



2022

Halbjahres-Finanzbericht

MTU AERO ENGINES AG
GESCHÄFTSJAHR 2022

Inhaltsverzeichnis

Halbjahres-Finanzbericht 2022

1. Januar bis 30. Juni 2022

Fakten und Kennzahlen zum Konzern	3
Konzern-Zwischenlagebericht	4
Das Unternehmen MTU	4
Wirtschaftsbericht	6
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	6
Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie	6
Finanzwirtschaftliche Situation	7
Ertragslage	7
Finanzlage	9
Vermögenslage	11
Nachtragsbericht	13
Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	13
Prognose	13
Risiken	14
Chancen	17
Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU	17
Bericht zu wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen	18
Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss	19
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	19
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	20
Konzern-Bilanz	22
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	23
Konzern-Kapitalflussrechnung	24
Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss	25
Konzern-Segmentberichterstattung	25
Grundsätze	27
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	28
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	31
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	42
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	43
Weitere Informationen	44
Finanzkalender	44
Kontakt	45

Fakten und Kennzahlen

Fakten und Kennzahlen zum Konzern

in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatz	2.469	2.004	465	23,2
Bruttoergebnis vom Umsatz	351	290	61	20,9
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	183	168	15	9,1
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	290	190	100	52,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	166	146	20	13,9
Ergebnis nach Ertragsteuern	120	103	17	16,5
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	207	135	72	53,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	2,23	1,89	0,34	18,0
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	2,19	1,85	0,34	18,4
Umsatzmargen in %				
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	7,4	8,4		
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	11,7	9,5		
Ergebnis vor Ertragsteuern	6,7	7,3		
Ergebnis nach Ertragsteuern	4,9	5,1		
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	8,4	6,7		
Cashflow				
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	318	283	36	12,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 155	- 123	- 32	- 26,3
Free Cashflow	168	187	- 19	- 10,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 158	- 236	78	33,2
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	- 74	86	>100
in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)	30.6.2022	31.12.2021	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Bilanz				
Immaterielle Vermögenswerte	1.136	1.128	8	0,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	733	722	12	1,6
Rückstellungen für Pensionen	745	948	- 204	- 21,5
Eigenkapital	2.842	2.760	82	3,0
Netto-Finanzverschuldung	627	673	- 47	- 6,9
Auftragsbestand	24.563	22.237	2.326	10,5
Anzahl Mitarbeiter:innen				
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	6.678	6.497	181	2,8
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	4.155	4.011	144	3,6

Konzern-Zwischenlagebericht

Das Unternehmen MTU

Die MTU betreut zivile und militärische Flugzeugantriebe und davon abgeleitete Industriegasturbinen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung über die Fertigung und den Vertrieb bis hin zur Instandhaltung.

Forschung und Entwicklung

Die Geschwindigkeit der technologischen Weiterentwicklung in der Luftfahrtbranche ist sehr hoch und erfordert kontinuierliche Innovationen. Die Entwicklungstätigkeiten der MTU betreffen neben Weiterentwicklungen der aktuell von der MTU betreuten Triebwerksprogramme im zivilen und militärischen Bereich auch Arbeiten an Entwicklungsprogrammen des Bundes und der EU für zukünftige Triebwerksprogramme.

Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Forschungs- und Entwicklungskosten wie folgt:

Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	107	81	26	32,0
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	19	14	4	30,7
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	9	7	2	37,4
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	135	102	33	32,2
abzüglich fremdfinanzierte Aufwendungen	34	27	7	26,6
Eigenfinanzierte Aufwendungen	101	75	26	34,2
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
betreffend ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	37	23	15	65,1
betreffend zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)		0	-0	-100,0
Erfolgswirksam erfasste Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	63	52	11	21,7
Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen	15	12	3	26,1
Wertminderungen	63		63	
Entwicklungsaufwendungen im EBIT	141	64	77	>100
davon Umsatz bzw. Umsatzkosten	94	26	67	>100
davon Forschungs- und Entwicklungskosten (laut GuV)	47	37	10	26,9

Die Forschungs- und Entwicklungskosten werden in eigen- und fremdfinanzierte Vorhaben unterteilt. Eigenfinanzierte Vorhaben werden vom Konzern finanziert, während die fremdfinanzierten Vorhaben beauftragt und durch den Auftraggeber bezahlt werden. Die eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungskosten werden unter Punkt „3. Forschungs- und Entwicklungskosten“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

Die im Berichtszeitraum erforderlichen Wertminderungen betreffen die aktivierten Entwicklungskosten und erworbene Entwicklung in Zusammenhang mit den Triebwerksprogrammen PW1400G-JM und T408. Weitere Informationen zu den Sondereinflüssen aus Wertminderungen stehen unter [„12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung“](#).

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Waren die Aussichten für die Weltwirtschaft Anfang des Jahres noch optimistisch bezüglich einer Erholung nach der Pandemie, so hat sich das Bild in den letzten Monaten eingetrübt. Aufgrund der Folgen des Angriffs Russlands auf die Ukraine prognostiziert die Weltbank für dieses Jahr ein globales Wirtschaftswachstum von 2,9 % anstelle der noch im Januar erwarteten 4,1 %. Die Auswirkungen schlagen sich in deutlich höheren Rohstoffpreisen und Inflationsdruck nieder. Das Resultat sind höhere Verbraucherpreise und eine geschwächte Konsumkraft. Gleichzeitig führt die No-Covid-Politik in China zu Lieferengpässen.

Die Wirtschaft in China wuchs im 1. Quartal um 1,3 % im Vergleich zum Vorquartal. Nach den beiden Vorjahren, die stark durch Corona beeinträchtigt waren, verzeichnete die Eurozone einen leichten Anstieg des BIP um 0,3 % im Vergleich zum Vorquartal. Im Gegensatz zur Entwicklung in der Eurozone und in China nahm die Wirtschaftsleistung der USA im 1. Quartal 2022 um 0,4 % ab.

Viele Regierungen reagierten im ersten Halbjahr 2022 mit weitreichenden Maßnahmen, um die Folgen für Menschen und Unternehmen zu dämpfen. Zudem haben die Zentralbanken ihren Kurs der lockeren Geldpolitik verlassen, um die Inflation zu bekämpfen. In einigen Regionen der Welt stimmt es optimistisch, dass die Erholung der Wirtschaftsleistung Anfang des Jahres trotz hoher Infektionszahlen bereits wieder das Vorkrisenniveau von 2019 erreicht hat. Im zweiten Halbjahr kann mit einer Erholung der Konjunktur im Vergleich zum ersten Halbjahr gerechnet werden. Der Weg zur Erholung bleibt jedoch unsicher, denn neben der gestiegenen Inflation und den damit verbundenen Folgen besteht weiterhin die Gefahr eines erneuten Anstiegs der Covid-Infektionszahlen sowie von Engpässen bei der Energieversorgung aufgrund geopolitischer Spannungen. Beides könnte die konsumbezogene Mobilität beeinträchtigen. Zudem führen gestörte Lieferketten global und branchenübergreifend zu Produktionsengpässen und somit zu verlängerten Lieferzeiten.

Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Die Passagiernachfrage (gemessen in verkauften Passagierkilometern oder RPKs) lag im April 2022 noch ca. 37 % unter dem Vorkrisenniveau (Quelle: IATA), ist damit aber gegenüber dem Vorjahr um 79 % angestiegen. Vor allem die Aufhebung der Covid-19-bezogenen Reisebeschränkungen im internationalen Flugverkehr stellen eine wesentliche Ursache dafür dar.

Die Analysen der Flugbewegungen weisen darauf hin, dass die Branche den Tiefpunkt durchschritten hat und sich die Nachfrage stetig verbessert. Seit Anfang Februar hat sich die Anzahl der Passagierflüge kontinuierlich erhöht. Trotz Einschränkungen und Flugstornierungen aufgrund von Abfertigungsproblemen an den Flughäfen und Mangel an Flugpersonal ist der Anteil an aktiven Flugzeugen mit über 100 Sitzen bis Ende Juni auf 85 % gestiegen (Quelle: Cirium Fleets Analyzer).

Der Ölpreis je Barrel der Sorte Brent stieg im ersten Halbjahr stark an und lag am 1. Juli bei 109 US-\$. Im Jahr 2021 lag der Preis pro Barrel bei durchschnittlich 71 US-\$ (Quelle: US Energy Information Administration). Dies bedeutet eine höhere finanzielle Belastung für die Fluggesellschaften und unterstützt die Nachfrage nach modernen und effizienten Maschinen.

Infolge von reduzierten Produktionsraten und der Verschiebung von Bestellungen lieferten Airbus und Boeing im ersten Halbjahr insgesamt 488 zivile Flugzeuge aus. Im Vorkrisenvergleichszeitraum des Jahres 2019 waren es 589 Flugzeuge. Ende Juni 2022 wiesen die beiden Flugzeughersteller Airbus und Boeing in Summe 12.114 Bestellungen aus. Dies ist eine Reduzierung um gut 2 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Stornierungen sind mit 294 Flugzeugen im ersten Halbjahr als moderat zu betrachten. (Quelle: Cirium Fleets Analyzer).

Finanzwirtschaftliche Situation

Wechselkursinformationen

Für das internationale Geschäft der MTU ist insbesondere die Entwicklung des US-Dollar von Bedeutung. Der US-Dollar notierte am 30. Juni 2022 bei 1,04 US-\$ je € (31. Dezember 2021 1,13 US-\$ je €). Der Durchschnittskurs vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 lag bei 1,09 US-\$ je € (1. Halbjahr 2021: 1,21 US-\$ je €).

Ertragslage

Überleitung zu bereinigten Kennzahlen

Die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern zum bereinigten Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern sowie zum bereinigten Ergebnis nach Ertragsteuern stellt sich wie folgt dar:

Überleitung zu bereinigten Kennzahlen

in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	183	168	15	9,1
Bereinigung von Ergebnissondereinflüssen	22	22	-0	-0,6
Wertminderung (IAS 36)	85	0	85	0,0
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	290	190	100	52,6
Zinsergebnis	-15	-15	1	6,0
Zinsen Pensionsrückstellungen	-5	-3	-2	-76,9
Bereinigtes Ergebnis vor Ertragsteuern	270	171	99	57,5
Ertragsteuern	-63	-36	-27	-73,3
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	207	135	72	53,3

Die Überleitungsrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen aus den zentralen Ergebnisgrößen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch wird der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit gemessen. Die bereinigten Ergebnisgrößen unterstützen zudem die Vergleichbarkeit im Zeitablauf sowie im Unternehmensvergleich. Als bereinigte Kennzahlen

berichtet die MTU die Ergebnisgrößen bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) und EBIT-Marge bereinigt sowie das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern. Die Ergebnisgrößen fallen nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Zum Zwecke der Vergleichbarkeit der Ergebnisgröße EBIT erfolgt deren Bereinigung um diejenigen wesentlichen Erfolgsbeiträge (Ergebnisondereinflüsse), die aus den „Effekten aus der Kaufpreisallokation“, den „Effekten aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung“ sowie der Abgrenzung von „Wertminderungen (IAS 36)“ und „Restrukturierungsaufwendungen (IAS 37)“ resultieren. Im Geschäftsjahr 2022 werden auch Wertminderungen von Vermögenswerten im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg bereinigt.

Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) hat zum 1. Januar 2004 100% der Anteile der MTU von der damaligen DaimlerChrysler AG erworben. Im Rahmen des Erwerbs wurden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden nach IFRS 3 identifiziert und mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet. Seither führen insbesondere die identifizierten immateriellen Vermögenswerte zu erheblichen planmäßigen Abschreibungen. Letztere werden unter dem Begriff „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ zusammengefasst. Die Erfolgsbeiträge aus den „Effekten aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“ resultieren aus der 2012 erfolgten V2500-Programmanteilsaufstockung, die als erworbener Programmwert aktiviert ist und planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer von 25 Jahren erlösschmälernd verrechnet wird.

