25.000 Flugstunden. Den Ausschlag geben sicherheitstechnische Aspekte – etwa ein Defekt – oft aber auch wirtschaftliche Gesichtspunkte: Für einen gestiegenen Kraftstoffverbrauch könnten abgenutzte Schaufeln verantwortlich sein. Eine Reparatur lässt den Bedarf wieder auf das ursprüngliche Niveau sinken.



Das V2500 gehört zu den meistverkauften Triebwerken seiner Klasse.

Reparatur und Überholung finden in einer Maintenance-Niederlassung der MTU statt. Der Antrieb wird vom Flügel genommen und dorthin transportiert. Als Ersatz können Fluggesellschaften MTU-Lease- oder Ersatztriebwerke anfordern. Im Shop angekommen, wird das Triebwerk in seine über 50.000 Bestandteile zerlegt. Jedes Stück wird gereinigt, von Korrosion befreit und auf Schäden untersucht. Die Befundung entscheidet, welche Teile wieder eingebaut werden können und welche repariert oder ersetzt werden müssen. Die Reparatur, die drei- bis viermal möglich ist, ist häufig günstiger als die Anschaffung von Neuteilen. Abgeschlossen wird die Instandhaltung auf dem Prüfstand: Hat das Triebwerk den Abnahmelauflauf bestanden, darf es an den Flügel zurück. Nach jeder Überholung setzen die Techniker die Uhr auf null zurück, denn die überholten Antriebsteile sind jetzt wieder so gut wie neu und verfügen über bis zu 100% der Lebensdauer von Neuteilen.

Konzernlagebericht der MTU Aero Engines Holding AG

Deutliches Umsatz- und Ergebniswachstum – das Geschäftsjahr 2005 im Überblick

Die MTU Aero Engines Holding AG und ihre Konzernunternehmen (im Folgenden „MTU“ oder „Gesellschaft“ genannt) haben im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsatz und Ergebnis deutlich gesteigert. Der Umsatz erhöhte sich 2005 um 12,0% von 1.918,0 Mio. € im Jahr 2004 auf 2.148,6 Mio. €. Besonders dynamisch hat sich die zivile Instandhaltung entwickelt; der Umsatz dieses Segments erhöhte sich um 27,1% von 575,9 Mio. € auf 732,1 Mio. €. Maßgeblichen Anteil an diesem starken Wachstum hatten zahlreiche Neukunden wie die chinesische Shanghai Airlines oder die US-amerikanischen JetBlue und America West. JetBlue beispielsweise hat einen exklusiven 10-Jahres-Vertrag über die Instandhaltung ihrer V2500-Antriebe für die Airbus A320-Familie unterzeichnet.

Im zivilen Triebwerksgeschäft profitierte die MTU auch im abgelaufenen Geschäftsjahr von ihrem ausgewogenen Produktportfolio: Die Zahl der Aufträge ist sowohl bei Bestandsprogrammen wie dem V2500 (Airbus A320-Familie) und dem PW2000 (Boeing 757 und C-17) als auch bei neu in die Serienfertigung gehenden Programmen wie dem PW6000 für den Airbus A318 und dem GP7000 gestiegen. Der Marktanteil des GP7000 für den Airbus A380 liegt vor Serienstart bereits bei mehr als 50%.

Das militärische Triebwerksgeschäft prägten 2005 drei Ereignisse: Erstens hat die MTU mit der Erweiterung des Kooperativen Modells zur gemeinsamen Instandhaltung von Triebwerken mit der deutschen Luftwaffe dieses

Geschäftsfeld dauerhaft gestärkt. Zweitens dokumentiert der österreichische EJ200-Auftrag die Exportchancen des Eurofighters. Drittens verbessert ein Auftrag zur Modernisierung der T64 Hubschraubertriebwerke die Auslastung in diesem Segment.

Die positive Geschäftsentwicklung in allen Segmenten führte im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer signifikanten Verbesserung der Ergebnis- und Cashflowsituation. Die MTU steigerte 2005 das bereinigte EBITDA um 35,3% auf 233,0 Mio. € nach 172,2 Mio. € im Vorjahr. Das EBIT wuchs 2005 um 60,3% von 81,1 Mio. € im Vorjahr auf 130,0 Mio. €. Der Cashflow aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit vervierfachte sich im gleichen Zeitraum von 72,9 Mio. € auf 290,1 Mio. €. Die positive Geschäftsentwicklung erlaubt auch die Zahlung einer Dividende.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 12. Mai 2006 eine Dividendenzahlung von 0,73 € pro Aktie vor; dies entspricht einem Ausschüttungsvolumen von 40,15 Mio. €. Die Dividendenberechtigung erstreckt sich auf das volle Geschäftsjahr 2005.

Die MTU-Aktie wurde am 6. Juni 2005 erstmals an der Börse notiert, die erfolgreiche Emission von 35.650.000 Aktien war ein zentrales Ereignis im abgelaufenen Geschäftsjahr. 20.650.000 dieser Aktien stammten aus dem Besitz des bisherigen Mehrheitsgesellschafters, 15.000.000 Aktien aus einer Kapitalerhöhung. Der Nettoemissionserlös der MTU belief sich auf 294,7 Mio. €.

Diese Mittel und weitere Liquiditätszuflüsse aus dem operativen Geschäft hat die MTU 2005 im Wesentlichen zur Rückzahlung bestehender Verbindlichkeiten verwendet. Die Nettofinanzverbindlichkeiten der Gesellschaft reduzierten sich binnen Jahresfrist von 838,0 Mio. € auf 237,2 Mio. €. Die Eigenkapitalquote von 20,7% unterstreicht die solide Finanzierung der MTU nach dem Börsengang.

Luftfahrtindustrie im Steigflug

Die MTU profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von einem beschleunigten Wachstum des weltweiten Luftverkehrs, der die Turbulenzen nach dem 11. September 2001, dem Irak-Krieg und der Lungenkrankheit SARS überwunden hat. Der internationale Passagierverkehr (gemessen in Passagier-Kilometern) ist 2005 nach Angaben der IATA (International Air Transport Association) gegenüber dem Vorjahr weltweit um 7,6% gestiegen, der Frachtverkehr (gemessen in Frachtleistung) um 3,2%. Besonders dynamisch entwickelte sich der Luftverkehr in Asien und Nordamerika.

Auf dem US-Markt sorgten 2005 Insolvenzen großer Fluggesellschaften wie Delta Airlines und Northwest Airlines für Irritationen. Es zeigt sich aber, dass wesentliche Teile der Flotten auch unter Chapter 11 des US-amerikanischen Insolvenzrechts weiterfliegen und der US-Markt ungeachtet dessen wächst. Auch die stark gestiegenen Treibstoffpreise – der Kerosinpreis erhöhte sich 2005 um 42% – haben den Aufschwung der Luftfahrtindustrie nicht nachhaltig beeinträchtigt. Zum Teil konnten die Airlines diese Zusatzbelastung auch über Kerosinzuschläge an die Passagiere weitergeben.

Das Wachstum des zivilen Luftverkehrs erfordert eine Ausweitung der weltweiten Flugkapazitäten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist die Zahl der neu ausgelieferten Airbus und Boeing-Flugzeuge um 10,4% von 605 auf 668 Maschinen gestiegen. Die Zahl der ausgelieferten Triebwerke (ohne Ersatztriebwerke) an Fluglinien hat sich zeitgleich um 8,8% erhöht.

Auch das zivile Instandhaltungsgeschäft zog 2005 spürbar an. Der Branchendienst Aerostrategy prognostiziert eine anhaltend hohe Dynamik mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von rund 7% pro Jahr von 2004 bis 2014.



Das V2500 entwickelt sich mehr und mehr zum Bestseller.

Das durch langfristige, multinationale Allianzen geprägte militärische Triebwerksgeschäft entwickelte sich 2005 stabil. Trotz angespannter Haushaltslage haben europäische Luftwaffen weitgehend plangemäß den neuen Eurofighter mit den Triebwerken EJ200 in Dienst gestellt. Er ersetzt bei vielen Streitkräften wie der Bundeswehr die Panavia Tornado und ihr RB199-Triebwerk, so dass hier das Geschäft mit Ersatzteilen und Instandhaltungsdienstleistungen rückläufig ist. Für erneute Belebung dürfte in den kommenden Jahren die Beschaffung des Airbus Transportflugzeugs A400M mit seinem Triebwerk TP400-D6 sorgen.

Die Strategische Ausrichtung der MTU

Die MTU und ihre Konzernunternehmen zählen zu den weltweit größten Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten und sind der führende unabhängige Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugtriebwerke. Das Geschäft der Gesellschaft 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.



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

Die Tätigkeit der MTU umfasst zwei Segmente: Das zivile und militärische Triebwerksgeschäft sowie die zivile Instandhaltung. Im zivilen Triebwerksgeschäft entwickelt und fertigt die Gesellschaft 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 Instandhaltung umfasst die Aktivitäten der Gesellschaft auf dem Gebiet der Instandhaltung und der logistischen Betreuung ziviler Triebwerke.

Die MTU hat sich durch ihre technologische Führungsrolle und ihre Produktqualität eine starke Marktposition aufgebaut. Ihre Hauptkunden sind führende Triebwerkshersteller wie Pratt & Whitney und General Electric, mit denen die Gesellschaft bei einer Reihe von Triebwerksfamilien eng zusammenarbeitet. Bei der IAE, dem Konsortium zur Fertigung der V2500-Triebwerksfamilie, ist die MTU selbst Anteilseigner. Zusätzlich bestehen bei einigen Projekten Kooperationen mit anderen Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten wie Volvo Aero, ITP und Avio. Die MTU beteiligt sich maßgeblich an wichtigen militärischen Triebwerksprogrammen in Europa und ist über ihre Allianzen Generalunternehmer für die von der Bundeswehr eingesetzten militärischen Triebwerke. Für die Bundeswehr ist sie der mit Abstand größte externe Dienstleister im Bereich der militärischen Triebwerksinstandhaltung.

Die Organisation und Rechnungslegung der MTU

Im Zusammenhang mit dem Börsengang hat die MTU 2005 eine einfache und transparente Konzernstruktur geschaffen. Die Gesellschaft verschmolz die aus der alten GmbH & Co. KG-Struktur verbliebenen Komplementär- und Kommanditisten-GmbHs auf ihre jeweiligen Muttergesellschaften. Zugleich verschmolz sie die MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH und die MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH, da die beiden Gesellschaften ihre ursprüngliche Finanzierungsfunktion verloren hatten. Die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH wurde danach in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die MTU Aero Engines Holding AG. Diese steuert heute über die MTU Aero Engines Investment GmbH das operative Geschäft der MTU Aero Engines GmbH und deren Tochtergesellschaften. Die MTU Aero Engines Investment GmbH ist zugleich die Emittentin des High Yield Bonds. Der Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG wird nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), aufgestellt. Die im Konzernabschluss konsolidierten Gesellschaften sind im Konzernanhang unter Punkt 1.2. aufgeführt.

Bei der Aufstellung der einbezogenen Jahresabschlüsse und des Konzernabschlusses sind Annahmen und Einschätzungen erforderlich, die Einfluss auf Bilanzwerte und Ergebnis besitzen. Diese Prognosen werden nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen, damit der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU zeigt. Schätzungen und Annahmen beeinflussen insbesondere folgende Themen:

- Werthaltigkeit des Geschäftswertes und anderer immaterieller Vermögenswerte
- Bewertung von Kundenforderungen
- Bewertungsparameter für Pensionsrückstellungen
- Risikoabschätzung für die übrigen Rückstellungen
- Umsatzrealisierung bei langfristigen Aufträgen und im zivilen Instandhaltungsgeschäft

Der Konzernanhang enthält weitere Erläuterungen hierzu.

Auftragslage

Deutliches Auftragsplus

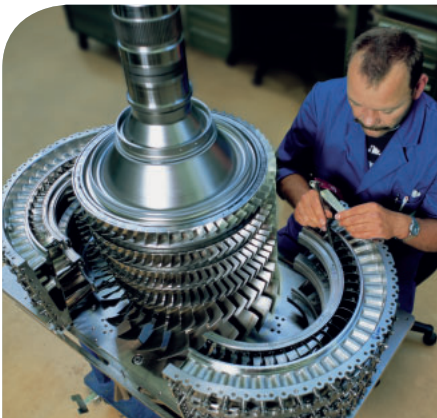
Die MTU hat im abgelaufenen Geschäftsjahr den Auftragsbestand von 3.408 Mio. € auf 3.649 Mio. € zum 31. Dezember 2005 gesteigert. Das entspricht dem 1,7-fachen des MTU-Umsatzes 2005.

Im zivilen Triebwerksgeschäft stieg der Auftragsbestand um 21,4% auf 1.844 Mio. € gegenüber 1.519 Mio. € im Vorjahr. Dieses Wachstum resultiert insbesondere aus den erfolgreichen Kampagnen für das V2500-Triebwerk der Airbus A320-Familie und das neue Triebwerk GP7000 des Airbus A380. Positiv wirkte auch die Erstbestellung für das PW6000 durch die chilenische LAN-Airlines.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist der Auftragsbestand von 1.717 Mio. € im Vorjahr auf 1.590 Mio. € Ende 2005 gesunken. Die MTU hat 2005 das hohe Auftragsvolumen vor allem durch Auslieferungen aus dem EJ200-Programm, des Eurofighter-Triebwerks, abgearbeitet. Dem wirkte ein Auftrag aus Österreich über 18 Eurofighter mit 38 Triebwerken und einem Volumen von 94 Mio. € entgegen; dieser Auftrag wird ab 2007 ausgeliefert.

Auftragsbestand entspricht 1,7-fachem Jahresumsatz 2005

	31.12.2005		31.12.2004	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft	3.434	94,1	3.236	95,0
- davon ziviles Triebwerksgeschäft	1.844	50,5	1.519	44,6
- davon militärisches Triebwerksgeschäft	1.590	43,6	1.717	50,4
Zivile Triebwerksinstandhaltung				
angelieferte Triebwerke	215	5,9	172	5,0
Auftragsbestand	3.649	100,0	3.408	100,0
Zivile Triebwerksinstandhaltung				
Auftragswert vertraglich gebundener Triebwerke	2.896		1.953	
Erwartetes Auftragsvolumen	6.545		5.361	



Mit dem Hochdruckverdichter für den A318-Antrieb PW6000 hat die MTU den Durchbruch im zivilen Kompressorbau geschafft.

Zu einer langfristigen Stärkung des militärischen Triebwerksgeschäfts der MTU führte 2005 die Erweiterung des Kooperativen Modells mit der deutschen Luftwaffe. Zusätzlich zum Eurofighter-Triebwerk EJ200 werden künftig auch die Triebwerke RB199 des Tornado, J79 des Phantom und RR250-C20 des Hubschraubers BO-105 komplett unter industrieller Führung der MTU instand gehalten. Der 10-jährige Vertrag umfasst ein Auftragsvolumen von 370 Mio. €.

Der Auftragsbestand in der zivilen Triebwerk-instandhaltung ist um 25,0% auf 215 Mio. € gestiegen. Darüber hinaus erhöhte sich der Auftragswert der vertraglich gebundenen Triebwerke im abgelaufenen Geschäftsjahr um 943 Mio. € auf 2.896 Mio. €. Zu diesem Anstieg hat insbesondere der 10-jährige Vertrag mit der US-amerikanischen Fluggesellschaft JetBlue beigetragen. Das gesamte erwartete Auftragsvolumen lag mit einem Wert von 6.545 Mio. € um 22,1% über dem Vorjahresniveau. Dieses Auftragsvolumen entspricht dem 3-fachen Jahresumsatz 2005 der MTU.

Ertragslage

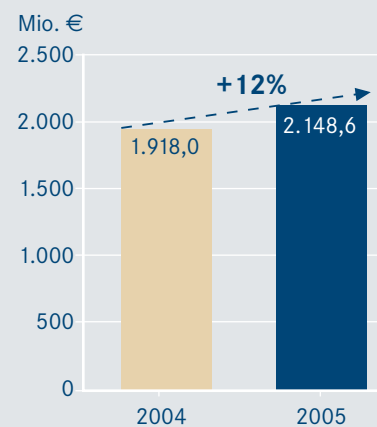
Umsatzanstieg im Neugeschäft und in der Instandhaltung

Die MTU hat ihren Umsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr um 12,0% von 1.918,0 Mio. € im Vorjahr auf 2.148,6 Mio. € gesteigert. Besonders dynamisch entwickelte sich die zivile Instandhaltung. Hier erhöhte die MTU den Umsatz 2005 um 27,1% auf 732,1 Mio. € nach 575,9 Mio. € im Vorjahr. Dieser Zuwachs liegt deutlich über der allgemeinen Marktentwicklung und resultiert insbesondere aus der erfolgreichen Akquisition neuer Kunden.

Im zivilen Triebwerksgeschäft hat sich der Umsatz im Berichtszeitraum von 879,9 Mio. € im Vorjahr um 7,2% auf 943,4 Mio. € erhöht. Dabei steigerte die MTU die Umsätze mit Modulen und Komponenten für neue Triebwerke um 26,3%. Zu diesem Erfolg hat insbesondere der wachsende Absatz der seit längerem in Serie gefertigten Triebwerke V2500 (Airbus A320-Familie) und CF6 (Airbus A300, A310, A330, Boeing 747 und 767, MD-11) beigetragen.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld militärische Triebwerke blieben mit 491,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahresumsatz von 495,7 Mio. € nahezu unverändert. Die laufende Indienststellung des Eurofighters führt in diesem Geschäftsfeld zwar zu konstanten Umsätzen mit dem Triebwerk EJ200. Dem gegenüber mustern die Luftwaffen in Europa aber die Tornado-Flotte und damit das Triebwerk RB199 zunehmend aus. Einen positiven Umsatzeffekt hatte auch das Helikopter-Triebwerk MTR390 für den Kampfhubschrauber Tiger.

Gesamtumsatz



Ergebnisübersicht

MTU Konzern mit signifikanter Ergebnisverbesserung in 2005

	Geschäftsjahr 2005		Geschäftsjahr 2004	
	Mio. €	%	Mio. €	%
Umsatzerlöse	2.148,6	100	1.918,0	100
Umsatzkosten	-1.864,8	-87	-1.627,6	-85
Bruttoergebnis	283,8	13	290,4	15
Forschungs- und Entwicklungskosten	-45,7	-2	-57,7	-3
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	-112,8	-5	-155,7	-8
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	4,7	0	4,1	0
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	130,0	6	81,1	4
Finanzergebnis ^{*)}	-71,3	-3	-74,6	-4
Ergebnis vor Steuern	58,7	3	6,5	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-25,8	-1	-6,3	0
Jahresüberschuss	32,9	2	0,2	0
Ergebnis je Stammaktie in €	0,60		0,00	

^{*)} einschließlich Ergebnisanteilen an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind

Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt

in Mio. €	Geschäftsjahr 2005	Geschäftsjahr 2004	Veränderung in %
EBIT (betriebliches Ergebnis)	130,0	81,1	60,3
+ Abschreibungen Anlagevermögen (laufend)	75,0	70,5	6,4
+ Abschreibungen stille Reserven Anlagevermögen ^{*)}	63,3	62,5	1,3
EBITDA	268,3	214,1	25,3
- Verwendung Entwicklungs-Rückstellungen	-38,1	-98,2	-61,2
+ Restrukturierungsaufwendungen	2,8	6,7	-58,2
+ Gewinne im Auftragsbestand	0,0	27,0	-100,0
+ Direkte Transaktionskosten	0,0	22,6	-100,0
EBITDA bereinigt	233,0	172,2	35,3

^{*)} Abschreibungen auf im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckte stille Reserven

Wachstum erfordert höhere Vorleistungen

Der steigende Umsatzanteil neuer Serientriebwerke und das beschleunigte Wachstum in der Instandhaltung haben im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einem Anstieg der Umsatzkosten auf 1.864,8 Mio. € geführt, nach 1.627,6 Mio. € im Vorjahr. Die Umsatzkosten umfassen insbesondere Materialkosten, Personalkosten, planmäßige Abschreibungen, Zu- bzw. Abgänge von Vorräten sowie an MTU berechnete Aufwendungen der Konsortialführer für die Vermarktung von neuen Triebwerken.

Der steigende Anteil der Serientriebwerksfertigung ist das Ergebnis der erfolgreichen Entwicklungsarbeit der vergangenen Jahre. Gegenüber der Ersatzteilfertigung erfordert die Fertigung neuer Komponenten höhere Vorleistungen, die sich in den Umsatzkosten niederschlagen. Auch im stark wachsenden Instandhaltungsgeschäft benötigt die MTU ein höheres Maß an Material und Fremdleistungen, was ebenfalls zu steigenden Umsatzkosten führt. Daher blieb das Bruttoergebnis vom Umsatz mit 283,8 Mio. € um 6,6 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres. Rückläufige Vertriebs- und Verwaltungsaufwendungen sowie Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen führten dessen ungeachtet zu einer Verbesserung des EBIT um 60,3% auf 130,0 Mio. €.

Hohes Entwicklungstempo zahlt sich aus

Die MTU hat in den vergangenen Jahren in großem Umfang in eine Verjüngung ihrer Produktpalette investiert und auf hohem Niveau Grundlagenentwicklung betrieben. Die nunmehr erreichte Serienreife bei den Triebwerken GP7000 (Airbus A380) und PW6000 (Airbus A318) eröffnet der Gesellschaft sehr gute Wachstumsperspektiven in den kommenden Jahren. Insgesamt hat die MTU im abgelaufenen Geschäftsjahr 171,9 Mio. € für Forschung und Entwicklung (F&E) aufgewendet. Diese Gesamtaufwendungen setzen sich in etwa zur Hälfte aus eigenfinanzierten und zur Hälfte aus fremdfinanzierten Aktivitäten zusammen. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert von 232,8 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus dem weitestgehenden Abschluss der Entwicklung des GP7000 und des PW6000. Im militärischen Triebwerksgeschäft finanzieren in der Regel die Auftraggeber die Entwicklung. Im Jahr 2005 handelte es sich hierbei um 88,1 Mio. € (2004: 76,9 Mio. €), hauptsächlich für Arbeiten an den Triebwerken TP400-D6 des Airbus A400M und die leistungsgesteigerte MTR390 Enhanced für den Hubschrauber Tiger.

Im zivilen Triebwerksgeschäft übernimmt die MTU dagegen die Finanzierung ihrer Entwicklung weitgehend selbst und hat 2005 dafür 83,8 Mio. € nach 155,9 Mio. € in 2004 aufgewendet. Der Großteil dieser Aufwendungen entfiel auf abschließende Arbeiten an den neuen Triebwerken GP7000 und PW6000. Solche Entwicklungsaufwendungen sind nach IFRS zu aktivieren und über den Zeitraum abzuschreiben, über den die Gesellschaft mit Umsatzerlösen aus diesem Triebwerksprogramm rechnet. Die Abschreibung beginnt mit der Lieferung des ersten Triebwerks.

