



Jahresabschluss und Lagebericht 2005
der MTU Aero Engines Holding AG



Bilanz zum 31. Dezember 2005

in Tausend Euro

	An- hang	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
A K T I V A			
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	(1)	731.240	273.530
Umlaufvermögen			
Forderungen	(2)	163.662	36
Zahlungsmittel		<u>12</u>	<u>12</u>
		163.674	48
		<u>894.914</u>	<u>273.578</u>
 P A S S I V A			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(3)	55.000	2.210
Kapitalrücklage	(4)	465.955	203.745
Gewinnrücklagen		3.826	0
Bilanzgewinn (Vj. -verlust)		<u>40.150</u>	<u>-2.336</u>
		564.931	203.619
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen	(5)	3.439	0
Übrige Rückstellungen	(6)	<u>44.640</u>	<u>11</u>
		48.079	11
Verbindlichkeiten			
Übrige Verbindlichkeiten	(7)	281.904	69.948
		<u>894.914</u>	<u>273.578</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2005

in Tausend Euro

	An- hang	2005	2004
Umsatzerlöse	(8)	7.778	0
Allgemeine Verwaltungskosten	(9)	-10.128	-265
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-5	0
Finanzergebnis	(10)	154.920	-2.071
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		152.565	-2.336
Außerordentliches Ergebnis	(11)	7.605	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(12)	-113.858	0
Jahresüberschuss (Vj. - fehlbetrag)	(13)	46.312	-2.336
Verlustvortrag		-2.336	0
Einstellung in Gewinnrücklagen		-3.826	0
Bilanzgewinn (Vj. Bilanzverlust)	(13)	40.150	-2.336

Anlagevermögen der MTU Aero Engines Holding AG

in Tausend Euro

	Anschaffungskosten				Buchwerte	
	01.01.2005	Zugänge	Abgänge	31.12.2005	31.12.2005	31.12.2004
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	273.530	731.240	273.530	731.240	731.240	273.530

Grundlagen und Methoden

Der Jahresabschluss der MTU Aero Engines Holding AG, München (vormals: MTU Aero Engines Erste Holding GmbH, München) wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellt und in Tausend Euro ausgewiesen. Die in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung, die nach dem Umsatzkostenverfahren gegliedert ist, zur Verbesserung der Übersichtlichkeit zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert aufgeführt und erläutert.

Die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH (HRB 151 251) wurde im Wege der formwechselnden Umwandlung durch Umwandlungsbeschluss vom 2. Mai 2005 gemäß den Bestimmungen des Umwandlungsgesetzes in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Umwandlung wurde im Handelsregister am 19. Mai 2005 unter HRB 157 206 eingetragen. Ebenfalls durch Gesellschafterbeschluss vom 2. Mai 2005 wurde das Stammkapital der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH vor der formwechselnden Umwandlung nach den Vorschriften der Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln von 2.210 TEuro um 37.790 TEuro auf 40.000 TEuro erhöht. Zu diesem Zweck wurde aus der Kapitalrücklage der Betrag in Höhe von 37.790 TEuro entnommen und in Stammkapital umgewandelt. Neue Geschäftsanteile wurden nicht ausgegeben. Die Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung im Handelsregister am 19. Mai 2005 wirksam.

In der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 wurde beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft gegen Bareinlage von 40.000 TEuro um 15.000 TEuro auf 55.000 TEuro durch Ausgabe von 15 Mio. neuen Stückaktien, die auf den Namen lauten, zu erhöhen. Die neuen, ab Beginn des laufenden Geschäftsjahres gewinnberechtigten Aktien wurden zum Nennbetrag von 1,00 Euro ausgegeben. Die Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung im Handelsregister am 3. Juni 2005 wirksam. Zweck der zweiten Kapitalerhöhung war die Platzierung der Aktien im Rahmen des Börsenganges der Gesellschaft.

Bilanzierung und Bewertung

Die MTU Aero Engines Holding AG, München, ist eine große Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 3 S. 2 HGB.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir im Berichtsjahr unverändert beibehalten.

Die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten.

Die Forderungen und Zahlungsmittel sind mit dem Nennbetrag angesetzt.