Korrespondierend erfolgt die Bereinigung des Ergebnisses vor Ertragsteuern um vorgenannte Sondereinflüsse. Zur Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern werden dem bereinigten EBIT zunächst das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Zusammenhang mit den Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Pensionen sowie dem Planvermögen stehen. Alle weiteren, insbesondere durch den US-Dollar-Wechselkurs geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Stichtagsbewertungseffekte aus der Kurssicherung, werden bereinigt.

Das bereinigte Nachsteuerergebnis wird auf Basis des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern ermittelt. Dabei werden mittels des nachhaltig erwarteten durchschnittlichen Konzernsteuersatzes von 26% die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag berechnet. Die Nachsteuerergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen sind dabei nicht Teil der Steuerbasis.

Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Kundenbestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten, sowie den vertraglich vereinbarten Auftragswert aus Servicevereinbarungen. Der Auftragsbestand belief sich zum 30. Juni 2022 auf

rund 24,6 Mrd. € und entspricht einer rechnerischen Produktionsauslastung von etwa viereinhalb Jahren.

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse stiegen in den ersten sechs Monaten 2022 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 465 Mio. € (23,2%) auf 2.469 Mio. €. Dabei erhöhten sich die Umsatzerlöse im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft um 108 Mio. € (15,5%) auf 810 Mio. €. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung erhöhten sich die Umsatzerlöse um 358 Mio. € auf 1.711 Mio. €.

Mit Blick auf die Umsatzentwicklung der Segmente ist zusätzlich zur positiven Geschäftsentwicklung aufgrund des realisierten Produktmix (OEM und MRO) sowie im OEM-Segment der Margen-Entwicklung der GTF-Triebwerksprogramme sowohl in der Serie als auch im Aftermarket die USD-Kursentwicklung im ersten Halbjahr zu berücksichtigen. Letztere unterstützte die Umsatzabgrenzung für erbrachte Lieferungen und Leistungen, führte umgekehrt aber auch zu erheblichen Belastungen aus der Bewertung, insbesondere des Bestandes von Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM).

Weiterer Treiber der Umsatzentwicklung im ersten Halbjahr war die Fortschreibung des Bestandes passivierter Abrechnungskorrekturen, insbesondere aus der konsortialen Beteiligung (Risk- and Revenue-Sharing) an Gewährleistungsrisiken sowie des Wartungsvertragsgeschäfts ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen (OEM), welche regelmäßig Einschätzungen mit Blick auf die zugrundeliegenden Verpflichtungen erfordert.

Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens erhöhten sich die Umsatzkosten in den ersten sechs Monaten 2022 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 404 Mio. € (23,6%) auf 2.118 Mio. €, was in etwa proportional in Korrelation zum Umsatz war. In den Umsatzkosten sind dabei als Sondereinflüsse Wertminderungen von Vermögenswerten in Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg in Höhe von 40 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) sowie weitere Wertminderungen von Investitionen in die Triebwerksprogrammbeiträge T408 in Höhe von 18 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) enthalten.

Die Wertminderungen im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg stehen im Zusammenhang mit dem Abbruch bzw. der Auflösung von Vertragsbeziehungen zugunsten russischer Absatzmärkte bzw. dem Verlust von in Russland befindlichen Vermögenswerten.

Die Wertminderungen im Zusammenhang mit der Triebwerksprogrammteilnahme GE T408, die als Antrieb des Transporthubschraubers Sikorsky CH-53K fungiert, resultiert insbesondere aus jüngst erfolgten Dispositionen von Militärs, u.a. der Deutschen Bundeswehr, zugunsten alternativer Transporthubschrauber.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz lag in den ersten sechs Monaten mit 351 Mio. € um 61 Mio. € (20,9%) über dem Vergleichswert des Vorjahres, wobei der Anstieg maßgeblich von der positiven Geschäftsentwicklung im MRO-Segment geprägt ist. Die ebenfalls positive Geschäftsentwicklung im OEM-Segment wurde hingegen nahezu vollständig durch die oben erwähnten Wertminderungen von Vermögenswerten kompensiert. Die Brutto-Marge sank auf 14,2% (Januar bis Juni 2021: 14,5%).

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern stieg in den ersten sechs Monaten 2022 um 15 Mio. € (9,1%) auf 183 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 168 Mio. €). Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern verbesserte sich auf 290 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 190 Mio. €), die bereinigte EBIT-Marge lag damit bei 11,7% (Januar bis Juni 2021: 9,5%).

Finanzergebnis

Im Berichtszeitraum lag das Finanzergebnis bei -17 Mio. € (Januar bis Juni 2021: -22 Mio. €). Die Verbesserung beruht insbesondere auf Fremdwährungsbewertungseffekten.

Ergebnis vor Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in den ersten sechs Monaten 2022 um 20 Mio. € auf 166 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 146 Mio. €) gestiegen.

Ergebnis nach Ertragsteuern

Das Ergebnis nach Ertragsteuern hat sich auf 120 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 103 Mio. €) erhöht und entfällt in Höhe von 119 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 101 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG. Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern liegt mit 207 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 135 Mio. €) um 72 Mio. € über dem Niveau des Vorjahresvergleichszeitraums.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 120 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 103 Mio. €) zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 206 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 105 Mio. €).

Die wesentlichen direkt im sonstigen Ergebnis nach Steuern erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen in den ersten sechs Monaten 2022 unter Berücksichtigung latenter Steuern negative Marktwertänderungen von Instrumenten zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 105 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 49 Mio. €), positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 51 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 29 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne aus Zinsanpassungen im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 139 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 27 Mio. €).

Das Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 206 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 105 Mio. €) entfällt in Höhe von 199 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 100 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG.

Finanzlage

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements werden im Geschäftsbericht 2021 ab Seite 51 ausgeführt und vom Konzern unverändert verfolgt. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2021 ergaben sich folgende Änderungen:

Die bisherige Rahmenkreditlinie in Höhe von 600 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen war und eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023 hatte, wurde vorzeitig durch eine neue Rahmenkreditlinie abgelöst, die mit nunmehr neun Banken abgeschlossen wurde und die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die Laufzeit beträgt fünf Jahre bis zum 29.06.2027 und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden.

Die Fremdfinanzierung des Konzerns erfolgt unverändert im Wesentlichen durch Anleihen und Schuldverschreibungen sowie Wandelschuldverschreibungen.

Free Cashflow

Den Free Cashflow ermittelt die MTU aus der Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit, wobei letzterer auch Komponenten (Zahlungssondereinflüsse) enthält, die nicht Gegenstand der operativen Steuerung des Kerngeschäfts sind. Korrespondierend wurden im Rahmen der Free-Cashflow-Ermittlung Auszahlungen zur Akquisition von Programmteilnahmen in Höhe von netto 12 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 26 Mio. €) und Auszahlungen im Rahmen von Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen in Höhe von netto 6 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 1 Mio. €) als Zahlungssondereinflüsse bereinigt. Die bereinigten Auszahlungen zur Akquisition von Programmteilnahmen stehen insbesondere im Zusammenhang mit geleisteten

Ausgleichszahlungen zugunsten des Zellenherstellers im Rahmen der Beteiligung am Triebwerksprogramm PW812 (Januar bis Juni 2021: Zahlungen zur Akquisition von insbesondere MRO-Programmbeteiligungen). Gegenläufig wirkte die Bereinigung der zweiten Tranche der Nettoeinzahlung im Zusammenhang mit dem letzt-

jährigen Verkauf von Vericor Power Systems in Höhe von -14 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €).

In den ersten sechs Monaten 2022 wurde ein Free Cashflow in Höhe von 168 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 187 Mio. €) realisiert.

Finanzlage

in Mio. €	1.1. -		Veränderung zum Vorjahr	
	30.6.2022	30.6.2021	in Mio. €	in %
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	318	283	36	12,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 155	- 123	- 32	- 26,3
+ Zahlungssondereinflüsse	4	27	- 23	- 85,0
Free Cashflow	168	187	- 19	- 10,4
- Zahlungssondereinflüsse	- 4	- 27	23	85,0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 158	- 236	78	33,2
Wechselkursänderungen	6	2	4	>100
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	- 74	86	>100
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente				
zum Anfang der Berichtsperiode	722	773	- 51	- 6,6
zum Ende der Berichtsperiode	733	698	35	5,0
davon ausgewiesen als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	733	695	38	5,5
davon ausgewiesen als Teil der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte		3	- 3	- 100,0

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2022 betrug der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit 318 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 283 Mio. €). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem zahlungswirksamen Geschäftswachstum.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2022 auf 155 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 123 Mio. €). Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 27 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 52 Mio. €). Sie betrafen im Wesentlichen Investitionen für die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Im Berichtszeitraum betragen die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen 93 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 81 Mio. €). Die Investitionen stehen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten der MTU, insbesondere an den Standorten in Deutschland und Serbien sowie mit Ersatzbeschaffungen im bestehenden Anlagen- und Maschinenpark. Daneben wurden aus dem Verkauf von Sachanlagen Erlöse in Höhe von 2 Mio. € erzielt (Januar bis Juni 2021: 18 Mio. €).

Der Saldo aus Einnahmen und Ausgaben bei den finanziellen Vermögenswerten in Höhe von - 12 Mio. € (Januar bis Juni 2021: - 1 Mio. €) resultiert im Wesentlichen aus Netto-Auszahlungen aufgrund der Beteiligung an Flugzeugfinanzierungsaktivitäten sowie der Kapitalerhöhung beim Gemeinschaftsunternehmen EME Aero sp.z.o.o.

Für Programmwerte (Anschaffungskosten für den Erwerb und/oder die Erhöhung von Programmanteilen) und erworbene Entwicklungsleistungen für zivile Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen wurden im ersten Halbjahr 2022 24 Mio. € ausgegeben (Januar bis Juni 2021: 9 Mio. €).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 lag der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit bei 158 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 236 Mio. €). Wesentliche Treiber für den Mittelabfluss im Berichtsjahr waren die gesteigerte Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 112 Mio. € sowie Tilgungen von Leasingverpflichtungen in Höhe von 27 Mio. €.

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aus der Entwicklung der Cashflows und unter Berücksichtigung von Wechselkurseinflüssen resultiert ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 12 Mio. € (Januar bis Juni 2021: ein Rückgang um 78 Mio. €).

Netto-Finanzverschuldung

Die MTU definiert die Netto-Finanzverschuldung als den Saldo aus den Brutto-Finanzschulden und dem Finanzvermögen, der die Liquiditätslage des MTU-Konzerns verdeutlicht. Zum 30. Juni 2022 sank die Netto-Finanzverschuldung um 47 Mio. € auf 627 Mio. € (31. Dezember 2021: 673 Mio. €).

Netto-Finanzverschuldung

in Mio. €	30.6.2022	31.12.2021	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Anleihen und Schuldverschreibungen	610	604	6	1,1
Wandelschuldverschreibungen	531	529	2	0,3
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	4	0	4	>100
Leasingverbindlichkeiten	138	176	-39	-21,9
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben	144	142	3	1,9
davon Finanzverbindlichkeit IAE-V2500-Anteilserhöhung	136	138	-2	-1,6
Brutto-Finanzschulden	1.427	1.451	-24	-1,7
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	733	722	12	1,6
Ausleihungen an Fremde	67	56	11	19,7
Finanzvermögen	801	778	23	2,9
Netto-Finanzverschuldung	627	673	-47	-6,9

Zur detaillierten Erläuterung der Anleihen und der Schuldverschreibungen sowie der Finanzverbindlichkeit aus der IAE V2500-Anteilserhöhung wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2021 der MTU Aero Engines AG, Seite 167ff. verwiesen.

Vermögenslage

Entwicklung der Bilanzpositionen

Die Konzernbilanzsumme hat sich von 8.304 Mio. € zum 31. Dezember 2021 um 341 Mio. € auf 8.645 Mio. € zum 30. Juni 2022 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 81 Mio. € auf 3.962 Mio. € gesunken und die kurzfristigen Vermögenswerte um 422 Mio. € auf 4.682 Mio. € gestiegen.

In den ersten sechs Monaten 2022 wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 28 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 52 Mio. €) aktiviert. Die Zugänge betreffen überwiegend aktivierte, selbsterstellte Entwicklungsleistungen bei den Pratt & Whitney Getriebefans.

