



# Halbjahres-Finanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2020



# Inhaltsverzeichnis

## Halbjahres-Finanzbericht 2020

1. Januar bis 30. Juni 2020

Fakten und Kennzahlen zum Konzern .....	3
<a href="#">Konzern-Zwischenlagebericht .....</a>	<a href="#">4</a>
Das Unternehmen MTU .....	4
Wirtschaftsbericht .....	6
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen .....	6
Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie .....	6
Finanzwirtschaftliche Situation .....	7
Ertragslage .....	7
Finanzlage.....	9
Vermögenslage .....	11
Nachtragsbericht .....	12
Prognose-, Risiko- und Chancenbericht .....	13
Prognose .....	13
Risiken .....	14
Chancen .....	16
Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU.....	16
Bericht zu wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen .....	18
<a href="#">Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss .....</a>	<a href="#">19</a>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	19
Konzern-Gesamtergebnisrechnung .....	20
Konzern-Bilanz .....	21
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 .....	30
Versicherung der gesetzlichen Vertreter .....	42
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht .....	43
<a href="#">Weitere Informationen .....</a>	<a href="#">44</a>
Finanzkalender .....	45
Kontakt .....	46

## Fakten und Kennzahlen

### Fakten und Kennzahlen zum Konzern

in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Umsatz	2.048,8	2.243,0	-194,2	-8,7
Bruttoergebnis vom Umsatz	314,9	453,4	-138,5	-30,5
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	199,0	339,5	-140,5	-41,4
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	224,2	365,2	-141,0	-38,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	177,3	321,5	-144,2	-44,9
Ergebnis nach Ertragsteuern	125,0	229,3	-104,3	-45,5
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	161,3	261,0	-99,7	-38,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	2,30	4,34	-2,04	-47,0
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	2,25	4,06	-1,81	-44,6
<b>Umsatzmargen in %</b>				
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	9,7	15,1		
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	10,9	16,3		
Ergebnis vor Ertragsteuern	8,7	14,3		
Ergebnis nach Ertragsteuern	6,1	10,2		
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	7,9	11,6		
<b>Cashflow</b>				
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	228,6	406,0	-177,4	-43,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-104,2	-141,3	37,1	26,3
Free Cashflow	125,2	235,4	-110,2	-46,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	47,3	-232,1	279,4	>100
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	167,8	35,7	132,1	>100
<b>Bilanz</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	1.161,7	1.162,5	-0,8	-0,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	307,3	139,5	167,8	>100
Rückstellungen für Pensionen	996,3	976,2	20,1	2,1
Eigenkapital	2.517,8	2.421,2	96,6	4,0
Netto-Finanzverschuldung	787,2	960,7	-173,5	-18,1
<b>Auftragsbestand</b>	<b>18.363,0</b>	<b>19.820,5</b>	<b>-1.457,5</b>	<b>-7,4</b>
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>				
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	6.660	6.698	-38	-0,6
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	4.001	3.962	39	1,0

# 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 werden im Wesentlichen von den Pratt & Whitney Getriebefan-Triebwerken (GTF), dem GE9X sowie dem PW800 geprägt.

---

#### Getriebefan-Triebwerksprogramme der MTU

---

Triebwerk	MTU- Programm- anteil	Hersteller Flugzeug	Flugzeugtyp
PW1100G-JM	18%	Airbus	A320neo
PW1200G	15%	Mitsubishi	SpaceJet
PW1400G-JM	18%	Irkut	MC-21
PW1500G	17%	Airbus	A220
PW1700G	15%	Embraer	E-Jet E175-E2
PW1900G	17%	Embraer	E-Jet E190-E2/ E195-E2

Im Geschäftsjahr 2020 werden die Forschungs- und Entwicklungskosten infolge der Betriebseinschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Krise voraussichtlich nicht mehr das Niveau von 2019 erreichen. Im Berichtszeitraum entwickelten sie sich wie folgt:

#### Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	87,8	103,2	-15,4	-14,9
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	7,4	4,8	2,6	54,2
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	2,9	4,0	-1,1	-27,5
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt</b>	<b>98,1</b>	<b>112,0</b>	<b>-13,9</b>	<b>-12,4</b>
abzüglich fremdfinanzierte Aufwendungen	14,4	16,1	-1,7	-10,6
<b>Eigenfinanzierte Aufwendungen</b>	<b>83,7</b>	<b>95,9</b>	<b>-12,2</b>	<b>-12,7</b>
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
abzüglich ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	32,5	47,5	-15,0	-31,6
abzüglich zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	0,6	1,4	-0,8	-57,1
<b>Erfolgswirksam erfasste Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>50,6</b>	<b>47,0</b>	<b>3,6</b>	<b>7,7</b>
Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen	11,3	9,8	1,5	15,3
<b>Entwicklungsaufwendungen im bereinigten EBIT</b>	<b>61,9</b>	<b>56,8</b>	<b>5,1</b>	<b>9,0</b>
davon Umsatz bzw. Umsatzkosten	37,7	28,4	9,3	32,7
davon Entwicklungsaufwand laut GuV	24,2	28,4	-4,2	-14,8

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 laufenden Jahr aktivierten selbsterstellten bzw. durch geleistete Ausgleichszahlung finanzierten Entwicklungsleistungen betragen 33,1 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 48,9 Mio. €). Die ergebniswirksame Verrechnung der aktivierten Entwicklungskosten lag bei 11,3 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 9,8 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die in Dienst gestellten GTF-Programme. Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) war somit in Höhe von 61,9 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 56,8 Mio. €) durch Entwicklungsaktivitäten belastet.

## Wirtschaftsbericht

---

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Corona-Pandemie ist eine globale Gesundheitskrise, die die Welt in eine tiefe Wirtschaftsrezession gestürzt hat. Dank der ergriffenen Lockdown-Maßnahmen gelang es, die Ausbreitung des Virus COVID-19 in den meisten Ländern zu verlangsamen. Allerdings ging dies mit einer starken Reduzierung der Wirtschaftstätigkeit in vielen Sektoren einher. Grenzen wurden geschlossen, der Handel brach ein und die Reise- und Bewegungsfreiheit wurden eingeschränkt.

China und Europa waren zunächst am stärksten von COVID-19 betroffen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ging die Wirtschaftsleistung Chinas laut OECD im ersten Quartal um 6,8 % zurück (viertes Quartal 2019: +6,0 %). In der Eurozone ist das Bruttoinlandsprodukt in den ersten drei Monaten des Jahres im Vergleich zum 1. Quartal 2019 um 3,1 % geschrumpft (viertes Quartal 2019: +1,0 %). Vor der starken Ausbreitung des Virus im 2. Quartal verhielt sich die amerikanische Wirtschaft im ersten Quartal dagegen noch stabil. Das BIP stieg im Vergleich zum Vorjahresquartal um 0,3 % (viertes Quartal 2019: 2,3 %).

Regierungen und Zentralbanken reagierten mit weitreichenden Maßnahmen, um Menschen und Unternehmen zu schützen und zu verhindern, dass sich die Gesundheits- und Wirtschaftskrise zu einer Finanzkrise ausweitete. Inzwischen werden die Beschränkungen vielerorts gelockert. Der Weg zur Erholung bleibt jedoch unsicher und es besteht die Gefahr weiterer Infektionswellen.

### Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Die Passagiernachfrage im April und Mai (gemessen in verkauften Passagierkilometern oder RPKs) ist im Vergleich zum Vorjahr um 94 bzw. 91 Prozent gesunken (Quelle: IATA), da die COVID-19-bezogenen Reisebeschränkungen den nationalen und internationalen Flugverkehr praktisch zum Erliegen brachten.

Die Analysen der Flugbewegungen weisen darauf hin, dass die Branche die Talsohle der Krise von April durchschritten hat und sich langsam erholt – sofern es nicht zu einer zweiten Welle bei den Ansteckungen kommt. Seit Mitte April hat sich die Anzahl von Passagierflügen mit Flugzeugen über 100 Sitzen kontinuierlich erhöht. Der wöchentliche Rückgang hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 83 % im April auf 63 % in der ersten Juli-Woche verringert (Quelle: Flightradar 24). Gleichzeitig hat sich der Anteil von aktiven Flugzeugen mit über 100 Sitzen von 40 % im April auf 65 % Anfang Juli erhöht (Quelle: Cirium Fleets Analyzer).

Der Preis je Barrel für die Sorte Brent erreichte im April einen Tiefpunkt von 18 US-\$ und lag im Juni bei 40 US-\$. Im Jahr 2019 lag der Preis pro Barrel bei durchschnittlich 65 US-\$ (Quelle: US Energy Information Administration). Dies bedeutet eine signifikante finanzielle Entlastung für die Fluggesellschaften und verbessert gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit älterer Flugzeugmodelle.