Bei den Triebwerksprogrammen GP7000 und PW6000 hat die MTU außerdem im Rahmen des sogenannten Purchase Accounting mit Wirkung zum 1. Januar 2004 eine Rückstellung (die „FuE-Rückstellung“) in Höhe des Barwertes ihrer Entwicklungsverpflichtungen von 144,5 Mio. € gebildet. Die zur Erfüllung dieser Verpflichtungen aufgewendeten Mittel werden als Inanspruchnahme der FuE-Rückstellung gezeigt. Im Jahr 2005 wurden 38,1 Mio. € nach 98,2 Mio. € im Vorjahr aus dieser Rückstellung verwendet. Zum 31. Dezember 2005 betrug die FuE-Rückstellung unter Berücksichtigung der Aufzinsung noch 15,8 Mio. €; ihr Verbrauch wird 2006 erfolgen.

In der Gewinn- und Verlustrechnung hat die MTU für 2005 Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 45,7 Mio. € ausgewiesen; 2004 lag dieser Wert bei 57,7 Mio. €. In dieser Position sind unter anderem die Aufwendungen der MTU für die Grundlagenentwicklung enthalten. Die Gesellschaft beteiligt sich zu einem an den großen Forschungsprogrammen der EU sowie des Bundes im Bereich Luft- und Raumfahrt und treibt zum anderen die Entwicklung neuer Herstell- und Reparaturverfahren sowie neuer Werkstoffe in eigener Regie voran.

Erheblich verbesserte Ertragslage

Die MTU hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Gemeinkosten in Vertrieb und Verwaltung um 27,6% auf 112,8 Mio. € reduziert. Während die **Vertriebskosten** 2005 leicht um 0,9% auf 67,4 Mio. € sanken, fielen die allgemeinen **Verwaltungskosten** im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 45,4 Mio. € um 48,2% niedriger aus als im Vorjahr. Allerdings enthielt diese Position 2004 direkte Transaktionskosten in Höhe von 22,6 Mio. € sowie weitere mittelbare Aufwendungen aus dem Erwerb der Gesellschaft. Ergebnisneutral blieben 2005 die direkten Aufwendungen für den Börsengang in Höhe von 20,3 Mio. €; sie wurden gegen das Eigenkapital verrechnet.

Steigende Umsätze und rückläufige Forschungs-, Entwicklungs-, Vertriebs- und Verwaltungsaufwendungen haben im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer deutlichen Erhöhung des Betrieblichen Ergebnisses geführt: Das EBIT stieg um 60,3% von 81,1 Mio. € in 2004 auf 130,0 Mio. €.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

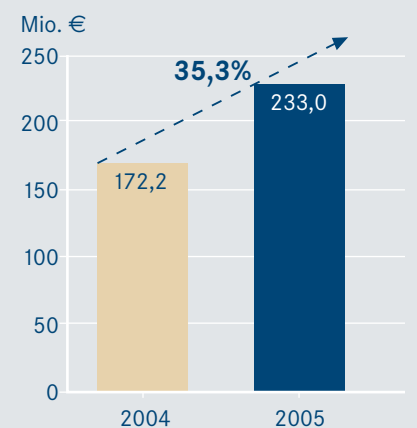
in Mio. €	Geschäftsjahr 2005	Geschäftsjahr 2004
FuE, insgesamt	171,9	232,8
- Fremdfinanzierte FuE	88,1	76,9
- Eigenfinanzierte FuE	83,8	155,9
FuE, eigenfinanziert	83,8	155,9
Verwendung Rückstellung	-38,1	-98,2
FuE laut GuV	45,7	57,7

Das deutlich gestiegene Betriebliche Ergebnis sowie das verbesserte Finanzergebnis haben 2005 zu einem Anstieg im **Ergebnis vor Steuern** um 52,2 Mio. € auf 58,7 Mio. € geführt. Nach Steuern hat die MTU einen **Konzernjahresüberschuss** von 32,9 Mio. € gegenüber 0,2 Mio. € in 2004 erwirtschaftet. Die der Dividendenzahlung von 0,73 € pro Aktie zugrunde liegende Überleitung vom Konzern-Bilanzgewinn nach IFRS zum Bilanzgewinn der MTU Aero Engines Holding AG nach HGB ist im Konzernanhang dargestellt.

Die **Abschreibungen**, die in den Positionen Umsatzkosten, Forschungs- und Entwicklungskosten, Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten enthalten sind, sind im Berichtszeitraum leicht gestiegen. Sie beliefen sich auf 138,3 Mio. € nach 133,0 Mio. € im Vorjahr. Auch das **Finanzergebnis** wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr verbessert. Es belief sich auf -71,3 Mio. € nach -74,6 Mio. € in 2004. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf die Tilgungen von Finanzschulden und dadurch geringere Zinsen zurückzuführen. Die Mittel für diese Tilgungen stammten aus dem Börsenemissionserlös sowie aus dem operativen Geschäft. Gegenläufig wirkte der stärkere Kurs des US-Dollar durch die damit verbundenen Umbewertungen und das Aufgeld für die vorzeitige Rückzahlung des High Yield Bonds. Die Rückzahlungen sind in der folgenden Übersicht dokumentiert:

Als wesentliche Steuerungsgröße für ihr operatives Geschäft verwendet die MTU das bereinigte EBITDA (siehe „Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt“). Zu dessen Berechnung wird das EBIT der Gewinn- und Verlustrechnung um die Abschreibungen erhöht. Daraus ergibt sich das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA). Hieraus eliminiert die Gesellschaft Sondereffekte und gelangt so zum „EBITDA bereinigt“. Zu diesen Sondereffekten zählen Veränderungen aus der FuE-Rückstellung für die Triebwerke GP7000 und PW6000 sowie erworbene Gewinne im Auftragsbestand. Hinzu kommen Maßnahmen außerhalb des unmittelbaren Geschäftsbetriebs der MTU, insbesondere direkte Transaktionskosten aus dem Verkauf der MTU und Restrukturierungsaufwendungen.

Bereinigtes EBITDA



Erheblicher Schuldenabbau im Jahr 2005

Tilgung von Darlehen	Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	157,2
High Yield Bond	112,3
Gesellschafterdarlehen der Blade Lux Holding Two S.a.r.l.	69,7
Verkäuferdarlehen von DaimlerChrysler	185,5
Tilgungen gesamt	524,7

Ergebnisverbesserung in beiden Segmenten

Sowohl das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM-Geschäft) als auch die zivile Instandhaltung (MRO-Geschäft) haben zu der deutlichen Verbesserung des Ergebnisses im abgelaufenen Geschäftsjahr beigetragen. Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft hat die MTU 2005 ein bereinigtes EBITDA von 162,4 Mio. € erwirtschaftet, eine Verbesserung um 23,7% gegenüber der Vorjahresgröße von 131,3 Mio. €. Die Steigerung in diesem Segment resultiert sowohl aus dem wachsenden Neugeschäft als auch aus dem hohen Niveau des Ersatzteilgeschäfts. Die Marge, das Bruttoergebnis vom Umsatz, liegt im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft bei 14,1%.

In der zivilen Instandhaltung konnte die MTU eine weit überproportionale Steigerung ihres bereinigten EBITDA erreichen. Während der Umsatz in diesem Segment um 27,1% auf 732,1 Mio. € zulegte, verbesserte sich das bereinigte EBITDA um 68,9% von 42,7 Mio. € im Vorjahr auf 72,1 Mio. € im Jahr 2005. Die Marge in der zivilen Instandhaltung hat sich entsprechend auf 10,9% fast verdoppelt.

Ergebnisverbesserung in beiden Segmenten

in Mio. €	OEM-Geschäft		MRO-Geschäft	
	2005	2004	2005	2004
Umsatzerlöse	1.434,8	1.375,6	732,1	575,9
Umsatzkosten	-1.232,2	-1.117,6	-652,3	-543,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	202,6	258,0	79,8	32,4
in %	14,1	18,8	10,9	5,6
EBIT	94,4	84,9	37,1	-2,0
EBITDA bereinigt	162,4	131,3	72,1	42,7
EBITDA bereinigt in % vom Umsatz	11,3	9,5	9,8	7,4

Finanzlage

Signifikante Steigerung des operativen Cashflow

Die MTU hat ihre Finanzlage 2005 signifikant verbessert. Der Cashflow aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit wurde von 72,9 Mio. € im Jahr 2004 auf 290,1 Mio. € rund vervierfacht. Wesentlichen Anteil daran hatten Verbesserungen beim Working Capital und die Ergebnissteigerungen im operativen Geschäft. Hinzu kamen außergewöhnlich hohe Anzahlungen von Kunden im militärischen Triebwerks-geschäft. Der Mittelabfluss aus der Investi-

Veränderung der flüssigen Mittel		
in Mio. €	2005	2004
Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	290,1	72,9
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-81,8	-59,8 ¹⁾
Free Cashflow	208,3	13,1
Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-227,2	-190,7 ²⁾
Änderung im Konsolidierungskreis und sonstiges	6,3	0,4
Veränderung der flüssigen Mittel	-12,6	-177,2

1) Ohne Berücksichtigung des Mittelabflusses aus der Zahlung des Kaufpreises für die Akquisition
2) Ohne Berücksichtigung des Mittelzuflusses im Zusammenhang mit der Akquisition

tionstätigkeit stieg durch höhere Zugänge bei Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 36,8% auf 81,8 Mio. €.

Die positive Entwicklung des operativen Geschäfts der MTU im Jahr 2005 wird durch den Free Cashflow, den Saldo aus Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit und Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit unterstrichen. Der Free Cashflow verbesserte sich 2005 auf 208,3 Mio. € nach 13,1 Mio. € im Vorjahr.

Durch die Emission von 15 Mio. Aktien im Juni 2005 sind der Gesellschaft nach Abzug der Aufwendungen für den Börsengang Eigenmittel von 294,7 Mio. € zugeflossen. Die MTU hat diese Mittel sowie einen Großteil des positiven Cashflows aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit zur Tilgung von Darlehensverbindlichkeiten verwendet. Die im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit eingesetzten Mittel beliefen sich auf 227,2 Mio. € gegenüber 190,7 Mio. € im Vorjahr.

Deutlicher Abbau der Finanzverbindlichkeiten

Die MTU hat 2005 mit Mitteln aus dem Börsengang sowie aus der guten Entwicklung des operativen Geschäfts ihre Nettofinanzverbindlichkeiten um 72% reduziert. Die folgende Tabelle zeigt die Nettoverschuldung der Gesellschaft zum 31. Dezember 2005 im Vergleich zum Vorjahr:

Abbau der Nettofinanzverbindlichkeiten in 2005

in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
High Yield Bond (incl. aufgelaufener Zinsen)	168,4	280,7
Verkäuferdarlehen DaimlerChrysler (incl. aufgelaufener Zinsen)	0,0	185,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17,0	174,2
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0,3	162,4
Finanzierungsleasingverträge	53,2	51,9
Darlehen der Provinz British Columbia an MTU Maintenance Canada	14,2	11,8
Finanzverbindlichkeiten gesamt	253,1	866,5
Barmittel	15,9	28,5
Nettofinanzverbindlichkeiten	237,2	838,0

Im September 2005 zahlte die MTU vorzeitig 80 Mio. € des im März 2004 aufgelegten High Yield Bonds zurück, im November 2005 weitere 30 Mio. €. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen Zinsen verringerte sich der ausstehende Betrag des mit 8,25% zu verzinsenden Bonds auf 168,4 Mio. €. 2005 löste die Gesellschaft zudem das Darlehen von DaimlerChrysler in Höhe von 185,5 Mio. € ab, das von DaimlerChrysler beim Verkauf der MTU gewährt worden war. Die Gesellschaft zahlte auch die Darlehen an nahe stehende Unternehmen, die Blade Lux Holding Two S.a.r.l. sowie die Forex UK Ltd., in Höhe von 162,1 Mio. € zurück. Darüber hinaus verringerte die MTU ihre Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten; Ende 2005 lagen diese noch bei 17,0 Mio. € gegenüber 174,2 Mio. € im Vorjahr.

Um 1,3 Mio. € auf 53,2 Mio. € stiegen demgegenüber 2005 die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing. MTU verwendet diese günstige Finanzierungsform bei der Nutzung des Betriebsgeländes und der Betriebsgebäude der MTU Maintenance Hannover GmbH über einen langfristigen Mietvertrag. Ferner setzt die MTU Finanzierungsleasing bei längerfristig angemieteten Triebwerken für die „e.pool-services“ ein – die Gesellschaft vermietet im zivilen Instandhaltungsgeschäft Triebwerke an Kunden für die Dauer von Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Vermögenslage

Börsengang stärkt Eigenkapital nachhaltig

Die positive Entwicklung des operativen Geschäfts findet auch in der Bilanz der MTU ihren Niederschlag. Zugleich führt der Börsengang zu einer Erhöhung der Eigenkapitalquote von 8,0% auf 20,7% der Bilanzsumme.

Auf der Aktivseite haben die abnutzbaren **immateriellen Vermögenswerte** (ohne Goodwill) auf Grund planmäßiger Abschreibungen um 25 Mio. € auf 561 Mio. € abgenommen. Diese Bilanzposition enthält im Wesentlichen Programmwerte, programmunabhängige Technologien und Kundenbeziehungen, die im Rahmen der Bilanzierung des Unternehmenserwerbs aktiviert wurden.

Ebenfalls im Wesentlichen auf Grund von Abschreibungen verringerte sich der bilanzielle Wert der **Sachanlagen** um 31 Mio. € auf 546 Mio. €. Allein 42 Mio. € Abschreibungen entfielen 2005 auf die Aufdeckung stiller Reserven im Rahmen der Bilanzierung des Unternehmenserwerbs. Dagegen hat die MTU im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Investitionen um 42% von 55 Mio. € im Jahr 2004 auf 78 Mio. € erhöht. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren Anlagen für die Triebwerksprogramme GP7000 und PW6000 am Standort München sowie für die CFM56 am Standort Hannover. Zudem stellte die MTU 2005 in Ludwigsfelde ihren Prüfstand für die TP400-D6 fertig.

Das **Finanzanlagevermögen** stieg 2005 um 1 Mio. € auf 48 Mio. €. Der Zuwachs resultiert hauptsächlich aus dem „at Equity“ bilanzierten Joint Venture MTU Maintenance Zhuhai. Der Rückgang der **langfristigen sonstigen Vermögenswerte** um 39 Mio. € auf 1 Mio. € lässt sich überwiegend auf die Realisierung positiver Zeitwerte bei Devisenterminverkäufen zurückführen.

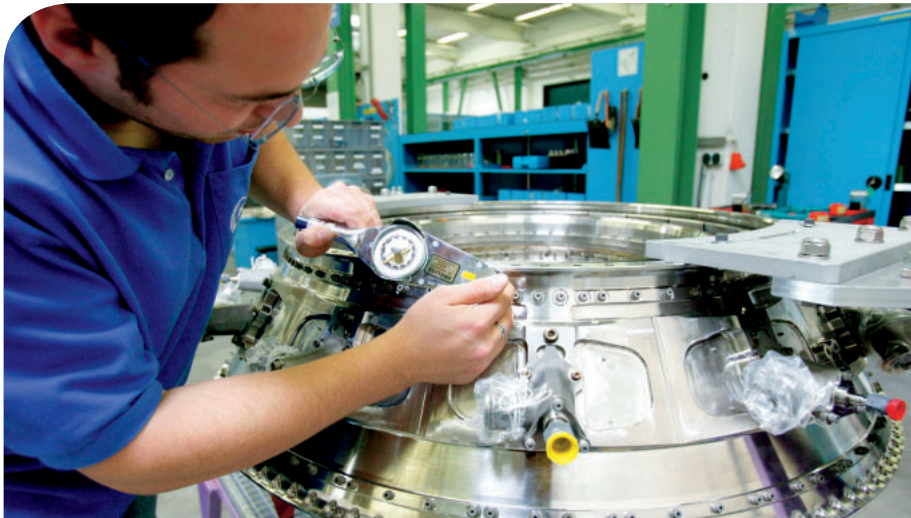
Die positive Geschäftsentwicklung führte 2005 zu einer Erhöhung der **Vorräte** um 70 Mio. € auf 518 Mio. €. Dabei führt im zivilen Triebwerksgeschäft insbesondere die bevorstehende Serienfertigung der Triebwerke GP7000 und PW6000 zu einem entsprechenden Aufbau von Vorräten. Im militärischen Triebwerksgeschäft resultiert die Erhöhung der Vorräte im Wesentlichen aus der Serienfertigung der 1. Tranche des EJ200. Auch in der zivilen Instandhaltung wurden in Folge des stark gestiegenen Geschäftsvolumens Vorräte aufgebaut. Sowohl im militärischen Geschäft als auch in der zivilen Instandhaltung ist ein erheblicher Teil der Vorratsbestände durch erhaltene Anzahlungen finanziert.

Die positive Geschäftsentwicklung mit steigenden Umsätzen hat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu höheren **Kundenforderungen** geführt – die Forderungen stiegen um 24 Mio. € auf 418 Mio. € im Jahr 2005. Zu diesem Zuwachs hat darüber hinaus auch der im Jahresverlauf gestiegene Kurs des US-Dollars beigetragen. Die Realisierung positiver Marktwerte aus Terminverkäufen des US-Dollars sowie der Eingang von Steuererstattungsansprüchen führte 2005 zu einem Rückgang der **kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte** um 145 Mio. € auf 59 Mio. €.

Der Bestand an **Zahlungsmitteln** belief sich zum 31. Dezember 2005 auf 16 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresbestand von 28 Mio. € ist in erster Linie eine Folge der Tilgung von Finanzschulden. Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 528 Mio. € gegenüber 217 Mio. € im Vorjahr. Bereits im Zuge der Umwandlung der MTU in eine Aktiengesellschaft wurde dabei das **Grundkapital** durch Wandlung von Kapitalrücklagen um 38 Mio. € auf 40 Mio. € aufgestockt. Mit dem Börsengang erfolgte eine weitere Kapitalerhöhung um 15 Mio. €, so dass per 31.12.2005 das Grundkapital 55 Mio. € betrug.

Aus dem Nettoemissionserlös des Börsengangs wurden unter Berücksichtigung der Emissionskosten und der darauf entfallenden Ertragsteuern 288 Mio. € in die **Kapitalrücklage** eingestellt.

Im Gegenzug führten insbesondere die Realisierung von positiven Marktwerten aus Terminverkäufen des US-Dollars und die Wertminderung der laufenden Kurssicherungen zu einer Minderung des Eigenkapitals im Rahmen der Gesamtergebnisrechnung um 25 Mio. €. Die **Pensionsrückstellungen** sind 2005 auf



Das Turbinenzwischengehäuse des GP7000 ist technologisch hoch anspruchsvoll.

Grund planmäßiger Zuführungen um 19 Mio. € auf 378 Mio. € gestiegen. Die **Übrigen Rückstellungen** erhöhten sich um 26 Mio. € auf 239 Mio. € per 31. Dezember 2005. Der Anstieg erklärt sich hauptsächlich durch die erwarteten Steuerabschlusszahlungen für das Jahr 2005. Daneben erhöhte die MTU die Vorsorge für Erlösschmälerungen, für fehlende Aufwendungen aus abgerechneten Aufträgen sowie für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus variablen Vergütungen. Die Verwendung der Vorsorge für vertragliche Entwicklungsverpflichtungen aus dem Programm GP7000 führte dagegen zu einem Rückgang der dafür gebildeten Rückstellungen. Ebenso wie bei den Forderungen führte die

positive Entwicklung des operativen Geschäfts auch bei den **Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten** zu einem Anstieg im abgelaufenen Geschäftsjahr; die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 62 Mio. € auf 289 Mio. €. Im zivilen Triebwerksgeschäft resultiert dieser Anstieg insbesondere aus programmspezifischen Verpflichtungen gegenüber den Kooperationspartnern. In der zivilen Instandhaltung führte der hohe Umsatzzanstieg zu höheren Lieferantenverbindlichkeiten.

Die Zunahme der **Übrigen Verbindlichkeiten** um 147 Mio. € auf 616 Mio. € in 2005 erklärt sich hauptsächlich aus höheren Anzahlungen im militärischen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Triebwerksinstandsetzung. Daneben haben sich die Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Urlaubs- und Gleitzeitguthaben erhöht. In Folge des Kursanstiegs des US-Dollars entstanden zudem negative Marktwerte aus Terminverkäufen.

Die **Eventualverbindlichkeiten** beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 151 Mio. € nach 138 Mio. € im Jahr 2004. Der Zuwachs ist überwiegend auf den Kursanstieg des US-Dollar zurückzuführen und betrifft im Wesentlichen die Haftung der MTU für Zusagen im Rahmen von Risk- und Revenue-Sharing-Verträgen auf US-Dollar-Basis, vor allem für Nebenleistungen zur Vermarktung von Triebwerken. Dabei werden Bürgschaften für Bankkredite und Leasingraten sowie Garantien für Restwerte von geleasten Flugzeugen gegeben. Die MTU haftet jeweils im Innenverhältnis mit ihrem Programmanteil. Daneben bestehen Bürgschaften für Bankkredite an nicht konsolidierte Joint Ventures. Der größte Anteil entfällt hierbei auf die MTU Maintenance Zhuhai. Außerdem besteht eine Ausfallhaftung der MTU Aero Engines GmbH für ihre Tochtergesellschaft MTU Maintenance Berlin-Brandenburg zugunsten der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB). Diese Haftung tritt nur dann ein, wenn die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg geförderte Anlagen nicht bedingungsgemäß verwendet und wenn die Gesellschaft nicht in der Lage wäre, eventuelle Rückforderungen der ILB zu begleichen.

Mitarbeiter

Hohes Qualifikationsniveau der MTU-Belegschaft

Zum 31. Dezember 2005 beschäftigte die MTU 6.746 Mitarbeiter, 671 weniger als zwölf Monate zuvor. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert überwiegend aus dem Verkauf der ATENA Engineering GmbH zum 30. Juni 2005; zum 31. Dezember 2004 war diese noch mit 463 Mitarbeitern im Personalstand enthalten. Daneben setzte die MTU 2005 ihre Programme zur Effizienzsteigerung fort. Die Personalaufwendungen sind 2005 auf 503,9 Mio. € gegenüber 510,0 Mio. € im Vorjahr zurückgegangen. Dieser vergleichsweise geringe Rückgang ist eine Folge höherer erfolgsabhängiger Vergütungen der Mitarbeiter für 2005, eines Anstiegs der Urlaubs- und Gleitzeitguthaben, höherer Vergütungen für Überstunden sowie von Abfindungszahlungen für freiwillige Austritte von Mitarbeitern im abgelaufenen Geschäftsjahr.