Der Zugang bei den Sachanlagen betrug im ersten Halbjahr 2022 102 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 95 Mio. €).

Bei erworbenen Programmwerten, Entwicklungsleistungen und sonstigen Vermögenswerten ist ein Rückgang um 67 Mio. € auf 831 Mio. € zu verzeichnen, der sich im Wesentlichen aus den oben angeführten Wertminderungen von Entwicklungsausgleichszahlungen im Zusammenhang mit den Triebwerksprogrammen PW1400G-JM und T408 begründet.

Im ersten Halbjahr 2022 stiegen die Vertragsvermögenswerte um 256 Mio. € auf 1.152 Mio. €, die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte um 79 Mio. € auf 256 Mio. €, die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 76 Mio. € auf 1.022 Mio. €, die Vorräte um 27 Mio. € auf 1.406 Mio. € und die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 12 Mio. € auf 733 Mio. €. Demgegenüber sanken die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte um 16 Mio. € auf 34 Mio. € und die Ertragsteueransprüche um 11 Mio. € auf 79 Mio. €.

Das Konzerneigenkapital ist gegenüber dem Stand am 31. Dezember 2021 um 82 Mio. € auf 2.842 Mio. € gestiegen.

Eigenkapitalerhöhend wirkten sich in den ersten sechs Monaten 2022 versicherungsmathematische Gewinne insbesondere aus Rechnungszinsentwicklungen für Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 139 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 27 Mio. €), das Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 120 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 103 Mio. €) sowie positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 51 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 29 Mio. €) aus. Eigenkapitalmindernd wirkten die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 112 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 67 Mio. €), die Marktwertsenkungen der Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 105 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 49 Mio. €) sowie die Dividendenzahlungen an Anteile ohne beherrschenden Einfluss in Höhe von 12 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 8 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag bei 32,9% (31. Dezember 2021: 33,2%).

Folgende Effekte fielen nur im 1. Halbjahr 2021 an: Das Eigenkapital stieg aufgrund der Verkäufe eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms in Höhe von 23 Mio. € und des Restricted Stock Plan in Höhe von 2 Mio. € sowie aufgrund von Wandlungen der Wandschuldverschreibung 2016 in Höhe von 8 Mio. €, während der Rückkauf eigener Aktien in Höhe von 31 Mio. € sowie Zeitwertreduzierungen von Beteiligungen in Höhe von 6 Mio. € einen Rückgang des Eigenkapitals induzierten.

Die Rückstellungen für Pensionen sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 insbesondere aufgrund einer Erhöhung des Rechnungszinses um 204 Mio. € gesunken. Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 40 Mio. € auf 196 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Boni und Sondervergütungen.

Die finanziellen Verbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 111 Mio. € auf 1.775 Mio. €. Im Wesentlichen ist der Anstieg durch höhere negative Marktwerte der Derivate mit Sicherungsbeziehung bedingt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen lagen insbesondere geschäftsverlaufsbedingt und geprägt durch die Wechselkursentwicklung mit 320 Mio. € zum 30. Juni 2022 um 155 Mio. € über dem Wert zum 31. Dezember 2021.

Die Vertragsverbindlichkeiten sanken gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 3 Mio. € auf 696 Mio. €. Die erhaltenen Anzahlungen werden unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen, sofern sie höher waren als die zurechenbaren Vertragsvermögenswerte.

Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2021 im Wesentlichen aufgrund höherer Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen um 19 Mio. € auf 81 Mio. €.

Mitarbeiter:innen

Die MTU hatte am 30. Juni 2022 10.833

Mitarbeiter:innen (Stand 31. Dezember 2021: 10.210).

Nachtragsbericht

Ereignisse nach dem Zwischenberichts- stichtag (30. Juni 2022)

Nach dem Zwischenberichtsstichtag und vor Aufstellung dieses Halbjahres-Finanzberichts am 25. Juli 2022 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, die eine nennenswerte Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU-Konzerns haben.

Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

Um Chancen am Markt erfolgreich zu nutzen und die damit verbundenen Risiken zu identifizieren und zu steuern, hat der Vorstand ein integriertes Chancen- und Risikomanagementsystem eingerichtet. Es ist in die wertorientierte Steuerung und die bestehenden Organisationsstrukturen des Konzerns eingebunden. Das System orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework. Es umfasst auch das interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß §§ 289 Abs. 5 und 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB. Für eine detaillierte Beschreibung der Merkmale des Systems sowie der angewandten Methoden wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 85ff., verwiesen.

Prognose

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die globale Wachstumsprognose ist von vielen Faktoren abhängig, insbesondere von der weiteren Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Situation, die durch den Angriff Russlands auf die Ukraine hervorgerufen wurde. Auch die Dauer und Art der Erholung nach der Pandemie haben Auswirkungen auf die globale Wirtschaftsleistung. Ebenso wird der weitere Verlauf der Pandemieerholung auch in Zukunft Auswirkungen auf die globale Wirtschaftsleistung haben.

Aktuelle Prognosen gehen für 2022 von einem Anstieg der globalen Wirtschaftsleistung um 2 % bis 3 % aus. Die Voraussetzung dafür ist, dass die getroffenen fiskalpolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der Inflation greifen und keine weitreichenden Lockdown-Maßnahmen notwendig sind. Laut Weltbankprognose von Juli 2022 dürfte die Weltwirtschaft um 2,9 % wachsen. Die Economist Intelligence Unit (EIU) erwartet in ihrer Juli-Prognose für 2022 einen Anstieg der Weltwirtschaftsleistung um 2,8 %.

Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Der weltweite Umsatz der Fluggesellschaften dürfte 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 von 506 Mrd. US-\$ auf ca. 782 Mrd. US-\$ steigen (IATA-Prognose von Juli 2022). Die IATA geht von einem Jahresverlust von rund 9,7 Mrd. US-\$ bzw. rund 1% des Umsatzes aus (2021: 42,1 Mrd. US-\$ bzw. 8,3% des Umsatzes).

Für 2022 rechnet die IATA mit einem Wachstum des Passagierverkehrs um 98% gegenüber 2021. Damit dürfte der Passagierverkehr 18% unterhalb des Vorkrisenniveaus von 2019 bleiben. Tourism Economics und IATA prognostizieren, dass das Verkehrsniveau von 2019 erst im Jahr 2024 wieder erreicht wird. Der Inlandsverkehr mit Kurz- und Mittelstreckenmaschinen dürfte sich im Jahr 2023 erholen, während der internationale Verkehr mit Langstreckenmaschinen erst im Jahr 2025 das Vorkrisenniveau erreichen dürfte. Fehlendes Personal für den Betrieb von Flughäfen und Flugzeugen bleibt ein Risiko für weitere Flugstornierungen.

Die angekündigten Anpassungen der Neuproduktion bei Airbus und Boeing bestätigen die erwartete Erholung der Nachfrage. Airbus plant, die Gesamtproduktion schrittweise zu erhöhen. Die Produktionsrate der Baureihe A320 wird von derzeit 50 auf 75 Flugzeuge pro Monat im Jahr 2025 steigen. Boeing beabsichtigt, die monatlichen Auslieferungen der 737 MAX, die mit Ausnahme von China von den Zulassungsbehörden wieder zugelassen wurde, von 16 auf 31 zu erhöhen. Die Produktion der 787 soll mittelfristig von 2 auf 5 Maschinen erhöht werden. Die derzeit noch durch Lieferengpässe gedrosselten Produktionsraten unterstützen aktuell die Verzögerung der frühzeitigen Ausmusterung älterer Flugzeuge.

Im Luftverkehr verläuft das Frachtgeschäft sehr positiv. Trotz verringerter Kapazitäten durch den Wegfall von Zuladungen bei Passagierflügen dürfte der Umsatz 2022 steigen. Während sich am 30. Juni 2022 80% der Passagierflotte im aktiven Betrieb befand, waren es 90% bei der reinen Frachtflotte (Quelle: Cirium Fleets Analyzer). Mit einem Flottenanteil von 62% im Frachtsegment profitieren die zivilen Programme CF6-80C und PW2000 besonders von dieser Entwicklung.

Künftige Entwicklung der MTU

Die MTU hat ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem Ausblick im Geschäftsbericht 2021 konkretisiert.

Dabei erwartet die MTU einen Umsatz im Bereich zwischen 5.200 und 5.400 Mio. € auf Basis einer Wechselkursannahme von 1,10 US-\$ / €.

Dieser Umsatzerwartung liegen folgende Annahmen zu Grunde:

Die MTU erwartet im zivilen OEM-Geschäft ein Wachstum sowohl im Neuteil- als auch im Ersatzteilgeschäft.

Das Wachstum des zivilen OEM-Geschäfts ist vor allem durch einen weiteren Anstieg der Auslieferungen der Getriebefan-Programme sowie eine erwartete Wiederaufnahme von Lieferungen des GENx bedingt. Das Wachstum wird dabei im mittleren bis hohen Zehner-Prozentbereich erwartet.

Das Wachstum im Ersatzteilgeschäft wird im Wesentlichen getrieben durch Triebwerke für Schmalrumpfflugzeuge sowie eine anhaltend starke Nachfrage bei Triebwerken für Frachtflugzeuge. Insgesamt soll der Geschäftsbereich organisch im mittleren Zehner-Prozentbereich wachsen.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2022 um einen hohen einstelligen Prozentsatz ansteigen.

Für das zivile MRO-Geschäft prognostiziert die MTU ein organisches Wachstum im hohen Zehner-Prozentbereich. Bislang ging man von einem Wachstum im mittleren bis hohen Zwanziger-Prozentbereich aus. Es wird erwartet, dass das Maintenance-Wachstum der Getriebefan-Programme etwas hinter dem Wiederanstieg bei den übrigen MRO-Programmen zurückbleibt.

Beim operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) geht die MTU für 2022 von einem Wachstum im mittleren Zwanziger-Prozentbereich im Vergleich zum Vorjahres-Ergebnis aus.

Die MTU geht weiterhin davon aus, dass das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern 2022 analog zum operativen Ergebnis steigen wird.

Das Jahr 2022 wird von wieder anwachsenden investiven Ausgaben geprägt sein. Die MTU plant jedoch, diese Belastungen aus dem operativen Geschäft zu kompensieren.

Die Free Cashflow Conversion (Free Cashflow/ bereinigtes Ergebnis) wird in einem mittleren bis hohen zweistelligen Prozentbereich erwartet.

Risiken

Aufgrund der unternehmerischen Aktivität und der Einbindung der MTU in einen global vernetzten Markt mit vielfältigen ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen sowie die durch Konsortien geprägten Geschäftsbeziehungen ergeben sich Risiken, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens beeinflussen können. Die andauernde weltweite Covid-19-Pandemie betrifft die Branche des Luftverkehrs und der Luftfahrt-

industrie in besonderem Maße, da das internationale Flugaufkommen aufgrund von individuellen staatlichen Restriktionen und der Gefahr einer Verbreitung von Virus-Mutationen weiterhin eingeschränkt ist. Die MTU als Konsortialpartner und Zulieferer in dieser Branche spürt diese Krise in einem besonderen Maß.

Im zivilen Neuteilgeschäft und als Serviceanbieter im kommerziellen Aftermarket wirkt die Covid-19-Pandemie direkt auf viele Geschäftsaktivitäten der MTU. Eine deutlich verringerte Nachfrage im Passagier- und Luftfrachtverkehr, auch in Folge von anhaltenden Reise- und Kontaktbeschränkungen, wird auch weiterhin zu einer vorsichtigeren Haltung der MTU-Kunden bei neuen Produkt- und Serviceaufträgen führen, was zu erheblichen Verschiebungen oder gar Stornierungen von Teilen des Auftragsbestands führen könnte.