Infolge von Produktionsunterbrechungen, Verschiebungen von Bestellungen und des immer noch geltenden Auslieferungsstopps der 737MAX, lieferten Airbus und Boeing im ersten Halbjahr nur 235 zivile Flugzeuge aus. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es 589 Flugzeuge. Ende Juni 2020 weisen die Orderbücher der Flugzeughersteller 13.251 Bestellungen aus, was aufgrund des Auslieferungseinbruchs und moderater Stornierungen (446 im ersten Halbjahr) leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt (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 2020 bei 1,12 US-\$ je € (31. Dezember 2019 1,12 US-\$ je €). Der Durchschnittskurs vom 1. Januar bis 30. Juni 2020 lag bei 1,10 US-\$ je € (1. Halbjahr 2019: 1,13 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. – 30.6.2020	1.1. – 30.6.2019	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>199,0</b>	<b>339,5</b>	<b>-140,5</b>	<b>-41,4</b>
Amortisationen / Abschreibungen aus Kaufpreisallokation / IAE-V2500-Anteilserhöhung	25,2	25,7	-0,5	-1,9
Wertminderung (IAS 36) / Restrukturierungsaufwendungen (IAS 37)	0,0	0,0		
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)</b>	<b>224,2</b>	<b>365,2</b>	<b>-141,0</b>	<b>-38,6</b>
Zinsergebnis	-5,9	-4,4	-1,5	-34,1
Zinsen Pensionsrückstellungen	-4,5	-7,5	3,0	40,0
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>213,8</b>	<b>353,3</b>	<b>-139,5</b>	<b>-39,5</b>
Ertragsteuern	-52,5	-92,3	39,8	43,1
<b>Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>161,3</b>	<b>261,0</b>	<b>-99,7</b>	<b>-38,2</b>

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 Erfolgs-

beiträge (Sondereinflüsse), die aus den „Effekten aus der Kaufpreisallokation“, den „Effekten aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung“ sowie außerordentlichen Belastungen aufgrund „Wertminderungen (IAS 36)“ und abgegrenzten „Restrukturierungsaufwendungen (IAS 37)“ resultieren.

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 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 Effekte aus der Kurssicherung, werden bereinigt.

Das bereinigte Nachsteuerergebnis wird auf Basis des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern ermittelt. Dabei werden mittels des erwarteten durchschnittlichen Konzernsteuersatzes von 29% 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 2020 auf rund 18,4 Mrd. € und entspricht einer rechnerischen Produktionsauslastung von etwa dreieinhalb Jahren.

#### **Umsatzentwicklung**

Die Umsatzerlöse sanken in den ersten sechs Monaten 2020 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum pandemiebedingt um 194,2 Mio. € (8,7%) auf 2.048,8 Mio. €. Dabei reduzierten sich die Umsatzerlöse im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft um 175,2 Mio. € (17,7%) auf 813,8 Mio. €. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung blieben die Umsatzerlöse mit 1.272,3 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr (1.287,3 Mio. €) nahezu konstant.

#### **Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz**

In Korrelation zum Umsatz verminderten sich die Umsatzkosten in den ersten sechs Monaten 2020 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 55,7 Mio. € (3,1%) auf 1.733,9 Mio. €. Das Bruttoergebnis vom Umsatz lag in den ersten sechs Monaten mit 314,9 Mio. € um 138,5 Mio. € (30,5%) unter dem Vergleichswert des Vorjahres, wobei der Rückgang gegenüber den Umsatzerlösen aufgrund der COVID-19-Krise überdurchschnittlich ausfiel. Dementsprechend sank die Brutto-Marge auf 15,4% (Januar bis Juni 2019: 20,2%).

#### **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)**

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern sank in den ersten sechs Monaten 2020 um 140,5 Mio. € (41,4%) auf 199,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 339,5 Mio. €). Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern reduzierte sich auf 224,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 365,2 Mio. €), die bereinigte EBIT-Marge lag damit bei 10,9% (Januar bis Juni 2019: 16,3%).

#### **Finanzergebnis**

Im Berichtszeitraum lag das Finanzergebnis bei -21,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: -18,0 Mio. €). Ursache für die Verschlechterung waren im Wesentlichen Kursverluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 9,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: -3,7 Mio. €), die zum Teil von geringeren versicherungsmathematischen Verlusten aus Zinsanpassungen im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen und Planvermögen ausgeglichen wurden.

#### **Ergebnis vor Ertragsteuern**

Das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in den ersten sechs Monaten 2020 um 144,2 Mio. € auf 177,3 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 321,5 Mio. €) gefallen.

#### **Ergebnis nach Ertragsteuern**

Das Ergebnis nach Ertragsteuern hat sich auf 125,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 229,3 Mio. €) reduziert und entfällt in Höhe von 121,8 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 224,4 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG. Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern liegt mit 161,3 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 261,0 Mio. €) um 99,7 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahresvergleichszeitraums.

#### **Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 125,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 229,3 Mio. €) zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 68,1 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 172,9 Mio. €).

Die wesentlichen direkt im sonstigen Ergebnis nach Steuern erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen in den ersten sechs Monaten 2020 unter Berücksichtigung latenter Steuern negative Marktwertänderungen von Instrumenten zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 23,9 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 1,6 Mio. €), negative Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 23,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: positive Effekte in Höhe von 11,0 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Verluste aus Zinsanpassungen im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 8,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 65,9 Mio. €).



Das Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 68,1 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 172,9 Mio. €) entfällt in Höhe von 64,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 167,6 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG.

### Finanzlage

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements werden im Geschäftsbericht 2019 ab Seite 63 ausgeführt und vom Konzern unverändert verfolgt. Gegenüber dem Jahresabschluss zum 31.12.2019 ergaben sich folgende Änderungen:

Mit Wirkung zum 6. Mai 2020 hat die MTU Aero Engines AG ein Schuldscheindarlehen in Höhe von nominal 100,0 Mio. EUR mit Fälligkeit zum 10. Juni 2021 aufgenommen. Die Verzinsung ist variabel und entspricht dem 3-Monats-EURIBOR zuzüglich 1,7 % bei einer Mindestverzinsung von 1,7 %. Ferner wurde die Rahmenkreditlinie in Höhe von 600,0 Mio. € am 11. Mai 2020 um weitere 100,0 Mio. € auf 700,0 Mio. € erhöht. Die Laufzeit dieser Erhöhung beträgt ein Jahr und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils 6 Monate verlängert werden (siehe auch „28. Finanzielle Verbindlichkeiten“ des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2020).

Die Fremdfinanzierung des Konzerns erfolgt im Wesentlichen durch Darlehen und Bankkredite, Schuldverschreibungen sowie Schuldscheindarlehen.

Zum Stichtag 30. Juni 2020 verfügt der Konzern über eine Rahmenkreditlinie in Höhe von insgesamt 700,0 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen ist. Von dieser Kreditlinie sind zum 30. Juni 2020 10,8 Mio. € durch Avale beansprucht (31. Dezember 2019: 36,0 Mio. €).

### 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 als Zahlungssondereinflüsse Auszahlungen für Programmwerte sowie Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgänge in Höhe von 1,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 3,4 Mio. €) und Einzahlungen im Rahmen von Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen in Höhe von 0,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 32,7 Mio. €) bereinigt.

In den ersten sechs Monaten 2020 wurde ein Free Cashflow in Höhe von 125,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 235,4 Mio. €) realisiert.

### Finanzlage

in Mio. €	1.1. – 30.6.2020	1.1. – 30.6.2019	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	228,6	406,0	-177,4	-43,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-104,2	-141,3	37,1	26,3
+ Zahlungssondereinflüsse	0,8	-29,3	30,1	>100
<b>Free Cashflow</b>	<b>125,2</b>	<b>235,4</b>	<b>-110,2</b>	<b>-46,8</b>
- Zahlungssondereinflüsse	-0,8	29,3	-30,1	<-100
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	47,3	-232,1	279,4	>100
Wechselkursänderungen	-3,9	3,1	-7,0	<-100
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>167,8</b>	<b>35,7</b>	<b>132,1</b>	<b>&gt;100</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente				
zum Anfang der Berichtsperiode	139,5	99,0		
zum Ende der Berichtsperiode	307,3	134,7		

### Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2020 betrug der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit 228,6 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 406,0 Mio. €). Die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr korrespondiert insbesondere mit der durch die COVID-19-Pandemie bedingten Umsatzentwicklung im Berichtsjahr.