Pensionsrückstellungen werden versicherungsmathematisch gemäß IAS 19 mit einem Rechnungszinsfuß von 4,25 % auf Basis der Richttafeln 2005G von Dr. Klaus Heubeck ermittelt.

Die Übrigen Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt.

Die übrigen Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Erläuterungen zur Bilanz der MTU Aero Engines Holding AG

(1) Finanzanlagen

	Anteil	Eigenkapital	Ergebnis
	31.12.2005	31.12.2005	2005
	%	TEuro	TEuro
MTU Aero Engines Investment GmbH, München	100,00	731.240	0 *)

*) mit der Gesellschaft besteht ein Gewinnabführungsvertrag

(2) Forderungen

	31.12.2005	31.12.2004
	TEuro	TEuro
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	159.230	0
Sonstige Vermögensgegenstände	4.432	36
Forderungen	163.662	36

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen vor allem die Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MTU Aero Engines Investment GmbH. Sie umfassen die Abführung des Jahresergebnisses und die Steuerumlagen.

(3) Grundkapital

Das Stammkapital der MTU Aero Engines Erste Holding GmbH wurde von 2.210 TEuro durch Umwandlung von Rücklagen in Höhe von 37.790 TEuro auf 40.000 TEuro erhöht. Nach der Umwandlung in die MTU Aero Engines Holding AG wurde in der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 beschlossen, das Grundkapital gegen Bareinlage um 15.000 TEuro auf 55.000 TEuro durch Ausgabe von 15 Mio. neue Stückaktien, die auf den Namen lauten, aufzustocken.

(4) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB hat sich im Geschäftsjahr 2005 wie folgt entwickelt:

	TEuro
Stand am 01.01.2005	203.745
Entnahme aus Kapitalrücklage zur Erhöhung des Stammkapitals	-37.790
Kapitalerhöhung aufgrund des Emissionserlöses durch Aktienplatzierung an der Frankfurter Wertpapierbörse (15 Mio. Stück; bei einem Ausgabekurs von 21,- Euro, nach Abzug des nach § 8 Abs. 3 Satz 2 AktG auf jede Stückaktie anteilig entfallenden Betrags des Grundkapitals von 1,- Euro).	300.000
	465.955

Die im Zusammenhang mit dem Börsengang stehenden Transaktionskosten sind als außerordentlicher Aufwand ausgewiesen.

(5) Rückstellungen für Pensionen

Die Pensionsrückstellungen sind nach den Grundsätzen von IAS 19 bewertet. Dabei kam ein Zinssatz von 4,25% zum Ansatz. Für künftige Gehaltssteigerungen wurden 2,5%, für Rentensteigerungen 1,75% p.a. angenommen.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden gemäß IAS 19.92 nur dann als Ertrag bzw. Aufwand erfasst, wenn der Saldo der kumulierten, nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zum Ende der vorherigen Berichtsperiode den höheren der beiden Werte aus 10% des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung zu diesem Zeitpunkt oder 10% des beizulegenden Zeitwerts eines Planvermögens zu diesem Zeitpunkt übersteigt (Korridorermethode). Zum 31. Dezember 2005 besteht eine Unterdeckung zum DBO mit 296 TEuro. Die Unterdeckung ist von dem Korridor (bis zu 374 TEuro) erfasst und wird nicht über die durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt.

(6) Übrige Rückstellungen

	31.12.2005 TEuro	31.12.2004 TEuro
Steuerrückstellungen	40.604	0
Sonstige Rückstellungen	4.036	11
	44.640	11

In den Steuerrückstellungen sind noch nicht endgültig veranlagte Körperschaft- und Gewerbebeertragsteuer enthalten.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Aufwendungen für variable Vergütungen sowie Jahresabschlusskosten.

(7) Übrige Verbindlichkeiten

	31.12.2005 TEuro	31.12.2004 TEuro
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	281.752	69.696
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	281.752	56
- davon Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahre	0	69.640
Sonstige Verbindlichkeiten	152	252
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	152	252
- davon aus Steuern	2	0
Summe Übrige Verbindlichkeiten	281.904	69.948
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	281.904	308
- davon Restlaufzeit zwischen 1 und 5 Jahre	0	69.640
- davon aus Steuern	2	0

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines Holding AG
--

(8) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen auf an die MTU Aero Engines GmbH berechnete Verwaltungskosten in Höhe von 7.778 TEuro. Grundlage hierfür ist das Service Agreement vom 08. November 2005.