Die mittel- und langfristigen Auswirkungen von Covid-19 könnten die Programmbeteiligungen der MTU an zivilen Flugtriebwerksprogrammen nachteilig beeinflussen, d.h. die Werthaltigkeit der entsprechenden Vermögenspositionen der MTU beeinträchtigen (d.h. Wertminderungen) oder die entsprechenden (Eventual-)Verbindlichkeiten aus den Beteiligungen und Verpflichtungen der MTU als Konsortialpartner sogenannter Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften („RRSP“) erhöhen. Die Effekte der Covid-19-Pandemie auf die Luftfahrtindustrie belasten dabei die Prognosefähigkeit der MTU im Hinblick auf ihre zivilen Triebwerks-Programmbeteiligungen. Ausgehend von den Einschränkungen des Luftverkehrs antizipiert die MTU weiterhin insbesondere eine verzögerte Materialisierung der Vermarktung ihrer Produkte und Services an die jeweiligen Triebwerks-OEM.

Die Covid-19-Pandemie kann auch zu weiteren betrieblichen Herausforderungen innerhalb der MTU-Gruppe führen, da die MTU die Gesundheit und Sicherheit ihrer Mitarbeiter:innen schützen muss und es zu Störungen an den Arbeitsplätzen kommen kann. Der Betrieb der MTU könnte auch weiterhin durch Beschränkungen des Personen-, Rohstoff- und Warenverkehrs zu, von und in den Einrichtungen der MTU und ihrer Lieferanten oder Kunden negativ beeinflusst werden. Die MTU kann auch indirekt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf ihre Lieferanten betroffen sein. Einige Lieferanten der MTU könnten ihren Betrieb vorübergehend aussetzen müssen und somit kurz- bis mittelfristig mit zusätzlichen Störungen und Herausforderungen für ihre Geschäfte konfrontiert sein. Daher könnte die MTU Risiken im Zusammenhang mit den Kosten, die zur Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtungen erforderlich sind, sowie Risiken im Zusammenhang mit ihren, mitunter pönalisierten, Produktlieferplänen ausgesetzt sein.

Die mit der Covid-19-Pandemie im Zusammenhang stehende Einschränkung des Luftverkehrs belastet unmittelbar die Solvenz kommerzieller Fluggesellschaften. Neben den beschriebenen Implikationen für die künftige Nachfrage nach MTU-Produkten und -Leistungen, welche unmittelbar die Werthaltigkeit langfristiger immaterieller und sonstiger Vermögenswerte sowie des Vorratsvermögens beeinflussen, ergeben sich Risiken in Bezug auf zum Stichtag realisierte Vertragsvermögenswerte und finanzielle Vermögenswerte. Letztere stehen auch im Zusammenhang mit der Teilhabe der MTU an realisierten OEM-Absatzfinanzierungen. Obgleich die MTU über mehrjährige Expertise in der Bearbeitung solcher Risiken, insbesondere von luftfahrtindustriellen Kreditrisiken, verfügt, entstehen aus der aktuellen Situation erweiterte Herausforderungen. Die MTU versucht, diesen insbesondere durch kontinuierliche, intensive Risikoanalysen sowie risikoorientierte Sicherungsmittel (Pfandmittel, Garantien etc.) zu begegnen.

Als langfristige Auswirkung der Covid-19-Pandemie könnte die MTU mit schnelleren Veränderungen im Nutzungsverhalten oder in den Vorschriften für den Luftverkehr konfrontiert werden, die ihr Geschäftsmodell negativ beeinflussen könnten. Eine öffentliche Diskussion über die ökologischen und sozialen Auswirkungen des Einsatzes von Flugzeugen im Passagier- und Frachtverkehr hat sich als Folge der anhaltenden globalen Klimadebatte bereits entwickelt und nachhaltig etabliert. Dies hat zu einem erhöhten Bewusstsein von Individuen und Unternehmen für das Reise- und Konsumverhalten geführt. Die Umsetzung potenzieller Änderungen der Nutzungsmuster und der geltenden Vorschriften kann durch die Erfahrungen während der Covid-19-Pandemie beschleunigt und intensiviert werden, z.B. die Verlagerung von Geschäftsreisen auf Online-Videokonferenzen. Sollten eine reduzierte Reisetätigkeit und ein angepasstes Konsumverhalten von der Öffentlichkeit als sozial wünschenswerter angesehen werden, könnte auch das Geschäftsmodell der MTU nachhaltig negativ beeinflusst werden. Wie bereits erwähnt ergeben sich hieraus einerseits Wertminderungsrisiken für Investitionen in kommerzielle Triebwerks-Programmbeteiligungen (langfristige sonstige Vermögenswerte, immaterielle Vermögenswerte) und ferner Effekte für das prognostizierte langfristige luftfahrtindustrielle Wachstum und damit das Geschäftspotenzial der MTU in ihren aktuell erschlossenen Marktsegmenten.

Diese Effekte wirken in beiden Segmenten der MTU direkt in den Unternehmenskennzahlen. Lediglich das Militärgeschäft ist absatzseitig von der Covid-19-Pandemie weiterhin und absehbar nicht direkt betroffen. Die Risiken im militärischen Geschäft ergeben sich weiterhin

insbesondere aus den politischen Rahmenbedingungen, wie z. B. Exportbeschränkungen oder Budgetkürzungen im Neugeschäft sowie ergänzend Covid-19-bedingten Friktionen in der Zulieferkette und der Fertigung. Vor diesem Hintergrund besteht für die MTU das Risiko von Verzögerungen oder temporären Unterbrechungen der Lieferkette.

Die MTU überwacht und bearbeitet die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weiterhin aktiv. Allerdings ist aufgrund der Situation im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie und der Ungewissheit über deren Dauer und weiteres Ausmaß sowie Folgewirkungen die Fähigkeit der MTU belastet, ihre Geschäfte - insbesondere kurz- und mittelfristig - stabil vorherzusagen und zu planen. Auch wenn die MTU sich auf nationaler und internationaler Ebene mit Regierungsbehörden, den jeweiligen OEMs und weiteren Branchenvertretern berät, könnte die MTU nur mit Einschränkungen in der Lage sein, die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ebenso wie die Entwicklungen im Zusammenhang mit der globalen Klimadebatte und dem dadurch unterstützten transformativen Innovationsdruck der Luftfahrtindustrie auf ihr Geschäft angemessen vorherzusagen. Hieraus könnten sich nachteilige Effekte auf das Geschäft, den Cashflow, das Betriebsergebnis und die finanziellen Bedingungen der MTU ergeben. Die MTU bearbeitet weiterhin mit ganzer Entschlossenheit das gegenwärtige Spannungsfeld zwischen dem Erhalt und Ausbau strategischer Ressourcen und dem Erfordernis maximaler Kosten- und Liquiditäts-Effizienz.

Der russische Angriffskrieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft können weiterhin das Geschäft der MTU-Gruppe negativ beeinflussen. Die mit dem Krieg in Zusammenhang stehenden umfangreichen wirtschaftlichen Sanktionen gegenüber Russland wirken sich belastend auf die Geschäftsentwicklung der MTU aus, insbesondere im Bereich ziviler Triebwerkprogrammbeiträgen zugunsten eines russischen Flugsystems (Irkut MS-21 mit PW1400G-JM-Antrieb) sowie bestehender Langfristverträge mit russischen MRO-Kunden, und reduzieren die Erfolgsaussichten aktueller und zukünftiger OEM- und MRO-Kampagnen im russischen Einflussgebiet. Die MTU unterstützt uneingeschränkt alle Sanktionsregularien und kommt ihnen vollumfänglich nach. Entsprechend hat das Unternehmen alle Lieferungen und Datentransfers sowie den Zahlungsverkehr im Regelungsbereich der Sanktionen eingestellt. Generell hat die MTU nur in sehr geringem Umfang MRO-Geschäft mit Kunden in Russland und keine Präsenz in der Region, weshalb das Risiko aus den direkten wirtschaftlichen Beziehungen für die MTU-Gruppe als gering einzuschätzen ist.

Neben diesen direkten Einflüssen bestehen zudem Risiken für die MTU, die aus der Unsicherheit in Bezug auf die Energieversorgung von Öl und Gas sowie die Störung von weltweiten Wertschöpfungs- und Lieferketten resultieren. Bis jetzt ist es der MTU gelungen, einen großen Teil der Auswirkungen von hohen Rohstoffpreisen und hoher Marktvolatilität bei den nicht-energetischen Rohstoffen durch proaktives Risikomanagement zu mitigieren. Sollte die aktuell angespannte Lage an den Rohstoffmärkten für einen längeren Zeitraum fortbestehen, könnten sich die hohen Rohstoffpreise negativ auf die Margen der MTU auswirken. Auswirkungen der Inflation, getrieben von steigenden Personal- und Energiekosten, konnten bisher weitestgehend durch Fixpreisvereinbarungen in Langzeitverträgen vermieden werden. Bei weiterhin steigenden Preisen wird sich in den nächsten Jahren die Anspannung auf die Beschaffungskosten durch die Anwendung entsprechender Preisgleitklauseln bzw. auslaufende Preisbindungen graduell erhöhen. In Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine kam es weltweit mehrfach zu Einschränkungen im Bereich der Industrie- und Logistikkapazität. Vor diesem Hintergrund besteht für die MTU das Risiko von Verzögerungen oder temporären Unterbrechungen der Lieferkette mitunter auch mit Wirkung auf pönalisierte eigene Lieferverpflichtungen der MTU-Gruppe.

Unabhängig von der aktuellen Situation setzt die MTU bereits heute auf einen Mix aus erneuerbaren und nicht-erneuerbaren Energien und wählt Energieressourcen nach Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und ökologischen Gesichtspunkten aus. Ein potenzielles Gasembargo von Russland würde sich auf den Betrieb von Produktionsanlagen nur zu einem geringen Anteil auswirken, da der operative Betrieb auch bei einer geringeren Gasversorgung mit standortspezifischen Einschränkungen bzw. durch projektierte Kompensationsmaßnahmen aufrechterhalten werden kann. Die MTU hat frühzeitig einen Notfallplan etabliert, um mögliche Ausfälle und Schwankungen von Erdgaslieferungen schrittweise mitigieren zu können und nutzt aktiv alle Möglichkeiten, um den konzernweiten Energieverbrauch weitestgehend zu reduzieren und den Anteil regenerativer Energien kontinuierlich zu erhöhen.

Generell kann sich der russische Angriffskrieg negativ auf die einsetzende post-pandemische Erholung des Flugaufkommens auswirken und folglich auch die Geschäftsentwicklung der MTU-Gruppe tangieren.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit die gleichen Risikopotenziale wie im Geschäftsbericht 2021 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Risiken wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 70 ff. (Risikobericht), verwiesen.

Chancen

Das Geschäftsmodell, basierend auf den drei Säulen ziviles Triebwerksgeschäft, militärisches Geschäft und zivile Instandhaltung, sowie das ausgewogene Produktportfolio ermöglichen der MTU jeweils gute Marktpositionen. Durch die kontinuierliche Investition in Forschung, Entwicklung und neue Technologien, die Stärkung der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften sowie den Ausbau des Instandhaltungsgeschäfts ergeben sich neue Chancen.

Trotz der Effekte aus der Covid-19-Pandemie sowie den Verwerfungen in Folge der geopolitischen Krise im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg sieht die MTU auch Chancen-Positionen in allen Geschäftsfeldern. Im zivilen Triebwerksgeschäft sieht das Unternehmen Chancen, mit Hilfe seiner Beteiligung an der effizienten GTF-Triebwerkstechnologie überproportional an der Erholung und dem künftigen Wachstum der Luftfahrtindustrie zu partizipieren. Bei den militärischen Triebwerksprogrammen bieten insbesondere die Beauftragung im Rahmen des europäischen FCAS-Programms sowie Exportkampagnen und der Ersatz bestehender Triebwerksflotten die Chance, an zusätzlichen Verkäufen und dem damit verbundenen Instandhaltungsgeschäft teilzuhaben. Zusätzliches Potenzial im Militärgeschäft könnte sich mittelfristig aus dem Sondervermögen der Bundeswehr bzw. daraus abgeleitet aus einem höheren Wehretat ergeben, von dem die MTU profitieren könnte.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit dasselbe Chancenpotenzial wie im Geschäftsbericht 2021 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Chancen wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 82 ff. (Chancenbericht), verwiesen.

Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU

Die MTU sieht sich aufgrund ihres ganzheitlichen Risiko- und Chancen-Management-Systems in der Lage, Risikofelder und Chancenpotenziale früh zu identifizieren, Risiken durch geeignete Maßnahmen aktiv und kompensatorisch zu steuern und Chancen zu ergreifen. Die Risiko- und Chancenlage hat sich für den MTU-Konzern gegenüber der Einschätzung zum 31. Dezember 2021 nur unwesentlich verändert und die MTU klassifiziert ihr Risikomanagement-System weiterhin als effektiv, die bestehenden und künftigen Herausforderungen hieraus zu bewältigen.

Aufgrund der weiterhin engen Überwachung der Effekte der Covid-19-Pandemie sowie der Auswirkungen des russischen Angriffskriegs sieht sich die MTU in der aktuellen Situation gerüstet, ihre aktuellen Herausforderungen zu bewältigen und vorbereitet, hieraus gestärkt sowie gut positioniert hervorzugehen. Die Risikoposition wird in Anbetracht der kontinuierlich weiterentwickelten kompensatorischen Maßnahmen durch die MTU als beherrschbar eingeschätzt. Der Fortbestand des MTU-Konzerns ist aus heutiger Sicht nicht gefährdet.

Bericht zu wesentlichen Ge- schäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Zu den wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wird auf den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss unter Abschnitt [„38. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen“](#) verwiesen.

Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Umsatzerlöse	(1.)	2.469	2.004
Umsatzkosten	(2.)	- 2.118	- 1.714
Bruttoergebnis vom Umsatz		351	290
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.)	- 47	- 37
Vertriebskosten	(4.)	- 83	- 57
Allgemeine Verwaltungskosten	(5.)	- 51	- 46
Sonstige betriebliche Erträge		17	24
Sonstige betriebliche Aufwendungen		- 31	- 38
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	27	31
Ergebnis aus Beteiligungen		0	1
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)		183	168
Zinsergebnis	(8.)	- 15	- 15
Sonstiges Finanzergebnis	(9.)	- 3	- 7
Finanzergebnis		- 17	- 22
Ergebnis vor Ertragsteuern		166	146
Ertragsteuern	(10.)	- 46	- 43
Ergebnis nach Ertragsteuern		120	103
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		119	101
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		1	2
Ergebnis je Aktie in €			
Unverwässert (EPS)	(11.)	2,23	1,89
Verwässert (DEPS)	(11.)	2,19	1,85

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Ergebnis nach Ertragsteuern		120	103
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe		51	29
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen		- 105	- 49
Posten, die anschließend möglicherweise in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		- 54	- 19
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen		139	27
Zeitwertveränderungen von Beteiligungen			- 6
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		139	21
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	(24.)	86	2
Gesamtergebnis		206	105
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		199	100
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		7	5

Konzernbilanz – Vermögenswerte

Vermögenswerte (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	(14.)	1.136	1.128
Sachanlagen	(15.)	1.233	1.251
Finanzielle Vermögenswerte, at equity bilanziert	(16.)	627	611
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	75	72
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	(17.)	831	898
Latente Steuern		60	83
Summe langfristige Vermögenswerte		3.962	4.043
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(19.)	1.406	1.380
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20.)	1.022	946
Vertragsvermögenswerte	(21.)	1.152	897
Ertragsteueransprüche		79	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	256	177
Sonstige Vermögenswerte	(17.)	34	50
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23.)	733	722
Summe kurzfristige Vermögenswerte		4.682	4.260
Summe Aktiva		8.645	8.304

Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden

Eigenkapital und Schulden (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2022	31.12.2021
Eigenkapital	(24.)		
Gezeichnetes Kapital		53	53
Kapitalrücklage		529	529
Gewinnrücklagen		2.468	2.461
Eigene Aktien		- 16	- 17
Kumuliertes übriges Eigenkapital		- 266	- 345
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		2.768	2.681
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		74	79
Summe Eigenkapital		2.842	2.760
Rückstellungen für Pensionen		701	905
Sonstige Rückstellungen	(27.)	55	63
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	1.515	1.437
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	5	7
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	9	9
Latente Steuern			3
Summe langfristige Schulden		2.284	2.424
Kurzfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen		44	44
Ertragsteuerschulden		0	9
Sonstige Rückstellungen	(27.)	141	173
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	1.991	1.758
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	260	226
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		320	165
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	691	692
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	71	53
Summe kurzfristige Schulden		3.518	3.119
Summe Passiva		8.645	8.304

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Zu den Erläuterungen der Eigenkapital-Bestandteile wird auf Abschnitt „24. Eigenkapital“ der ausgewählten erläuternden Anhangangaben verwiesen.

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung (nicht testiert)

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigene Aktien	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Anteilseigner der MTU Aero Engines AG	Anteile ohne beherrschenden Einfluss	Summe Eigenkapital	
					Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	Zeitwertveränderungen von Beteiligungen	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste ¹⁾				Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen
in Mio. €											
Bilanzwert zum 1.1.2021	53	508	2.298	-2	-32	13	-348	62	2.553	82	2.635
Ergebnis nach Ertragsteuern			101						101	2	103
Sonstiges Ergebnis					27	-6	27	-49	-1	2	2
Gesamtergebnis			101		27	-6	27	-49	100	5	105
Dividendenzahlung			-67						-67	-8	-75
Wandelschuldverschreibung 2016	0	8							8		8
Restricted Stock Plan		2		0					2		2
Mitarbeiter-Aktienprogramm		7		17					23		23
Aktienrückkauf				-31					-31		-31
Bilanzwert zum 30.6.2021	53	525	2.332	-17	-5	6	-321	14	2.588	78	2.667
Bilanzwert zum 1.1.2022	53	529	2.461	-17	19		-321	-43	2.681	79	2.760
Ergebnis nach Ertragsteuern			119						119	1	120
Sonstiges Ergebnis					45		139	-105	79	6	86
Gesamtergebnis			119		45		139	-105	199	7	206
Dividendenzahlung			-112						-112	-12	-124
Einlage der Minderheitsgesellschafter										0	0
Restricted Stock Plan		-0		0					0		0
Bilanzwert zum 30.6.2022	53	529	2.468	-16	64		-182	-148	2.768	74	2.842

¹⁾ betrifft Pensionsverpflichtungen und Planvermögen

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Betriebliche Tätigkeit			
Ergebnis nach Ertragsteuern		120	103
Nicht zahlungswirksame Fortschreibung (inklusive Wertminderungen) aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung		85	23
Amortisationen, Zu- und Abschreibungen und Wertminderungen langfristiger Vermögenswerte		121	111
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	-27	-31
Ergebnis aus Beteiligungen		-0	-1
Ergebnis aus dem Abgang von Vermögenswerten		-0	0
Veränderung der Pensionsrückstellungen		2	-1
Veränderung sonstige Rückstellungen	(27.)	-40	2
Veränderung Rückerstattungsverbindlichkeiten (kein Working Capital Bestandteil)	(31.)	139	-42
Veränderung Working Capital		-168	78
Sonstige nicht zahlungswirksame Vorgänge		32	19
Zinsergebnis	(8.)	15	15
Gezahlte Zinsen		-8	-25
Erhaltene Zinsen		1	1
Erhaltene Gewinnausschüttungen		50	46
Ertragsteuern	(10.)	46	43
Gezahlte Ertragsteuern		-46	-57
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		318	283
Investitionstätigkeit			
Auszahlungen für Investitionen in:			
immaterielle Vermögenswerte	(14.)	-27	-52
Sachanlagen	(15.)	-93	-81
finanzielle Vermögenswerte	(16.)	-19	-1
erworbene Programmwerte und Entwicklung	(17.)	-24	-9
Einzahlungen aus Abgängen von:			
immateriellen Vermögenswerten/Sachanlagen	(14.)/(15.)	2	18
konsolidierten Tochterunternehmen	(16.)		1
sonstigen finanziellen Vermögenswerten		7	0
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-155	-123
Finanzierungstätigkeit			
Tilgung von sonstigen Schuldverschreibungen und Darlehen	(28.)	-0	-100
Tilgung Leasingverbindlichkeiten	(28.)	-27	-17
Tilgung sonstige Finanzverbindlichkeiten	(28.)		-30
Dividendenzahlung an Aktionäre der MTU AG/an nicht beherrschende Anteile		-124	-75
Tilgung Kaufpreisverbindlichkeiten Programmbeteiligungen	(28.)	-11	-8
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms / Restricted Stock Plan		0	23
Aktienrückkauf	(28.)		-31
Aufnahme übrige Finanzverbindlichkeiten	(28.)	4	2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-158	-236
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes im Geschäftsjahr		6	-76
Wechselkursbedingte Wertänderung der Zahlungsmittel		6	2
Finanzmittelbestand am Anfang des Geschäftsjahres		722	773
Finanzmittelbestand zum 30. Juni des Geschäftsjahres		733	698
davon ausgewiesen als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		733	695
davon ausgewiesen als Teil der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte (IFRS 5)			3

Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Segmentberichterstattung

Segmentinformationen

Zu den Tätigkeiten der einzelnen Geschäftssegmente wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2021, Seite 200f., verwiesen. In den ersten sechs Monaten 2022 hat sich die Segmentabgrenzung nicht verändert.

Die Segmentinformationen stellen sich wie folgt dar:

Konzern-Segmentberichterstattung

in Mio. €	Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)		Zivile Triebwerksinstand- haltung (MRO)		Summe berichtspflich- tige Segmente		Konsolidierung/ Überleitung		MTU-Konzern	
	1.1.- 30.6.2022	1.1.- 30.6.2021	1.1.- 30.6.2022	1.1.- 30.6.2021	1.1.- 30.6.2022	1.1.- 30.6.2021	1.1.- 30.6.2022	1.1.- 30.6.2021	1.1.- 30.6.2022	1.1.- 30.6.2021
Außenumsatz	778	678	1.691	1.326	2.469	2.004			2.469	2.004
Umsätze mit anderen Segmenten	32	24	19	26	51	50	- 51	- 50		
Gesamtumsatz	810	701	1.711	1.352	2.520	2.054	- 51	- 50	2.469	2.004
Bruttoergebnis vom Umsatz	182	178	169	113	351	291	- 0	- 1	351	290
Amortisationen	21	20	3	3	24	23			24	23
Fortschreibung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung	24	23			24	23			24	23
Abschreibungen	56	55	37	33	93	88			93	88
Wertminderungen	65				65				65	
Amortisationen/Fortschreibungen/ Abschreibungen/Wertminderungen	166	98	40	36	207	134			207	134
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	67	92	116	76	183	168	0	- 0	183	168
davon Sondereinfluss Amortisation/ Abschreibung aus Kaufpreisallokation	9	9	1	1	10	10			10	10
davon Sondereinfluss IAE V2500-Anteilserhöhung	12	11			12	11			12	11
davon Sondereinfluss Wert- minderungen Russland/Ukraine	53		8		61				61	
davon Sondereinfluss Wert- minderungen Programmvermögen	24				24				24	
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	165	113	124	77	289	190	0	- 0	290	190
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	4	13	24	18	27	31			27	31
Buchwerte der at equity bilanzierten Unternehmen (30.6.2022/31.12.2021)	322	339	305	272	627	611			627	611
Vermögenswerte (30.6.2022/31.12.2021)	7.482	7.189	2.613	2.515	10.095	9.704	- 1.451	- 1.400	8.645	8.304
Schulden (30.6.2022/31.12.2021)	5.026	4.729	1.886	1.877	6.912	6.606	- 1.110	- 1.063	5.803	5.543
Wesentliche zahlungsunwirksame Posten	16	17	15	1	32	19			32	19
Investitionen in:										
immaterielle Vermögenswerte	27	25	1	27	28	52			28	52
Sachanlagen	41	45	61	50	102	95			102	95
Erworbene Programmwerte und Entwicklung	24	1			24	1			24	1
Summe Investitionen	92	72	62	77	155	149			155	149
Segment-Kennziffern:										
EBIT in % vom Umsatz	8,3	13,1	6,8	5,6	7,3	8,2	- 0,9	0,2	7,4	8,4
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	20,4	16,0	7,3	5,7	11,5	9,2	- 0,9	0,2	11,7	9,5

Die wesentlichen zahlungsunwirksamen Posten betreffen insbesondere nicht ausgabewirksame Erfolgsbeiträge aus der Fremdwährungsbewertung.