96% der 6.746 Mitarbeiter verfügen über eine qualifizierte Berufsausbildung, rund 27% davon über einen Fachhochschul- oder Hochschulabschluss. Für die Weiterbildung dieses qualifizierten Teams hat die MTU 2005 allein im Inland 2,9 Mio. € aufgewendet. Jeder Mitarbeiter der deutschen Standorte hat dabei im Durchschnitt 3,7 Tage an internen und externen Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen.

Den Erfolg der Weiterbildung im Bereich Arbeitssicherheit unterstreicht die im Vergleich zum Branchendurchschnitt sehr geringe Zahl von Arbeitsunfällen in allen deutschen Werken. Der Standort Hannover sticht hier mit einem Wert von lediglich 2 Unfällen pro 1000 Mitarbeitern pro Jahr hervor. Für die Sicherheit des Arbeitsplatzes spricht auch die hohe Gesundheitsquote in allen Werken; sie lag auch im abgelaufenen Geschäftsjahr über 95%.

Besonderes Augenmerk gilt der Team- und Führungskräfteentwicklung. Die MTU setzt seit langem konsequent auf Teamarbeit und unterstützt die notwendigen Prozesse in allen Abteilungen. Ausführliche Evaluierungen der Teamarbeit haben gezeigt, dass sie zu Qualitäts- und Effizienzsteigerungen, Kosteneinsparungen sowie einer stärkeren Identifikation der Mitarbeiter mit der Gesellschaft führt. Zugleich forciert die MTU die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg. Die MTU Maintenance Hannover vermittelt beispielsweise den Mitarbeitern der MTU Maintenance Zhuhai, China, die notwendigen Qualifikationen für die Instandhaltung moderner Flugzeugtriebwerke.

Ihre Führungskräfteentwicklung hat die MTU im Jahr 2005 neu ausgerichtet. Das Unternehmen verfügt jetzt über einen ganzheitlichen Personalentwicklungsprozess über alle Hierarchieebenen hinweg. Knapp 100 Teilnehmer haben bislang an den Führungskräfteprogrammen „Building on Talent“, „First Leadership Program“ und „Professional Leadership Program“ teilgenommen.

Der Talentrekrutierung und Nachwuchssicherung dient das Engagement der MTU in der Ausbildung. Zum 31. Dezember 2005 hat die Gesellschaft an ihren deutschen Standorten insgesamt 295 Auszubildende in den Berufen Industrie- und Fluggerätmechaniker, Mechatroniker, Galvaniseure und Industriekaufleute beschäftigt. In Zusammenarbeit mit den Berufsakademien in Berlin und Stuttgart bietet die MTU zudem die Ausbildung zum Betriebswirt sowie zum Wirtschafts- und Maschinenbau-Ingenieur an. Seit 2005 können Nachwuchskräfte im Rahmen der „Dualen Berufsausbildung mit Fachhochschulreife“ binnen drei Jahren neben dem Facharbeiterbrief auch die Fachhochschulreife erwerben.

Zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung ergänzt die MTU ihre qualifizierte Weiterbildung durch ein flexibles Entlohnungssystem, umfangreiche Sozialleistungen und eine gut ausgebaute Gesundheitsvorsorge. Ein besonderes Augenmerk gilt Maßnahmen, die es Mitarbeitern erleichtern, Beruf und Familie zu vereinen. Dafür erhielt die MTU das Zertifikat zum audit berufundfamilie®, das im September 2005 von der Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Renate Schmidt, sowie dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, Wolfgang Clement, überreicht wurde.

Chancen- und Risikobericht

Hoher Stellenwert eines vorausschauenden Risikomanagements

Die Luftfahrtindustrie und das weltweite Triebwerksgeschäft sind wettbewerbsintensiv. Für die MTU ist daher das vorausschauende Risikomanagement ein zentraler Baustein der Zukunftssicherung und -gestaltung. Das Unternehmen beschränkt sich nicht allein auf die Vorgaben des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG), sondern hat in allen Unternehmensbereichen ein umfassendes Risk-Management-System implementiert. Dieses System zur Erkennung, Bewertung und Begrenzung von Risiken ist direkt dem Vorstand zugeordnet, der sich so regelmäßig ein Bild von potenziellen Risiken und möglichen Abwehrmaßnahmen machen kann. Einheitliche Richtlinien in sämtlichen Konzerngesellschaften gewährleisten, dass alle Risikoverantwortlichen regelmäßig in ihrem Bereich Risiken identifizieren und über mögliche Abwehrmaßnahmen informieren. Nachfolgend werden wesentliche Risikofelder mit nachhaltigem Einfluss auf das Geschäft und auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU dargestellt.

Breite Aufstellung mindert Geschäftsrisiken

Der zivile Triebwerksmarkt ist oligopolistisch geprägt. Die MTU vertreibt ihre Produkte überwiegend im Rahmen so genannter Risk- und Revenue-Sharing-Verträge. Dabei bestimmen die Konsortialführer Preise, Konditionen und Nebenleistungen; die MTU ist als Konsortialpartner gemäß ihres Programmanteils an diese Vorgaben gebunden. Kunden in diesem Segment wie auch im zivilen Instandhaltungsgeschäft sind die Fluggesellschaften. Sie sind in Folge der globalen Turbulenzen der Industrie nach den Anschlägen des 11. September 2001 zum Teil wirtschaftlich angeschlagen. Die stark steigenden Treibstoffpreise haben diese Situation in 2005 weiter verschärft, so dass unter anderem die großen US-Gesellschaften Northwest Airlines und Delta Airlines sich unter den Schutz des Chapter 11 des US-amerikanischen Insolvenzrechts stellten.

Insbesondere die junge Triebwerksflotte sowie die breite Aufstellung der MTU führen indes zu einer Minderung dieser Risiken. Luftfahrtgesellschaften bevorzugen auf Grund der geringeren Wartungsintensität den Einsatz neuerer Triebwerke – die MTU-Triebwerksflotte zählt im Branchenvergleich zu den jüngsten. Diese junge Triebwerksflotte entwickelt und fertigt die MTU gemeinsam mit verschiedenen Konsortialpartnern, was die Abhängigkeit von einem Konsortium entscheidend verringert. Das Wachstum des weltweiten Luftverkehrs führt zudem dazu, dass selbst Luftfahrtgesellschaften unter Chapter 11 weiter einen Großteil ihrer Kapazitäten fliegen und so entsprechende Nachfrage nach Ersatzteilen und Instandhaltungen generieren.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU in internationale Kooperationen eingebunden. Auftraggeber sind nationale und multinationale Behörden, deren Budgetsituation von der Lage öffentlicher Haushalte abhängt. Die breite Aufstellung der MTU im militärischen Geschäft verhindert indes eine Abhängigkeit von einem Auftraggeber. In der Vergangenheit hat es sich zudem gezeigt, dass es bei einzelnen Beschaffungsprogrammen zu einem Ausgleich des Bestellverhaltens zwischen einzelnen Ländern kommt. Jüngste Beispiele dafür sind unter anderem der Exportauftrag für den Eurofighter aus Österreich sowie die Exporterfolge des Tiger-Hubschraubers.

Im Ersatzteilgeschäft entsteht Wettbewerb durch Nachahmer, die so genannte PMA-Teile (Parts Manufacturer Approval) zu günstigeren Preisen als die Triebwerkskonsortien anbieten. PMA-Teile sind Teile von Herstellern, die von der US-amerikanischen Behörde FAA zugelassen sind. In der zivilen Triebwerksinstandsetzung entsteht Konkurrenz durch die „Designated Engineering Representatives“ (DER). Die DER sind von der FAA zugelassene, unabhängige Fachleute, die Reparaturverfahren für Triebwerksteile entwickeln. Die MTU geht davon aus, dass DER-Reparaturen nur einen begrenzten Teil des Marktes erreichen. Im Ersatzteilgeschäft schützt sich die MTU vor der PMA-Konkurrenz insbesondere durch technische Weiterentwicklungen.

Über alle Geschäftsfelder hinweg minimiert die MTU ihre Geschäftsrisiken durch einen wachsenden Bestandsmarkt. Die Marktzyklen für Flugzeuge und damit für Serientriebwerke einerseits und für Instandhaltungsleistungen sowie Ersatzteile andererseits verlaufen in der Regel nicht gleichförmig, so dass es zu einem Ausgleich der Risiken kommt. Die MTU streut ihr Risiko zudem durch ein umfassendes Angebot in nahezu allen Leistungsklassen der Flugtriebwerke.

Die MTU erfüllt strengste Sicherheitsanforderungen

Die Produkte der MTU unterliegen strengsten Sicherheitsanforderungen. Daher benötigt die Gesellschaft eine Reihe von Behördenzulassungen, insbesondere vom Luftfahrtbundesamt und von der US-amerikanischen FAA. Diese Zulassungen bestehen nur für bestimmte Zeiträume; zur Verlängerung sind danach erneute Prüfungen notwendig. Genau beschriebene Produktions- und Reparaturprozesse sorgen bei der MTU für eine permanente Einhaltung aller relevanten Regeln.

Auch für das Betreiben bestimmter Produktionsanlagen wie Prüfstände und galvanische Anlagen benötigt die MTU entsprechende Zulassungen von Behörden. Eine strikte Einhaltung der Auflagen und eine entsprechende Dokumentation sichern diese Betriebsgenehmigungen. Ein nach DIN EN ISO 14 001 zertifiziertes Umweltmanagement minimiert die Risiken in diesem Bereich weiter.

Partnerschaften begrenzen Entwicklungsrisiken

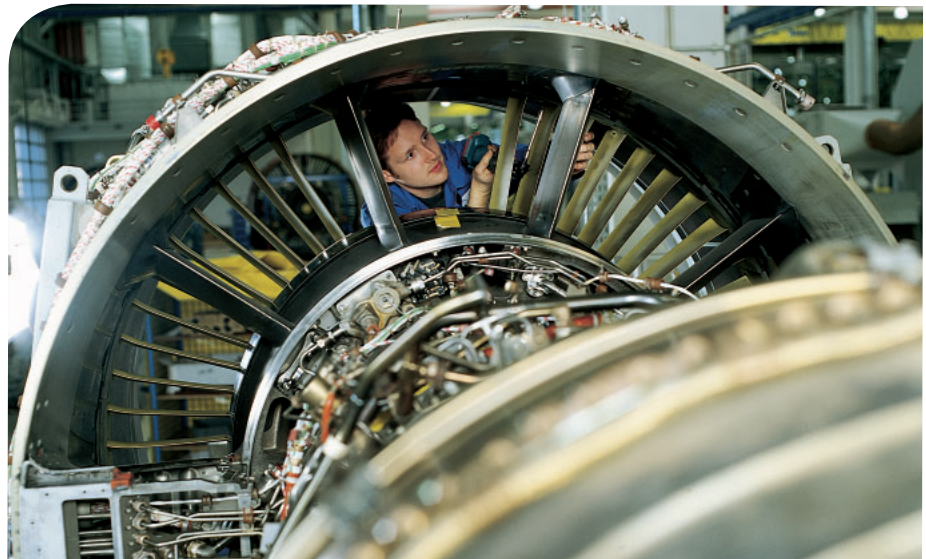
Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU zu Entwicklungsleistungen verpflichtet, bei denen unplanmäßige Verzögerungen auftreten können. Die Gesellschaft sichert die strikte Einhaltung der Zeitpläne durch den Einsatz hoch qualifizierter Mitarbeiter, die laufend weiter ausgebildet werden. Zudem ermöglicht die Einbindung in Kooperationen eine partnerschaftliche Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg und erleichtert so einen Risikoausgleich.

Langfristige Verträge sichern Versorgung

In einigen Bereichen der Rohstoffversorgung, bei Zulieferungen von Teilen und Komponenten sowie bei der Bereitstellung von Dienstleistungen von Drittanbietern bestehen von Seiten der MTU Abhängigkeiten. Zur Minderung dieser Abhängigkeit strebt die Gesellschaft an, mehrere gleichwertige Lieferanten für Material, Teile und Dienstleistungen zu verpflichten. Bei „single source“ Lieferanten vereinbart die MTU langfristige Verträge und sichert so die Versorgung gegen kurzfristige Schwankungen ab. Gleichzeitig mindert die Verfügbarkeit mehrerer Lieferanten bzw. die mehrjährige Bindung von Lieferanten das Risiko von kurzfristigen Preiserhöhungen.

Langjährige Produktlaufzeiten schützen die Erlöse

Im zivilen Serien-Triebwerksgeschäft sind vielfältige Formen von Zugeständnissen an die Kunden zur Vermarktung der Antriebe üblich. Aufgrund der Risk-und-Revenue-Sharing-Verträge partizipiert die MTU mit ihrem Programmanteil an diesen Zugeständnissen. Durch die gleichgerichteten Interessen im Rahmen der Kooperationen wird ein zu weit reichendes Entgegenkommen bei Vertragsverhandlungen weitgehend ausgeschlossen. Darüber hinaus findet programmübergreifend ein Risikoausgleich statt. Weitreichende Zugeständnisse an große Kunden in anlaufenden Programmen werden durch sinkende Vermarktungsaufwendungen bei älteren Programmen weitgehend kompensiert. Im zivilen Ersatzteilgeschäft wird anhand von Katalogpreisen abgerechnet, die einer jährlichen Eskalation unterliegen. Risiken für die Erlöse resultieren aus Aktionen der OEM's, den Absatz durch Austauschaktionen oder durch Sonderkonditionen zu verstärken. Dabei werden zwar niedrigere Preise in Kauf genommen, aber aus dem höheren Volumen ergeben sich wiederum positive Erlöseinflüsse. Dem militärischen Triebwerksgeschäft liegen überwiegend langfristige Verträge zugrunde, die



Jeder Handgriff muss sitzen: Montagearbeiten am Fan eines V2500 bei der MTU Maintenance Hannover, dem weltweit führenden Instandhalter für das Triebwerk.

das Risiko von kurzfristigen Preisänderungen ausschließen. Im zivilen Instandsetzungsgeschäft basieren mehr als die Hälfte der Umsätze auf mittel- und langfristigen Wartungsverträgen. Insoweit ist auch hier das Risiko des Preisverfalls begrenzt.

Vorausschauendes Forderungsmanagement

Im zivilen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Instandsetzung sind Fluggesellschaften indirekte und direkte Kunden der MTU. Eine ganze Reihe dieser Luftfahrtgesellschaften hat finanzielle Probleme, plant oder führt Umstrukturierungen bzw. Zusammenschlüsse durch oder steht unter Gläubigerschutz. Dies wirkt sich auf die Werthaltigkeit der Forderungen der MTU und ihrer Kooperationspartner aus.

Die Kooperationsführer im zivilen Serien- und Ersatzteilgeschäft betreiben ein intensives Forderungsmanagement. In der zivilen Triebwerksinstandsetzung überwacht die MTU ihre offenen Forderungen in kurzen Zyklen in Zusammenarbeit mit dem Vertrieb. Zudem werden bereits im Vorfeld von Vertragsabschlüssen mögliche Risiken beurteilt und eventuelle Sicherungsmaßnahmen festgelegt. Soweit angeboten, nutzt die Gesellschaft die Absicherung politischer Kreditrisiken durch Hermesdeckung.

Hoher Stellenwert für Rekrutierung und Mitarbeiterbindung

In den Geschäftsfeldern der MTU herrscht ein großer Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter für die Entwicklung und Herstellung technischer Spitzenprodukte. Das Personalmanagement hat daher die Rekrutierung und langfristige Bindung dieser Mitarbeiter als Schwerpunkt seiner Arbeit definiert. Es nutzt dazu ein flexibles Entlohnungssystem, umfangreiche Sozialleistungen, ein breit gefächertes Bildungsprogramm mit internen und externen Angeboten und eine gut ausgebaute Gesundheitsvorsorge.

Versicherungen schützen vor Katastrophenrisiken

In der Luftfahrtindustrie sind Unfälle trotz höchster Qualitätsansprüche in der Fertigung und sorgfältigster Instandhaltung nie vollständig auszuschließen. Im militärischen Triebwerksgeschäft (mit Ausnahme des Exports) ist die MTU durch Freistellungen von Seiten der Behörden weitgehend von der Haftung für Produktrisiken befreit. Die verbleibenden Haftungen, insbesondere im zivilen Triebwerksgeschäft, sind durch Versicherungen mit umfassender Deckung abgesichert. Hierzu zählt insbesondere die Luftfahrthaftpflicht. Die anderen bestandsgefährdenden Risiken in Folge von Feuer und Betriebsunterbrechung sind ebenfalls versichert. Nicht versichert ist aufgrund der übermäßig hohen Prämien das Terrorrisiko. Für den Bereich Managerhaftung ist eine D&O-Versicherung mit angemessenem Selbstbehalt abgeschlossen. Zudem bestehen weitere Versicherungen für nicht bestandsgefährdende Risiken.

Deutlich reduzierte Verschuldung senkt Zinsbelastung

Die Finanzschulden der MTU bergen Zinsrisiken. Für den High Yield Bond ist der Zinssatz über die gesamte Laufzeit festgeschrieben. Auch bei den Leasingverbindlichkeiten sind die Zinssätze für die jeweiligen Laufzeiten fest. Der Bankkredit (Revolving Credit Facility), der derzeit nur mit 17 Mio. € und durch Bürgschaften beansprucht wird, besitzt ein marktübliches variables Zinsniveau. Der Zinssatz könnte darüber hinaus unter bestimmten Umständen, wie einer Verschlechterung der finanziellen Situation der MTU, weiter steigen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die MTU ihre Finanzschulden um 72% gesenkt und so das Zinsrisiko massiv gemindert. Zudem hat sie einen Teil der US-Dollar-Überschüsse für die Bedienung der verbliebenen Verbindlichkeiten genutzt und dazu Zins-Tauschgeschäfte abgeschlossen.

Hohe Priorität für Dollar-Absicherung

Im zivilen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Triebwerksinstandsetzung ist der US-Dollar die Transaktionswährung. Dagegen fällt der größte Teil der Arbeitskosten und ein Teil der Material- und Dienstleistungszukäufe in Euro an. Die MTU rechnet diese Zukäufe zwar soweit wie möglich in US-Dollar ab, dennoch bleibt ein permanenter Überschuss an US-Dollar, der einem Kursrisiko ausgesetzt ist. Insbesondere bei nachhaltig steigendem Euro-Kurs können sich dadurch nachteilige Wirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU ergeben.

Zur Minimierung des Kursrisikos schließt die MTU üblicherweise Terminverkaufsgeschäfte in US-Dollar ab. Diese Kurssicherungsgeschäfte basieren auf einer Strategie, die sich am aktuellen Kursniveau des US-Dollars orientiert und anhand der erwarteten Kursentwicklung ein Sicherungsszenario vorgibt, das negativ, neutral oder positiv in Bezug auf die Kursentwicklung sein kann. Auf Basis der daraus resultierenden Handlungsalternativen erfolgen gegebenenfalls Terminverkäufe. Die Bewertung dieser Sicherungsgeschäfte wird im Anhang näher erläutert.

Die Kurssicherungsgeschäfte der MTU erstreckten sich 2005 auf einen Zeitraum von zwei Jahren, wobei das Volumen der Geschäfte von Jahr zu Jahr abnimmt. Zum Jahresende 2005 waren 560 Millionen US-Dollar mit einem durchschnittlichen Kurs von 1,27 US-Dollar je Euro verkauft.



Optische Inspektionen sind ein wichtiger Bestandteil von Qualitätssicherung auf höchstem Niveau.

Prognosebericht und Ausblick

Die MTU bleibt auf Wachstumskurs

In allen Geschäftsfeldern wird die MTU 2006 von der positiven Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs profitieren. Bei den Airlines greifen die Restrukturierungs- und Konsolidierungsprozesse, mit denen sie nach den Turbulenzen Anfang dieses Jahrzehnts ihre Profitabilität zurückgewinnen oder erhöhen wollen. Die allgemein erwartete Stabilisierung der Treibstoffkosten wird 2006 ebenfalls zu einer Erholung der Luftfahrtindustrie beitragen.

Im zivilen Triebwerksgeschäft verfügt die Gesellschaft über ein ausgewogenes Produktportfolio. In 2006 beginnt die Serienfertigung der neuen Triebwerke GP7000 für den Airbus A380 und PW6000 für den Airbus A318, womit diese Programme erstmals zum Umsatz beitragen werden. Die bereits langjährig bewährten Triebwerkstypen wie die JT8D-200 für die Boeing MD-80-Reihe und die CF6 für diverse Airbus und Boeing-Flugzeuge bilden eine solide Basis für weiteres Wachstum. Daneben befindet sich eine Reihe von Programmen, die noch für längere Zeit in der Serienphase sind und aufgrund der bereits ausgelieferten Triebwerke zunehmend Ersatzteilnachfrage generieren. Dazu zählen das V2500 für die Airbus A320-Familie sowie die Boeing MD-90, das PW2000 für die Boeing 757 und C-17, das PW4000 für die Boeing 777 und die PWC-Programme für Business- und Regionaljets. Die MTU erwartet im zivilen Triebwerksgeschäft eine positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

Im militärischen Triebwerksgeschäft erwartet die MTU eine stabile Entwicklung, die auf Grund der gesicherten Grundauslastung in diesem Geschäftsfeld zu einem entsprechenden Ergebnisbeitrag führen wird. Derzeit läuft die Serienauslieferung der ersten Tranche des EJ200 für den Eurofighter, die zweite Tranche ist beauftragt und läuft an. Nach Unterzeichnung des Exportauftrags für Österreich besteht auch in anderen Ländern Interesse am Eurofighter Triebwerk EJ200. Die Serienfertigung des MTR390 verläuft planmäßig. Der Vertrag zur Entwicklung und Produktion der leistungsgesteigerten Variante MTR390 Enhanced ist unterschrieben, sodass nach Abschluss der Entwicklung zusätzliche Triebwerke ausgeliefert werden. Die Entwicklung des TP400-D6 für den Airbus A400M schreitet planmäßig voran, zugleich sind bereits erste Verträge mit Exportkunden unterzeichnet worden. Als Meilenstein im militärischen Geschäft wertet die MTU die Ende November 2005 unterzeichnete Erweiterung des Kooperativen Modells mit der Deutschen Luftwaffe. Dieser Vertrag wird ab 2006 zu zusätzlichen Umsatz- und Ergebnisbeiträgen führen. Diese Faktoren werden die Auswirkungen der teilweisen Stilllegung der Tornadoflotte mit dem Triebwerk RB199 abmildern, jedoch nicht ganz ausgleichen können.

In der zivilen Triebwerksinstandhaltung erwartet die MTU aufgrund der 2005 erfolgreichen Akquisition neuer Kunden eine unverändert hohe Auslastung der Kapazitäten und verbunden damit eine Erhöhung der Umsatzerlöse sowie eine Ergebnisverbesserung. Auf der Kapitalseite ist die MTU nach dem Börsengang und der umfangreichen Entschuldung für das zu erwartende Wachstum gut aufgestellt. Die Gesellschaft verfügt mit einem derzeit nur mit 17 Mio. € und durch Bürgschaften beanspruchten Bankkreditvertrag (Revolving Credit Facility) über genügend Spielraum, um die finanziellen Bedürfnisse des Jahres 2006 und darüber hinaus abdecken zu können.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Vor dem Hintergrund der Entwicklung in allen drei Geschäftsfeldern rechnet die MTU für das Geschäftsjahr 2006 mit einer Umsatzsteigerung und einer erneuten Ertragsverbesserung.