(8) Allgemeine Verwaltungskosten

Die Allgemeinen Verwaltungskosten betreffen insbesondere Aufwendungen, die der Gesellschaft im Rahmen ihrer Funktion als Holding und Führungsgesellschaft des MTU-Konzerns entstehen.

(10) Finanzergebnis

Beteiligungsergebnis	2005 TEuro	2004 TEuro
Erträge aufgrund Gewinnabführungsvertrag	37.359	0
Erträge aus Steuerumlagen	126.049	0
<i>- davon aus verbundenen Unternehmen</i>	<i>163.408</i>	<i>0</i>
	163.408	0
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.095	0
<i>- davon aus verbundenen Unternehmen</i>	<i>857</i>	<i>0</i>
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-9.583	-2.071
<i>- davon an verbundene Unternehmen</i>	<i>-4.320</i>	<i>-2.071</i>
	-8.488	-2.071
Finanzergebnis gesamt	154.920	-2.071

(11) Außerordentliches Ergebnis

Aus der Verschmelzung der MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Holding AG entstand ein Verschmelzungsgewinn in Höhe von 27.910 TEuro.

Demgegenüber entstanden im Zusammenhang mit dem Börsengang Transaktionskosten in Höhe von 20.305 TEuro.

(12) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

	2005 TEuro	2004 TEuro
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	58.131	0
Gewerbesteuer	55.727	0
	113.858	0

Die im außerordentlichen Ergebnis enthaltenen Transaktionskosten haben den Steueraufwand um 8.203 TEuro gemindert. Der außerordentliche Verschmelzungsgewinn ist steuerfrei.

(13) Jahresüberschuss / Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresüberschuss beträgt 46.312 TEuro. Nach Verrechnung des Verlustvortrages aus dem Vorjahr in Höhe von 2.336 TEuro und nach Einstellung von 3.826 TEuro in die Gewinnrücklagen verbleibt ein Bilanzgewinn von 40.150 TEuro.

Vorschlag für die Gewinnverwendung:

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 12. Mai 2006 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,73 Euro je Stückaktie auf die 55.000.000 dividendenberechtigten Aktien zu verwenden.

Sonstige Angaben

Personalaufwand	2005 TEuro	2004 TEuro
Löhne und Gehälter	6.071	0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.518	0
- davon für Altersversorgung	2.518	0
	8.589	0

Die Gesellschaft beschäftigte im Geschäftsjahr durchschnittlich vier Mitarbeiter.

Deutscher Corporate Governance Kodex / Erklärung nach § 161 AktG:

Die nach § 161 des Aktiengesetzes vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im Dezember 2005 abgegeben und den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht unter www.mtu.de.

Honorar Abschlussprüfer

Die im Geschäftsjahr als Aufwand gebuchten Honorare des Abschlussprüfers belaufen sich auf 1.117 TEuro und betreffen die Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses der MTU Aero Engines Holding AG mit 595 TEuro sowie sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen mit 522 TEuro im Zusammenhang mit dem Börsengang.

Organe

Dem Vorstand wurden Gesamtbezüge in Höhe von 6.090 TEuro gewährt. Die Vergütungen des Aufsichtsrats betragen 367 TEuro.

Erklärung nach § 160 Abs. 1 AktG über die Bekanntmachung nach § 20 Abs. 6 AktG

Die Firmen

KKR Europe Limited, Grand Cayman, Gayman Islands,
KKR Associates Europe, Limited Partnership, Calgary, Alberta, Canada,
KKR European Fund, Limited Partnership, Calgary, Alberta, Canada,
KKR 1996 Overseas, Limited, Grand Cayman, Caman Islands,
KKR Partners (International), Limited Partnership, Calgary, Alberta, Canada,
KKR Millenium Limited, Grand Cayman, Cayman Islands,
KKR Associates Millenium (Overseas), Limited Partnership, Clgary, Alberta. Canada,
KKR Millenium Fund (Overseas), Limited Partnership, Calgary, Alberta, Canada, und
Blade Lux Holding One S.à.r.l., Luxemburg, Großherzogtum Luxemburg