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2020 auf 104,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 141,3 Mio. €). Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 18,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 57,2 Mio. €). Sie betrafen im Wesentlichen Ausgaben für eigene Entwicklungsleistungen mit Blick auf die Getriebefan-Programme sowie das Triebwerksprogramm PW800.

Im Berichtszeitraum betragen die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen 64,8 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 100,6 Mio. €). Die Mittel wurden sowohl für neue Anlagen und Maschinen sowie Fertigungshilfsmittel verwendet, die für den Serienhochlauf und die Vorbereitung der Instandhaltung der Getriebefan-Programme benötigt werden, als auch für Ersatzbeschaffungen im bestehenden Anlagen- und Maschinenpark. Daneben wurden aus dem Verkauf von Sachanlagen Erlöse in Höhe von 1,8 Mio. € erzielt (Januar bis Juni 2019: 1,6 Mio. €).

Die Investitionsausgaben für finanzielle Vermögenswerte betragen 17,4 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 14,7 Mio. €) und betrafen mit 12,5 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 7,1 Mio. €) Einzahlungen in das Eigenkapital der PW1100G-JM Engine Leasing LLC., East Hartford, USA, deren Zweck die Unterstützung der Leasingaktivitäten des Programms PW1100G-JM ist.

Für Programmwerte (Anschaffungskosten für den Erwerb und/oder die Erhöhung von Programmanteilen) und erworbene Entwicklungsleistungen für zivile Triebwerkprogramm-Konsortialbeteiligungen wurden im ersten Halbjahr 2020 5,3 Mio. € ausgegeben (Januar bis Juni 2019: 3,3 Mio. €).

Aus Rückzahlungen im Rahmen von Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen sowie sonstigen finanziellen Vermögenswerten flossen dem Konzern 0,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 32,9 Mio. €) zu.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020 lag der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit bei 47,3 Mio. € (Januar bis Juni 2019: Mittelabfluss in Höhe von 232,1 Mio. €). Wesentliche Treiber für den Mittelzufluss im Berichtsjahr war die Aufnahme eines Schuldscheindarlehens in Höhe 100,0 Mio. €.

### Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aus der Entwicklung der Cashflows und unter Berücksichtigung von Wechselkurseinflüssen resultiert ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 167,8 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 35,7 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 2020 sank die Netto-Finanzverschuldung um 173,5 Mio. € auf 787,2 Mio. € (31. Dezember 2019: 960,7 Mio. €). Maßgeblicher Treiber dieser Entwicklung war neben den oben genannten Effekten in den betrieblichen, investiven und finanziellen Cashflows die durch die COVID-19-Pandemie induzierte Folgebewertung der bedingten, aufgeschobenen Kaufpreisverbindlichkeit aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung.

### Netto-Finanzverschuldung

in Mio. €	30.6.2020	31.12.2019	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Schuldverschreibungen	98,6	100,3	-1,7	-1,7
Wandelschuldverschreibungen	564,3	562,4	1,9	0,3
Schuldscheindarlehen	100,0		100,0	
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30,1	40,1	-10,0	-24,9
davon Namensdarlehen	30,1	30,1		
davon übrige Bankverbindlichkeiten		10,0	-10,0	-100,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0,5		0,5	
Leasingverbindlichkeiten	162,5	147,0	15,5	10,5
Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilswerben	188,2	300,0	-111,8	-37,3
davon Finanzverbindlichkeit IAE-V2500-Anteilserhöhung	176,4	270,5	-94,1	-34,8
<b>Brutto-Finanzschulden</b>	<b>1.144,2</b>	<b>1.149,8</b>	<b>-5,6</b>	<b>-0,5</b>
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	307,3	139,5	167,8	>100
Ausleihungen an Fremde	49,7	49,6	0,1	0,2
<b>Finanzvermögen</b>	<b>357,0</b>	<b>189,1</b>	<b>167,9</b>	<b>88,8</b>
<b>Netto-Finanzverschuldung</b>	<b>787,2</b>	<b>960,7</b>	<b>-173,5</b>	<b>-18,1</b>

Zur detaillierten Erläuterung der Schuldverschreibungen, des Namensdarlehens sowie der Finanzverbindlichkeit aus der IAE V2500-Anteilserhöhung wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2019 der MTU Aero Engines AG, Seite 171 f., verwiesen.

## Vermögenslage

### Entwicklung der Bilanzpositionen

Die Konzernbilanzsumme hat sich zum 30. Juni 2020 mit 7.775,4 Mio. € gegenüber dem 31. Dezember 2019 mit 7.765,3 Mio. € nur unwesentlich verändert.

Die langfristigen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 106,4 Mio. € auf 4.048,6 Mio. € gesunken, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 116,5 Mio. € auf 3.726,8 Mio. € gestiegen sind.

In den ersten sechs Monaten 2020 wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 19,4 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 57,9 Mio. €) aktiviert. Die Zugänge betreffen überwiegend aktivierte, selbsterstellte Entwicklungsleistungen bei den Triebwerksmustern PW800 sowie den Pratt & Whitney Getriebefans.

Der Zugang bei den Sachanlagen betrug im ersten Halbjahr 2020 106,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 122,4 Mio. €).

Bei erworbenen Programmwerten, Entwicklungsleistungen und sonstigen Vermögenswerten ist ein Rückgang um 122,2 Mio. € auf 1.098,4 Mio. € zu verzeichnen, der sich im Wesentlichen aus der pandemiebedingten Folgebewertung des Programmwertes aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung, negativen Kurseinflüssen sowie der umsatzwirksamen Amortisationen begründet.

Im ersten Halbjahr 2020 stiegen die Vorräte um 54,5 Mio. € auf 1.333,1 Mio. €, die Ertragsteueransprüche um 6,6 Mio. € auf 122,4 Mio. €, die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte um 2,1 Mio. € auf 64,0 Mio. € und die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 167,8 Mio. € auf 307,3 Mio. €. Demgegenüber sanken die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 19,6 Mio. € auf 903,2 Mio. €, die Vertragsvermögenswerte um 77,2 Mio. € auf 969,3 Mio. € und die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte um 17,7 Mio. € auf 27,5 Mio. €.

Das Konzerneigenkapital ist gegenüber dem Stand am 31. Dezember 2019 um 96,6 Mio. € auf 2.517,8 Mio. € gestiegen.

Eigenkapitalerhöhend wirkten sich in den ersten sechs Monaten 2020 das Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 125,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 229,3 Mio. €) und die Verkäufe eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms in Höhe von 23,3 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 18,8 Mio. €) sowie des Restricted Stock Plan in Höhe von 5,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 5,0 Mio. €) aus. Eigenkapitalmindernd wirkten sich

negative Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 23,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: positive Effekte von 11,0 Mio. €), Zeitwertreduzierungen von Beteiligungen in Höhe von 1,1 Mio. € (Januar bis Juni 2019: Zeitwerterhöhung von 0,1 Mio. €), versicherungsmathematische Verluste insbesondere aus der Rechnungszinsentwicklungen für Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 8,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 65,9 Mio. €) und die Marktwertsenkungen der Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 23,9 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 1,6 Mio. €) aus. Im Vergleichszeitraum Januar bis Juni 2019 ist die eigenkapitalreduzierende Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 147,1 Mio. € zu berücksichtigen. Die Eigenkapitalquote lag bei 32,4% (31. Dezember 2019: 31,2%).

Die Rückstellungen für Pensionen haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 insbesondere aufgrund einer Verringerung des Rechnungszinses und Zuführungen für Dienstzeitaufwand im Berichtszeitraum um 20,1 Mio. € erhöht. Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 51,6 Mio. € auf 164,5 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit der Fortschreibung der Rückstellungen für Boni und Sondervergütungen in Folge des verringerten Abgrenzungszeitraums sowie der pandemiebedingt rückläufig erwarteten Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr.

Die finanziellen Verbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 18,0 Mio. € auf 1.350,9 Mio. €. Im Wesentlichen standen sich dabei die Zugänge von Finanzverbindlichkeiten aus der Ausgabe eines Schuldscheindarlehnens und der Rückgang der pandemie-geprägten Folgebewertung der bedingten, aufgeschobenen Kaufpreisverbindlichkeit aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung gegenüber.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 192,8 Mio. € zum 30. Juni 2020 um 120,3 Mio. € unter dem Wert zum 31. Dezember 2019.

Die Vertragsverbindlichkeiten stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 31,9 Mio. € auf 739,2 Mio. €. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene erhaltene Anzahlungen zurückzuführen. Diese werden unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen, sofern sie höher waren als die zugehörigen Vertragsvermögenswerte.