Überleitung zum MTU-Konzern – Ergebnis vor Ertragsteuern

in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	183	168
Zinserträge	1	1
Zinsaufwendungen	- 15	- 16
Sonstiges Finanzergebnis	- 3	- 7
Ergebnis vor Ertragsteuern	166	146

Grundsätze

Die MTU Aero Engines AG, München, und ihre Konzernunternehmen sind Hersteller von Triebwerksmodulen und -komponenten und 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 Triebwerken und Ersatzteilen bis hin zu Instandhaltungsdienstleistungen. Die Geschäftstätigkeit der MTU gliedert sich in zwei Segmente: das „zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM)“ sowie die „zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)“.

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft entwickelt und fertigt die MTU Module und Komponenten sowie Ersatzteile für Triebwerksprogramme und übernimmt auch deren Endmontage. Bei militärischen Triebwerken übernimmt die MTU zudem Instandhaltungsdienstleistungen. Das Segment zivile Triebwerksinstandhaltung umfasst die Aktivitäten auf dem Gebiet der Wartung und Überholung und sowie der logistischen Betreuung ziviler Triebwerke.

Das Mutterunternehmen, die MTU Aero Engines AG mit Sitz in der Dachauer Str. 665, 80995 München, ist im Handelsregister beim Registergericht des Amtsgerichts München unter HRB 157206 eingetragen.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss wurde am 25. Juli 2022 durch den Vorstand der MTU Aero Engines AG zur Veröffentlichung freigegeben.

Rechnungslegung

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU umfasst nach den Vorschriften des §115 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss, einen Konzern-Zwischenlagebericht sowie eine Versicherung

der gesetzlichen Vertreter. Der verkürzte nicht testierte Konzern-Zwischenabschluss wurde unter Beachtung der International Financial Reporting Standards (IFRS) für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht unter Beachtung der anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt.

Statement of Compliance

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2022 ist in Übereinstimmung mit den Regelungen des International Accounting Standards (IAS) 34 „Zwischenberichterstattung“ aufgestellt worden. Alle vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses geltenden und von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) wurden von der MTU angewendet.

Im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss wurden dieselben Rechnungslegungsmethoden wie bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021 angewendet. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich die gerundet dargestellten Werte im Konzernabschluss nicht genau zu gerundet dargestellten Summen addieren und in gleicher Weise die Prozentangaben im Einzelfall nicht exakt auf Basis der gerundet dargestellten absoluten Werte ermittelt werden können. Dabei repräsentiert „0“ Werte zwischen einer halben Million und null Euro und „-0“ Werte zwischen null und minus einer halben Million Euro. Werte, welche genau 0,00 € entsprechen, werden mit einem leeren Feld dargestellt.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der MTU zum 31. Dezember 2021 zu lesen.

Aus Sicht der Unternehmensleitung enthält der Halbjahres-Finanzbericht alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die im Rahmen der Konzernrechnungslegung angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Anhang des Konzernabschlusses vom 31. Dezember 2021 ab Seite 128 erläutert.

Konsolidierungskreis

Der MTU-Konzern umfasste am 30. Juni 2022 einschließlich der MTU Aero Engines AG, München, Anteile an 34 Unternehmen.

Schätzunsicherheiten

Der Umgang mit Schätzunsicherheiten erfolgt im Wesentlichen nach den gleichen Prinzipien wie im Geschäftsbericht 2021 auf Seite 138 ff. dargestellt. Soweit es hierzu Abweichungen gab, wurden diese bei der jeweiligen Anhangangabe dargestellt.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio. €	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2022	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2021
Ziviles Triebwerksgeschäft	596		596	515		515
Militärisches Triebwerksgeschäft	149	64	213	120	67	187
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	746	64	810	634	67	701
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	88	1.622	1.711	58	1.294	1.352
Konsolidierung	-32	-19	-51	-24	-26	-50
Summe Umsatzerlöse	802	1.667	2.469	668	1.336	2.004

2. Umsatzkosten

Umsatzkosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Materialaufwand	- 1.578	- 1.234
Personalaufwand	- 400	- 362
Amortisationen und Abschreibungen	- 170	- 107
Übrige Umsatzkosten	- 8	- 33
Aktivierung selbsterstellte Entwicklungsleistungen	37	23
Summe Umsatzkosten	- 2.118	- 1.714

Die Umsatzkosten erhöhten sich im ersten Halbjahr 2022 proportional zum Umsatz. In den Umsatzkosten sind dabei Wertminderungen von Vermögenswerten in Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg in Höhe von 40 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) sowie weitere Wertminderungen für das Triebwerk T408 in Höhe von 18 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) enthalten.

Die Wertminderungen im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg stehen im Zusammenhang mit dem Abbruch bzw. der Auflösung von Vertragsbeziehungen zugunsten russischer Absatzmärkte bzw. dem Verlust von in Russland befindlichen Vermögenswerten.

Die Wertminderungen im Zusammenhang mit der Triebwerksprogrammteilnahme GE T408, die als Antrieb des Transporthubschraubers Sikorsky CH-53K fungiert, resultiert insbesondere aus jüngst erfolgten Dispositionen von Militärs, u.a. der Deutschen Bundeswehr, zugunsten alternativer Transporthubschrauber.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz lag in den ersten sechs Monaten mit 351 Mio. € um 61 Mio. € (20,9%) über dem Vergleichswert des Vorjahres, wobei der Anstieg maßgeblich von der positiven Geschäftsentwicklung im MRO-Segment geprägt ist. Die ebenfalls positive Geschäftsentwicklung im OEM-Segment wurde hingegen nahezu vollständig durch die oben erwähnten Wertminderungen von Vermögenswerten kompensiert. Das erste Halbjahr 2022 war im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geprägt von der Normalisierung nach dem pandemiebedingten Geschäftsbetrieb.

Mit Blick auf die Bruttoergebnisentwicklung der Segmente ist zusätzlich zur positiven Geschäftsentwicklung aufgrund des realisierten Produktmix (OEM und MRO) sowie im OEM-Segment der Margen-Entwicklung der GTF-Triebwerksprogramme sowohl in der Serie als auch im Aftermarket die USD-Kursentwicklung im ersten Halbjahr zu berücksichtigen. Letztere unterstützte insbesondere die Umsatzabgrenzung für erbrachte Lieferungen und Leistungen, führte umgekehrt aber auch zu erheblichen Belastungen aus der Bewertung, insbesondere des Bestandes von Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM). Weiterer Treiber der Bruttoergebnisentwicklung im ersten Halbjahr war die Fortschreibung des Bestandes passivierter Abrechnungskorrekturen, insbesondere aus der konsortialen Beteiligung (Risk- and Revenue-Sharing) an Gewährleistungsrisiken sowie aus dem Wartungsvertragsgeschäft ziviler Triebwerksprogrammteilnahmen (OEM), welche regelmäßig Einschätzungen mit Blick auf die zugrundeliegenden Verpflichtungen erfordern.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Forschungs- und Entwicklungskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Materialaufwand	- 25	- 22
Personalaufwand	- 21	- 14
Amortisationen und Abschreibungen	- 1	- 1
Übrige Entwicklungskosten	- 0	- 1
Aktivierung selbsterstellte Entwicklungsleistungen		0
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 47	- 37

4. Vertriebskosten

Vertriebskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Materialaufwand	- 14	- 10
Personalaufwand	- 39	- 39
Amortisationen und Abschreibungen	- 1	- 1
Übrige Vertriebskosten	- 29	- 7
Summe Vertriebskosten	- 83	- 57

Die Vertriebskosten enthalten neben Aufwendungen für Marketing und Werbung auch als Teil der übrigen Vertriebskosten Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Kundenforderungen.

In den übrigen Vertriebskosten sind dabei Wertminderungen von Vermögenswerten aufgrund von Kreditrisiken in Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg in Höhe von 11 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) enthalten.

5. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Materialaufwand	-5	-4
Personalaufwand	-37	-34
Amortisationen und Abschreibungen	-2	-2
Übrige Verwaltungskosten	-8	-6
Summe allgemeine Verwaltungskosten	-51	-46

Die allgemeinen Verwaltungskosten betreffen Aufwendungen im Zusammenhang mit administrativen Aufgaben, die weder dem Entwicklungs- noch dem Produktionsbereich oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.

7. Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen

Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Assoziierte Unternehmen	4	13
Gemeinschaftsunternehmen	23	19
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	27	31

8. Zinsergebnis

Zinsergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Zinserträge	1	1
Zinsaufwand aus		
Anleihen und Schuldverschreibungen	-10	-10
Wandelschuldverschreibungen	-2	-2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0	-0
Leasingverbindlichkeiten	-2	-2
Übrige Zinsaufwendungen	-2	-3
Aktiviert Fremdkapitalzinsen für qualifizierte Vermögenswerte	1	2
Zinsaufwendungen	-15	-16
Zinsergebnis	-15	-15

9. Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Effekte aus Währungsumrechnungen: Kursgewinne/-verluste aus		
Devisenbestandsbewertung	8	3
Finanzierungsvorgängen	4	-0
Leasingverbindlichkeiten	-5	-2
Effekte aus der Bewertung von Derivaten		
Devisenderivate	-1	-1
Warenterminkontrakte	-1	1
Zinsanteil aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden		
Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	-5	-3
Forderungen, sonstige Rückstellun- gen und Verbindlichkeiten	-1	-3
Übriges sonstiges Finanzergebnis	-1	-0
Sonstiges Finanzergebnis	-3	-7

10. Ertragsteuern

Aufteilung der laufenden und latenten Ertragsteuern		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Laufende Ertragsteuern	-49	-20
Latente Ertragsteuern	2	-23
Ertragsteueraufwand	-46	-43

11. Ergebnis je Aktie

Zur Ermittlung des verwässerten Ergebnisses wird dem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien die durchschnittliche Anzahl der Stammaktien hinzugerechnet, die bei der Gewährung von Eigenkapitalinstrumenten im Rahmen zum Stichtag abgeschlossener Finanzinstrumente ausgegeben werden könnte.

In den ersten sechs Monaten 2022 betrug das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende Ergebnis nach Ertragsteuern 119 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 101 Mio. €). Die durchschnittlich gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Zeitraum Januar bis Juni 2022 53.356.240 Aktien (Januar bis Juni 2021: 53.307.744 Aktien). Damit ergab sich in den ersten sechs Monaten 2022 ein unverwässertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 2,23 € (Januar bis Juni 2021: 1,89 €).

Das verwässerte Ergebnis je Aktie belief sich auf 2,19 € (Januar bis Juni 2021: 1,85 €). Verwässerungseffekte ergaben sich aus 1.709.706 potenziell auszugebenden Aktien im Rahmen der im Mai 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung sowie der im September 2019 emittierten Wandelschuldverschreibung.

12. Überleitung vom EBIT zum EBIT bereinigt

Mit Blick auf die Sondereinflüsse aus der Amortisation bzw. Abschreibung der Kaufpreisallokation (PPA), von Effekten aus der IAE V2500-Anteilserhöhung, zudem in 2022 der Abgrenzung von Wertminderungen für Vermögenswerte betreffend die Triebwerksprogrammbe- teiligung T408 sowie die Wertminderungen von Vermö- genswerten in Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg ergibt sich durch folgende Überleitungsrechnung die Steuerungsgröße „Bereinigtes Ergebnis vor Finanzerge- bnis und Steuern (EBIT bereinigt)“:

Überleitung vom EBIT zum EBIT bereinigt, Abschreibungsauf- wand und Sondereinflüsse

in Mio. €	1.1. - 30.6.2022	1.1. - 30.6.2021
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	183	168
davon Sondereinfluss Amortisation/ Abschreibung aus Kaufpreisallokation	10	10
davon Sondereinfluss V2500-Anteilserhöhung	12	11
davon Sondereinfluss Wert- minderungen Russland/Ukraine	61	
davon Sondereinfluss Wert- minderungen Programmvermögen	24	
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzer- gebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	290	190

Der Sondereinfluss Wertminderungen Russland/ Ukraine bezieht sich im Wesentlichen auf Belastungen in Höhe von 44 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) aufgrund des Impairments der Programmbeteiligung am Triebwerk PW1400G-JM, den mit diesem Triebwerk in Zusammen- hang stehenden Vorratsabschlägen und zusätzlichen Rückerstattungsverbindlichkeiten. Die restlichen durch den Ukrainekrieg verursachten Aufwendungen von 17 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) betreffen diverse Programmwertminderungen und Wertberichtigungen von Forderungen und Triebwerken, die im Zusammen- hang mit dem Abbruch bzw. der Auflösung von Vertrags- beziehungen zugunsten russischer Absatzmärkte bzw. dem Verlust von in Russland befindlichen Vermögens- werten stehen.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

14. Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden pro- grammunabhängige Technologien, Entwicklungsleistun- gen, technische Software und der erworbene Firmenwert ausgewiesen.