haben uns mit Schreiben vom 27. Mai 2005 mitgeteilt, dass ihnen kraft Zurechnung nach §§ 20 Abs. 1 Satz 2, 16 Abs. 4 AktG jeweils eine Mehrheitsbeteiligung im Sinne von § 16 Abs.1 AktG an unserer Gesellschaft gehören. Die Blade Lux Holding Two S.à.r.l., Luxemburg, Großherzogtum Luxemburg hat uns mit gleichem Schreiben vom 27. Mai 2005 mitgeteilt, dass ihr gemäß § 20 Abs. 1 und 3 AktG jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft und gemäß § 20 Abs. 4 AktG jeweils eine Mehrheitsbeteiligung im Sinne von § 16 Abs. 1 AktG an unserer Gesellschaft unmittelbar gehören.

Veröffentlichungen nach §§ 21 Abs. 1 und 25 Abs. 1 WpHG

Die Firma Fidelity International Limited hat uns nach § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Fidelity International Limited, P.O.Box HM 670, Hamilton HMCX, Bermuda an unserer Gesellschaft am 06. Dezember 2005 die Schwelle von 5% überschritten hat und nun 5,11% beträgt. Die Stimmrechte werden der Fidelity International Limited gemäß § 22 (1) 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Die Firma Fidelity International hat uns nach § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der FMR Corp., 82 Devonshire Street, Boston, Massachusetts 02109, USA, an unserer Gesellschaft am 08. November 2005 die Schwelle von 5% erreicht hat und nun 5,00% beträgt. Die Stimmrechte werden der FMR Corp. gemäß § 22 (1) 2 WpHG i.V. m. § 22 (1) 1 Nr. 6 WpHG zugerechnet.

Einbeziehung in den Konzernabschluss

Die Gesellschaft erstellt in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) einen Konzernabschluss, der am Sitz der Gesellschaft erhältlich ist.

Bedingtes Kapital

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

Genehmigtes Kapital

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

Weiterhin ist der Vorstand durch Beschluss der Hauptversammlung vom 30. Mai 2005 ermächtigt, das Grundkapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. Mai 2010 gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmal oder mehrmals um insgesamt bis zu 19,25 Mio. Euro zu erhöhen, wobei das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen werden kann (Genehmigtes Kapital II). Der Vorstand wurde ermächtigt, bis zum 29. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Genussscheine oder Gewinnschuldverschreibungen mit oder ohne Laufzeitbegrenzung im Gesamtnennbetrag von bis zu 750,0 Mio. Euro zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrecht in auf den Namen lautenden Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 29,25 Mio. Euro nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

Mitglieder des Vorstands:

Udo Stark München
Vorstandsvorsitzender

Weitere Mandate

Aufsichtsratsvorsitzender der
Bilfinger Berger AG

Bernd Kessler München
Vorstand zivile Instandhaltung

Weitere Mandate

Vorsitzender des
Aufsichtsrates der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH

Vorsitzender des
Aufsichtsrates der MTU Maintenance Hannover GmbH (ab 25.04.2005)

Dr. Michael Süß München
Vorstand Technik

Reiner Winkler München
Vorstand Finanzen, Personal und IT

Weitere Mandate

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrates der MTU Maintenance Hannover GmbH

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrates der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH (bis 24.01.2005)

Mitglieder des Aufsichtsrats:

Johannes P. Huth London
Vorsitzender des Aufsichtsrates

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

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

A.T.U. Auto-Teile-Unger Holding GmbH

Demag Holding S.à.r.l

Deutsche Gesellschaft für Kunststoff Recycling mbH

Duales System Deutschland GmbH

FL Selenia S.p.A. (Chairman of the Board of Directors)

mannesmann plastics machinery GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats)

MTU Aero Engines GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Wincor Nixdorf AG (Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Zumtobel AG (stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Günter Sroka * Dachau
Stellvertretender Vorsitzender

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der
MTU Aero Engines GmbH, München

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH (stellv. Vorsitzender)