Ereignisse nach Geschäftsjahresende

Wesentliche Ereignisse mit Einfluss auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage der MTU sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten. Am 2. Februar 2006 haben die von KKR verwalteten Fonds ihre bis dahin gehaltenen 29,3% der Aktien an institutionelle Anleger verkauft.

München, den 20. Februar 2006



Udo Stark



Bernd Kessler



Dr. Michael Süß



Reiner Winkler

50.000
Flugstunden



50.000 Flugstunden

50.000 Flugstunden: Jetzt hat ein Triebwerk sein mittleres Alter erreicht und in der Regel zwei bis drei Instandsetzungen hinter sich gelassen. Teile, die sehr hohen Temperaturen ausgesetzt sind, müssen ersetzt werden – beispielsweise Turbinenteile und Brennkammern. Wie ein Flugzeug eingesetzt und geflogen wird, wirkt sich unmittelbar auf das Triebwerk aus: Die Antriebe von Langstreckenflugzeugen wie der Boeing 747 sind weniger reparaturanfällig als die von Kurzstrecken-



Das V2500 gehört zu den meistverkauften Triebwerken seiner Klasse.

fliegern. Der Grund: Die Belastungen durch viele Starts und Landungen fallen weg. Flugzeugantriebe, die viel über Wasser geflogen werden – etwa auf der Strecke Amsterdam – New York – müssen ebenfalls häufiger zur Reparatur, da die angesaugte salzige Meeresluft die Korrosion beschleunigt. Unmittelbare Auswirkungen hat auch der Flugstil: Airlines, die ihre Piloten zum sanften Fliegen anhalten, müssen weniger Geld für Instandhaltung und Ersatzteile ausgeben.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung			
in Mio. €	Anhang	Konzern	
		2005	2004
Umsatzerlöse		2.148,6	1.918,0
Umsatzkosten	(6.)	-1.864,8	-1.627,6
Bruttoergebnis vom Umsatz		283,8	290,4
Forschungs- und Entwicklungskosten	(7.)	-45,7	-57,7
Vertriebskosten	(8.)	-67,4	-68,0
Allgemeine Verwaltungskosten	(9.)	-45,4	-87,7
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	(10.)	4,7	4,1
Ergebnis vor Finanzergebnis		130,0	81,1
Finanzergebnis	(11.)	-73,5	-72,8
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind		2,2	-1,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		58,7	6,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(12.)	-25,8	-6,3
Konzernjahresüberschuss		32,9	0,2
Verlustvortrag		-0,1	-0,3
Bilanzgewinn/-verlust (-)		32,8	-0,1
Ergebnis je Aktie in €	(13.)	0,60	0,00

Konzernbilanz

Aktiva			
	Anhang	Konzern	
in Mio. €		31.12.2005	31.12.2004
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(16.)	941,7	968,6
Sachanlagevermögen	(17.)	546,0	576,6
Finanzanlagen	(18.)	47,6	46,6
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	1,5	40,4
Latente Steuern	(29.)	0,0	2,3
		1.536,8	1.634,5
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(19.)	518,2	448,1
Forderungen	(20.)	418,4	394,6
Sonstige Vermögenswerte	(20.)	58,8	203,8
Flüssige Mittel	(21.)	15,9	28,5
Geleistete Vorauszahlungen	(23.)	5,2	9,6
		1.016,5	1.084,6
Bilanzsumme		2.553,3	2.719,1

Passiva			
in Mio. €	Anhang	Konzern	
		31.12.2005	31.12.2004
Eigenkapital	(24.)		
Gezeichnetes Kapital		55,0	2,2
Kapitalrücklage		453,8	203,7
Gesamtergebnisrechnung		-13,3	11,2
Bilanzgewinn/-verlust (-)		32,8	-0,1
		528,3	217,0
Langfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	362,5	344,7
Übrige Rückstellungen	(26.)	31,3	56,7
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	229,8	621,2
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	144,0	58,2
Latente Steuern	(29.)	250,8	367,7
		1.018,4	1.448,5
Kurzfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	15,3	14,2
Übrige Rückstellungen	(26.)	207,2	156,2
Finanzverbindlichkeiten	(27.)	23,3	245,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		289,3	227,1
Übrige Verbindlichkeiten	(28.)	471,5	410,8
		1.006,6	1.053,6
Bilanzsumme		2.553,3	2.719,1

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	
	Gezeichnetes Kapital
in Mio. €	
Saldo zum 1.1.2004	0,0
Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte)	
Währungskurseinflüsse	
= nicht in GuV berücksichtigte Ergebnisse	0,0
Periodenergebnis	
= Gesamteinkommen	0,0
+ Einzahlung aus Kapitalerhöhung	2,2
Bilanzwert zum 31.12.2004 / 1.1.2005	2,2
Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte)	
Währungskurseinflüsse	
= nicht in GuV berücksichtigte Ergebnisse	0,0
Periodenergebnis	
= Gesamteinkommen	0,0
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	37,8
Einzahlung aus Kapitalerhöhung / Neuemission	15,0
Transaktionskosten aus Kapitalerhöhung (IPO)	
Matching Stock Programm (MSP)	
Bilanzwert zum 31.12.2005	55,0

Kapital- rücklage	Bilanzgewinn/ -verlust (-)	Gesamtergebnisrechnung				Gesamt
		Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Matching Stock Programm	Derivative Finanzinstrumente	Summe Gesamtergebnis- rechnung	
201,5	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	201,2
				12,2	12,2	12,2
		-1,0			-1,0	-1,0
0,0	0,0	-1,0	0,0	12,2	11,2	11,2
	0,2					0,2
0,0	0,2	-1,0	0,0	12,2	11,2	11,4
2,2						4,4
203,7	-0,1	-1,0	0,0	12,2	11,2	217,0
				-27,2	-27,2	-27,2
		2,0			2,0	2,0
0,0	0,0	2,0	0,0	-27,2	-25,2	-25,2
	32,9					32,9
0,0	32,9	2,0	0,0	-27,2	-25,2	7,7
-37,8						0,0
300,0						315,0
-12,1						-12,1
			0,7		0,7	0,7
453,8	32,8	1,0	0,7	-15,0	-13,3	528,3

Konzern-Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung	
	Anhang
in Mio. €	
Konzernjahresüberschuss	
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	
+/- Gewinne/Verluste von assoziierten Unternehmen	
+/- Gewinne/Verluste aus Anlageabgängen	
+/- Veränderung der Pensionsrückstellungen	
+/- Veränderung der übrigen Rückstellungen	
+/- Veränderung der nicht ausgabewirksamen Steuern ¹⁾	
+/- Matching Stock Programm	
+/- Veränderung der Vorräte	
+/- Veränderung der Forderungen (ohne Derivate)	
+/- Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	
Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit²⁾	(31.)
- Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	
- Unternehmenserwerb MTU-Gruppe	
- Investitionen in Finanzanlagen	
+ Erlöse aus Anlagenabgängen	
+ Rückzahlungen von Ausleihungen	
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	(31.)
Free Cashflow	
+/- Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	
+/- Marktwertveränderung von Derivaten	
+ Unternehmenserwerb MTU-Gruppe	
+/- Kapitalerhöhung nach Abzug von Transaktionskosten	
Mittelab-/zufluss aus der Finanzierungstätigkeit	(31.)
Wechselkursänderungen Eigenkapital	
Wechselkursänderungen im Anlagevermögen	
Änderungen im Konsolidierungskreis	
Veränderung der flüssigen Mittel	
Flüssige Mittel am 1. Januar	
Flüssige Mittel am 31. Dezember	(31.)

1) Ertragsteuerzahlungen

2) Gezahlte Zinsen

Erhaltene Zinsen

Konzern	
2005	2004
32,9	0,2
138,3	133,0
-2,2	1,8
2,3	-1,7
19,5	15,9
29,1	-51,5
-88,4	-2,4
0,7	
-75,0	-29,8
47,3	-79,8
185,6	87,2
290,1	72,9
-83,5	-65,9
	-766,6
-0,5	-0,1
0,7	3,4
1,5	2,8
-81,8	-826,4
208,3	-753,5
-613,4	-269,6
91,5	74,5
	766,6
294,7	4,4
-227,2	575,9
2,0	-1,0
-3,7	1,4
8,0	
6,3	0,4
-12,6	-177,2
28,5	205,7
15,9	28,5
77,4	40,3
86,0	62,0
28,2	23,3

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 sowie die Zivile Instandhaltung.

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 Instandhaltung 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 22. März 2006 durch den Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG zur Veröffentlichung freigegeben.

1.1 IFRS Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG zum 31. Dezember 2005 ist in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und der am Abschlussstichtag gültigen Richtlinien des International Accounting Standards Board (IASB), London, erstellt. Die Bezeichnung „IFRS“ umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IAS). Alle für das Geschäftsjahr 2005 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, die nach Artikel 2, 3 und 6 der genannten internationalen Rechnungslegungsstandards anzuwenden. Der Konzernabschluss befreit gemäß § 264 Abs. 3 Nr. 4 die MTU Aero Engines GmbH, München, und wird beim Handelsregister München (Sitz der Gesellschaft) offengelegt.

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. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Die Jahresabschlüsse der konsolidierten einbezogenen Unternehmen sind auf den Stichtag des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2005 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.

Vorzeitige Anwendung geänderter Standards

Das IASB hat im Rahmen des Improvement Projects eine Reihe von Änderungen bei bestehenden IAS verabschiedet sowie neue IFRS herausgegeben, die grundsätzlich für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2005 anzuwenden sind. Die MTU Aero Engines Holding AG hat die im Folgenden genannten Standards bereits im Konzernabschluss 2004 angewandt:

IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“

IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“

Unternehmenszusammenschlüsse wurden im Geschäftsjahr 2004 gemäß IFRS 3 bilanziert. Der IFRS 3 steht in engem Zusammenhang mit den überarbeiteten Standards IAS 36 und IAS 38, die demnach ebenfalls vorzeitig angewandt werden.

IAS 36 (revised 2004) „Wertminderung von Vermögenswerten“

Die Änderungen des IAS 36 betreffen im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert. Dieser wird künftig nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich einem Werthaltigkeitstest („impairment-only-approach“) unterzogen.

IAS 38 (revised 2004) „Immaterielle Vermögenswerte“

Die wesentliche Änderung des IAS 38 beinhaltet die Differenzierung der Nutzungsdauer von Vermögenswerten in unbegrenzte und begrenzte Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen.

Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden weiterhin planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

IAS 32 und 39 (revised 2004) „Finanzinstrumente“

Die vorzeitige Anwendung von IAS 32 und IAS 39 (revised 2004) führen zu neuen Klassifizierungen von finanziellen Vermögenswerten. Je nach Kategorisierungszuordnung werden danach Vermögenswerte bei Folgebewertungen sofort erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet oder zunächst in der Gesamtergebnisrechnung erfolgsneutral behandelt. Forderungen und Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Übergangsvorschriften nach IAS 39.105 ff. wurden entsprechend angewendet.

Neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften

Folgende Standards, die im Rahmen des „Improvement Projects“ des IASB überarbeitet wurden, wurden zusätzlich ab 2005 erstmals angewendet:

- IAS 1 (Darstellung des Abschlusses)
- IAS 8 (Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; Änderungen von Schätzungen und Fehlern)
- IAS 16 (Sachanlagen)
- IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen)

Darüber hinaus hat das IASB weitere neue bzw. überarbeitete und ergänzte Standards herausgegeben, die beachtet wurden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um folgende Standards:

- IFRS 2 (Aktienbasierte Vergütung)
- IFRS 5 (Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche)

1.2. Gesellschaftsrechtliche Veränderungen

1.2.1. Verschmelzungsverträge

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. März 2005 wurde die MTU Aero Engines Verwaltungs GmbH auf die MTU Aero Engines Investment GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 15. März 2005 (UR Nr. S 0455/2005) erfolgte die Fusion im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. März 2005 wurde die MTU Aero Engines Dritte Participation GmbH auf die MTU Aero Engines Investment GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 15. März 2005 (UR Nr. S 0459/2005) erfolgte die Fusion im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. März 2005 wurde die MTU Aero Engines Zweite Verwaltungs GmbH auf die MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 15. März 2005 (UR Nr. S 0467/2005) erfolgte die Verschmelzung im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. März 2005 wurde die MTU Aero Engines Zweite Participation GmbH auf die MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 15. März 2005 (UR Nr. S 0463/2005) erfolgte die Verschmelzung im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 27. April 2005 wurde die MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 27. April 2005 (UR Nr. S 0771/2005) erfolgte die Verschmelzung im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 27. April 2005 wurde die MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH verschmolzen. Mit Verschmelzungsvertrag vom 27. April 2005 (UR Nr. S 0775/2005) erfolgte die Verschmelzung im Wege der Aufnahme durch Übertragung des Vermögens als Ganzes. Schuldrechtlich und steuerlich erfolgte die Verschmelzung im Innenverhältnis mit Wirkung zum 1. Januar 2005.

1.2.2. Formwechselnde Umwandlung

Die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH (HRB 151 251) wurde im Wege der formwechselnden Umwandlung durch Umwandlungsbeschluss vom 2. Mai 2005 gemäß den Bestimmungen des Umwandlungsgesetzes in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Umwandlung wurde im Handelsregister am 19. Mai 2005 unter HRB 157 206 eingetragen. Ebenfalls durch Gesellschafterbeschluss vom 2. Mai 2005 wurde das Stammkapital der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH vor der formwechselnden Umwandlung nach den Vorschriften der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln von 2,2 Mio. € um 37,8 Mio. € auf 40,0 Mio. € erhöht. Zu diesem Zweck wurde aus der Kapitalrücklage der Betrag in Höhe von 37,8 Mio. € entnommen und in Stammkapital umgewandelt.

Neue Geschäftsanteile wurden nicht ausgegeben. Die Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung im Handelsregister am 19. Mai 2005 wirksam.

In der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 wurde beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft gegen Bareinlage von 40,0 Mio. € um 15,0 Mio. € auf 55,0 Mio. € durch Ausgabe von 15 Mio. neuen Stückaktien, die auf den Namen lauten, zu erhöhen. Die neuen, ab Beginn des laufenden Geschäftsjahres gewinnberechtigten Aktien, wurden zum Nennbetrag von 1,00 € ausgegeben. Die Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung im Handelsregister am 3. Juni 2005 wirksam. Zweck der zweiten Kapitalerhöhung war die Platzierung der Aktien im Rahmen des Börsengangs der Gesellschaft.

Bedingtes Kapital

Ebenfalls 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.

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 750,0 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.

1.2.3. Börsengang

Die Neuemission der Aktien der Gesellschaft erfolgte am 6. Juni 2005 an der Frankfurter Wertpapierbörse im Amtlichen Markt im Bookbuilding-Verfahren nach einer Zeichnungsfrist vom 25. Mai bis 3. Juni 2005. Nachdem die Zeichnungsangebote innerhalb des Bookbuildingzeitfensters zwischen 19,00 € und 22,00 € je Aktie lagen, wurde der Emissionspreis je Aktie auf 21,00 € festgesetzt. Die Erstnotiz am ersten Handelstag betrug 21,89 €. Bei einem Platzierungsvolumen von 31 Mio. Stück zuzüglich einem Greenshoe von 4,65 Mio. Stück ergab sich somit ein Platzierungsvolumen von insgesamt 748,65 Mio. €. Von diesem Emissionserlös flossen der MTU Aero Engines Holding AG aus der Kapitalerhöhung von 15 Mio. Stück insgesamt 294,7 Mio. € nach Abzug der Transaktionskosten zu, die im Wesentlichen zur Schuldentilgung verwendet wurden. Der übrige Emissionserlös floss dem ehemaligen Hauptgesellschafter der Gesellschaft, der Blade Lux Holding Two S.a.r.l., Luxemburg, zu.

Aktionärsstruktur zum 31.12.2005

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

Aktionärsstruktur		
Name des Aktionärs	nach dem Börsengang	
	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	35.650.000	64,82
Gesamt	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.

1.2.4. Konsolidierungskreisänderung

Mit Vertrag vom 17. Mai 2005 wurde die ATENA Engineering GmbH, München, mit deren Beteiligungen ATENA INDIA PRIVATE LIMITED, Indien, und EUROAER GmbH, Hamburg, mit Wirkung zum 30. Juni 2005 veräußert. Somit wurde die ATENA Engineering GmbH, München, ab diesem Zeitpunkt nicht mehr konsolidiert. Da dieser Verkauf insgesamt einen unwesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögenslage des Konzerns hatte, wird auf die gesonderte Darstellung der Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz gemäß IFRS 5 verzichtet. Bezüglich des Veräußerungsgewinns wird auf die Erläuterungen unter Textziffer 10 (sonstige betriebliche Erträge) verwiesen.

Die Hauptgruppen der Vermögenswerte und Schulden, die bis zum Veräußerungszeitpunkt dem Marktsegment „Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft“ zugeordnet waren, teilen sich zum 30. Juni 2005 wie folgt auf:

Vermögenswerte ATENA Engineering GmbH zum 30. Juni 2005	
in Mio. €	
Langfristige Vermögenswerte	4,3
Vorräte	4,3
Kurzfristige Forderungen und Rechnungsabgrenzungsposten	4,7
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-0,5
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-7,6
	5,2

2. Konsolidierungskreis

2.1. 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.

2.2. 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 und erstmalig mit ihren 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.

Die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) werden im Konzernabschluss der MTU Aero Engines Holding AG nach der Equity-Methode bilanziert.

2.3. Nicht wesentliche Unternehmensbeteiligungen

Wegen Unwesentlichkeit werden drei Tochterunternehmen nicht einbezogen. Auf die Konsolidierung der MTU München Unterstützungskasse GmbH, München, wurde des Weiteren verzichtet, da die Verpflichtungen insgesamt im Konzernabschluss passiviert sind. Fünf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, drei Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) sowie zwei sonstige Beteiligungen 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.

2.4. Einbezogene konsolidierte als auch nicht konsolidierte Unternehmen:

	Konsolidiert ja/nein	Konsolidierungs- methode*)	Anteile in %
Anteile an Tochterunternehmen			
MTU Aero Engines Investment GmbH, München	ja	Voll	100
MTU Aero Engines GmbH, München	ja	Voll	100
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	ja	Voll	100
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigfelde	ja	Voll	100
MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	ja	Voll	100
Vericor Power Systems LLC., Atlanta, USA	ja	Voll	100
RSZ Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	ja	Voll	100
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	ja	Voll	100
ATENA ENGINEERING INC., Hartford, USA i.L.	nein	at cost	100
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	nein	at cost	100
MTU Maintenance do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	nein	at cost	99,99
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	nein	at cost	100
Anteile an assoziierten Unternehmen			
EUROJET Turbo GmbH, München	nein	at cost	33
EPI Europrop International GmbH, München	nein	at cost	28
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	nein	at cost	33,33
APA Aero Propulsion Alliance GmbH i.L., München	nein	at cost	24,8
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien	nein	at cost	39,98
Beteiligungen an Joint Ventures			
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	nein	Equity	50
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigfelde	nein	Equity	50
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	nein	at cost	50
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	nein	at cost	50
Pratt & Whitney Canada CSC (Africa) (PTY.), Ltd., Lanseria, Südafrika**)	nein	at cost	50
Sonstige Anteile			
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz	nein	at cost	12,1
Gesellschaft zur Entsorgung von Sondermüll in Bayern GmbH, München	nein	at cost	0,1

*) Voll = Vollkonsolidierung

at cost = Bewertung zum Fair Value, entspricht aber den Anschaffungskosten

***) 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 aktiver Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert aktiviert und gemäß IAS 36 (revised 2004) einmal jährlich oder – bei Vorliegen unterjähriger Indikatoren – fallweise auf Werthaltigkeit geprüft. Soweit ein passiver 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	
	31.12.2005 1 Euro =	31.12.2004 1 Euro =	2005 1 Euro =	2004 1 Euro =
USA (USD)	1,1797	1,3621	1,2441	1,2438
Kanada (CAD)	1,3725	1,6416	1,5087	1,6167
China (RMB)	9,5181	11,2875	10,1542	10,2988
Großbritannien (GBP)	0,6853	0,7051	0,6838	0,6787
Malaysia (MYR)	4,4589	5,1825	4,7121	4,7280

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- und Revenue-Sharing-Programmen, Original Equipment Manufacturer (OEM), Kooperationsgesellschaften, Öffentliche Auftraggeber, Fluggesellschaften als auch sonstige Drittkunden.

Umsatzerlöse aus Wartungsverträgen (Time and Material Verträge, Fly-by-hour-Verträge, Power-by-the-hour-Verträge) im MRO-Geschäft werden realisiert, wenn die Wartungsleistung erbracht ist und die Kriterien für die Umsatzrealisierung der überholten Turbinen erfüllt sind. Die Umsatzrealisierung bei Auftragsverhältnissen im Wartungsgeschäft und in der militärischen Auftragsfertigung 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 erfasst. 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 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- und 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 Kaufpreis-Allokation 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. Sie werden planmäßig als Ertrag erfasst und überwiegend in den Perioden zusammen mit Aufwendungen verrechnet, die sie kompensieren sollen. In der Bilanz werden daher die Zuwendungen bei der Feststellung des Buchwertes des Vermögenswertes abgesetzt.

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.

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 18 Jahre abgeschrieben.

Firmenwerte, die gemäß IFRS 3 eine **unbegrenzte 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 außerplanmäßige Abschreibungen 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. Außerplanmäßige Abschreibungen 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 außerplanmäßige Wertminderung wird das Sachanlagevermögen 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. 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, 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 Verlust-

rechnung 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 als **„Held for trading“** in der Kategorie **„Fair Value through Profit and Loss“** eingestuft.

Vom Unternehmen ausgereichte **Kredite**, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden (originated loans and receivables), sowie alle finanziellen Vermögenswerte, die über keinen notierten Marktpreis auf einem Markt verfügen und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden, soweit sie über eine feste Laufzeit verfügen, 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 dem erzielten Ergebnis und dem jeweiligen Beteiligungsbuchwert zugeordnet. 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.

5.8.5. Wertminderung von Finanzanlagen

Falls Anzeichen dafür bestehen, dass Investitionen in nicht konsolidierte Tochterunternehmen, nicht konsolidierte assoziierte Unternehmen oder in nicht konsolidierten Joint Ventures und nicht konsolidierte sonstige Beteiligungen **wertgemindert** sein könnten, wird IAS 39 angewendet.