In den ersten sechs Monaten 2022 wurden 28 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 52 Mio. €) immaterielle Vermö- genswerte aktiviert. Davon entfielen auf selbsterstellte Entwicklungsleistungen und zugerechnete Fremdkapital- zinsen 26 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 24 Mio. €).

Die Amortisation der immateriellen Vermögenswerte be- trug in den ersten sechs Monaten 2022 27 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 23 Mio. €). Dies beinhaltet Wertminderun- gen von 3 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €).

15. Sachanlagen

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2022 betrug der Zugang bei den Sachanlagen 102 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 95 Mio. €), im Wesentlichen in Form von Aktivie- rung selbsterstellter Entwicklungsleistungen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie korrespondierender Anzahlungen. Die Abschreibungen von Sachanlagen betragen in den ersten sechs Monaten 2022 94 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 88 Mio. €).

16. Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte, die nach der Equity-Methode bilanziert sind

Die finanziellen Vermögenswerte, die nach der Equity- Methode bilanziert sind, sind im Geschäftsbericht 2021, Seite 152 ff, beschrieben.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zu Anschaffungskosten	326	234	71	60	255	174
Ausleihungen an Fremde ¹⁾	67	56	67	56		
Forderungen gegen Mitarbeiter:innen	2	1	0		2	1
Forderungen gegen Lieferanten	11	11			11	11
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	246	166	3	3	243	163
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral bewertet	4	7	4	7		
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	4	7	4	7		
Derivate ohne Hedge-Accounting	2	2	1	0	1	1
Derivate mit Hedge-Accounting		6		5		1
Summe sonstige finanzielle Vermögenswerte	332	250	75	72	256	177

¹⁾ Berücksichtigt als Teil der Netto-Finanzverschuldung

Wesentliche Treiber für den Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind bilanziell abzugrenzende Ausgleichszahlungsbestandteile an den Konsortialführer (OEM) für das Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft ziviler OEM-Triebwerksprogrammbeiträgen.

Zum Stichtag bestand bei den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, insbesondere bei den in den Ausleihungen an Fremde ausgewiesenen Absatzfinanzierungen, vor allem auch aufgrund bestehender kompensatorischer Sicherungsmittel, kein relevanter Wertminderungsbedarf.

17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

In den ersten sechs Monaten wurden 12 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in erworbene Programmwerte investiert. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung erworbener Programmwerte betrug 19 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 19 Mio. €).

Entwicklungsleistungen wurden von der MTU in den ersten sechs Monaten 2022 in Höhe von 12 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) erworben. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung von durch Ausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) erworbenen Entwicklungsleistungen betrug 5 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 4 Mio. €). Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit anlassbezogenen Werthaltigkeitsbetrachtungen (IAS 36) Wertminderungen auf

Entwicklungsausgleichszahlungen von 62 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 0 Mio. €) im Zusammenhang mit den Triebwerksprogrammen PW1400G-JM (38 Mio. €) und T408 (24 Mio. €) berücksichtigt.

Die sonstigen Vermögenswerte betreffen neben Steuererstattungsansprüchen auch im Voraus gezahlte Wartungsgebühren, Versicherungsprämien und Mieten.

19. Vorräte

Vorräte

in Mio. €	30.6.2021	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	653	638
Unfertige Erzeugnisse	492	377
Fertige Erzeugnisse	243	209
Geleistete Anzahlungen	18	15
Summe Vorräte	1.406	1.239

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. €	30.6.2022	31.12.2021
Dritte	509	466
Nahe stehende Unternehmen	512	480
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.022	946

21. Vertragsvermögenswerte

Die Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Die Veränderungen in der Berichtsperiode resultieren aus dem Geschäftsverlauf sowie insbesondere der US-\$-Wechselkursentwicklung von 1,13 US-\$/€ zum Geschäftsjahresende 2021 zu 1,04 US-\$/€ zum 30.06.2022.

23. Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente repräsentieren Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. In dieser Position sind Fremdwährungsbestände in Höhe von umgerechnet 60 Mio. € (31. Dezember 2021: 98 Mio. €) enthalten.

24. Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt unverändert 53 Mio. € und ist eingeteilt in 53 Mio. auf den Namen lautende Stückaktien ohne Nennwert.

Die Kapitalrücklage enthält Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie den Eigenkapitalanteil, gemindert um anteilige Transaktionskosten und Steuern, aus der 2007 emittierten und in 2012 getilgten bzw. gewandelten Anleihe, der 2016 begebenen und 2019 teilabgelösten Wandelschuldverschreibung sowie der 2019 begebenen Wandelschuldverschreibung.

Die Zahl der am 30. Juni 2022 im Umlauf befindlichen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug 53.356.799 Stück (30. Juni 2021: 53.318.661 Stück). Die Anzahl der eigenen Aktien betrug am 30. Juni 2022 79.249 Stück (30. Juni 2021: 80.088 Stück).

Im ersten Halbjahr 2022 erfolgte kein Erwerb eigener Anteile im Rahmen der Ermächtigung durch die Hauptversammlung vom 11. April 2019 (Mai 2021: 150.000 Aktien) zugunsten der Realisierung des Mitarbeiter Aktien Programms bzw. des Restricted Stock Plans.

27. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, dem Personalbereich und ausstehenden Eingangsrechnungen. Die Verringerung der sonstigen Rückstellungen um 40 Mio. € auf 196 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Inanspruchnahme der Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personalbereich für Boni und Sondervergütungen zurückzuführen.

28. Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	610	604	595	595	15	9
Wandelschuldverschreibungen	531	529	531	529	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteils- erhöhung und -erwerb	144	142	124	107	21	35
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	4	0			4	0
Leasingverbindlichkeiten	138	176	100	108	37	68
Summe Brutto-Finanzschulden	1.427	1.451	1.350	1.338	77	113
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	2		1		2	
Derivate mit Sicherungsbeziehung	203	58	99	30	104	28
Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	99	111	65	69	34	41
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	44	44	0		43	44
Summe sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	347	212	165	99	183	113
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	1.775	1.663	1.515	1.437	260	226

Anleihen und Schuldverschreibungen

Für eine ausführliche Beschreibung der Namensschuldverschreibung in Höhe von nominal 100 Mio. € und der Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 500 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 167, verwiesen.

Wandelschuldverschreibungen

Mit Wirkung zum 17. Mai 2016 hat die MTU Aero Engines AG eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die in neue und/oder bestehende auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der Emittentin wandelbar ist. Aufgrund des in 2019 erfolgten Teilrückkaufs sowie zwischenzeitlich erfolgter Wandelungen verbleibt hieraus ein Nennbetrag von 48 Mio. €.

Zudem hat die MTU Aero Engines AG 2019 eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die ab dem 18. September 2024 in Stammaktien der Emittentin wandelbar ist.

Für eine ausführliche Beschreibung der Wandelschuldverschreibungen wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 167f. verwiesen.

Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb

Finanzverbindlichkeit IAE V2500-Anteilerhöhung

Die Aufstockung des Programmanteils am V2500-Triebwerk um fünf Prozentpunkte auf 16% im Geschäftsjahr 2012 führte unter anderem zu einer aufschiebend bedingten, vom Flugstundenaufkommen der nächsten 15 Jahre abhängigen Zahlungskomponente.

Übrige Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb

Bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb handelt es sich im Wesentlichen um die finanziellen Verbindlichkeiten aus programmlaufzeitbezogenen Akquisitionszahlungen zugunsten ziviler Pratt & Whitney- bzw. GE-Triebwerksprogrammbeiträgen, die in Anbetracht ihrer Fristigkeit Finanzierungscharakter haben.

Rahmenkreditlinie

Die bisherige Rahmenkreditlinie in Höhe von 600 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen war und eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023 hatte, wurde vorzeitig durch eine neue Rahmenkreditlinie, die mit neun Banken abgeschlossen wurde und sich auf 500 Mio. € beläuft, abgelöst. Die Laufzeit beträgt fünf Jahre bis zum 29.06.2027 und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden.

Die Verzinsung aus der effektiv in Anspruch genommenen Kreditlinie erfolgt auf Basis marktüblicher Referenzzsätze zuzüglich einer Marge. Nicht in Anspruch genommene Kreditfazilitäten unterliegen einer Bereitstellungsprovision.

Leasingverbindlichkeiten

Die Verpflichtungen aus Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Leasingverpflichtungen.

Zur Beschreibung der wesentlichen Leasingobjekte wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 151f. und Seite 191ff. verwiesen.

Verbindlichkeiten aus Derivaten

Die zum Stichtag passivierten Derivate mit und ohne Hedge-Beziehung in Höhe von 205 Mio. € (31. Dezember 2021: 58 Mio. €) dienen der Kompensation von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Der Anstieg der Verbindlichkeiten ist insbesondere auf eine negative Entwicklung der Marktwerte von Devisentermingeschäften infolge der US-Dollar-Stichtagskursentwicklung in Relation zu den kontrahierten Sicherungskursen zurückzuführen.

Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiter:innen betreffen im Wesentlichen Versorgungskapitalansprüche aufgrund von Direktzusagen im

Rahmen der betrieblichen Altersversorgung in Höhe von 66 Mio. € (31. Dezember 2021: 78 Mio. €), die Ansprüche auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie tarifliche Sonderzahlungen in Höhe von 15 Mio. € (31. Dezember 2021: 0 Mio. €), Ansprüche aus dem Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) und dem Long-Term Incentive Plan (LTI) in Höhe von 9 Mio. € (31. Dezember 2021: 12 Mio. €) sowie gewährte Ansprüche aus Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 2 Mio. € (31. Dezember 2021: 15 Mio. €).

Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

In den übrigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 44 Mio. € (31. Dezember 2021: 44 Mio. €) sind Guthaben von Kunden in Höhe von 15 Mio. € (31. Dezember 2021: 18 Mio. €) sowie eine Vielzahl kleinerer Einzelverpflichtungen ausgewiesen.

30. Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten enthalten Vorauszahlungen für die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen sowie für Wartungs- und Instandsetzungsdienstleistungen.

Soweit korrespondierende Vertragsvermögenswerte bestehen, erfolgt eine entsprechende Verrechnung im Sinne von IFRS 15. Entsprechend wurden in der Berichtsperiode korrespondierende Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 241 Mio. € (31. Dezember 2021: 183 Mio. €) mit Vertragsvermögenswerten verrechnet.

31. Rückerstattungsverbindlichkeiten

Rückerstattungsverbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021
Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	251	269	0	0	251	269
Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten	1.740	1.489	0	0	1.740	1.489
Summe Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.991	1.758	0	0	1.991	1.758

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken korrespondieren mit Kompensationsverpflichtungen gegenüber dem Konsortialführer (OEM) bzw. der Programmgesellschaft aufgrund von Leistungsstörungen bzw. der Beteiligung an Aufwendungen des Triebwerkprogramms im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammeteiligungen (Risk- and Revenue-Sharing). Der Rückgang im Berichtszeitraum korrespondiert insbesondere mit der Abrechnung entsprechender Sachverhalte innerhalb der jeweiligen Triebwerks-Konsortien durch den Konsortialführer (OEM) in der Berichtsperiode sowie der Aktualisierung der schätzbasiernten Bewertung entsprechender Verpflichtungen. Gegenläufig ist die US-Dollar-wechselkursbedingte Aufwertung der Verpflichtungen zu berücksichtigen.