<p>Harald Flassbeck * Erster Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle München</p> <p>Weitere Mandate EADS Deutschland GmbH MTU Aero Engines GmbH MAN Nutzfahrzeuge AG</p>	<p>Unterhaching</p>
<p>Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger (ab 04.10.2005) Vorsitzender der Geschäftsleitung der INA-Holding Schaeffler KG; Herzogenaurach</p> <p>Weitere Mandate MDL Mitteldeutsche Leasing AG MTU Aero Engines GmbH Tower Automotive, Inc.</p>	<p>Herzogenaurach</p>
<p>Reinhard Gorenflos (bis 31.12.2005) Managing Director von Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., London</p> <p>Weitere Mandate Demag Cranes & Components GmbH Demag Holding S.a.r.l. Duales System Deutschland GmbH mannesmann plastics machinery GmbH MTU Aero Engines GmbH Zumtobel AG</p>	<p>London</p>
<p>Oliver Haarmann (bis 01.10.2005) Fondsmanager, Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd., London</p> <p>Weitere Mandate A.T.U. Auto-Teile-Unger Holding GmbH Duales System Deutschland AG mannesmann plastics machinery GmbH MTU Aero Engines GmbH</p>	<p>London</p>
<p>Babette Haas * Leiterin des Ressorts Betriebswirtschaft, IG Metall Vorstand</p> <p>Weitere Mandate EDAG Engineering & Design AG MTU Aero Engines GmbH Harmann Becker Automotive Systems GmbH</p>	<p>Frankfurt</p>
<p>Josef Hillreiner * Betriebsratsvorsitzender der MTU Aero Engines GmbH</p> <p>Weitere Mandate MTU Aero Engines GmbH</p>	<p>Ried</p>
<p>Louis R. Hughes (ab 30.01.2006) Chief Executive Officer der GBS Laboratories, LLC., Herndon, Virginia</p> <p>Weitere Mandate ABB Ltd. AB Electrolux British Telecom plc (bis 31.03.2006) MTU Aero Engines GmbH Maxager Technology, Inc. Chairman of the Board of Directors Sulzer AG</p>	<p>Winnetka</p>

Michael Keller *

Aindling

Vertreter der Leitenden Angestellten
der MTU Aero Engines GmbH
Leiter Rotor / Stator & Produktionsservice
der MTU Aero Engines GmbH

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH

Prof. Dr. Walter Kröll

Köln

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

Weitere Mandate

Wincor Nixdorf AG

Siemens AG

MTU Aero Engines GmbH

Josef Mailer *

Dachau

Freigestellter Betriebsrat
der MTU Aero Engines GmbH

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH

Dr.-Ing. Klaus Steffens

Bernried

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung
der MTU Aero Engines GmbH

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH

Prof. Dr. Sigmar Wittig

Köln

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

Weitere Mandate

MTU Aero Engines GmbH

* *Arbeitnehmersvertreter*

München, den 20. Februar 2006

Der Vorstand



Udo Stark



Bernd Kessler



Dr. Michael Süß



Reiner Winkler

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital in T-Euro	Ergebnis in in T-Euro
I. ANTEILE AN TOCHTERUNTERNEHMEN			
1 MTU Aero Engines Investment GmbH, München	100,00	731.241	0 ²⁾
2 MTU Aero Engines GmbH, München	100,00	720.654	0 ²⁾
3 MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,00	82.584	0 ²⁾
4 MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,00	65.470	0 ²⁾
5 MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,00	-797 ³⁾	-3.524 ⁴⁾
6 MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	100,00	4.507 ³⁾	-3.489 ⁴⁾
7 RSZ Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH, München	100,00	13.432	6
8 ATENA ENGINEERING INC., i.L. Hartford, USA	100,00	48 ^{1/3)}	-45 ^{1/4)}
9 MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	100,00	26	0 ²⁾
10 MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	100,00	4.787	-854
11 Vericor Power Systems L.L.C., Atlanta, USA	100,00	5.889 ³⁾	2.108 ⁴⁾
12 MTU Aero Engines Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH München	100,00	0 ¹⁾	0 ¹⁾
13 MTU Maintenance do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	99,99	64 ^{1/3)}	-16 ^{1/4)}
II. ANTEILE AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN			
15 Turbo Union Ltd., Bristol, Großbritannien	39,98	166 ¹⁾	6 ¹⁾
16 EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos	33,00	1.545 ¹⁾	465 ¹⁾
17 EPI Europrop International GmbH, München	28,00	252 ¹⁾	188 ¹⁾
18 MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	33,33	168 ¹⁾	130 ¹⁾
19 APA Aero Propulsion Alliance GmbH i.L., München	24,80	55 ¹⁾	3 ¹⁾
III. BETEILIGUNGEN AN JOINT VENTURES			
20 Airfoil Services Sdn. Bhd., Shah Alam, Malaysia	50,00	2.100 ^{1/3)}	14 ^{1/4)}
21 MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	50,00	31.235 ³⁾	305 ⁴⁾
22 Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	50,00	-714 ¹⁾	-1.136 ¹⁾
23 Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH Ludwigsfelde	50,00	14.757	6.730
24 Pratt & Whitney Canada CSC (Africa) (PTY.) Ltd., Lanseria, Südafrika	50,00 ⁶⁾	1.716 ^{1/3)}	169 ^{1/4)}