Die sonstigen Verbindlichkeiten reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 in Wesentlichen aufgrund geringerer sonstiger Steuerverpflichtungen um 32,3 Mio. € auf 57,8 Mio. €.

### Mitarbeiter

Die MTU hatte am 30. Juni 2020 10.661 Mitarbeiter, nahezu unverändert zum Jahresende 2019 (Stand 31. Dezember 2019: 10.660).

## Nachtragsbericht

---

### **Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2020)**

Die MTU Aero Engines AG hat am 1. Juli 2020 eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 500 Mio. € erfolgreich am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 1. Juli 2025. Die Verzinsung beträgt 3,0% p.a. Der Erlös aus der Emission dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Refinanzierung bestehender Finanzverbindlichkeiten und ergänzt die Absicherung der Finanzierung des Konzerns auch im Angesicht der pandemie-geprägten weltwirtschaftlichen Entwicklung.

Angesichts der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung der MTU hat der Vorstand beschlossen, die Personalkapazitäten an den deutschen und internationalen Standorten bis Ende 2021 um rund 10 bis 15 Prozent zu reduzieren. Die Umsetzung wird im Wege individueller Vereinbarungen, wie verstärkter Nutzung von Altersteilzeit, Vorruhestandsregelungen und weiteren Angeboten angestrebt. Darüber hinaus hat die MTU bereits einen generellen Einstellungsstopp, das Aussetzen der Nachbesetzung freiwerdender Stellen sowie die Reduktion von Wochenarbeitszeiten eingeleitet.

Weitere 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 31. Juli 2020 nicht eingetreten.

## 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 2019, Seite 101 ff., verwiesen.

### Prognose

#### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Wachstumsprognose ist von vielen Faktoren abhängig, insbesondere von der weiteren Entwicklung der Pandemie, der Dauer der Lockdown-Maßnahmen und ihrer Auswirkung auf die Wirtschaftstätigkeit sowie der Reaktion der Fiskal- und Geldpolitik. Eine Vorhersage wird über längere Zeit ungewiss bleiben.

Aktuelle Prognosen gehen für 2020 von einem Rückgang der globalen Wirtschaftsleistung um ca. 5 % aus. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Lockdowns im zweiten Halbjahr aufgehoben werden und es zu keinen weiteren Infektionswellen kommt. Laut Weltbankprognose von Juni 2020 dürfte die Weltwirtschaft um 5,2 % schrumpfen. Die Economist Intelligence Unit (EIU) erwartet in ihrer Juni-Prognose für 2020 einen Rückgang der Weltwirtschaftsleistung von 4,8 %.

Am stärksten betroffen von den Folgen der Corona-Pandemie werden laut Weltbank und EIU zunächst die Industrieländer sein. Ihr gemeinsames Bruttoinlandsprodukt dürfte 2020 um 6 % bis 7 % einbrechen. Für die Schwellen- und Entwicklungsländer wird ein Rückgang um 2,5 % prognostiziert.

#### Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Der weltweite Umsatz der Fluggesellschaften dürfte sich durch die Corona-Pandemie von ca. 840 Mrd. US-\$ im Jahr 2019 auf ca. 420 Mrd. US-\$ im Jahr 2020 halbieren (IATA-Prognose von Juni 2020). Die IATA geht von einem Jahresverlust von rund 84 Mrd. US-\$ bzw. 20 % des Umsatzes aus. Positiv zu vermelden sind die niedrigen Energiepreise, die auf der Kostenseite Entlastungen bringen. Der Prognose zufolge können Fluglinien 2020 110 Mrd. US-\$ sparen, da der durchschnittliche Rohölpreis von 65 US-\$ pro Barrel im Jahr 2019 auf 35 US-\$ im Jahr 2020 sinken dürfte.

Für 2020 rechnet die IATA mit einem Rückgang des Passagierverkehrs um 54,7% im Vergleich zum Vorjahr und prognostiziert den Beginn der Erholung im Jahr 2021 mit einem Plus von 55,2%. Den Tiefpunkt hat die Branche hinter sich, vorausgesetzt es kommt nicht zu einer weiteren Corona-Infektionswelle.

Aufgrund fallender Ladefaktoren dürfte sich der Bedarf an Passagierflugzeugen im Jahr 2020 um 32% von ca. 29.700 im Jahr 2019 auf ca. 20.300 Passagiermaschinen verringern. Die Reduzierung erfolgt überwiegend durch Stilllegungen, aber auch durch Verschiebungen sowie Stornierungen von Flugzeugbestellungen.

Die angekündigte Anpassung der Neuproduktion bei Airbus und Boeing bestätigt diese Prognose. Airbus plant, seine Gesamtproduktion dieses Jahr um 40% zu reduzieren. Die Produktionsrate der Baureihe A320 wird von 60 auf 40 Stück pro Monat angepasst. Boeing mindert die monatlichen Auslieferungen seines Bestsellers 787 von 14 auf 10 Maschinen. Die Drosselung der Neuproduktion ist auf die erheblich niedrigeren Energiepreise zurückzuführen, da diese eine frühzeitige Ausmusterung älterer Flugzeuge vermeiden.

Ein Lichtblick im Luftverkehr ist das Frachtgeschäft. Deswegen dürfte 2020 trotz verringerter Kapazitäten durch den Wegfall von Zuladungen bei Passagierflügen steigen. Während sich am 30. Mai 2020 nur 43% der Passagierflotte im aktiven Betrieb befand, sind es 91% bei der reinen Frachtflotte (Quelle: Cirium Fleets Analyzer). Mit einem Flottenanteil von 55% 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 2020 am 26. März zurückgezogen. Die gegenwärtigen Verwerfungen aufgrund der Covid-19 Pandemie und der damit verbundenen Nachfragerückgänge führen zu einem geänderten Ausblick auf die Entwicklungen der kommenden Monate.

Dabei sind aktuell lediglich grobe Aussagen zur weiteren Entwicklung der Geschäftsbereiche möglich.

Die MTU erwartet im zivilen OEM-Geschäft eine signifikante Umsatzreduzierung, sowohl im Serien- als auch im Ersatzteilgeschäft. Dieser dürfte sich gegenüber dem Vorjahr um ein Volumen im mittleren bis hohen zwanziger %-Bereich reduzieren.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr leicht steigen.

Für das zivile MRO-Geschäft ist ebenfalls ein Volumrückgang zu erwarten, der sich in einer Reduzierung der berichteten Umsätze niederschlagen wird. Die Umsatzerwartung in diesem Segment wird sich um einen niedrigen bis mittleren einstelligen %-Anteil unterhalb der Vorjahreswerte bewegen. Dabei wird ein stärkerer Umsatzrückgang aus der originären Nachfrage durch höhere Retrofit-Aktivitäten an GTF-Triebwerken verhindert.

Die bereinigte operative Ergebnismarge wird sich aufgrund der reduzierten Auslastung in den Geschäftsbereichen unterhalb der Vorjahreswerte in einer Bandbreite zwischen 9 und 10% bewegen. Der veränderte Produktmix sowie die Retrofitaktivitäten wirken sich dabei belastend auf die Margenentwicklung aus.

Die MTU geht darüber hinaus davon aus, dass sich der bereinigte Gewinn nach Ertragsteuern 2020 analog zum operativen Ergebnis reduzieren wird.

Die Belastungen aus der Covid-19 Pandemie auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der MTU werden sich auch im erwarteten FCF niederschlagen. Dieser wird deutlich unter den Werten des Vorjahres, jedoch noch im positiven Bereich erwartet.