5.9. Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Ausleihungen des Finanzanlagevermögens werden entsprechend ihrer Zugehörigkeit zur jeweiligen Kategorie der finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. In dieser Bilanzposition sind keine zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte enthalten.

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 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 worden sind. Die unrealisierten Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge-Accounting vorliegt und infolgedessen angewendet wird, werden im Eigenkapital als Bestandteil der „Gesamtergebnisrechnung“ ausgewiesen. Die Veränderungen der übrigen Finanzinstrumente werden sofort im Ergebnis erfasst.

Sowohl aus Gründen der Absicherung der US-Dollar-Einnahmen-Überschüsse aus dem operativen Geschäft, als auch im Finanzierungsbereich ist der Konzern Zinsänderungs- und Währungsrisiken ausgesetzt. Deshalb werden neben den Devisentermingeschäften Instrumente zur Absicherung dieser Risiken eingesetzt (Cross Currency Swaps).

Hedge-Accounting

Der Konzern erfüllt für seine Devisentermingeschäfte die Anforderungen des Hedge-Accounting. Bei der Sicherung dieser zukünftigen Zahlungsströme (Cashflow Hedge) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Zeitwert. Bei Marktwertveränderungen der Devisentermingeschäfte, die zum Ausgleich zukünftiger Cashflow-Risiken aus bereits geplanten Grundgeschäften oder Transaktionen eingesetzt werden, werden diese unrealisierten Gewinne und Verluste zunächst erfolgsneutral in der Eigenkapital-Kategorie „Gesamtergebnisrechnung“ ausgewiesen. Eine Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Realisierung des abgesicherten Grundgeschäfts. Ineffektive Teile eines Absicherungsinstruments werden hingegen sofort im Periodenergebnis erfasst.

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

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). Kurzfristige Liquiditätsüberschüsse werden auf dem Geldmarkt platziert. Der Konzern unterliegt einem Zinsänderungsrisiko nur insoweit als aus dem Revolving Credit Beträge gezogen werden. Nicht zu berücksichtigen sind dabei auf den Credit angerechnete Avale, da dafür nur Avalprovisionen zu bezahlen sind, nicht aber Zinsentgelte. Der Revolving Credit hat eine Laufzeit von 5 Jahren, dient präventiver Liquiditätsvorsorge und wird nur für äußerst kurzfristige Bedarfe genutzt; insofern besteht kein Zinsänderungsrisiko.

Folgende Finanzinstrumente wurden im Geschäftsjahr eingesetzt:

1. Devisentermingeschäfte:

Ziel der Devisentermingeschäfte ist die Absicherung der Zahlungsströme aus US-Dollar (\$) Einnahmen-Überschüssen des operativen Geschäfts.

Zum Jahresende bestanden 560,0 Mio. \$ Devisenterminverkäufe mit einer Laufzeit bis Oktober 2007 und einem Zeitwert von 416,8 Mio. €.

Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 27,2 Mio. €. Fällige und realisierte Sicherungsgeschäfte aus der Gesamtergebnisrechnung wurden in 2005 in Höhe von 8,3 Mio. € in die Umsatzerlöse umgebucht.

Zum 31. Dezember 2005 waren damit nach Abzug latenter Steuern negative Effekte (im Vorjahr: positive Effekte) aus der Marktwertbewertung von Cashflow-Hedge-Geschäften in Höhe von -15,0 Mio. € (i.Vj. 12,2 Mio. €) ergebnisneutral im Eigenkapital abgegrenzt.

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 geplanten Transaktionen im Wesentlichen in diesen Periodenergebnissen berücksichtigt werden können:

Wirtschaftsjahr	Geplante Transaktion (Grundgeschäft in Mio. \$)
2006	380,0
2007	180,0
	560,0

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

2. Swap Geschäfte (Tauschgeschäfte)

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. Aufgrund der Wechselkursschwankungen ergab sich zum Bilanzstichtag ein negativer Marktwert in Höhe von 7,7 Mio. € (Positiver Vorjahreswert 5,2 Mio. €).

5.13. Flüssige Mittel

Flüssige Mittel enthalten Fremdwährungsbestände in Höhe von 8,2 Mio. €, die zum Stichtagskurs bewertet sind.

5.14. Latente Steuern

Aktive und passive latente Steuern werden für sämtliche temporäre 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 eine Identität der Steuergläubiger und -schuldner besteht.

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 Altersteilzeit und Jubiläen sind gemäß versicherungsmathematischer Gutachten nach IAS 19 bewertet.

5.17. Finanzielle Verbindlichkeiten

Die **finanziellen Verbindlichkeiten** werden bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt, die dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung entsprechen. Finanzielle Verbindlichkeiten, die mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, sind gemäß der Übergangsvorschriften nach IAS 39.105 ff. mit den fortgeführten Bilanzwerten angesetzt.

Langfristige Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem Barwert passiviert. In der Folge werden die Verbindlichkeiten, einschließlich der derivativen Finanzinstrumente, zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

5.18. Sonstige Erläuterungen

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

5.19. 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 hierzu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Die Firmenwerte werden dazu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird auf Basis des Nutzungswertes ermittelt. Hierzu ist die Verwendung von Schätzungen erforderlich.

5.20. Sensitivitätsanalyse

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

5.20.1. Firmenwert

Der Konzern untersucht jährlich, in Einklang mit den vorgenannten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, ob eine Wertminderung des Firmenwerts vorliegt. Als erzielbarer Betrag der Segmente wurde der Nutzungswert ermittelt.

Läge das tatsächliche Bruttoergebnis vom Umsatz am 31. Dezember 2006 10% unter dem nach Schätzung des Managements am 31. Dezember 2005 erwarteten Bruttoergebnis vom Umsatz, ergäbe sich auch dann kein Impairmentbedarf auf den Firmenwert bzw. auf weitere Vermögenspositionen.

Auch bei einem Anstieg des Abzinsungssatzes vor Steuern, der bei der Berechnung des Unternehmenswertes nach der Discounted Cashflow-Methode (DCF) angewendet wurde, um 10% gegenüber den Schätzungen des Managements, müsste der Firmenwert des Unternehmens sowie das Sachanlagevermögen nicht abgeschrieben werden.

5.20.2. 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.

II. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. Umsatzkosten

Umsatzkosten		
in Mio. €	2005	2004
Materialaufwand	-1.330,7	-1.122,0
Personalaufwand	-377,9	-353,0
Abschreibungen	-128,8	-123,9
Übrige Umsatzkosten	-27,4	-28,7
	-1.864,8	-1.627,6

Am Bilanzstichtag wurde der Wert der MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, mit seinem erzielbaren Betrag (Einnahmen-Überschuss) verglichen, wodurch sich eine in diesem Zusammenhang stehende Wertminderung durch Unterdeckung des Barwertes gegenüber dem Wert der MTU Maintenance Canada Ltd. in Höhe von 2,4 Mio. € ergab. Dieser Betrag minderte in voller Höhe das Periodenergebnis und ist im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten. Ein geringer Teil ist aufgrund der Funktionszuordnung in den Verwaltungskosten berücksichtigt.

Folgende Vermögenswertgruppen waren 2005 von der Wertminderung betroffen:

in Mio. €	
Immaterielle Vermögenswerte	0,5
Sachanlagevermögen	1,9
	2,4

Die im Vorjahr in den Umsatzkosten enthaltenen Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 57,7 Mio. € wurden zur Verbesserung der Vergleichbarkeit ab dem Geschäftsjahr 2005 in eine eigene Position (Textziffer 7) umgegliedert.

7. Forschungs- und Entwicklungskosten

Forschungs- und Entwicklungskosten		
in Mio. €	2005	2004
Materialaufwand	-33,3	-75,2
Personalaufwand	-44,9	-73,2
Abschreibungen	-5,6	-7,5
	-83,8	-155,9
Verbrauch der Entwicklungsrückstellung	38,1	98,2
Aufwand	-45,7	-57,7

Zur geänderten Neugliederung vergleiche Textziffer 6 (Umsatzkosten).

8. Vertriebskosten

Vertriebskosten		
in Mio. €	2005	2004
Materialaufwand	-9,2	-7,6
Personalaufwand	-44,2	-45,8
Abschreibungen	-2,2	-0,4
Übrige Vertriebskosten	-11,8	-14,2
	-67,4	-68,0

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

9. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten		
in Mio. €	2005	2004
Materialaufwand	-3,8	-4,4
Personalaufwand	-31,7	-29,8
Abschreibungen	-1,7	-1,2
Übrige Verwaltungskosten	-8,2	-52,3
	-45,4	-87,7

In den übrigen Verwaltungskosten waren im Vorjahr Transaktionskosten im Zusammenhang mit dem Unternehmenserwerb zum 1. Januar 2004 in Höhe von 41,8 Mio. € enthalten.

10. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen		
in Mio. €	2005	2004
Erträge		
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0,3	2,0
Versicherungsentschädigungen	2,8	1,1
Weiterverrechnete Kosten	0,1	0,1
Übrige betriebliche Erträge	10,3	4,2
	13,5	7,4
Aufwendungen		
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-2,6	-0,3
Aufwendungen aus Versicherungsfällen	-2,2	-2,1
Übrige betriebliche Aufwendungen	-4,0	-0,9
	-8,8	-3,3
	4,7	4,1
Die Position „Übrige betriebliche Erträge“ setzt sich wie folgt zusammen:		
Entkonsolidierung ATENA Engineering GmbH	4,4	
Entfall Verbindlichkeit Grunderwerbsteuer	3,8	
sonstige	2,1	4,2
	10,3	4,2
Die Position „Übrige betriebliche Aufwendungen“ setzt sich wie folgt zusammen:		
Zollverbindlichkeiten	-3,0	-0,3
sonstige	-1,0	-0,6
	-4,0	-0,9

11. Finanzergebnis

Finanzergebnis		
in Mio. €	2005	2004
Gewinnabführung nicht konsolidierter Tochterunternehmen	0,2	0,2
Gewinnausschüttung von assoziierten Unternehmen	0,2	0,1
Zinsergebnis	-73,9	-73,1
	-73,5	-72,8
Zusammensetzung Zinsergebnis		
Erträge		
Zinsen und ähnliche Erträge *)	28,9	23,3
Kursgewinne aus Finanzierungsvorgängen	2,6	14,2
Kursgewinne aus Devisenbestandsbewertungen	41,8	9,3
Kursgewinne Zins-Währungs-Swaps	4,4	5,2
Sonstige Finanzerträge	0,3	2,5
	78,0	54,5
Aufwendungen		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-86,1	-85,0
Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen	-18,3	-17,7
Kursverluste aus Devisenbestandsbewertungen	-29,8	-16,1
Zinsaufwand für Entwicklungsrückstellungen	-1,8	-4,8
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing-Verträgen	-2,9	-2,6
Kursverluste aus Finanzierungsvorgängen	-13,0	-1,4
	-151,9	-127,6
	-73,9	-73,1
Die Position „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ setzt sich wie folgt zusammen:		
Darlehenszinsen	-28,6	-28,0
Vorfälligkeitsentschädigungen für vorzeitige Rückzahlungen High-Yield Bond **)	-9,1	
Bankzinsen	-26,9	-47,5
Kursverluste aus Finanzierungsverträgen	-3,3	
Kursverluste aus der Bewertung von Zins-Währungs-Swaps	-12,9	
Zinsaufwand sonstige Personalkosten	-1,6	-2,0
Verluste aus dem Abgang des Finanzanlagevermögens	-1,3	
Zinsen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen	-1,2	-7,3
übrige	-1,2	-0,2
	-86,1	-85,0
*) überwiegend Zins-Swaps		
**) siehe Textziffer 27		

12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		
in Mio. €	2005	2004
Laufende Ertragsteuern	-122,0	-8,8
Latente Steuern	96,2	2,5
Ertragsteuern gemäß Gewinn- und Verlustrechnung	-25,8	-6,3

Steuerüberleitungsrechnung

Ableitung des effektiven Steueraufwands		
in Mio. €	2005	2004
Jahresgewinn vor Ertragsteuern	58,7	6,5
Ertragsteuersatz (inkl. Gewerbesteuer)	40,4%	40,4%
Erwarteter Steueraufwand	23,7	2,6
Auswirkungen von Ansatzkorrekturen und Wertberichtigungen aktiver latenter Steuern	4,4	0,9
Auswirkungen aufgrund der Entkonsolidierung von Konzerngesellschaften	-1,8	
Auswirkungen von steuerlich nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben bzw. steuerfreier Erträge	1,1	2,2
Auswirkungen aufgrund Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	-0,9	0,7
Sonstige Auswirkungen	-0,7	-0,1
Gesamter Steueraufwand	25,8	6,3

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 2005 wurden alle inländischen latenten Steuern auf temporäre Differenzen auf der Basis eines kombinierten Steuersatzes von 40,4% ermittelt. Im Geschäftsjahr 2005 beträgt der Körperschaftsteuersatz 25% zuzüglich des Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5% der Körperschaftsteuerbelastung. Daraus resultiert ein effektiver Körperschaft-

steuersatz 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 2,1 Mio. € über dem erwarteten Steueraufwand, der sich bei Anwendung des Ausschüttungssteuersatzes der MTU Aero Engines Holding AG ergeben würde. Im Vorjahr lag der tatsächliche Steueraufwand um 3,7 Mio. € über dem zu erwartenden Steueraufwand.

Aufgrund des Erwerbsvorgangs im Vorjahr entstand dem Konzern im Geschäftsjahr aus der damit verbundenen Kaufpreisaufteilung ein zusätzliches Abschreibungsvolumen in Höhe von 63,3 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 37,7 Mio. €, die bei der Ermittlung der Ertragsteuern teilweise hinzugerechnet werden, sowie Wertberichtigungen auf steuerliche Verlustvorträge der MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, in Höhe von 2,9 Mio. € und der MTU Aero Engines North America Inc. USA, in Höhe von 1,5 Mio. €.

Welchen Bilanzposten die Steuerabgrenzungen zuzuordnen sind, ist im Einzelnen unter der Textziffer 29 dargestellt.

13. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie		
		2005
Konzernjahresüberschuss	in Mio. €	32,9
Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	55.000.000
Ergebnis je Stammaktie^{*)}	€	0,60
*) Unverwässertes Ergebnis; es besteht kein Verwässerungseffekt		

14. Zusatzangaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

14.1. Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt

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

Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt		
in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
1. EBIT	130,0	81,1
+ Abschreibung Anlagevermögen	138,3	133,0
2. EBITDA	268,3	214,1
- Verwendung Entwicklungsrückstellungen	-38,1	-98,2
+ Restrukturierungsaufwendungen	2,8	6,7
+ Gewinne im Auftragsbestand (Order Backlog)		27,0
+ Direkte Transaktionskosten		22,6
3. EBITDA bereinigt	233,0	172,2

14.2. Finanzinstrumente: Vergleich Buchwerte/Zeitwerte

Bewertungsvergleich zum 31.12.2005			
in Mio. €	Buchwert	Überleitung	Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte	526,3	0,6	526,9
Finanzielle Verbindlichkeiten	1.157,9		1.157,9
Derivate	32,9		32,9

Die Buchwerte der Finanzinstrumente wurden mit den jeweiligen Zeitwerten abgestimmt. Der beizulegende Zeitwert der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, wurde nach der Discounted Cashflow Methode ermittelt und dem Buchwert gegenübergestellt. Die Anteile an den übrigen 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. €	2005	2004
Löhne und Gehälter ^{*)}	403,3	408,9
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	100,6	101,1
- davon für Altersversorgung: 31,4 Mio. € (i. Vj. 28,2 Mio. €)		
	503,9	510,0

*) Vorjahresanpassung um 10,7 Mio. €

Der Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, der aufwandswirksam erfasst wird, beträgt 69,2 Mio. € (i.Vj. 72,9 Mio. €).

14.4. Angaben zu den durchschnittlichen Beschäftigungszahlen

Angaben zu den durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen		
in Köpfen	2005	2004
Arbeiter	2.982	3.165
Angestellte	3.322	3.912
Befristete Mitarbeiter	144	180
	6.448	7.257
Auszubildende	283	286
Praktikanten	167	139
	6.898	7.682

14.5. Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	678,0	596,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	696,6	614,0
	1.374,6	1.210,3

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 der 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 Auslieferung 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 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

Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht die Veränderung der Vermögens- und Schulpositionen vom 31. Dezember 2005 zum

31. Dezember 2004. Detaillierte Erläuterungen ergeben sich aus den folgenden Anhangangaben zu den jeweiligen Einzelpositionen:

Veränderungsrechnung der Vermögens- und Schulpositionen (Veränderungsrechnung 31. Dezember 2005 zum 31. Dezember 2004)		
in Mio. €		
Langfristiges Vermögen		
Immaterielle Vermögenswerte	-26,9	
Sachanlagevermögen	-30,6	
Finanzanlagevermögen	1,0	
Sonstige Vermögenswerte	-38,9	
Latente Steuern	-2,3	-97,7
Kurzfristiges Vermögen		
Vorräte*)	70,1	
Forderungen	23,8	
Sonstige Vermögenswerte	-145,0	
Flüssige Mittel	-12,6	
Geleistete Anzahlungen	-4,4	-68,1
Veränderung Vermögenswerte		-165,8
Eigenkapital		311,3
Langfristige Schulden		
Rückstellungen	-7,6	
Finanzverbindlichkeiten	-391,4	
Übrige Verbindlichkeiten	85,8	
Latente Steuern	-116,9	-430,1
Kurzfristige Schulden		
Rückstellungen	52,1	
Finanzverbindlichkeiten	-222,0	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	62,2	
Übrige Verbindlichkeiten	60,7	-47,0
Veränderung Eigenkapital und Schulden		-165,8

*) incl. Entkonsolidierung ATENA GmbH 4,9 Mio. €

15. Entwicklung des Konzernanlagevermögens (1)

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (1) – Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio. €
Programmwerte
Programmunabhängige Technologien
Kundenbeziehungen
Nutzungsrechte und Lizenzen
Firmenwerte
Immaterielle Vermögenswerte
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
Technische Anlagen und Maschinen
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
Sachanlagevermögen
Anteile an Tochterunternehmen
Anteile an assoziierten Unternehmen
Beteiligungen an Joint Ventures
Sonstige Anteile
Ausleihungen an:
- Joint Ventures
- Sonstige Beteiligungen
Sonstige Ausleihungen
Finanzanlagen
Anlagevermögen

Anschaffungs- und Herstellungskosten

1.1.2005	Kursdifferenzen	Abgang ATENA	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge/ Konsolidierungen	31.12.2005
377,5						377,5
124,7						124,7
56,5						56,5
54,6	1,9	-0,3	5,6	0,5	-0,4	61,9
382,6	0,7	-2,4				380,9
995,9	2,6	-2,7	5,6	0,5	-0,4	1.001,5
311,5	0,1		1,0	2,3		314,9
231,0	1,2		19,1	9,1	-4,8	255,6
121,7	0,5	-1,2	23,9	3,7	-2,1	146,5
17,2	0,1		33,9	-15,6		35,6
681,4	1,9	-1,2	77,9	-0,5	-6,9	752,6
0,6		-0,1	0,1		-0,1	0,5
0,4						0,4
44,1			2,4			46,5
0,1						0,1
			0,2		-0,2	
1,3					-1,3	
0,1						0,1
46,6		-0,1	2,7		-1,6	47,6
1.723,9	4,5	-4,0	86,2	0,0	-8,9	1.801,7

15. Entwicklung des Konzernanlagevermögens (2)

Entwicklung des Konzernanlagevermögens (2) – Abschreibungen und Buchwerte	
in Mio. €	1.1.2005
Programmwerte	0,6
Programmunabhängige Technologien	12,5
Kundenbeziehungen	4,7
Nutzungsrechte und Lizenzen	9,5
Firmenwerte	
Immaterielle Vermögenswerte	27,3
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9,3
Technische Anlagen und Maschinen	58,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	37,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	
Sachanlagevermögen	104,8
Anteile an Tochterunternehmen	
Anteile an assoziierten Unternehmen	
Beteiligungen an Joint Ventures	
Sonstige Beteiligungen	
Ausleihungen an:	
- Joint Ventures	
- Sonstige Beteiligungen	
Sonstige Ausleihungen	
Finanzanlagen	
Anlagevermögen	132,1

Kurs- differenzen	Abschreibungen			Buchwerte		
	Abgang ATENA	Zugänge	Abgänge	31.12.2005	31.12.2005	31.12.2004
		3,9		4,5	373,0	376,9
		12,4		24,9	99,8	112,2
		4,8		9,5	47,0	51,8
0,4	-0,1	11,4	-0,3	20,9	41,0	45,1
					380,9	382,6
0,4	-0,1	32,5	-0,3	59,8	941,7	968,6
0,1		9,4		18,8	296,1	302,2
0,1		62,4	-2,4	118,1	137,5	173,0
0,2	-0,4	34,0	-1,6	69,7	76,8	84,2
					35,6	17,2
0,4	-0,4	105,8	-4,0	206,6	546,0	576,6
					0,5	0,6
					0,4	0,4
					46,5	44,1
					0,1	0,1
						1,3
					0,1	0,1
					47,6	46,6
0,8	-0,5	138,3	-4,3	266,4	1.535,3	1.591,8

16. Immaterielle Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die durch die Kaufpreis-Allokation (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 35.3. aufgeführt.

In den Zugängen zu den Immateriellen Vermögenswerten sind im Wesentlichen die Softwarepakete PLM² (1,6 Mio. €) und Unigraphics NX (1,0 Mio. €), sowie ein Patentrecht (Casing Treatment Invention 1,1 Mio. €) enthalten.

Der Wert der MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, unterschreitet am Bilanzstichtag den vergleichbaren Nutzungswert. Die in diesem Zusammenhang erfolgte Wertminderung in Höhe von 2,4 Mio. € minderte die Immateriellen Vermögenswerte anteilig um 0,5 Mio. € und ist dem Marktsegment „Zivile Triebwerksinstandhaltung“ zugeordnet (siehe Textziffer 35). Der Restbetrag entfällt auf das Sachanlagevermögen.

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

17. Sachanlagevermögen

Wesentliche Zugänge in 2005 betreffen vier CNC-5-Achsen-Fräsmaschinen (2,6 Mio. €), drei CNC-Fräsmaschinen (1,4 Mio. €), zwei Laserbohranlagen (1,6 Mio. €), eine CND-Laserschneideanlage (0,7 Mio. €), ein Röntgen-Goniometer (0,7 Mio. €), Sonderbetriebsmittel für GP7000 (3,1 Mio. €) und TP400-D6 (1,7 Mio. €) sowie drei Lease-Pool-Engines (1,5 Mio. €) und Datenverarbeitungshardware (4,9 Mio. €). Des Weiteren wurden 33,9 Mio. € Anzahlungen für Anlagen im Bau geleistet, die nach Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme auf die entsprechenden Anlagegruppen umgebucht werden.