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital in T-Euro	Ergebnis in in T-Euro
IV. SONSTIGE ANTEILE			
25 IAE International Aero Engines AG Zürich, Schweiz	12,10	26.184 ^{1/3)}	-3.044 ^{1/4)}
26 Gesellschaft zur Entsorgung von Sondermüll in Bayern GmbH München, Deutschland	0,10	⁵⁾	⁵⁾

1) Vorjahreszahlen, keine aktuellen Zahlen vorhanden.

2) Ergebnis wurde aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommen.

3) Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31.12.2005 (bzw. 31.12.2004) erfolgt.

4) Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittkurs 2005 (bzw. 2004) erfolgt.

5) Es lagen keine Daten vor.

Lagebericht der MTU Aero Engines Holding AG für das Geschäftsjahr 2005

Geschäftstätigkeit

Die MTU Aero Engines Holding AG und ihre Konzernunternehmen (im Folgenden „MTU“ oder „Gesellschaft“ genannt) zählen zu den weltweit größten Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten und sind der führende unabhängige Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugtriebwerke. Das Geschäft der Gesellschaft erstreckt sich auf die gesamte Laufzeit eines Triebwerksprogramms – von der Entwicklung über die Konstruktion, die Erprobung und die Fertigung von neuen zivilen und militärischen Triebwerken und Ersatzteilen bis hin zu Instandhaltungsdienstleistungen für zivile und militärische Triebwerke.

Die Tätigkeit der MTU Aero Engines Holding AG erstreckt sich auf die Leitung der MTU-Gruppe. Das operative Geschäft betreiben die MTU Aero Engines GmbH und deren Tochtergesellschaften, an der die MTU Aero Engines Holding AG über die MTU Aero Engines Investment GmbH sämtliche Anteile hält. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU Aero Engines Holding AG wird fast vollständig durch das operative Triebwerksgeschäft bestimmt. Wesentliche Geschäftsgrundlage hierfür ist eine Kette von Gewinnabführungsverträgen mit den inländischen Konzerngesellschaften sowie der Dienstleistungsvertrag mit der MTU Aero Engines GmbH.

Erfolgreicher Börsenstart

Die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH wurde im Mai 2005 formwechselnd in die MTU Aero Engines Holding AG umgewandelt. Nach einer Kapitalerhöhung auf insgesamt 55 ME Grundkapital mit zugehörigen 55.000.000 Namensaktien wurden am 6. Juni 2005 insgesamt 35.650.000 Aktien an der Frankfurter Wertpapierbörse in den Handel gebracht.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang konnte in 2005 die gesellschaftsrechtliche Struktur der Gruppe weiter vereinfacht werden. Die aus der früheren GmbH & Co. KG -Struktur noch verbliebenen Komplementär- und Kommanditisten GmbH´s wurde auf ihre Muttergesellschaften verschmolzen. Ebenso wurden die MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH und diese dann auf die MTU Aero Engines Erste Holding GmbH verschmolzen, weil sie ihre ursprüngliche Finanzierungsfunktion verloren hatten. Damit ist eine transparente Konzernstruktur entstanden, in der die MTU Aero Engines Holding AG über die MTU Aero Engines Investment GmbH (Emittent des High Yield Bonds) das operative Geschäft der MTU-Gruppe leitet.