#### **Risiken**

Aufgrund der unternehmerischen Aktivität und Einbindung der MTU in einem global vernetzten Markt, mit vielfältigen ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen sowie der durch Konsortien geprägten Geschäftsbeziehungen, ergeben sich Risiken, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens beeinflussen können. Die aktuelle Situation im weltweiten Luftverkehr macht deutlich, wie eine Pandemie die komplette Branche des Luftverkehrs und der Luftfahrtindustrie in kürzester Zeit zum quasi Stillstand bringen kann. 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 erweiterten Reisebeschränkungen, wird auch 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 Auswirkungen von COVID-19 könnten die Programmbeteiligungen der MTU an zivilen Flugtriebwerkprogrammen erheblich 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. Insbesondere mit Blick auf die Beteiligung an kommerziellen Triebwerkprogrammen kapitalisiert die MTU korrespondierende Vorleistungen in Form von Vermögenswerten (langfristige sonstige Vermögenswerte, immaterielle Vermögenswerte). Diese Vermögenswerte resultieren sowohl aus Programmlaufzeit-bezogenen Ausgleichszahlungen an den jeweiligen Triebwerks-OEM sowie aus selbsterstellten Triebwerks-Entwicklungsleistungen. Sie werden plangemäß über den jeweiligen Triebwerks-Programmlebenszyklus von regelmäßig mehr als 30 Jahren im Wege der Vermarktung von Triebwerksteilen und -modulen sowie relevanter Serviceleistungen amortisiert. Planabweichungen mit Blick auf jene Triebwerks-Programmbeteiligungen implizieren mitunter ein signifikantes Werthaltigkeitsrisiko für programmbezogene Vermögenswerte (immaterielle Vermögenswerte, langfristige sonstige Vermögenswerte), bis hin zur Erfordernis ihrer außerplanmäßigen und vollumfänglichen Wertberichtigung. 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 gegenwärtig insbesondere eine verzögerte Materialisierung der Vermarktung ihrer Produkte und Services an die jeweiligen Triebwerks-OEM. Sofern die Krise eine nachhaltige Einschränkung oder Veränderung des Luftverkehrs zur Folge hätte, würde dies für die MTU gegebenenfalls konkrete Wertminderungsrisiken einzelner triebwerksprogrammbezogener Vermögenswerte bedeuten, mitunter mit einer Magnitude im zwei-bis dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Besonders sensitiv auf Prognoseabweichungen reagieren nach internen Bewertungsmodellen die kommerziellen Triebwerks-Programmbeteiligungen der MTU im sogenannten „Widebody“-Segment. Die MTU überprüft die internen Prognosen und deren Schätzparametrik kontinuierlich, insbesondere in Kooperation mit ihren Kunden, den jeweiligen Triebwerks-OEM. Ein Bewertungsrisiko verbleibt dennoch; Schätzunsicherheiten im Zusammenhang mit langfristigen Programmlebenszyklen vereiteln die absolute Gewähr, künftige Wertminderungen relevanter Vermögenswerte ausschließen bzw. hilfsweise frühestmöglich antizipieren zu können.

Die Pandemie COVID-19 kann auch zu weiteren betrieblichen Herausforderungen innerhalb der MTU-Gruppe führen, da die MTU die Gesundheit und Sicherheit ihrer Mitarbeiter schützen muss, Standorte in Produktion und Forschung und Entwicklung („F&E“) geschlossen werden müssen und es zu Störungen an den Arbeitsplätzen kommen kann. Der Betrieb der MTU könnte auch weiterhin durch behördliche 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 der Lieferanten der MTU könnten ihren Betrieb aufgrund von staatlichen Restriktionen 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 sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Einsatzes von Flugzeugen im Passagier- und Frachtverkehr hat sich als Folge der anhaltenden globalen Klimadebatte bereits entwickelt. 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 von der COVID-19-Pandemie derzeit 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.

Die MTU überwacht und bearbeitet die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie aktiv – insbesondere wurde die Frequenz der finanziellen Forecast-Prozesse erhöht, um die dynamischen Effekte der Pandemie im Rahmen der Unternehmenssteuerung effektiv zu adressieren. Allerdings ist aufgrund der noch beispiellosen Situation im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und der Ungewissheit über deren Dauer und weiteres Ausmaß die Fähigkeit der MTU, ihre Geschäfte, insbesondere kurz- und mittelfristig, angemessen vorherzusagen und zu planen, stark eingeschränkt. Auch wenn die MTU sich auf nationaler und internationaler Ebene mit Regierungsbehörden, den jeweiligen OEM und weiteren Branchenvertretern berät, könnte die MTU nicht oder nur eingeschränkt in der Lage sein, die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf ihr Geschäft angemessen vorherzusagen, und ein solches Unvermögen könnte sich nachteilig auf das Geschäft, den Cashflow, das Betriebsergebnis und die finanziellen Bedingungen der MTU auswirken. Zur Abmilderung dieser Belastungen hat die MTU frühzeitig kompensatorische Gegenmaßnahmen identifiziert und bereits in weiten Teilen implementiert. So wurden kurzfristige Maßnahmen zur Senkung von

Sach- und Personalkosten im zwei- bis dreistelligen-Milliarden-Euro-Bereich identifiziert und eingeleitet. Weiterhin sind die weltweiten Investitionsaktivitäten zeitlich und inhaltlich neu priorisiert worden. Die MTU bearbeitet mit ganzer Entschlossenheit das gegenwärtige Spannungsfeld zwischen Erhalt und Ausbau strategischer Ressourcen und dem Erfordernis maximaler Kosten- und Liquiditäts-Effizienz.

Über die oben genannten Risiken im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie hinaus sieht die MTU derzeit die gleichen Risikopotenziale wie im Geschäftsbericht 2019 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Risiken wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 80 ff. (Risikobericht) und Seite 89 (SWOT-Analyse), 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 sieht die MTU auch Chancen-Positionen in allen Geschäftsfeldern. Die vorübergehende Stilllegung der Flotten beispielsweise bietet die konkrete Möglichkeit, technische Verbesserungen an den aktuell in den Markt eingeführten GTF-Triebwerken zeit- und kostenoptimiert vorzunehmen. Bei den militärischen Triebwerksprogrammen bieten Exportkampagnen sowie der Ersatz der bestehenden Flotten die Chance, an zusätzlichen Verkäufen und dem damit verbundenen Instandhaltungsgeschäft teilzuhaben.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit dasselbe Chancenpotenzial wie im Geschäftsbericht 2019 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Chancen wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 87 ff. (Chancenbericht) und Seite 89 (SWOT-Analyse), 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. Obgleich sich die Risikolage der MTU gegenüber der Einschätzung zum 31. Dezember 2019 in Anbetracht der COVID-19-Pandemie deutlich geändert hat, klassifiziert die MTU ihr Risikomanagement-System weiterhin als effektiv, die bestehenden und künftigen Herausforderungen hieraus zu bewältigen.

Aufgrund der engen Überwachung der Effekte der COVID-19-Pandemie sowie der diesbezüglich konzipierten und eingeleiteten Maßnahmen, sieht sich die MTU in der aktuellen Situation gerüstet, diese beispiellose Zäsur der Luftfahrtindustrie einerseits zu bewältigen und vorbereitet hieraus gestärkt und gut positioniert hervorzugehen. Die veränderte Risikoposition wird in Anbetracht der umfangreichen und kontinuierlich weiterentwickelten Prognosen und kompensatorischen Maßnahmen durch die MTU als beherrschbar eingeschätzt. Der Fortbestand des MTU-Konzerns ist aus heutiger Sicht nicht gefährdet.

## Bericht zu wesentlichen Geschäften 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

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (nicht testiert)</b>			
in Mio. €	(Anhang)	1.1. – 30.6.2020	1.1. – 30.6.2019
<b>Umsatzerlöse</b>	(1.)	<b>2.048,8</b>	<b>2.243,0</b>
Umsatzkosten	(2.)	-1.733,9	-1.789,6
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>314,9</b>	<b>453,4</b>
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.)	-24,2	-28,4
Vertriebskosten	(4.)	-75,3	-62,0
Allgemeine Verwaltungskosten	(5.)	-42,3	-42,5
Sonstige betriebliche Erträge		24,1	4,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-31,1	-21,5
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	32,6	34,9
Ergebnis aus Beteiligungen		0,3	1,5
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>		<b>199,0</b>	<b>339,5</b>
Zinsergebnis	(8.)	-5,9	-4,4
Sonstiges Finanzergebnis	(9.)	-15,8	-13,6
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-21,7</b>	<b>-18,0</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>177,3</b>	<b>321,5</b>
Ertragsteuern	(10.)	-52,3	-92,2
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>125,0</b>	<b>229,3</b>
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		121,8	224,4
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		3,2	4,9
<b>Ergebnis je Aktie in €</b>			
Unverwässert (EPS)	(11.)	2,30	4,34
Verwässert (DEPS)	(11.)	2,25	4,06

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

### Konzern-Gesamtergebnisrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. – 30.6.2020	1.1. – 30.6.2019
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>125,0</b>	<b>229,3</b>
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe		-23,2	11,0
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen		-23,9	-1,6
Posten, die anschließend möglicherweise in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		-47,1	9,4
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen		-8,7	-65,9
Zeitwertveränderungen von Beteiligungen		-1,1	0,1
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		-9,8	-65,8
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>(24.)</b>	<b>-56,9</b>	<b>-56,4</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>68,1</b>	<b>172,9</b>
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		64,7	167,6
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		3,4	5,3