Der Wert der MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, unterschreitet am Bilanzstichtag den vergleichbaren Nutzungswert. Die in diesem Zusammenhang erfolgte Wertminderung in Höhe von 2,4 Mio. € minderte das Sachanlagevermögen anteilig um 1,9 Mio. € und ist dem Marktsegment Zivile Triebwerksinstandhaltung zugeordnet (siehe Textziffer 35). Der Restbetrag entfällt auf Immaterielle Vermögenswerte.

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 wurden aktiviert, da zum Ende der Leasingzeit dem Konzern eine vergünstigte Kaufoption eingeräumt wurde. 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. €

Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen

- fällig innerhalb eines Jahres

- fällig innerhalb einem und fünf Jahren

- fällig nach mehr als fünf Jahren

In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil

- fällig innerhalb eines Jahres

- fällig innerhalb einem und fünf Jahren

- fällig nach mehr als fünf Jahren

Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen

- fällig innerhalb eines Jahres

- fällig innerhalb einem und fünf Jahren

- fällig nach mehr als fünf Jahren

Für die aufgrund eines Finanzierungsleasings aktivierten Vermögenswerte ergeben sich zum Bilanzstichtag die folgenden Nettobuchwerte und die hierfür erfassten Mietzahlungen:

Buchwerte / Mietzahlungen		
in Mio. €	Netto- buchwert 2005	Erfasste Mietzahlungen 2005
Grundstücke und Gebäude	28,6	1,8
Technische Anlagen und Maschinen	17,0	3,1
	45,6	4,9

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

31.12.2005	31.12.2004
5,8	3,4
32,9	26,5
34,5	41,2
73,2	71,1
3,2	1,5
10,7	5,3
6,1	12,4
20,0	19,2
2,6	1,9
22,2	21,2
28,4	28,8
53,2	51,9

18. Finanzanlagen

Zusammensetzung der Finanzlagen: Finanzanlagenbilanzierung		
in Mio. €	2005	2004
Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind	42,3	40,1
Joint Ventures, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind	4,2	4,0
Übrige Anteile, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind	1,1	2,5
	47,6	46,6

Das Joint Venture, das nach der Equity-Methode bilanziert ist, betrifft die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd, Zhuhai, China. Die Joint Ventures und die übrigen Anteile, die zu Anschaffungskosten bilanziert sind, beinhalten hauptsächlich nicht wesentliche Anteile an nicht konsolidierte Tochterunter-

nehmen, 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 assoziierten Unternehmen

in Mio. €	Joint Ventures 2005 ^{*)}	Assoziierte Gesellschaften 2005 ^{**)}	Joint Ventures 2004 ^{***)}	Assoziierte Gesellschaften 2004 ^{****)}
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
- Erträge	241,4	994,4	185,0	940,2
- Aufwendungen	-239,8	-993,6	-197,8	-939,7
	1,6	0,8	-12,8	0,5
Angaben zur Bilanz				
- Langfristige Vermögenswerte	65,9	1,9	60,5	2,5
- Kurzfristige Vermögenswerte	144,0	211,7	111,9	154,7
	209,9	213,6	172,4	157,2
Eigenkapital	40,3	2,2	35,2	1,8
Langfristige Schulden	73,4	1,2	59,6	5,1
Kurzfristige Schulden	96,2	210,2	77,6	150,3
	169,6	211,4	137,2	155,4
<p>^{*)} Wertangaben für MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, betreffen 2005. Die übrigen 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 Wirtschaftsjahr 2004, da die Werte zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.</p> <p>^{**)} Angaben betreffen das Wirtschaftsjahr 2004, da die Werte für 2005 zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.</p> <p>^{***)} Wertangaben für MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., China, betreffen 2004. Die übrigen 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 Wirtschaftsjahr 2003, soweit Jahresabschlüsse für 2004 zwischenzeitlich vorlagen, wurden die Vorjahreszahlen aktualisiert.</p> <p>^{****)} Angaben betreffen das Wirtschaftsjahr 2003, da die Werte für 2004 zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorlagen.</p>				

19. Vorräte

Vorräte

in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	233,3	196,3
Unfertige Erzeugnisse	277,4	249,8
Geleistete Anzahlungen	7,5	2,0
	518,2	448,1

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 Fremd-

kapitalkosten. Rabatte, Boni und Skonti sind von den Anschaffungskosten abgezogen. Erhaltene Anzahlungen werden passivisch ausgewiesen.

20. Forderungen und Sonstige Vermögenswerte

Forderungen						
in Mio. €	31.12.2005		Gesamt	31.12.2004		Gesamt
	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr		Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	269,9		269,9	304,9		304,9
Forderungen aus Fertigungs- und Wartungsaufträgen (POC)	148,5		148,5	89,7		89,7
	418,4		418,4	394,6		394,6

Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen werden in diesem Berichtszeitraum erstmals unter den „Sonstigen Vermögens-

werten“ ausgewiesen. Die Vorjahreswerte in Höhe von insgesamt 55,9 Mio. € wurden daher entsprechend umgegliedert.

Sonstige Vermögenswerte						
in Mio. €	31.12.2005		Gesamt	31.12.2004		Gesamt
	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr		Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr	
Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen						
- assoziierte Unternehmen	26,3		26,3	46,1		46,1
- Joint Ventures	0,4		0,4	9,8		9,8
Steuerrückforderungen						
- Steuern vom Einkommen und Ertrag	5,4		5,4	41,3		41,3
- sonstige Steuern	11,6		11,6	11,9		11,9
Forderungen gegen Mitarbeiter	1,0		1,0	1,1		1,1
Forderungen gegen Lieferanten	11,8		11,8	13,6		13,6
Marktwerte Derivate						
- Devisentermingeschäfte			0,0	77,1	34,8	111,9
- Zins-Tauschgeschäfte			0,0		5,2	5,2
übrige Vermögenswerte	2,3	1,5	3,8	2,9	0,4	3,3
	58,8	1,5	60,3	203,8	40,4	244,2

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. Die Marktwerte für

Devisentermingeschäfte und die Marktwerte der Zinsswaps in Höhe von 111,9 Mio. € und 5,2 Mio. € sind im laufenden Geschäftsjahr aufgrund der \$-Kursveränderung negativ mit 25,2 Mio. € und 7,7 Mio. € geworden und sind daher im Berichtszeitraum unter den Sonstigen Verbindlichkeiten (Textziffer 28) ausgewiesen.

21. Flüssige Mittel

Bei den flüssigen Mitteln in Höhe von 15,9 Mio. € (i.Vj. 28,5 Mio. €) handelt es sich um Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten sowie um kurzfristige Wertpapiere mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten ab dem Erwerbszeitpunkt.

22. Latente Steuern

Zur Zusammensetzung der aktiven und passiven Ertragsteuerverpflichtungen siehe Textziffer 29.

23. Geleistete Vorauszahlungen

Die geleisteten Vorauszahlungen in Höhe von 5,2 Mio. € (i.Vj. 9,6 Mio. €) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Versicherungsprämien und Mieten.

24. Eigenkapital

Die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Kapitalrücklage

Aus dem Emissionserlös der Aktienplatzierung an der Frankfurter Wertpapierbörse flossen der MTU Aero Engines Holding AG aus der Kapitalerhöhung von 15 Mio. Stück nach Abzug des Nennbetrages in Höhe von 1,00 € je Aktie insgesamt 300,0 Mio. € zu (siehe Grundlagen). Diese wurden nach Abzug der direkten Transaktionskosten in Höhe von 20,3 Mio. € und nach Hinzurechnung der auf die Transaktionskosten entfallenden Ertragsteuerminderung in Höhe von 8,2 Mio. € in die Kapitalrücklagen eingestellt.

Matching Stock Programm (MSP)

Zur Verstärkung der wirtschaftlichen Zielerreichung hat der Konzern als langfristiges Vergütungsinstrument mit Anreiz- und Risikocharakter das Matching Stock Programm 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-Aktienoptionen an die Teilnehmer zuteilen. Jede Tranche von zugeordneten 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 (Gesamtergebnisrechnung) 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) werden in den Annahmen bezüglich der zu erwartenden Anzahl ausübbarer Phantom Stocks berücksichtigt. 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 ausübbarer Phantom Stocks bis zum Ende des jeweiligen Ausübungszeitraums einer zugeordneten 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 zugeordneten 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 einem Basiszuschlag in Höhe von 10% liegt. Die Zuteilungen von Phantom Stocks sind daran geknüpft, dass die Mitarbeiter im Unternehmen tätig sind.

Insgesamt wurden im Rahmen des MSP 72.671 Aktien gezeichnet. Unter Berücksichtigung einer geschätzten jährlichen Mitarbeiterfluktuation in Höhe von 4% ist davon auszugehen, dass bis zum Ausübungszeitpunkt der letzten Tranche am 6. Juni 2009 maximal 1.854.774 Phantom Stocks über die Laufzeit des MSP zur Ausübung kommen werden.

Ohne die Fluktuationsschwankungen ergeben sich zum Bilanzstichtag aus den am 6. Juni 2005 von den Programmteilnehmern erworbenen Aktien insgesamt 2.180.130 Phantom Stocks bis zum Ende der Programmlaufzeit.

Der durchschnittlich beizulegende Zeitwert eines gewährten Phantom Stocks beträgt 2,32 € und wurde mittels des Black-Scholes Bewertungsmodells bestimmt. Davon wurden 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-Annahme	
Aktienkursentwicklung p.a.	6,5 %
Erwartete Volatilität	20 %
Laufzeit je Tranche	2 Jahre
Risikoloser Zinssatz je Tranche	2,1% - 3,4 %
Fluktuationsrate	4,0 %

Bedingt durch die im Geschäftsjahr erfolgte Börseneinführung der MTU Aero Engines Holding AG ist für die Bestimmung der erwarteten Volatilität 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.

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

	Phantom Stocks	Ergebnisanteil je Phantom Stock in €*)
Zu Beginn der Berichtsperiode ausstehende Phantom Stocks	0	
In der Berichtsperiode gewährte Phantom Stocks	2.180.130	2,32
In der Berichtsperiode verwirkte Phantom Stocks	0	
In der Berichtsperiode ausgeübte Phantom Stocks	0	
In der Berichtsperiode verfallene Phantom Stocks	0	
Am Ende der Berichtsperiode ausstehende Phantom Stocks	0	
Am Ende der Berichtsperiode ausübare Phantom Stocks	0	
Summe:	2.180.130	

*) betrifft den voraussichtlich durchschnittlich beizulegenden Zeitwert der noch auszuübenden Tranchen für die Jahre 2005 – 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 ermittelt.

Gesamtergebnisrechnung

In der Gesamtergebnisrechnung sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen aus-

ländischer Tochterunternehmen, gewährte Wertsteigerungsrechte aus dem MSP sowie Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten ausgewiesen.

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		
	31.12.2005	31.12.2004
Abzinsungssatz	4,25 %	4,75 %
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, soweit sie 10% des Barwerts der Verpflichtungen nicht übersteigen, werden nicht bilanziert. Versicherungsmathematische Verluste, die außerhalb dieser Bandbreite von 10% des Verpflichtungsumfanges des leistungsorientierten Pensionsplans

liegen, werden ab dem Folgejahr über die durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt. Zum 31. Dezember 2005 bestehen aufgelaufene versicherungsmathematische Verluste in Höhe von insgesamt 64,3 Mio. € (i.Vj. 27,0 Mio. €).

Die derzeit in Deutschland bestehende Unterdeckung ist vor allem Folge der kapitalinduzierten Änderung des Abzinsungsfaktors. Aufgrund der deutlich gesunkenen Rendite von Kapitalanlagen wurden die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitverpflichtungen zum 31. Dezember 2005 mit 4,25% abgezinst. Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 resultiert folgender Finanzierungsstatus der Pensionszusagen:

Überleitung Barwerte zum Bilanzansatz		
in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	442,1	385,9
Anpassungsbeträge aufgrund versicherungsmathematischer Gewinne (+) und Verluste (-)	-64,3	-27,0
Bilanzwert zum 31. Dezember	377,8	358,9

Die bilanzielle Entwicklung der Pensionsrückstellungen lässt sich wie folgt herleiten:

Entwicklung Bilanzwerte		
in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Bilanzwerte zum 1.1.	358,9	343,0
Abgang ATENA Engineering GmbH	-0,5	0,0
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	33,4	27,6
Geleistete Rentenzahlungen	-14,0	-11,7
Bilanzwerte zum 31.12.	377,8	358,9
davon werden fällig innerhalb eines Jahres (kurzfristig)	15,3	14,2
davon werden fällig nach Ablauf eines Jahres (langfristig)	362,5	344,7
	377,8	358,9

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergeben sich im MTU Konzern Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen

in Höhe von 33,4 Mio. € (i.Vj. 27,6 Mio. €), die aus folgenden Komponenten bestehen:

Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen		
in Mio. €	31.12.2005	31.12.2004
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	15,1	9,9
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	18,3	17,7
	33,4	27,6

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. €	31.12.2005			31.12.2004		
	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt	Kurzfristig Fällig innerhalb eines Jahres	Langfristig Fällig nach einem Jahr	Gesamt
Steuerverpflichtungen	41,3		41,3	9,7		9,7
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	56,7	12,4	69,1	48,7	15,5	64,2
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	10,9	18,9	29,8	10,8	20,3	31,1
Andere Verpflichtungen	98,3		98,3	87,0	20,9	107,9
	207,2	31,3	238,5	156,2	56,7	212,9

Die kurzfristigen Rückstellungen (fällig innerhalb eines Jahres) haben sich wie folgt entwickelt:

Kurzfristige Rückstellungen 2005

in Mio. €	Stand 1.1.2005
Steuerverpflichtungen	9,7
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	48,7
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	10,8
Andere Verpflichtungen	87,0
	156,2

In den Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind Rückstellungen für Altersteilzeit in Höhe von 3,8 Mio. € (i.Vj. 5,0 Mio. €) und Sonderzahlungen in Höhe von 34,4 Mio. € (i.Vj. 28,7 Mio. €) enthalten.

EJ200 betreffen, Erlösschmälerungen in Höhe von 27,9 Mio. € (i.Vj. 10,2 Mio. €) sowie Entwicklungskosten für das GP7000-Programm in Höhe von 15,8 Mio. € (i. Vj. 31,2 Mio. €) enthalten.

In den anderen Verpflichtungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für nachlaufende Kosten in Höhe von 48,3 Mio. € (i.Vj. 35,6 Mio. €), die vorwiegend das Programm

Nach unserer Einschätzung ist die tatsächliche Inanspruchnahme der zurückgestellten Aufwendungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit gegeben.

Kurzfristige Rückstellungen 2004

in Mio. €	Stand 1.1.2004
Steuerverpflichtungen	1,1
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	26,9
Verpflichtungen wegen drohender Verluste und Gewährleistungen	10,1
Andere Verpflichtungen	138,4
	176,5

Kurs-differenzen	Abgang ATENA	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Umbuchung	Stand 31.12.2005
		-8,9	-0,5	41,0		41,3
0,2	-2,6	-33,4	-1,6	45,4		56,7
0,4	-0,5	-3,1		3,3		10,9
0,1	-0,5	-63,3	-1,1	55,9	20,2	98,3
0,7	-3,6	-108,7	-3,2	145,6	20,2	207,2

Kurs-differenzen	Abgang ATENA	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Umbuchung	Stand 31.12.2004
		-0,2		8,8		9,7
		-3,8	-0,2	25,8		48,7
-0,1		-1,9		2,7		10,8
		-67,5	-0,2	20,2	-3,9	87,0
-0,1	0,0	-73,4	-0,4	57,5	-3,9	156,2

Die langfristigen Rückstellungen (fällig nach einem Jahr) haben sich wie folgt entwickelt:

Langfristige Rückstellungen 2005

in Mio. €	Stand 1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Umbuchung	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	20,9				-20,9	0,0
	56,7	-4,7	-0,5	0,7	-20,9	31,3

Die Rückstellungen für andere Verpflichtungen betreffen Entwicklungsleistungen des Programms GP7000 für 2006.

Nach unserer Einschätzung ist die tatsächliche Inanspruchnahme der zurückgestellten Aufwendungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit gegeben.

Verpflichtungen wegen drohender Verluste betreffen Risiken im Auftragsbestand für Aufträge im Zivilen Instandhaltungsgeschäft.

Langfristige Rückstellungen 2004

in Mio. €	Stand 1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Umbuchung	Stand 31.12.2004
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	18,0	-2,8		0,3		15,5
Verpflichtungen wegen drohender Verluste	17,2			3,1		20,3
Andere Verpflichtungen	52,7	-31,8				20,9
	87,9	-34,6	0,0	3,4	0,0	56,7

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 (lang- und kurzfristig) 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
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
	23,3	36,4	193,4	253,1

Zusätzlich verfügt der Konzern über einen Überziehungskredit in Höhe von 250,0 Mio. €. 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.

Insgesamt sind von den 250,0 Mio. € Überziehungskredit 17,0 Mio. € durch Kontokorrent-Überziehungen beansprucht und 22,3 Mio. € gelten durch Bankbürgschaften zugunsten Dritter als in Anspruch genommen.

Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) 2004

in Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig		Gesamt 31.12.2004
		Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	
Anleihen				
High Yield Bond			275,0	275,0
Zinsverbindlichkeit High Yield Bond	5,7			5,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten				
Senior Facility Agreement	174,2			174,2
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
	63,5	98,9		162,4
Sonstige Finanzverbindlichkeiten				
Verkäuferdarlehen (Vendor Loan)			185,5	185,5
Finanzierungsleasingverträge	1,9	21,2	28,8	51,9
Darlehen der Provinz British Columbia an MTU Maintenance Canada		8,1	3,7	11,8
	245,3	128,2	493,0	866,5

28. Übrige Verbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)

Übrige Verbindlichkeiten 2005				
in Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig		Gesamt 31.12.2005
		Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	
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	56,7			56,7
Steuern	4,9			4,9
Soziale Sicherheit	10,8			10,8
Mitarbeiter	43,1	7,1		50,2
Marktwerte derivative Finanzinstrumente				
Devisentermingeschäfte	19,5	5,7		25,2
Zinsswaps		7,7		7,7
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	14,3	7,2	2,6	24,1
	471,5	141,4	2,6	615,5

Die Mitarbeiterverbindlichkeiten betreffen Urlaub, Gleitzeitguthaben sowie Verpflichtungen aus Altersteilzeit.

Die Marktwerte für Devisentermingeschäfte in Höhe von -25,2 Mio. € und die Marktwerte der Zinsswaps in Höhe von -7,7 Mio. € waren im Vorjahr des \$-Kurses positiv mit 111,9 Mio. €

und mit 5,2 Mio. € bewertet und sind im Vorjahr daher unter den sonstigen Vermögenswerten (Textziffer 20) ausgewiesen.

Übrige Verbindlichkeiten 2004				
in Mio. €	Kurzfristig Restlaufzeit bis ein Jahr	Langfristig		Gesamt 31.12.2004
		Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	267,9	42,9		310,8
Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen				
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	5,7			5,7
Assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und sonstige Anteile	56,6			56,6
Steuern	15,0			15,0
Soziale Sicherheit	10,8			10,8
Mitarbeiter	44,7	7,7		52,4
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	10,1	5,4	2,2	17,7
	410,8	56,0	2,2	469,0

29. Ertragsteuerverpflichtungen

Ertragsteuerverpflichtungen 2005		
in Mio. €	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt 31.12.2005
Passive Steuerabgrenzungen auf Steuerlatenzen	250,8	250,8
	250,8	250,8

Ertragsteuerverpflichtungen 2004		
in Mio. €	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt 31.12.2004
Passive Steuerabgrenzungen auf Steuerlatenzen	367,7	367,7
	367,7	367,7

Zusammensetzung der latenten Steuerpositionen

in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2005	2004	2005	2004
Immaterielle Vermögenswerte			211,9	220,1
Sachanlagen		0,1	134,4	152,7
Finanzanlagen	1,0	0,8		
Vorräte	2,9	7,9	22,4	32,7
Forderungen und sonstige Vermögenswerte		1,3	8,7	11,8
Rückstellungen	93,8	89,0	0,5	13,3
Marktwerte Derivate				
- Nicht erfolgswirksame Devisentermingeschäfte				37,0
- Devisentermingeschäfte	10,2			8,2
Verbindlichkeiten	19,4	21,5	1,8	13,7
Verlustvorträge	1,6	3,5		
Saldierung	-128,9	-121,8	-128,9	-121,8
	0,0	2,3	250,8	367,7

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. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

30.1. Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse des Konzerns bestehen in Höhe von 150,6 Mio. € (i.Vj. 138,4 Mio. €). Der Bruttowert repräsentiert den Gesamt-

haftungsbetrag, während der Nettobetrag um die dafür bilanzierten Rückstellungen reduziert ist.

Eventualverbindlichkeiten 2005			
in Mio. €	31.12.2005	31.12.2005	
	Rückstellung	Brutto	Netto
I. Haftungsverhältnisse aus Risk- und 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	0,5	65,6	65,1
	2,9	153,5	150,6

Eventualverbindlichkeiten 2004			
in Mio. €	31.12.2004	31.12.2004	
	Rückstellung	Brutto	Netto
I. Haftungsverhältnisse aus Risk- und Revenue-Vertragsverhältnissen			
GE	0,4	31,9	31,5
IAE	1,6	34,2	32,6
PWA	0,1	16,2	16,1
	2,1	82,3	80,2
II. Bürgschaften und Haftungen für nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	0,4	58,6	58,2
	2,5	140,9	138,4

30.2. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

30.2.1. 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 9,4 Mio. € (i.Vj. 6,3 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. €	31.12.2005	31.12.2004
Nominale Summe der künftigen Mindestleasing- und Mietzahlungen aus operativen Leasingverhältnissen		
Restlaufzeit bis zu einem Jahr	8,2	8,3
Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren	16,0	19,6
Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren	2,1	6,3
	26,3	34,2

Die gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Verbindlichkeiten sind auf die Entkonsolidierung

30.2.2. Verpfändete Wertpapiere

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

30.2.3. Sicherungsübereignung/ Grundschulden

Der Konzern hatte im Zuge des Erwerbs und im Zusammenhang mit der Kaufpreisfinanzierung sämtliche Vermögenswerte sicherungsübereignet und alle Forderungen abgetreten. Der Grundbesitz des Konzerns war durch Grundschulden belastet. Aufgrund der Rückführung dieser Finanzierung im März 2005 wurden die Sicherheiten freigegeben. Die Löschung der Grundschulden wurde im Juni 2005 in das Grundbuch eingetragen.

30.2.4. Bestellobligo

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

der ATENA Engineering GmbH zurück zu führen.

30.3. Ausfallrisiko

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

31. 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 laufender 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 innerhalb von drei Monaten verfügbar sind.

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 laufenden Geschäftstätigkeit um Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffentlichten Konzernbilanz abgestimmt werden.

32. 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 32.1.2.) 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 und 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 2005 von den Angabepflichten des IAS 24 in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Joint Ventures, Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats berührt.