Erläuterungen zur Ertragslage

Die auf der Bilanzierung nach HGB basierende Ertragslage der Gesellschaft ist maßgeblich bestimmt durch die Kette der Ergebnisabführungsverträge, die sich über die MTU Aero Engines Investment GmbH und über die MTU Aero Engines GmbH bis zur MTU Maintenance Hannover und zur MTU Maintenance Berlin Brandenburg erstreckt und die damit die Ergebnisse der Inlandsgesellschaften in der MTU Aero Engines Holding AG im **Finanzergebnis** bündelt. Daneben erzielt die MTU Aero Engines Holding AG **Umsätze** aus der Verrechnung ihrer Leitungstätigkeit an die operativen Gesellschaften. In den **Verwaltungskosten** sind überwiegend Personalaufwendungen enthalten. Aus der Verschmelzung der MTU Aero Engines Zweite Holding GmbH auf die MTU Aero Engines Holding AG ist ein **außerordentlicher Ertrag** in Höhe von 27,9 ME entstanden. Die Aufwendungen für den Börsengang sind als **außerordentlicher Aufwand** erfasst. Bei der MTU Aero Engines Holding AG als Organträger ist der gesamte **Ertragsteueraufwand** der Gruppe ausgewiesen. Die hohe Steuerquote resultiert hauptsächlich aus der Fusion der ehemaligen MTU Aero Engines GmbH mit der MTU Aero Engines Dritte Holding GmbH & Co. KG, die steuerlich zu Buchwerten erfolgte und handelsrechtlich zu höheren Zeitwerten. Insbesondere aus Abschreibungen des Anlagevermögens ergeben sich handelsrechtliche Aufwendungen, die steuerlich keine Betriebsausgaben darstellen. Der **Jahresüberschuss** steht für die Gewinnverwendung zur Verfügung. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividende von 0,73 Euro je Aktie auszuschütten.

Erläuterungen zur Vermögenslage und zur Bilanzstruktur

Das **Anlagevermögen** der MTU Aero Engines Holding AG entfällt hauptsächlich auf die Beteiligung an der MTU Aero Engines Investment GmbH, die ihrerseits unmittelbar und mittelbar das operative Geschäft hält. Die **Forderungen** enthalten im Wesentlichen die Gewinnabführung der MTU Aero Engines Investment GmbH. Das **Eigenkapital** umfasst das Grundkapital, die Kapitalrücklagen und den Jahresüberschuss. Durch die Kapitalerhöhung im Rahmen des Börsengangs ist eine deutliche Steigerung der Eigenkapitalquote eingetreten. Die **Rückstellungen** betreffen Pensionsverpflichtungen, Ertragsteuern und in den übrigen Rückstellungen Verpflichtungen gegenüber Personal, aus der Abschlussprüfung und aus der Aufsichtsratsvergütung. Die **Verbindlichkeiten** betreffen vornehmlich den Finanzverkehr mit der MTU-M.

Erläuterungen zur Finanzlage

Eine wesentliche Verbesserung der Finanzlage der MTU Aero Engines Holding AG ist durch den Börsengang eingetreten. Hierdurch sind nach Abzug der Aufwendungen für den Börsengang insgesamt 294,7 M€ zugeflossen. Diese wurden mit 69,7 M€ zur Tilgung des Gesellschafterdarlehens der Blade Lux Holding Two S.a.r.l verwendet. Die verbleibenden Mittel wurden im Zuge einer Kapitalerhöhung in die MTU Aero Engines Investment GmbH eingelegt und dort zur Tilgung des Verkäuferdarlehens der DaimlerChrysler AG (185,5 M€) und zur teilweisen Tilgung des High Yield Bond eingesetzt.

Chancen- und Risikobericht

Nennenswerte originäre Risiken aus der Konzern-Leitungsfunktion der MTU Aero Engines Holding AG bestehen nicht.

Die geschäftlichen Risiken der MTU Aero Engines Holding AG resultieren aus dem operativen Triebwerksgeschäft der Tochtergesellschaften; sie werden nachfolgend beschrieben.

Hoher Stellenwert eines vorausschauenden Risikomanagements

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

Breite Aufstellung mindert Geschäftsrisiken

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

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

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

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

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

Die MTU erfüllt strengste Sicherheitsanforderungen

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

Auch für das Betreiben bestimmter Produktionsanlagen wie Prüfstände und galvanische Anlagen benötigt die MTU entsprechende Zulassungen von Behörden. Eine strikte Einhaltung der Auflagen und eine entsprechende Dokumentation sichern diese Betriebsgenehmigungen. Ein nach DIN EN ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagement minimiert die Risiken in diesem Bereich weiter.