## Konzernbilanz – Vermögenswerte

### Vermögenswerte (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2020	31.12.2019
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	(14.)	1.161,7	1.162,5
Sachanlagen	(15.)	1.101,2	1.100,8
Finanzielle Vermögenswerte, at equity bilanziert	(16.)	548,0	538,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	82,3	77,1
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	(17.)	1.098,4	1.220,6
Latente Steuern		57,0	55,8
<b>Summe langfristige Vermögenswerte</b>		<b>4.048,6</b>	<b>4.155,0</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(19.)	1.333,1	1.278,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20.)	903,2	922,8
Vertragsvermögenswerte	(21.)	969,3	1.046,5
Ertragsteueransprüche		122,4	115,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	64,0	61,9
Sonstige Vermögenswerte	(17.)	27,5	45,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23.)	307,3	139,5
<b>Summe kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>3.726,8</b>	<b>3.610,3</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>7.775,4</b>	<b>7.765,3</b>

## Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden

### Eigenkapital und Schulden (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2020	31.12.2019
<b>Eigenkapital</b>	<b>(24.)</b>		
Gezeichnetes Kapital		53,1	53,1
Kapitalrücklage		480,0	460,4
Gewinnrücklagen		2.282,2	2.160,4
Eigene Aktien		-2,5	-11,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-384,1	-327,0
<b>Anteilseigner der MTU Aero Engines AG</b>		<b>2.428,7</b>	<b>2.335,5</b>
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		89,1	85,7
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>2.517,8</b>	<b>2.421,2</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen für Pensionen		974,4	954,3
Sonstige Rückstellungen	(27.)	59,1	47,8
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	10,4	20,7
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	1.045,8	1.079,9
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	10,9	26,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	0,5	0,4
Latente Steuern		10,1	0,2
<b>Summe langfristige Schulden</b>		<b>2.111,2</b>	<b>2.130,2</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Rückstellungen für Pensionen		21,9	21,9
Ertragsteuerschulden		1,2	5,2
Sonstige Rückstellungen	(27.)	105,4	168,3
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	1.734,4	1.682,3
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	305,1	253,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		192,8	313,1
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	728,3	680,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	57,3	89,7
<b>Summe kurzfristige Schulden</b>		<b>3.146,4</b>	<b>3.213,9</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>7.775,4</b>	<b>7.765,3</b>

## 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 <sup>1)</sup>	Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen			
in Mio. €											
<b>Bilanzwert zum 1.1.2019 wie berichtet</b>	<b>52,0</b>	<b>465,8</b>	<b>1.829,0</b>	<b>-16,9</b>	<b>9,4</b>	<b>12,3</b>	<b>-249,9</b>	<b>-31,5</b>	<b>2.070,2</b>	<b>74,0</b>	<b>2.144,2</b>
Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16			0,4						0,4	0,1	0,5
Bilanzwert zum 1.1.2019	52,0	465,8	1.829,4	-16,9	9,4	12,3	-249,9	-31,5	2.070,6	74,1	2.144,7
Ergebnis nach Ertragsteuern			224,4						224,4	4,9	229,3
Sonstiges Ergebnis					10,6	0,1	-65,9	-1,6	-56,8	0,4	-56,4
<b>Gesamtergebnis</b>			<b>224,4</b>		<b>10,6</b>	<b>0,1</b>	<b>-65,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>167,6</b>	<b>5,3</b>	<b>172,9</b>
Dividendenzahlung			-147,1						-147,1		-147,1
Restricted Stock Plan		3,9		1,1					5,0		5,0
Mitarbeiter-Aktienprogramm		14,4		4,4					18,8		18,8
<b>Bilanzwert zum 30.6.2019</b>	<b>52,0</b>	<b>484,1</b>	<b>1.906,7</b>	<b>-11,4</b>	<b>20,0</b>	<b>12,4</b>	<b>-315,8</b>	<b>-33,1</b>	<b>2.114,9</b>	<b>79,4</b>	<b>2.194,3</b>
<b>Bilanzwert zum 1.1.2020</b>	<b>53,1</b>	<b>460,4</b>	<b>2.160,4</b>	<b>-11,4</b>	<b>22,0</b>	<b>10,5</b>	<b>-316,0</b>	<b>-43,5</b>	<b>2.335,5</b>	<b>85,7</b>	<b>2.421,2</b>
Ergebnis nach Ertragsteuern			121,8						121,8	3,2	125,0
Sonstiges Ergebnis					-23,4	-1,1	-8,7	-23,9	-57,1	0,2	-56,9
<b>Gesamtergebnis</b>			<b>121,8</b>		<b>-23,4</b>	<b>-1,1</b>	<b>-8,7</b>	<b>-23,9</b>	<b>64,7</b>	<b>3,4</b>	<b>68,1</b>
Wandelschuldverschreibung 2016		0,2							0,2		0,2
Restricted Stock Plan		3,0		2,0					5,0		5,0
Mitarbeiter-Aktienprogramm		16,4		6,9					23,3		23,3
<b>Bilanzwert zum 30.6.2020</b>	<b>53,1</b>	<b>480,0</b>	<b>2.282,2</b>	<b>-2,5</b>	<b>-1,4</b>	<b>9,4</b>	<b>-324,7</b>	<b>-67,4</b>	<b>2.428,7</b>	<b>89,1</b>	<b>2.517,8</b>

<sup>1)</sup> betrifft Pensionsverpflichtungen und Planvermögen

## Konzern-Kapitalflussrechnung

### Konzern-Kapitalflussrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. – 30.6.2020	1.1. – 30.6.2019
<b>Betriebliche Tätigkeit</b>			
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>125,0</b>	<b>229,3</b>
Nicht zahlungswirksame Verrechnung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung		26,5	26,3
Amortisationen, Zu- und Abschreibungen und Wertminderungen langfristiger Vermögenswerte		110,3	94,5
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	-32,6	-34,9
Ergebnis aus Beteiligungen		-0,3	-1,5
Ergebnis aus dem Abgang von Vermögenswerten		0,2	-0,1
Veränderung der Pensionsrückstellungen		7,1	11,8
Veränderung sonstige Rückstellungen	(27.)	-51,6	-14,4
Veränderung Rückerstattungsverbindlichkeiten (kein Working Capital Bestandteil)		-7,5	79,8
Veränderung Working Capital		28,0	-40,7
Sonstige nicht zahlungswirksame Vorgänge		12,3	25,3
Zinsergebnis	(8.)	5,9	4,4
Gezahlte Zinsen		-8,7	-9,8
Erhaltene Zinsen		1,6	3,6
Erhaltene Gewinnausschüttungen		1,4	12,2
Ertragsteuern	(10.)	52,3	92,2
Gezahlte Ertragsteuern		-41,3	-72,0
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>228,6</b>	<b>406,0</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>			
Auszahlungen für Investitionen in:			
immaterielle Vermögenswerte	(14.)	-18,7	-57,2
Sachanlagen	(15.)	-64,8	-100,6
finanzielle Vermögenswerte	(16.)	-17,4	-14,7
erworbene Programmwerte und Entwicklung	(17.)	-5,3	-3,3
Einzahlungen aus Abgängen von:			
immateriellen Vermögenswerten / Sachanlagen	(14.) / (15.)	1,8	1,6
finanziellen Vermögenswerten	(16.)	0,2	32,9
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-104,2</b>	<b>-141,3</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
Aufnahme Schuldscheindarlehen	(28.)	100,0	
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(28.)	-20,9	-20,4
Aufnahme / Rückzahlung von Bankverbindlichkeiten	(28.)	-9,9	-14,5
Dividendenausschüttung			-147,1
Tilgung Kaufpreisverbindlichkeiten Programmbeteiligungen IAE V2500-Anteilserhöhung	(28.)	-45,7	-33,9
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms		23,3	18,8
Aufnahme / Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(28.)	0,5	-35,0
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>47,3</b>	<b>-232,1</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes im Geschäftsjahr</b>		<b>171,7</b>	<b>32,6</b>
Wechselkursbedingte Wertänderung der Zahlungsmittel		-3,9	3,1
Finanzmittelbestand am Anfang des Geschäftsjahres		139,5	99,0
<b>Finanzmittelbestand zum 30. Juni des Geschäftsjahres</b>		<b>307,3</b>	<b>134,7</b>



## Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

### **Konzern-Segmentberichterstattung**

#### **Segmentinformationen**

Zu den Tätigkeiten der einzelnen Geschäftssegmente wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2019, Seite 202, verwiesen. In den ersten sechs Monaten 2020 hat sich die Segmentabgrenzung nicht verändert.