32.1. 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.

32.1.1. 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 Forderungen		Betrag der Geschäftsvorfälle			
	31.12.2005	31.12.2004	Erlöse/Erträge/Verkauf		Aufwendungen/Erwerb	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Kurzfristige Forderungen						
Eurojet Turbo GmbH, München*)	13,0	19,2	200,2	202,9	-0,7	-0,1
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos*)	4,5	9,3	32,6	27,4	-0,8	-0,9
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde		4,9		20,7		-77,0
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich			0,1		-1,8	-1,2
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien*)	8,4	16,9	131,7	137,0	0,0	-0,1
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	0,4	0,4	0,3	0,2	-1,5	-1,2
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China		4,5	6,3	9,8	-12,3	-1,8
EPI Europrop International GmbH, München*)	0,4	0,7	2,6	2,5	-5,7	-3,2
Gesellschaft zur Entsorgung von Sondermüll in Bayern GmbH, München					-0,1	-0,2
	26,7	55,9	373,8	400,5	-22,9	-85,7

*) Kooperationsgesellschaften

Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen

in Mio. €	Ausstehende Salden Verbindlichkeiten		Betrag der Geschäftsvorfälle			
	31.12.2005	31.12.2004	Erlöse/Erträge/Verkauf		Aufwendungen/Erwerb	
			2005	2004	2005	2004
Langfristige Verbindlichkeiten						
Blade Lux Holding Two S.a.r.l.		69,7				
Forex Ltd., Großbritannien		29,2				
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Forex Ltd., Großbritannien		63,3				
KKR European Fund L.P.	0,1	0,1				
KKR Millenium Fund L.P.	0,1	0,1				
MTU Aero Engines Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	0,1					
Kohlberg Kravis Robert & Co. L.P, USA					-0,4	-1,0
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	1,8					
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde	3,2		12,3		-103,6	
IAE International Aero Engines AG, *) Zürich, Schweiz	51,7	56,6	257,2	224,6	-283,6	-225,3
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	4,8	5,7			-0,3	-0,4
MTU Maintenance do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	0,1				-0,6	-0,5
	61,9	224,7	269,5	224,6	-388,5	-227,2

*) Kooperationsgesellschaften

Wesentlicher Anteilsbesitz der MTU Aero Engines Holding AG

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in tausend €	Ergebnis in tausend €
I. Anteile an Tochterunternehmen			
MTU Aero Engines Investment GmbH, München	100,00	731.241	0 ²⁾
MTU Aero Engines GmbH, München	100,00	720.012	25.434 ²⁾
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,00	103.960	-100 ²⁾
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,00	105.840	-23.810 ²⁾
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,00	-841 ³⁾	-3.498 ⁴⁾
MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	100,00	-4.507 ³⁾	-3.871 ⁴⁾
RSZ Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	100,00	13.432	6
ATENA ENGINEERING INC. i.L., Hartford, USA	100,00	48 ^{1/3)}	-45 ^{1/6)}
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	100,00	26 ⁵⁾	0 ^{2/5)}
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	100,00	4.787 ⁵⁾	-854 ⁵⁾
Vericor Power Systems LLC., Atlanta, USA	100,00	14.856 ³⁾	1.071 ⁴⁾
MTU Maintenance do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	99,99	64 ^{1/3)}	-16 ^{1/6)}
II. Anteile an assoziierten Unternehmen			
Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien	39,98	166 ¹⁾	6 ¹⁾
EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos	33,00	1.545 ^{1/5)}	465 ^{1/5)}
EPI Europrop International GmbH, München	28,00	252 ^{1/5)}	188 ^{1/5)}
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	33,33	168 ^{1/5)}	130 ^{1/5)}
APA Aero Propulsion Alliance GmbH i.L., München	24,80	55 ^{1/5)}	3 ^{1/5)}
III. Beteiligungen an Joint Ventures			
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde	50,00	18.828	4.144
Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	50,00	2.100 ^{1/3)}	14 ^{1/6)}
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	50,00	34.780 ³⁾	273 ⁷⁾
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	50,00	-714 ¹⁾	-1.136 ¹⁾

1) Vorjahreszahlen, keine aktuellen Zahlen vorhanden

2) HGB-Ergebnis wurde 2005 übernommen/abgeführt

3) Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2005 erfolgt

4) Umrechnung ist mit den monatlichen Endwerten 2005 erfolgt

5) HGB-Werte, da keine IFRS-Abschlüsse aufgestellt werden

6) Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2005 erfolgt

7) Umrechnung ist mit den Quartalsdurchschnittskursen 2005 erfolgt

32.2. 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 ver-

treten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

32.2.1. Vergütungen an Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Vorstand, der im Vorjahr bis Ende Juli aus drei Mitgliedern bestand, und dem Aufsichtsrat wurden im Verlauf des Geschäftsjahres die folgenden Vergütungen gezahlt, davon wurden 2,8 Mio. € erfolgsbezogen gewährt:

Vergütungen				
in Mio. €	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2005	2004	2005	2004
Tätige Organmitglieder				
Kurzfristige Leistungen	6,4	3,9	0,5	0,4
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses		2,0		
Für im Geschäftsjahr tätige Organmitglieder zugeführte Rückstellungen	2,6	0,4		
Aktienbasierte Vergütungen	0,2			
	9,2	6,3	0,5	0,4
Frühere Organmitglieder*)				
Gebildete Rückstellungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen ehemaliger Vorstände**)	2,4	2,2		
	2,4	2,2		

*) für sämtliche Verpflichtungen wurden Rückstellungen gebildet
 **) an frühere Organmitglieder und deren Hinterbliebene wurden keine Bezüge bezahlt

32.2.2 Mitglieder des Vorstands

Udo Stark Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines Holding AG	München
Bernd Kessler Vorstand Zivile Instandhaltung der MTU Aero Engines Holding AG	München
Dr. Michael Süß Vorstand Technik der MTU Aero Engines Holding AG	München
Reiner Winkler Vorstand Finanzen, Personal und IT der MTU Aero Engines Holding AG	München

32.2.3 Mitglieder des Aufsichtsrats

Johannes P. Huth (Vorsitzender) Managing Director, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd.	London
Günter Sroka* (Stellvertretender Vorsitzender) Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MTU Aero Engines GmbH	Dachau
Harald Flassbeck* Erster Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle München	Unterhaching
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 4.10.2005) Vorsitzender der Geschäftsleitung der INA-Holding Schaeffler KG	Herzogenaurach
Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005) Managing Director, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd.	London
Oliver Haarmann (bis 1.10.2005) Fondsmanager, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd.	London
Babette Haas* Leiterin des Ressorts Betriebswirtschaft, IG Metall Vorstand	Frankfurt
Josef Hillreiner* Betriebsratsvorsitzender der MTU Aero Engines GmbH	Ried
Louis R. Hughes (ab 30.1.2006) Chief Executive Officer der GBS Laboratories LLC.	Herndon, USA
Michael Keller* Leiter Rotor/Stator & Produktionsservice der MTU Aero Engines GmbH	Aindling
Prof. Dr. Walter Kröll ehem. Präsident der Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren e.V.	Bonn
Josef Mailer* Freigestellter Betriebsrat der MTU Aero Engines GmbH	Dachau
Dr.-Ing. Klaus Steffens ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU Aero Engines	Bernried
Prof. Dr. Sigmar Wittig Vorstandsvorsitzender des DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	Köln
* Arbeitnehmersvertreter	

33. Honorare des Abschlussprüfers

Die im Geschäftsjahr angefallenen Honorare betragen:

Honorare des Abschlussprüfers	
in Mio. €	2005
Abschlussprüfungen	1,0
sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,5
	1,5

34. Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Der Posten Abschlussprüfungen betrifft die gesamten Aufwendungen an die Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, für Abschlussprüfungen. Die sonstigen Bestätigungs- und Bewertungsleistungen betreffen Leistungen im Zusammenhang mit dem Börsengang sowie prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

Der Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines Holding AG haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung im MTU Konzern-Geschäftsbericht 2005 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.mtu.de.

V. Erläuterungen zu den Marktsegmenten

35. 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.

35.1. 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

- **Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft**
- **Zivile Triebwerksinstandhaltung**

aufgeteilt.

- Im Segment „**Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft**“ entwickelt, fertigt, montiert und liefert der Konzern zivile und militärische Triebwerke und Komponenten.
- 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 58,1 Mio. € eliminiert im Wesentlichen Ergebnisabführungsbeträge zwischen Konzerngesellschaften, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet sind, während die Konsolidierung der Segmentvermögen in Höhe von 663,5 Mio. € neben den Finanzanlagevermögen der Holdinggesellschaften auch Forderungen gegen nahe stehende Unternehmen aus unterschiedlich zugeordneten Segmenten beinhaltet. In der Überleitung der Segmentsschulden in Höhe von 171,6 Mio. € werden Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen eliminiert.

35.2. Erläuterungen zu den Segmentangaben

35.2.1. 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 Segment-schulden 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.
- In den Ergebnisanteilen an Joint Ventures sind keine „at Equity-Ergebnisanteile“ von assoziierten Unternehmen enthalten, da diese Beteiligungen aufgrund Unwesentlichkeit zum beizulegenden Zeitwert, beziehungsweise zu Anschaffungskosten bewertet sind.

35.2.2. 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.

35.3. Schätzungen zur Bewertung der erzielbaren Beträge der Segmente, die einen Firmenwert enthalten

Bewertungsvergleich

in Mio. €	Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft	Zivile Triebwerks-Instandhaltung
Buchwert des Marktsegments	659,5	336,0
Barwert künftiger Einnahmen-Überschüsse (erzielbarer Betrag)	1.322,9	575,3

Das Geschäftsmodell des Konzerns ist äußerst langfristig angelegt. Der Zeitraum zwischen der Serienreife bis zum Auslauf eines Triebwerksprogramms beträgt nicht selten über 40 Jahre.

Die Triebwerke werden während der gesamten Lebensdauer gewartet. Aufgrund dieser Tatsachen werden Cashflow-Prognosen zur Ermittlung des Nutzungswerts 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 1,0%, ausgehend vom letzten Planjahr, in die Cashflow-Prognose einbezogen.

- 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.

Diese nachhaltigen Planungs-Annahmen beruhen auf langjährigen Erfahrungen mit Kooperationen und Risk- und Revenue-Sharing-Partnerschaften.

Abweichungen in den Einnahmen-Überschüssen sowie wesentliche Dollar-Kursschwankungen hätten Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der künftigen Barwerte (erzielbare Beträge).

Die geplanten Free Cashflows, in denen keine Mittelzu- oder -abflüsse aus Finanzierungstätigkeiten oder Ertragsteuern enthalten sind, wurden mit einem gewichteten Zinssatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC) von 12,4% auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

36. Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

Primäres Berichtssegment 2005				
in Mio. €	Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft	Zivile Triebwerks- instandhaltung	Konsolidierung/ Überleitung	Konzern
Umsätze mit Fremden	1.422,5	726,1	0,0	2.148,6
- Zivil	931,1	726,1		1.657,2
- Militärisch	491,4			491,4
Umsätze mit anderen Segmenten	12,3	6,0	-18,3	0,0
- Zivil	12,3	6,0	-18,3	0,0
- Militärisch				
Umsätze gesamt	1.434,8	732,1	-18,3	2.148,6
- Zivil	943,4	732,1	-18,3	1.657,2
- Militärisch	491,4	0,0	0,0	491,4
Umsatzkosten	-1.232,2	-652,3	19,7	-1.864,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	202,6	79,8	1,4	283,8
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	94,4	37,1	-1,5	130,0
Abschreibungen	103,3	35,0		138,3
Ergebnis vor Finanzergebnis nach Abschreibungen (EBITDA)	197,7	72,1	-1,5	268,3
Ergebnis vor Finanzergebnis nach Abschreibungen bereinigt (EBITDA bereinigt)	162,4	72,1	-1,5	233,0
Finanzergebnis	-14,6	-0,8	-58,1	-73,5
Ergebnis aus Equity-Bewertung		2,2		2,2
Interne Umlage	-4,3	4,3		0,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	75,5	42,8	-59,6	58,7
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	61,4	22,1		83,5
Segmentvermögen	2.484,6	732,2	-663,5	2.553,3
Segmentschulden	1.801,1	395,5	-171,6	2.025,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	4.943	1.955		6.898
- Arbeiter	1.837	1.145		2.982
- Angestellte	2.758	564		3.322
- Befristete Mitarbeiter	81	63		144
- Auszubildende	152	131		283
- Praktikanten	115	52		167

Im Marktsegment „Zivile Triebwerksinstandhaltung“ sind Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen für die MTU Maintenance Canada Ltd., Kanada, in

Höhe von 2,4 Mio. € enthalten, die in der Berichtsperiode das Jahresergebnis beeinflusst haben (siehe Textziffer 6).

37. Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

Primäres Berichtssegment 2004				
in Mio. €	Ziviles und Militärisches Triebwerksgeschäft	Zivile Triebwerks- instandhaltung	Konsolidierung/ Überleitung	Konzern
Umsätze mit Fremden	1.347,9	570,1	0,0	1.918,0
- Zivil	852,2	570,1		1.422,3
- Militärisch	495,7			495,7
Umsätze mit anderen Segmenten	27,7	5,8	-33,5	0,0
- Zivil	27,7	5,8	-33,5	0,0
- Militärisch				
Umsätze gesamt	1.375,6	575,9	-33,5	1.918,0
- Zivil	879,9	575,9	-33,5	1.422,3
- Militärisch	495,7	0,0	0,0	495,7
Umsatzkosten	-1.117,6	-543,5	33,5	-1.627,6
Bruttoergebnis vom Umsatz	258,0	32,4	0,0	290,4
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	84,9	-2,0	-1,8	81,1
Abschreibungen	99,1	33,9		133,0
Ergebnis vor Finanzergebnis nach Abschreibungen (EBITDA)	184,0	31,9	-1,8	214,1
Ergebnis vor Finanzergebnis nach Abschreibungen bereinigt (EBITDA bereinigt)	131,3	42,7	-1,8	172,2
Finanzergebnis	-39,5	-4,0	-29,3	-72,8
Ergebnis aus Equity-Bewertung		-1,8		-1,8
Interne Umlage	-4,8	4,8		0,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	40,6	-3,0	-31,1	6,5
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	53,4	12,5		65,9
Segmentvermögen	2.453,1	725,2	-459,2	2.719,1
Segmentschulden	1.877,5	365,4	259,2	2.502,1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	5.686	1.996		7.682
- Arbeiter	2.005	1.160		3.165
- Angestellte	3.326	586		3.912
- Befristete Mitarbeiter	103	77		180
- Auszubildende	151	135		286
- Praktikanten	101	38		139

38. Segmentinformationen nach Regionen 2005 und 2004

Sekundäres Berichtssegment 2005			
in Mio. €	Umsätze	Investitionen	Vermögenswert
Deutschland	488,6	80,3	2.442,2
Europa	247,6		
Nordamerika	1.145,3	3,2	68,8
Südamerika	51,0		
Afrika	2,5		
Asien	206,4		
sonstige	7,2		
At Equity bilanzierte Finanzanlagen			42,3
	2.148,6	83,5	2.553,3

Sekundäres Berichtssegment 2004			
in Mio. €	Umsätze	Investitionen	Vermögenswert
Deutschland	501,4	65,2	2.618,3
Europa	233,6		
Nordamerika	986,4	0,7	60,7
Südamerika	32,6		
Afrika	7,1		
Asien	148,3		
sonstige	8,6		
At Equity bilanzierte Finanzanlagen			40,1
	1.918,0	65,9	2.719,1

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 wesentlichen Unterschiede betreffen die Abschreibung auf den Firmenwert, die Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten, die Rückstellungsbewertung sowie die Behandlung von Finanzinstrumenten.

Der von Deloitte und Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 157 206) hinterlegt. Dieser Abschluss kann 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 46,3 Mio €. Nach Verrechnung des Verlustvortrages aus dem Vorjahr in Höhe von 2,3 Mio. € und nach Einstellung von 3,9 Mio. € in die Gewinnrücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 40,1 Mio. €. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 12. Mai 2006 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,73 € je Stückaktie auf die 55.000.000 dividendenberechtigten Aktien zu verwenden.

Die Auszahlung der Dividende erfolgt am 15. Mai 2006.

München, den 20. Februar 2006



Udo Stark



Bernd Kessler



Dr. Michael Süß



Reiner Winkler

Überleitungsrechnung zum ausschüttungsfähigen Bilanzgewinn

in Mio. €	31.12.2005	31.12.2005
Konzern Bilanzgewinn (IFRS)		32,9
Steueraufwand		25,8
Konzern-Ergebnis vor Steuern (EBT)		58,7
Eliminierung der Ergebnisbeiträge ausländischer Konzerngesellschaften		3,5
+/- Abweichungen Handelsrecht (HGB)		
Emissionskosten für Börsengang	-20,3	
Forex Income	90,2	
Abschreibung Geschäftswert	-9,8	
Fusionsgewinn Vorjahr	27,9	
Andere	10,0	98,0
Ergebnis vor Steuern der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)		160,2
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-113,9
Jahresüberschuss der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)		46,3
Verlustvortrag		-2,3
Einstellung in Gewinnrücklagen		-3,9
Bilanzgewinn der MTU Aero Engines Holding AG (HGB)		40,1

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der MTU Aero Engines Holding AG, München, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 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 2006

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Plendl
Wirtschaftsprüfer



Dr. Reitmayr
Wirtschaftsprüfer

Summenbilanz der Konzerngesellschaften 2005

2005				
in Mio. €	MTU A E AG	Investment	MTU-M	MTU-H
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen				
- Immaterielle Vermögenswerte			854,4	38,0
- Sachanlagevermögen			413,8	88,7
- Finanzanlagen	731,2	720,7	298,7	
- Sonstige Vermögenswerte		165,0	1,5	
- Latente Steuern	0,4			
	731,6	885,7	1.568,4	126,7
Kurzfristiges Vermögen				
- Vorräte			349,8	110,0
- Forderungen			227,1	149,3
- Sonstige Vermögenswerte	4,5		224,1	19,3
- Flüssige Mittel	159,2	173,3	143,4	2,7
- Geleistete Vorauszahlungen			2,8	1,9
	163,7	173,3	947,2	283,2
Bilanzsumme	895,3	1.059,0	2.515,6	409,9
PASSIVA				
Eigenkapital				
- Gezeichnetes Kapital	55,0		80,0	15,3
- Kapitalrücklage	453,8	731,2	640,7	50,0
- Gewinnrücklage				73,1
- Gesamtergebnisrechnung	0,3		-14,6	
- Bilanzgewinn - / verlust (-)	57,0		13,9	-32,6
	566,1	731,2	720,0	105,8
Langfristige Schulden				
- Rückstellungen für Pensionen	3,4		337,1	15,7
- Übrige Rückstellungen			10,4	20,2
- Finanzverbindlichkeiten	0,5	165,0	165,0	50,6
- Übrige Verbindlichkeiten			136,0	7,4
- Latente Steuern			231,2	10,0
	3,9	165,0	879,7	103,9
Kurzfristige Schulden				
- Rückstellungen für Pensionen			15,0	0,2
- Übrige Rückstellungen	43,9		149,5	5,1
- Finanzverbindlichkeiten	111,5	162,8	192,8	10,5
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			206,3	59,3
- Übrige Verbindlichkeiten	169,9		352,3	125,1
	325,3	162,8	915,9	200,2
Bilanzsumme	895,3	1.059,0	2.515,6	409,9

MTU-BB	MTU-Can	RSZ	Vericor	MTU-AENA	Summe	Konsolidierung	Konzern
36,3	1,0		14,6		944,3	-2,6	941,7
34,4	3,9		0,9	4,3	546,0		546,0
6,3		13,4			1.770,3	-1.722,7	47,6
					166,5	-165,0	1,5
					0,4	-0,4	
77,0	4,9	13,4	15,5	4,3	3.427,5	-1.890,7	1.536,8
33,0	3,0		14,9	7,5	518,2		518,2
32,8	0,8		5,2	3,2	418,4		418,4
12,8	1,0			0,2	261,9	-203,1	58,8
3,5	5,5		1,7	0,8	490,1	-474,2	15,9
0,2			0,1	0,2	5,2		5,2
82,3	10,3		21,9	11,9	1.693,8	-677,3	1.016,5
159,3	15,2	13,4	37,4	16,2	5.121,3	-2.568,0	2.553,3
10,2	18,5		12,1	0,8	191,9	-136,9	55,0
60,2		19,5		34,0	1.989,4	-1.535,6	453,8
35,0	-19,9	-6,1	0,7	-29,3	53,5	-53,5	
	-0,1		1,0	0,1	-13,3		-13,3
-1,4	-3,0		1,1	-6,4	28,6	4,2	32,8
104,0	-4,5	13,4	14,9	-0,8	2.250,1	-1.721,8	528,3
3,7	2,3		0,2	0,1	362,5		362,5
0,6				0,1	31,3		31,3
	14,2				395,3	-165,5	229,8
0,6					144,0		144,0
7,7			0,1		249,0	1,8	250,8
12,6	16,5		0,3	0,2	1.182,1	-163,7	1.018,4
0,1					15,3		15,3
6,3	1,5		0,8	1,4	208,5	-1,3	207,2
			11,0	12,9	501,5	-478,2	23,3
17,4	1,2		2,9	2,2	289,3		289,3
18,9	0,5		7,5	0,3	674,5	-203,0	471,5
42,7	3,2		22,2	16,8	1.689,1	-682,5	1.006,6
159,3	15,2	13,4	37,4	16,2	5.121,3	-2.568,0	2.553,3

Summen-Gewinn- und Verlustrechnung der Konzerngesellschaften 2005

2005				
in Mio. €	MTU A E AG	Investment	MTU-M	MTU-H
Umsatzerlöse	7,7		1.404,0	575,6
Umsatzkosten			-1.204,4	-519,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	7,7		199,6	55,8
Forschungs- und Entwicklungskosten			-42,9	-1,9
Vertriebskosten			-43,9	-12,0
Allgemeine Verwaltungskosten	-9,5	-0,3	-26,1	-5,4
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	27,9		1,2	1,7
Ergebnis vor Finanzergebnis	26,1	-0,3	87,9	38,2
Finanzergebnis	28,8	37,6	-14,0	-3,2
Ergebnisanteile an Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert sind				
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	54,9	37,3	73,9	35,0
Steuern vom Einkommen und Ertrag	3,6	0,1	-10,9	-13,5
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	58,5	37,4	63,0	21,5
Ergebnisabführung		-37,4	-37,5	-45,3
Gewinn - / Verlustvortrag (-)	-1,5		-11,6	-8,8
Bilanzgewinn / -verlust (-)	57,0		13,9	-32,6

MTU-BB	MTU-Can	Vericor	ATENA	MTU-AENA	Summe	Konsolidierung	Konzern
144,0	24,6	23,0	18,3	23,5	2.220,7	-72,1	2.148,6
-128,9	-23,8	-14,4	-14,7	-23,9	-1.929,9	65,1	-1.864,8
15,1	0,8	8,6	3,6	-0,4	290,8	-7,0	283,8
		-0,9			-45,7		-45,7
-7,7	0,1	-2,4	-1,4	-0,1	-67,4		-67,4
-2,8	-2,8	-3,0	-1,4	-2,5	-53,8	8,4	-45,4
-1,8		0,2	0,1	0,1	29,4	-24,7	4,7
2,8	-1,9	2,5	0,9	-2,9	153,3	-23,3	130,0
3,0	0,1	-0,7		-0,6	51,0	-124,5	-73,5
						2,2	2,2
5,8	-1,8	1,8	0,9	-3,5	204,3	-145,6	58,7
-1,7	-2,1	-0,7	-0,4		-25,6	-0,2	-25,8
4,1	-3,9	1,1	0,5	-3,5	178,7	-145,8	32,9
-4,3					-124,5	124,5	
-1,2	0,9		-0,5	-2,9	-25,6	25,5	-0,1
-1,4	-3,0	1,1	0,0	-6,4	28,6	4,2	32,8

100.000
Flugstunden



100.000 Flugstunden

Das Seniorenalter hat ein Luftfahrtantrieb bei etwa 100.000 Flugstunden erreicht. Jetzt wiegen die Reparaturausgaben meist nicht mehr die Anschaffungskosten eines neuen Antriebs auf. Die meisten Triebwerke werden aus dem Verkehr gezogen, zerlegt und entsorgt. Da moderne Antriebe aus hochwertigen Materialien wie Nickel, Wolfram oder Titan bestehen, werden sie zu fast 100% wiederverwertet. Die Stoffe zeichnen sich durch wenig Gewicht, hohe Zuverlässigkeit, Hitze-



Das V2500 gehört zu den meistverkauften Triebwerken seiner Klasse.

beständigkeit und Haltbarkeit aus. Das macht sie optimal für die Fliegerei. Aus eingeschmolzenen Teilen werden neue, modernere Antriebe hergestellt: Sie verbrauchen noch weniger Kraftstoff und sind noch leiser – made by MTU.