Partnerschaften mildern Entwicklungsrisiken

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

Langfristige Verträge sichern Versorgung

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

Gleichzeitig mindert die Verfügbarkeit mehrerer Lieferanten bzw. die mehrjährige Bindung von Lieferanten das Risiko von kurzfristigen Preiserhöhungen.

Langjährige Produktlaufzeiten schützen die Erlöse

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

Vorausschauendes Forderungsmanagement

Im zivilen Triebwerksgeschäft und in der zivilen Instandsetzung sind Fluggesellschaften indirekte und direkte Kunden der MTU. Eine ganze Reihe dieser Luftfahrtgesellschaften hat finanzielle Probleme, plant oder führt Umstrukturierungen bzw. Zusammenschlüsse durch oder steht unter Gläubigerschutz. Dies wirkt sich auf die Werthaltigkeit der Forderungen der MTU und ihrer Kooperationspartner aus. Die Kooperationsführer im zivilen Serien- und Ersatzteilgeschäft betreiben ein intensives Forderungsmanagement. In der zivilen Triebwerksinstandsetzung überwacht die MTU ihre offenen Forderungen in kurzen Zyklen in Zusammenarbeit mit dem Vertrieb. Zudem werden bereits im Vorfeld von Vertragsabschlüssen mögliche Risiken beurteilt und eventuelle Sicherungsmaßnahmen festgelegt. Soweit angeboten, nutzt die Gesellschaft die Absicherung politischer Kreditrisiken durch Hermesdeckung.

Hoher Stellenwert für Rekrutierung und Mitarbeiterbindung

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

Versicherungen schützen vor Katastrophenrisiken

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

Stark rückläufige Verschuldung senkt Zinsbelastung

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

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

Hohe Priorität für Dollar-Absicherung

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

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

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

Prognosebericht und Ausblick

Die MTU bleibt auf Wachstumskurs

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

Im zivilen Triebwerksgeschäft verfügt die Gesellschaft über ein ausgewogenes Produktportfolio. In 2006 beginnt die Serienfertigung der neuen Triebwerke GP7000 für den Airbus A380 und PW6000 für den Airbus A318, womit diese Programme erstmals zum Umsatz beitragen werden. Die bereits langjährig bewährten Triebwerkstypen wie die JT8-D-200 für die Boeing MD-80-Reihe und die CF6 für diverse Airbus und Boeing-Flugzeuge bilden eine solide Basis für weiteres Wachstum. Daneben befindet sich eine Reihe von Programmen, die noch für längere Zeit in der Serienphase sind und aufgrund der bereits ausgelieferten Triebwerke zunehmend Ersatzteilnachfrage generieren. Dazu zählen das V2500 für die Airbus A320-Familie sowie die Boeing MD-90, das PW2000 für die Boeing 757 und C-17, das PW4000Growth für die Boeing 777 und die PWC-Programme für Business- und Regionaljets. Die MTU erwartet im zivilen Triebwerksgeschäft eine positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

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

In der zivilen Triebwerksinstandhaltung erwartet die MTU aufgrund der 2005 erfolgreichen Akquisition neuer Kunden eine unverändert hohe Auslastung der Kapazitäten und verbunden damit eine Erhöhung der Umsatzerlöse sowie eine Ergebnisverbesserung.

Auf der Kapitalseite ist die MTU nach dem Börsengang und der umfangreichen Entschuldung für das zu erwartende Wachstum gut aufgestellt. Die Gesellschaft verfügt mit einem derzeit nur mit 17 Mio. € und durch Bürgschaften beanspruchten Bankkreditvertrag (Revolving Credit Facility) über genügend Spielraum, um die finanziellen Bedürfnisse des Jahres 2006 und darüber hinaus abdecken zu können.

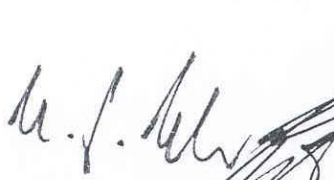
Umsatz und Ergebniserwartung

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

Ereignisse nach Geschäftsjahresende

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

München, den 20. Februar 2006


Udo Stark


Bernd Kessler


Dr. Michael Süß


Reiner Winkler