Die Segmentinformationen stellen sich wie folgt dar:

<b>Konzern-Segmentberichterstattung – Vorjahreszahlen angepasst</b>										
	Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)		Zivile Triebwerksinstand- haltung (MRO)		Summe berichtspflichtige Segmente		Konsolidierung/ Überleitung		MTU-Konzern	
in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Außenumsatz	792,3	969,0	1.256,5	1.274,0	2.048,8	2.243,0			2.048,8	2.243,0
Umsätze mit anderen Segmenten	21,5	20,0	15,8	13,3	37,3	33,3	-37,3	-33,3		
<b>Gesamtumsatz</b>	<b>813,8</b>	<b>989,0</b>	<b>1.272,3</b>	<b>1.287,3</b>	<b>2.086,1</b>	<b>2.276,3</b>	<b>-37,3</b>	<b>-33,3</b>	<b>2.048,8</b>	<b>2.243,0</b>
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>180,3</b>	<b>300,7</b>	<b>134,5</b>	<b>152,2</b>	<b>314,8</b>	<b>452,9</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>314,9</b>	<b>453,4</b>
Amortisationen	19,2	17,0	3,3	3,3	22,5	20,3			22,5	20,3
Fortschreibung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung	26,5	26,3			26,5	26,3			26,5	26,3
Abschreibungen	48,5	43,9	36,0	30,3	84,5	74,2			84,5	74,2
Wertminderungen			2,9		2,9				2,9	
<b>Amortisationen/Fortschrei- bungen/Abschreibungen/ Wertminderungen</b>	<b>94,2</b>	<b>87,2</b>	<b>42,2</b>	<b>33,6</b>	<b>136,4</b>	<b>120,8</b>			<b>136,4</b>	<b>120,8</b>
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>104,1</b>	<b>218,0</b>	<b>95,1</b>	<b>121,1</b>	<b>199,2</b>	<b>339,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>199,0</b>	<b>339,5</b>
Sondereinfluss Kaufpreisallokation	9,2	9,3	1,2	1,2	10,4	10,5			10,4	10,5
Sondereinfluss IAE V2500-Anteilserhöhung	14,8	15,2			14,8	15,2			14,8	15,2
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)</b>	<b>128,1</b>	<b>242,5</b>	<b>96,3</b>	<b>122,3</b>	<b>224,4</b>	<b>364,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>224,2</b>	<b>365,2</b>
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	11,7	13,9	20,9	21,0	32,6	34,9			32,6	34,9
Buchwerte der at equity bilanzierten Unternehmen (30.6.2020/31.12.2019)	350,0	325,2	198,0	213,0	548,0	538,2			548,0	538,2
<b>Vermögenswerte (30.6.2020/31.12.2019)</b>	<b>6.692,7</b>	<b>6.686,9</b>	<b>2.280,7</b>	<b>2.360,8</b>	<b>8.973,4</b>	<b>9.047,7</b>	<b>-1.198,0</b>	<b>-1.282,4</b>	<b>7.775,4</b>	<b>7.765,3</b>
<b>Schulden (30.6.2020/31.12.2019)</b>	<b>4.483,9</b>	<b>4.550,0</b>	<b>1.631,1</b>	<b>1.736,1</b>	<b>6.115,0</b>	<b>6.286,1</b>	<b>-857,4</b>	<b>-942,0</b>	<b>5.257,6</b>	<b>5.344,1</b>
<b>Wesentliche zahlungs- unwirksame Posten</b>	<b>12,7</b>	<b>18,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>6,6</b>	<b>12,6</b>	<b>25,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>12,3</b>	<b>25,3</b>
<b>Investitionen in:</b>										
Immaterielle Vermögenswerte	18,8	35,2	0,6	22,7	19,4	57,9			19,4	57,9
Sachanlagen	50,2	71,1	55,8	51,3	106,0	122,4			106,0	122,4
Erworbene Programmwerte und Entwicklung	8,1	15,9			8,1	15,9			8,1	15,9
<b>Summe Investitionen</b>	<b>77,1</b>	<b>122,2</b>	<b>56,4</b>	<b>74,0</b>	<b>133,5</b>	<b>196,2</b>			<b>133,5</b>	<b>196,2</b>
<b>Segment-Kennziffern:</b>										
EBIT in % vom Umsatz	12,8	22,0	7,5	9,4	9,5	14,9	-0,5	1,2	9,7	15,1
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	15,7	24,5	7,6	9,5	10,8	16,0	-0,5	1,2	10,9	16,3

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

#### Überleitung zum MTU-Konzern – Ergebnis vor Ertragsteuern

in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>199,0</b>	<b>339,5</b>
Zinserträge	1,6	3,6
Zinsaufwendungen	-7,5	-8,0
Sonstiges Finanzergebnis	-15,8	-13,6
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>177,3</b>	<b>321,5</b>

### 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 31. Juli 2020 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 2020 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 2019 und darüber hinaus die folgenden neuen Standards und Änderungen von Standards angewendet:

#### Neue und überarbeitete Standards

Standard	Titel
IFRS 3	Änderungen: Definition eines Geschäftsbetriebs
IFRS 7, IFRS 9 und IAS 39	Änderungen: Leitzinssatzreform
IAS 1 und IAS 8	Änderungen: Definition von „wesentlich“

Diese waren erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, welche am oder nach dem 1. Januar 2020 begonnen haben. Hieraus ergaben sich jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der MTU.

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 2019 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 2019 ab Seite 137 erläutert.

### Konsolidierungskreis

Der MTU-Konzern umfasste am 30. Juni 2020 einschließlich der MTU Aero Engines AG, München, Anteile an 34 Unternehmen.

Änderungen des Konsolidierungskreises ergaben sich im Berichtszeitraum nicht.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 1. Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse – Vorjahreszahlen angepasst

in Mio. €	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2020	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2019
Ziviles Triebwerksgeschäft	630,6		630,6	773,0		773,0
Militärisches Triebwerksgeschäft	114,6	68,6	183,2	143,4	72,6	216,0
<b>Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)</b>	<b>745,2</b>	<b>68,6</b>	<b>813,8</b>	<b>916,4</b>	<b>72,6</b>	<b>989,0</b>
<b>Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)</b>	<b>51,4</b>	<b>1.220,9</b>	<b>1.272,3</b>	<b>42,4</b>	<b>1.244,9</b>	<b>1.287,3</b>
Konsolidierung	-21,5	-15,8	-37,3	-20,0	-13,3	-33,3
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>775,1</b>	<b>1.273,7</b>	<b>2.048,8</b>	<b>938,8</b>	<b>1.304,2</b>	<b>2.243,0</b>

### 2. Umsatzkosten

#### Umsatzkosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Materialaufwand	-1.316,9	-1.327,6
Personalaufwand	-344,8	-376,0
Amortisationen und Abschreibungen	-106,7	-92,4
Übrige Umsatzkosten	2,0	-41,1
Aktiviertete Entwicklungskosten	32,5	47,5
<b>Summe Umsatzkosten</b>	<b>-1.733,9</b>	<b>-1.789,6</b>

### 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

#### Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Materialaufwand	-13,8	-14,4
Personalaufwand	-10,1	-13,2
Amortisationen und Abschreibungen	-0,6	-0,6
Übrige Entwicklungskosten	-0,3	-1,6
<b>Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>-24,8</b>	<b>-29,8</b>
<b>Aktiviertete Entwicklungskosten</b>	<b>0,6</b>	<b>1,4</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>-24,2</b>	<b>-28,4</b>

Im Vergleich zur COVID-19-Pandemie-geprägten rückläufigen Umsatzentwicklung reduzierten sich die Umsatzkosten relativ zum Vorjahr unterproportional.

Die übrigen Umsatzkosten betreffen weiterhin im Wesentlichen die Bestandsveränderungen der fertigen und unfertigen Erzeugnisse, Währungseinflüsse sowie Effekte aus der Abgrenzung zum Stichtag nicht abgerechneter Umsatzkostenbestandteile. Weiterhin beinhaltet diese Position die Abgrenzung zusätzlicher Werthaltigkeitsrisiken im Zusammenhang mit den Effekten der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehr.

Die aktivierten Eigenleistungen korrespondieren mit aktivierungspflichtigen Entwicklungsleistungen zugunsten von Triebwerks-Programmbeteiligungen im Segment „ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft“ (OEM).