Beteiligungen und Joint Ventures

Joint Ventures der MTU Aero Engines

Airfoil Services Sdn. Bhd.

Die Airfoil Services Sdn. Bhd. (ASSB), ein Joint Venture mit der Lufthansa, repariert Niederdruckturbinenschaufeln und V2500-Hochdruckverdichterschaufeln. Angesiedelt ist die ASSB in Shah Alam bei Kuala Lumpur, Malaysia.

Ceramic Coating Center SAS.

Das Ceramic Coating Center (CCC) ist ein Joint Venture mit Snecma Services und befasst sich mit der keramischen Beschichtung von Turbinenschaufeln. Der Firmensitz befindet sich im französischen Châtelleraut bei Paris.

Pratt & Whitney Canada

Customer Service Centre Europe GmbH

Das Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre (CSC) hält Pratt & Whitney-Kleintriebwerke instand und betreut Kunden aus Europa, Afrika, dem Nahen und Mittleren Osten. Das CSC ist ein Joint Venture der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg mit Pratt & Whitney Canada und hat seinen Sitz in Ludwigfelde bei Berlin.

Beteiligungen der MTU Aero Engines

Die MTU Aero Engines ist an folgenden Triebwerkskonsortien und Programmgesellschaften beteiligt:

Eurojet Turbo GmbH

Die Eurojet Turbo GmbH ist für das Management des Eurofighter-Triebwerks EJ200 verantwortlich. Unter ihrem Dach arbeiten die vier Partnerfirmen MTU, Rolls-Royce, Avio und ITP zusammen. Der MTU-Anteil beträgt 33%.

Europrop International GmbH

Europrop International (EPI), gebildet von ITP, der MTU Aero Engines, Rolls-Royce und Snecma Moteurs verantwortet die Entwicklung, Herstellung, Vermarktung und Betreuung des Triebwerks TP400-D6. Die MTU ist mit 28% an EPI beteiligt.

IAE International Aero Engines AG

Die IAE International Aero Engines verantwortet das Management und den Vertrieb des Triebwerks V2500. Die Beteiligung der MTU beläuft sich auf 12,5%. Neben der MTU sind Pratt & Whitney, Rolls-Royce und JAEC an der IAE beteiligt.

MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH

Die MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH koordiniert die Entwicklung, den Vertrieb und die Fertigung des Hubschrauber-Triebwerks MTR390. Neben Turbomeca und Rolls-Royce ist die MTU mit 33,3% an der Programmgesellschaft beteiligt.

Turbo-Union Ltd.

Die Turbo-Union Ltd. ist für das Management des Tornado-Antriebs RB199 verantwortlich. Der MTU-Anteil beträgt 40%; Partner sind Rolls-Royce und Avio.

Finanz- und Technikglossar

ASE-Baureihe

Die ASE-Baureihe ist eine Gasturbinen-Familie der Leistungsklasse von 0,5 bis 15 MW der ehemaligen Allied Signal. Mit der Verschmelzung von Allied Signal und Honeywell ging sie auf Honeywell über und wurde später in Vericor Power Systems – damals ein 50/50-Joint Venture zwischen Honeywell und der MTU Aero Engines – integriert. Mit dem Ausscheiden von Honeywell aus Vericor gingen alle Rechte der ASE-Baureihe auf die MTU über.

Avio

Der italienische Triebwerkshersteller Avio ist aus der früheren FiatAvio, dem für Luftfahrtantriebe zuständigen Bereich der italienischen Fiat-Gruppe, hervorgegangen.

Brennkammer

In der Brennkammer wird die vom Verdichter kommende Luft mit Kraftstoff versehen und verbrannt. Dabei entstehen enorme Drücke und eine sehr hohe Temperatur von weit über 2.000 °C. In der Brennkammer entstehen auch alle Schadstoffe, die ein Triebwerk ausstößt. Daher versucht man heute durch geänderte Einspritz- und Mischungskonzepte in der Brennkammer diese Schadstoffe – speziell Stickoxyd – zu verringern. Wegen der hohen Temperaturen sind Brennkammern speziell thermisch geschützt.

Cashflow

Der Cashflow bezeichnet das Innenfinanzierungspotenzial eines Unternehmens.

CEO

CEO ist die Abkürzung für Chief Executive Officer und bezeichnet den Vorstandsvorsitzenden.

CF34

Hauptanwendungen des Antriebs CF34 sind Geschäftsreiseflugzeuge und Regionaljets mit 50, 70 oder 100 Sitzen. Bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg wird das CF34 instand gehalten.

CF6

Das CF6 von General Electric ist der Antrieb für Mittel- und Langstreckenflugzeuge von Airbus und Boeing. Die MTU fertigt für das CF6 Teile der Hochdruckturbinen und des Verdichters. Bei diesem seit über 25 Jahren gefertigten Antrieb gewinnt das Instandhaltungs- und Ersatzteilgeschäft immer mehr an Bedeutung.

CF6-50

Antrieb der CF6-Familie.

CF6-80

Antrieb der CF6-Familie.

CFM56

CFM56-Triebwerke kommen in der zweistrahligen Airbus A320-Familie, im Langstreckenjet A340 sowie in der klassischen und der neuen Boeing 737 zum Einsatz. Das CFM56 ist das führende Triebwerk beim Einsatz in Passagierflugzeugen. Die MTU konzentriert sich beim CFM56 auf die Instandhaltung einiger Varianten.

CFO

Die Abkürzung CFO steht für Chief Financial Officer und entspricht dem deutschen Begriff des Finanzvorstands.

Clean-Demonstrator

Clean (Component validator for environmentally friendly aero engine) ist ein europäisches Technologie-Demonstrator-Programm unter Leitung der MTU Aero Engines. Das Besondere daran: Das Konzept basiert auf der Getriebe-Fan-Technologie inklusive Wärmetauscher. Dadurch sind erhebliche Kraftstoff-Einsparungen sowie signifikante Lärmreduzierungen möglich.

Corporate Governance

Corporate Governance bezeichnet die Regeln guter und wertorientierter Unternehmensführung. Die Corporate-Governance-Grundsätze zielen darauf ab, das Vertrauen von Anlegern, Kunden, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit in Unternehmen zu fördern.

D&O-Versicherungen

D&O-Versicherungen dienen der Deckung von Haftungsrisiken, die aus der Wahrnehmung von beruflichen oder offiziellen Aufgaben in einem Unternehmen entstehen.

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-Mitgliedsstaaten die gleichen Zulassungsbefugnisse wie die US-amerikanische Behörde FAA.

EBIT

Das EBIT (Earnings Before Interest and Taxes) stellt das Ergebnis vor Zinsen und Steuern dar.

EBITDA

EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) bezeichnet das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote ist eine Kennzahl für die Finanzierungsstruktur. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an.

EJ200

Das EJ200 wird im Eurofighter und seiner Exportversion Typhoon eingesetzt. Der MTU-Anteil umfasst die Entwicklung und Fertigung von Nieder- und Hochdruckverdichter, des elektronischen Reglers, Arbeiten an der Hochdruckturbine sowie die Durchführung von Triebwerksmontagen und Prüfläufen.

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 in 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.

FAR33

FAR ist die Federal Aviation Regulation der FAA. In Part33 der FAR sind Teststandards für Triebwerke geregelt.

Free Cashflow

Der Free Cashflow ist die Summe aus operativem Cashflow und dem Cashflow aus Investitionstätigkeit. Er stellt die Mittel zur Tilgung von Verbindlichkeiten, Zahlung der Dividende bzw. Erhöhung des Cashbestands dar.

Free Float

Siehe Streubesitz.

General Electric

General Electric ist eine Unternehmensgruppe, die eine Vielzahl von Bereichen abdeckt. Ein Bereich befasst sich mit Luftfahrtantrieben. In diesem Segment ist General Electric weltweit führend.

GP7000

An der Entwicklung des Gemeinschaftstriebwerks GP7000 von General Electric und Pratt & Whitney ist die MTU mit 22,5% beteiligt. Die völlig neue Triebwerksfamilie wird im Langstreckenbereich zum Einsatz kommen. Vorgesehen ist sie für den Airbus A380 sowie für mögliche weitere Maschinen von Airbus und Boeing.

Hochdruckturbine

Siehe Turbine.

Hochdruckverdichter

Siehe Verdichter.

Höhenprüfstand

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

IAE

IAE steht für die IAE International Aero Engines AG, Zürich. IAE ist das Konsortium für das Triebwerk V2500. An ihm sind Pratt & Whitney, Rolls-Royce, JAEC und die MTU Aero Engines beteiligt.

IFRS

IFRS ist die Abkürzung für International Financial Reporting Standards, auf Deutsch: Internationale Rechnungslegungsgrundsätze. Sie orientieren sich an anglo-amerikanischen Bilanzierungsgrundsätzen.

ISIN

ISIN steht für International Securities Identification Number. Sie ist eine weltweit eindeutige Identifikationsnummer für Wertpapiere.

ITP

Industria de Turbopropulsores (kurz ITP) ist Spaniens einziger Triebwerkshersteller. ITP ist unter anderem in einer Reihe europäischer Triebwerksprogramme vertreten – zum Beispiel dem EJ200, dem TP400-D6 und auch dem MTR390 Enhanced.

J79

Das J79 wurde seit 1970 von der MTU in Lizenz von General Electric gefertigt. Es kam zunächst im Lockheed F104 Starfighter und seit 1973 in den McDonnell Douglas F-4 Phantom II Maschinen der Bundeswehr zum Einsatz. Heute konzentrieren sich die Aktivitäten der MTU beim J79 auf die Instandhaltung.

JAEC

In der Japanese Aero Engines Corporation (JAEC) haben Kawasaki, Mitsubishi und Ishikawajima Harima im Zusammenhang mit der Beteiligung an dem weltumspannenden Triebwerkskonsortium IAE für das Triebwerk V2500 ihre Triebwerksaktivitäten zusammengeschlossen.

Joint Venture

Joint Venture ist die englische Bezeichnung für Arbeitsgemeinschaften. In Joint Ventures kooperieren selbständige Unternehmen zur Realisierung eines gemeinsamen Projekts.

JT15D

Das JT15D ist sowohl im militärischen als auch im zivilen Bereich einsetzbar. Seine Eigenschaften machen das JT15D seit Jahren zum idealen Antrieb für Geschäftsflugzeuge. Bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg wird das JT15D instand gehalten.

Kooperatives Modell

Im Rahmen des Kooperativen Modells werden die Instandhaltungsaktivitäten für Luftfahrtantriebe der Bundeswehr unter dem Dach der Industrie zusammengefasst. Die Bundeswehr ist dabei eng in alle Abläufe eingebunden – auch personell.

Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV)

Das Kurs-Gewinn-Verhältnis bezeichnet das Verhältnis eines Kurses einer Aktie zu dem auf diese Aktie anteilig entfallenden Jahresüberschuss.

LM2500

Die LM2500 ist eine Industriegasturbine von General Electric und basiert auf dem CF6-6. Sie wird bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg instand gehalten.

LM6000

Bei der LM6000, einer Industriegasturbine von General Electric auf Basis des CF6-80, bietet die MTU Reparatur- und Instandhaltungsdienstleistungen für das komplette Versionsspektrum an.

LM-Baureihe

Die LM-Baureihe bezeichnet Gasturbinen von General Electric, die aus Luftfahrtantrieben abgeleitet wurden. Beispiele sind die LM5000 auf Basis des CF6-50 oder die LM6000 auf Basis des CF6-80.

Mitteldruckturbine

Bei dreiwellig ausgelegten Triebwerken gibt es neben der sonst üblichen Hoch- und Niederdruckturbine zusätzlich noch eine Mitteldruckturbine. Sie treibt den Mitteldruckverdichter an.

Mitteldruckverdichter

Siehe Mitteldruckturbine.

MTR390 / MTR390 Enhanced

Das MTR390, entwickelt in Kooperation mit Turbomeca und Rolls-Royce, kommt im deutsch-französischen Unterstützungs- und Panzerabwehrhubschrauber Tiger zum Einsatz. Der MTU-Anteil umfasst das Kerntriebwerk mit Brennkammer und Gaserzeugerturbine sowie einige Anbaugeräte. Für den Exportkunden Spanien wird eine leistungsstärkere Version – das MTR390 Enhanced – entwickelt.

Niederdruckturbine

Siehe Turbine.

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.

Pratt & Whitney

Der Triebwerkshersteller Pratt & Whitney gehört zur US-amerikanischen Unternehmensgruppe United Technologies. Er ist nach General Electric der zweite große Hersteller des Landes. Zu Pratt & Whitney gehört auch Pratt & Whitney Canada.

PT6A

Das PT6A ist ein besonders leichtes Propeller-turbinen-Triebwerk, das im Geschäftsverkehr eingesetzt wird. Spezielle Versionen des Triebwerks treiben Transport- und Militärmaschinen an. Bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg wird das PT6A instand gehalten.

PW200

Das PW200 von Pratt & Whitney Canada ist ein Antrieb für leichte und mittlere Hubschrauber. Es ist Teil des Instandhaltungsprogramms der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg.

PW2000

In Kooperation mit Pratt & Whitney entwickelt und fertigt die MTU seit 1979 das PW2000. PW2000-Triebwerke werden im zivilen und militärischen Bereich im Mittel- und Langstreckenbetrieb wie Boeing 757 und C-17 eingesetzt. Der MTU-Programmanteil am Bau dieses Triebwerks umfasst die Entwicklung der Niederdruckturbinen und des Turbinenaustrittsgehäuses sowie die Produktion der wichtigsten Teile der Niederdruckturbinen und hochwertiger Turbinenscheiben. Die MTU Maintenance Hannover bietet zudem die komplette Instandhaltung an.

PW300

Die PW300-Antriebe kommen in mittelgroßen Geschäftsreiseflugzeugen zum Einsatz. Zum PW300 trägt die MTU die Entwicklung und Produktion der kompletten dreistufigen Niederdruckturbinen einschließlich Austrittsgehäuse und die Durchführung von Prüfstandsläufen bei.

PW6000

Das PW6000 wird in Kooperation mit Pratt & Whitney entwickelt. Erstmals in ihrer Geschichte fertigt und liefert die MTU für das PW6000 das gesamte Subsystem Niederdruckturbinen sowie den Hochdruckverdichter. Das Triebwerk ist für den Einsatz im Kurzstrecken-Bereich bestimmt und kommt im Airbus A318 zum Einsatz. Die Endmontage aller PW6000-Triebwerke erfolgt exklusiv bei der MTU Maintenance Hannover.

Rating

Ratings sind standardisierte Bonitätsbeurteilungen von Schuldtiteln sowie von Unternehmen durch unabhängige, spezialisierte Bewertungsagenturen. Sie dienen der Beurteilung der künftigen Fähigkeit eines Unternehmens zur pünktlichen und vollständigen Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtungen und ergeben sich aus der Analyse quantitativer und qualitativer Faktoren.

RB199

Das RB199 wurde gemeinsam mit Rolls-Royce und FiatAvio (jetzt: Avio) für den Einsatz im Mehrzweck-Kampfflugzeug Tornado entwickelt und produziert. Zu diesem Triebwerk hat die MTU den Mittel- und Hochdruckverdichter, das äußere Getriebe, die Mitteldruckturbinen, das Zwischengehäuse, den Schubumkehrer und das Mantelstromgehäuse beigetragen. Nach dem Auslaufen der Serie konzentriert sich die MTU bei diesem Triebwerk auf die Instandhaltung.

Regelungs- und Überwachungssysteme

Das Reglersystem besteht aus den einzelnen Geräten zum Überwachen des Triebwerks wie Kraftstoffversorgung, Leitschaufel- und Düsenverstellung, Abblasung, Schmierölsystem und den erforderlichen Messwertgebern für Drehzahl, Druck und Temperatur.

Risk- und Revenue-Sharing

Wenn ein Triebwerkshersteller – beispielsweise die MTU Aero Engines – als Risk- und Revenue-Sharing-Partner an einem Programm beteiligt ist, dann trägt er für seinen prozentualen Anteil alle Risiken des Gesamtprogramms – nicht nur für seinen Bauanteil. Im Gegenzug erhält er in gleichem prozentualen Umfang die Gewinne aus den Verkäufen.

Rolls-Royce

Die britische Rolls-Royce ist neben General Electric und Pratt & Whitney der dritte große Triebwerkshersteller der Welt.

Snecma Moteurs

Snecma Moteurs – jetzt Bestandteil des französischen SAFRAN-Konzerns – ist der französische Triebwerkshersteller. Er ist zivil intensiv mit General Electric verbunden, im militärischen Bereich tritt Snecma als OEM auf – zum Beispiel mit dem Triebwerk M88.

Streubesitz

Der Streubesitz – oder Free Float – bezeichnet den Teil des Aktienkapitals, der von Aktionären mit einem geringen Aktienanteil gehalten wird.

Subsystem

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

TP400-D6

Das TP400-D6, ein militärisches Propellerturbinen-Triebwerk, wird im Militärtransporter A400M zum Einsatz kommen. Die MTU ist beim TP400-D6 für die Mitteldruckwelle inklusive Verdichter und Turbine verantwortlich sowie an der Regelung beteiligt. Darüber hinaus werden die Endmontage und das Testing aller TP400-D6 europaweit ausschließlich bei der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg erfolgen.

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 zweigeteilt: in Hochdruck- 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 zerren.

Turbinenzwischengehäuse

Das Turbinenzwischengehäuse verbindet die Hochdruckturbine mit der Niederdruckturbine. Dieser Übergangsbereich ist besonders kritisch. Daher muss das Zwischengehäuse einer Reihe besonderer Anforderungen gerecht werden.

Turbomeca

Turbomeca ist eine Tochtergesellschaft der Snecma Group, die sich auf Hubschrauberantriebe spezialisiert hat. Sie ist Partner im MTR390-Programm.

V2500

Das V2500 ist ein Zweistrom-Zweiwellen-Triebwerk für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und wird im Airbus A319, A320 und A321 sowie Boeing/McDonnell Douglas MD90 eingesetzt. Die MTU ist für die komplette Niederdruckturbine des V2500 verantwortlich. Pro Jahr werden derzeit zwischen 250 und 300 Triebwerke dieses Typs gefertigt. Beim V2500 gewinnt das Instandhaltungsgeschäft zunehmend an Bedeutung.

Verdichter

Der Verdichter besteht aus einer Reihe hintereinander angeordneter Verdichterlaufräder, die sehr schnell zwischen feststehenden Leitschaufeln rotieren. Große Luftmengen werden angesaugt und stark komprimiert, bevor sie in die Brennkammer geleitet werden. Um das Verdichtungsverhältnis von über 30:1 in heutigen Triebwerken erreichen zu können, setzt man zwei verschiedene Verdichterarten ein: den Nieder- und den Hochdruckverdichter. Diese Verdichter werden mit stark unterschiedlicher Drehzahl über ineinander liegende Wellen von den dazu gehörigen Turbinen angetrieben.

Working Capital

Das Working Capital zeigt die Differenz zwischen Umlaufvermögen (ohne Liquide Mittel und Wertpapiere) und kurzfristigen Verbindlichkeiten (ohne Bankverbindlichkeiten). Es ist eine Kennzahl zur Beobachtung von Veränderungen der Liquidität.

Kontakt

Unternehmenskommunikation

Michael Hauger
Leiter Unternehmenskommunikation
Telefon: + 49 (0)89/14 89-91 13
Fax: + 49 (0)89/14 89-9 60 66
E-Mail: Michael.Hauger@muc.mtu.de

Investor Relations

Inka Koljonen
Leiterin Investor Relations
Telefon: + 49 (0)89/14 89-83 13
Fax: + 49 (0)89/14 89-9 50 62
E-Mail: Inka.Koljonen@muc.mtu.de

MTU Aero Engines Holding AG
Dachauer Straße 665
80995 München
Telefon: + 49 (0)89/14 89-0
Fax: + 49 (0)89/14 89-55 00
E-Mail: info@muc.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 2006

23. März 2006	Veröffentlichung des Konzernabschlusses 2005 Bilanzpressekonferenz Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren zum Jahresergebnis 2005
10. Mai 2006	Zwischenbericht zum 31. März 2006 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren
12. Mai 2006	Hauptversammlung
27. Juli 2006	Zwischenbericht zum 30. Juni 2006 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren
28. September 2006	Analysten- und Investorenkonferenz 2006
14. November 2006	Zwischenbericht zum 30. September 2006 Telefonkonferenz mit Journalisten Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren



Triebwerke im Überblick

Typ	Beschreibung	Anwendung
Zivile Antriebe		
PW4000 Growth	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 Airbusse 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 Airbusse 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		
EJ200	Zweiwellen-Zweistromtriebwerk mit Nachbrenner in der Schubklasse 90 kN.	Antrieb für den Eurofighter / Typhoon 2000.
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 – 4.224 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.



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