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten betreffen im Wesentlichen die rückwirkenden Preisanpassungen aus Kundenverträgen, wofür entsprechend den Abrechnungsausancen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammeteiligungen für erteilte Umsatzbeteiligungen regelmäßig nachträgliche Preiskorrekturen erfolgen. Die Abrechnung dieser Preiskorrekturen stand zum Abschlussstichtag in entsprechendem Umfang aus. Ein weiterer wesentlicher Anteil besteht in der Beteiligung an Vermarktungsaufwendungen ziviler Triebwerksprogramme, deren abschließende Abrechnung durch den Konsortialführer (OEM) zwar noch aussteht, die jedoch bereits umsatzmindernd berücksichtigt wurden. Die Zunahme im Berichtszeitraum korrespondiert mit dem stark angezogenen operativen Geschäftsverlauf zum Stichtag, der damit im Zusammenhang noch ausstehenden Weiterbelastung von Programmaufwendungen aus dem zivilen Serien- und Aftermarketgeschäft sowie der Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses.

32. Sonstige Verbindlichkeiten

Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2022	31.12.2021
Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen						
Soziale Sicherheit	1	1			1	1
Übrige Verbindlichkeiten	48	23			48	23
Sonstige Steuern	22	24			22	24
Übrige Verpflichtungen	10	14	9	9	1	4
Summe sonstige Verbindlichkeiten	81	62	9	9	71	53

Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die übrigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen auf Resturlaubsansprüche sowie Gleitzeitguthaben der Mitarbeiter:innen zurückzuführen.

Sonstige Steuern

Die Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 22 Mio. € (31. Dezember 2021: 24 Mio. €) betreffen abzuführende Lohn- und Kirchensteuern sowie in- und ausländische Verkehrssteuern.

33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte

In der folgenden Übersicht werden die Buchwerte der Finanzinstrumente dargestellt, unabhängig davon, ob diese von IFRS 7 oder IFRS 9 erfasst werden. Die Buchwerte werden zusätzlich den beizulegenden Zeitwerten zu Vergleichszwecken gegenübergestellt.

Angaben zu Finanzinstrumenten
Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 30.6.2022

in Mio. €	Buchwert 30.06.2022	Wertansatz Bilanz		Wertansatz Bilanz IFRS 16	Finanz- instrumente, die weder von IFRS 9 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 30.06.2022
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral				
AKTIVA							
Finanzielle Vermögenswerte							
Kredite und Forderungen	326	322			3	326	326
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	4		4			4	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.022	1.022				1.022	1.022
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	2			2		2	2
Derivate mit Sicherungsbeziehung							
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	733	733				733	733
PASSIVA							
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.991	1.991				1.991	1.991
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	320	320				320	320
Finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen und Schuldverschreibungen	610	610				610	589
Wandelschuldverschreibungen (2016 und 2019)	531	531				531	482
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserhöhung und -erwerb	144	144				144	142
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	4	4				4	4
Leasingverbindlichkeiten	138			138		138	138
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	2			2		2	2
Derivate mit Sicherungsbeziehung	203		203			203	203
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	142	44			99	142	142

Angaben zu Finanzinstrumenten
Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 31.12.2021

in Mio. €	Buchwert 31.12.2021	Wertansatz Bilanz		Wertansatz Bilanz IFRS 16	Finanz- instrumente, die weder von IAS 39 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 31.12.2021
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral				
AKTIVA							
Finanzielle Vermögenswerte							
Kredite und Forderungen	234	231			3	234	234
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	7		7			7	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	946	946				946	946
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	2			2		2	2
Derivate mit Sicherungsbeziehung	6		6			6	6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	722	722				722	722
PASSIVA							
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.758	1.758				1.758	1.758
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	165	165				165	165
Finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen und Schuldverschreibungen	604	604				604	659
Wandelschuldverschreibungen (2016 und 2019)	529	529				529	543
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserhöhung und -erwerb	142	142				142	147
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0	0				0	0
Leasingverbindlichkeiten	176			176		176	176
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate mit Sicherungsbeziehung	58		58			58	58
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	154	44			111	154	154

In Bezug auf zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen ebenso wie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten überwiegend kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die zu beizulegenden Zeitwerten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden anhand von Börsennotierungen, hilfsweise durch Ermittlung mittels Discounted-Cashflow-Verfahren abgeleitet.

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Um der Relevanz der in die Bewertung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten einfließenden Schätzparameter Rechnung zu tragen, wurden die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der MTU hierarchisch in drei Level eingestuft.

Die Stufen der Fair-Value-Hierarchie und ihre Anwendung auf die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind im Folgenden beschrieben:

- Stufe 1 Die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten notierten unverändert übernommenen Preise;
- Stufe 2 Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten, deren Preise direkt oder indirekt (abgeleitet) beobachtbar sind;
- Stufe 3 Nicht beobachtbare Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit.

Die an der Börse gehandelten und zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Wandelschuldverschreibungen (2016 und 2019) sowie die Unternehmensanleihe wurden dem Level 1, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Unternehmensbeteiligungen dem Level 3 und alle übrigen qualifizierten Finanzinstrumente dem Level 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Die folgenden Tabellen zeigen für 2022 und 2021 die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie:

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zum 30.6.2022

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative Finanzinstrumente		2		2
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			4	4
Summe finanzielle Vermögenswerte		2	4	6
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative Finanzinstrumente		205		205
Summe finanzielle Verbindlichkeiten		205		205

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2021

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative Finanzinstrumente		8		8
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			7	7
Summe finanzielle Vermögenswerte		8	7	15
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative Finanzinstrumente		58		58
Summe finanzielle Verbindlichkeiten		58		58

Die Zeitwerte der in Stufe 2 enthaltenen derivativen Finanzinstrumente werden jeweils mittels eines Discounted-Cashflow-Verfahrens (DCF) ermittelt. Die Bewertung der in der Stufe 3 enthaltenen Beteiligungen basiert ebenfalls auf einem DCF-Verfahren, welchem interne Planungsrechnungen zugrunde liegen. Neben der internen Planung werden Marktdaten zur Ableitung des Diskontierungszinses verwendet.

Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungszusagen. Grundsätzlich erfolgen die Zusagen nur gemeinschaftlich mit anderen Triebwerkskonsortialpartnern und zugunsten des Konsortialführers (OEM). Im Wesentlichen differenzieren sich die hierzu ausgereichten Angebote in zwei Formen: Flugzeugvorfinanzierungen (Pre-Delivery-Payments) einerseits und Deckungsverpflichtungen (Backstop-Commitments) andererseits. In beiden Fällen erfolgen Auszahlungen zugunsten des Erwerbers stets nur über den Konsortialführer (OEM) direkt an den Flugzeughersteller.

Die zum Abschlussstichtag ausgereichten Finanzierungsangebote mit einem Nominalvolumen von umgerechnet 790 Mio. € (31. Dezember 2021: 746 Mio. €) werden durch die MTU gemäß den Vorgaben des IFRS 7 als Teil des Bruttoliquiditätsrisikos klassifiziert. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme aller Zusagen wird als sehr unwahrscheinlich erachtet - diese Einschätzung stützen weiterhin Erfahrungswerte. Für den Fall einer Inanspruchnahme werden die damit verbundenen Liquiditäts- und Kreditrisiken als für die MTU beherrschbar angesehen. Für weitere Erläuterungen, insbesondere zur inhaltlichen Ausgestaltung der Finanzierungsangebote, wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 178, verwiesen.

Zum Abschlussstichtag bestehen darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an Unternehmens-

beteiligungen in Form von Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 147 Mio. € (31. Dezember 2021: 136 Mio. €).

37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 30. Juni 2022 betragen die Eventualverbindlichkeiten 197 Mio. € (31. Dezember 2021: 207 Mio. €).

Die Eventualverbindlichkeiten und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind für die Finanzlage der MTU von untergeordneter Bedeutung. Im Berichtszeitraum waren, wie in den vorhergehenden Perioden, keine Beträge zur Zahlung fällig. Wesentliche Inanspruchnahmen werden auch für das Geschäftsjahr 2022 nicht erwartet. Zur Zusammensetzung und Erläuterung der Eventualverbindlichkeiten und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen wird auf den Geschäftsbericht 2021, Seite 195, verwiesen.

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich zum 30. Juni 2022 auf 164 Mio. € (31. Dezember 2021: 125 Mio. €).

38. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahe stehende Unternehmen

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit Joint Ventures und assoziierten Gesellschaften sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der beteiligten Unternehmen zuzurechnen und im Grundsatz zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Geschäftsvorfälle zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen konsolidierten Unternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung vollumfänglich eliminiert und werden entsprechend in dieser Anhangangabe nicht erläutert.

Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen

Im Laufe des Geschäftsjahres führten Konzerngesellschaften im Rahmen ihrer operativen Geschäftstätigkeit Leistungsaustausche zugunsten der Lieferung von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen (z. B. Entwicklung, Reparaturen, Montage, IT-Support) durch.

Die zum 30. Juni 2022 bestehenden Forderungen gegen diese Gesellschaften beliefen sich auf 512 Mio. € (31. Dezember 2021: 480 Mio. €). Die Verbindlichkeiten betragen 64 Mio. € (31. Dezember 2021: 3 Mio. €). Die Erträge lagen in den ersten sechs Monaten 2022 bei 1.224 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 996 Mio. €). Die Aufwendungen beliefen sich auf 672 Mio. € (Januar bis Juni 2021: 593 Mio. €).

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 Aufsichtsratsgremien diese Personen vertreten sind, keine wesentlichen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Mitglieder des Vorstands

Reiner Winkler, Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines AG, wird zum Jahresende 2022 sein Mandat aus persönlichen Gründen im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat beenden. Dies wurde in der Aufsichtsratssitzung am 04. Mai 2022 gemeinsam festgelegt. Seine Bestellung als CEO hätte am 30. September 2024 geendet. Einstimmig hat der Aufsichtsrat Lars Wagner, Technikvorstand der MTU, als zukünftigen Vorstandsvorsitzenden der MTU mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 bestimmt.

Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2022)

Vorgänge von besonderer Bedeutung, die eine nennenswerte Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU-Konzerns haben, sind nach dem Zwischenberichtsstichtag und vor Aufstellung dieses Halbjahres-Finanzberichts am 25. Juli 2022 nicht eingetreten.

Veröffentlichung des Halbjahres-Finanzberichts

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 wird im Internet (www.mtu.de) veröffentlicht.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

München, den 25. Juli 2022

gez.
Reiner Winkler
Vorsitzender
des Vorstands

gez.
Michael Schreyögg
Vorstand Programme

gez.
Peter Kameritsch
Vorstand
Finanzen und IT

gez.
Lars Wagner
Vorstand Technik

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die MTU Aero Engines AG

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der MTU Aero Engines AG, München, - bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben - und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 30. Juni 2022, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

München, den 26. Juli 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Baur
Wirtschaftsprüfer

Stummer-Jovanovic
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Finanzkalender

Zwischenbericht zum 30. Juni 2022	27. Juli 2022
Quartalsmitteilung zum 30. September 2022	27. Oktober 2022
MTU Analysten- und Investorenkonferenz 2022	17. November 2022

Kontakt

MTU Aero Engines AG

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

Thomas Franz

Leiter Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-4787
Fax: +49 89 1489-95583
E-Mail: Thomas.Franz@mtu.de

Claudia Heinle

Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-3911
Fax: +49 89 1489-95139
E-Mail: Claudia.Heinle@mtu.de

Matthias Spies

Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-4108
Fax: +49 89 1489-95139
E-Mail: Matthias.Spies@mtu.de

Die MTU Aero Engines AG im Internet

- Weitere Informationen über die MTU Aero Engines AG erhalten Sie im Internet über die Adresse: www.mtu.de
- Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse www.mtu.de/de/investor-relations direkt erreichen.
- Informationen zu den Produkten der MTU Aero Engines AG finden Sie unter: www.mtu.de/de/engines



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