## 4. Vertriebskosten

Vertriebskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Materialaufwand	-10,6	-10,0
Personalaufwand	-37,2	-36,7
Amortisationen und Abschreibungen	-0,8	-0,5
Übrige Vertriebskosten	-26,7	-14,8
<b>Summe Vertriebskosten</b>	<b>-75,3</b>	<b>-62,0</b>

Die Vertriebskosten enthalten neben Aufwendungen für Marketing und Werbung auch Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Forderungen an Kunden.

Im Berichtszeitraum war die Entwicklung der übrigen Vertriebskosten geprägt durch die Abgrenzung von Vorsorgen für konkrete beziehungsweise erwartete Kreditrisiken (IFRS 9). Treiber hierfür waren insbesondere die Effekte der COVID-19-Pandemie auf den internationalen Luftverkehr.

## 5. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Materialaufwand	-3,8	-2,6
Personalaufwand	-30,3	-30,4
Amortisationen und Abschreibungen	-1,8	-0,8
Übrige Verwaltungskosten	-6,4	-8,7
<b>Summe allgemeine Verwaltungskosten</b>	<b>-42,3</b>	<b>-42,5</b>

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. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Assoziierte Unternehmen	12,0	13,8
Gemeinschaftsunternehmen	20,6	21,1
<b>Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen</b>	<b>32,6</b>	<b>34,9</b>

## 8. Zinsergebnis

Zinsergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
<b>Zinserträge</b>	<b>1,6</b>	<b>3,6</b>
Zinsaufwand		
Schuldverschreibungen	-1,9	-1,8
Wandelschuldverschreibungen	-2,3	-2,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,3	-0,7
Leasingverbindlichkeiten	-2,3	-2,2
Übrige Zinsaufwendungen	-2,3	-2,7
Aktivierte Fremdkapitalzinsen für qualifizierte Vermögenswerte	1,6	1,7
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-7,5</b>	<b>-8,0</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>-5,9</b>	<b>-4,4</b>

## 9. Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Effekte aus Währungsumrechnungen: Kursgewinne/-verluste aus		
Devisenbestandsbewertung	-9,0	-3,2
Finanzierungsvorgängen	-0,1	0,3
Leasing-Verträgen	-0,6	-0,8
Effekte aus der Bewertung von Derivaten		
Devisen- und Zinsderivate	4,9	3,2
Warenterminkontrakte	-1,2	0,7
Zinsanteil aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden		
im Zusammenhang mit Pensionen	-4,5	-7,5
Forderungen, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-5,2	-6,5
Übriges sonstiges Finanzergebnis	-0,1	0,2
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>-15,8</b>	<b>-13,6</b>

## 10. Ertragsteuern

### Aufteilung der laufenden und latenten Ertragsteuern

in Mio. €	1.1. - 30.6.2020	1.1. - 30.6.2019
Laufende Ertragsteuern	-32,2	-89,5
Latente Ertragsteuern	-20,1	-2,7
<b>Ertragsteueraufwand</b>	<b>-52,3</b>	<b>-92,2</b>

## 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 ausgegeben werden könnte.

In den ersten sechs Monaten 2020 betrug das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende Ergebnis nach Ertragsteuern 121,8 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 224,4 Mio. €). Die durchschnittlich gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Zeitraum Januar bis Juni 2020 52.890.595 Aktien (Januar bis Juni 2019: 51.658.754 Aktien). Damit ergab sich in den ersten sechs Monaten 2020 ein unverwässertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 2,30 € (Januar bis Juni 2019: 4,34 €).

Das verwässerte Ergebnis je Aktie belief sich auf 2,25 € (Januar bis Juni 2019: 4,06 €). Verwässerungseffekte ergaben sich aus 2.050.806 potenziell auszugebenden Aktien im Rahmen der im Mai 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung sowie der im September 2019 emittierten Wandelschuldverschreibung.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Die immateriellen Vermögenswerte, die Sachanlagen, die Programmwerte und die Vermögenswerte aus erworbener Entwicklung wurden anlassbezogen mit Blick auf die COVID-19-Pandemie zum Berichtsstichtag auf Wertminderungsbedarf geprüft.

Mit Blick auf die anlassbezogene Aktualisierung der Bewertung erzielbarer Beträge der Geschäftssegmente, die einen Firmenwert enthalten, berücksichtigt die MTU in Anbetracht erheblicher COVID-19-implizierter Planungsunsicherheiten die im Geschäftsjahr abgeleiteten „vor-Krisen“-Planwertgerüste der Segmente und berücksichtigt die Effekte der Pandemie durch Aufschlag einer „Corona-Virus-Risiko-Prämie“ (CVRP) auf die jeweilig für die Segmente abgeleiteten Kapitalkosten vor Steuern: OEM: 13,1 %, MRO: 13,7 % (Vorjahr: OEM: 9,5 %, MRO: 9,8 %) (vgl. Geschäftsbericht 2019, Konzernanhang S. 186f.). Auf dieser Grundlage wurde per 30. Juni 2020 kein zusätzlicher Wertminderungsbedarf identifiziert.

Im Sinne einer Sensitivitätsbetrachtung ergäbe sich auf dieser Basis bei unveränderten Kapitalkosten im Falle einer nachhaltigen Verminderung der geplanten Segmentergebnisse um 20 % unter die erwarteten Planergebnisse weder im OEM- noch im MRO-Segment ein Wertminderungsbedarf auf den jeweiligen Geschäftssegment-Firmenwert. Würden bei unveränderten Segmentergebnissen die Kapitalkosten vor Steuern im Segment OEM um 10 % (1,3 Prozentpunkte) und im Segment MRO um 10 % (1,4 Prozentpunkte) steigen, ergäbe sich ebenfalls kein Wertminderungsbedarf in den beiden Segmenten.

Die Beurteilung der Werthaltigkeit von Programmlaufzeit-bezogenen Ausgleichszahlungen und aktivierten Programm-Entwicklungsleistungen sowie den Programmen zuordenbaren Vermögenswerten und Verpflichtungen realisierte die MTU zweistufig. Zunächst erfolgte die Beurteilung auf Basis der für die Programme im Geschäftsjahr 2019 abgeleiteten „vor-Krisen“-Planungen und berücksichtigt die Effekte der Pandemie durch Aufschlag einer pauschalen „Corona-Virus-Risiko-Prämie“ (CVRP) in Höhe von 3,8 % auf die Kapitalkosten nach Steuern von 7,5 % (Vorjahr: 7,9 %). Sofern sich hieraus eine Wertminderung abzeichnete oder qualitative Gründe dies nahelegten erfolgte eine Detaillierung der Werthaltigkeitsbetrachtung durch pauschalierte Aktualisierung der korrespondierenden Programmplanungen sowie Anwendung aktueller Kapitalkosten nach Steuern von 7,5 % (Vorjahr: 7,9 %). Auf dieser Grundlage wurde per 30. Juni 2020 kein zusätzlicher Wertminderungsbedarf identifiziert.

Im Sinne einer Sensitivitätsbetrachtung ergäbe sich, bei unveränderten Programmsergebnissen, im Falle des Anstiegs der Kapitalkosten (nach Steuern) von 11,3% („vor Krisen“-Programm-Planwertgerüst) bzw. 7,5% (aktualisiertes Programm-Planwertgerüst) um jeweils 10% (1,1 bzw. 0,8 Prozentpunkte) ein Wertminderungsbedarf von rund 40 Mio. €; bei Steigerung um 20% (2,2 bzw. 1,6 Prozentpunkte) von rund 100 Mio. €.

Die dynamischen Effekte der COVID-19-Pandemie auf die Luftfahrt belasten die Prognosefähigkeit der MTU, insbesondere im Hinblick auf ihre zivilen Triebwerks-Programmbeteiligungen. Ausgehend von den Einschränkungen des Luftverkehrs antizipiert die MTU gegenwärtig insbesondere eine verzögerte Materialisierung der Vermarktung ihrer Produkte und Services an die jeweiligen Triebwerks-OEM. Sofern die Krise eine nachhaltige Einschränkung oder Veränderung des Luftverkehrs zur Folge hätte, könnte dies, wie aus den Sensitivitätsangaben erkennbar, für MTU konkrete Wertminderungsrisiken einzelner triebwerksprogrammbezogener Vermögenswerte bedeuten. Besonders sensitiv auf Prognoseabweichungen reagieren dabei gemäß der internen Bewertungsmodelle die kommerziellen Triebwerks-Programmbeteiligungen der MTU im sogenannten „Widebody“-Segment.

Die MTU überprüft die den Wertminderungsbetrachtungen zugrunde gelegten internen Prognosen und deren Schätzparametrik kontinuierlich, insbesondere in Kooperation mit ihren Kunden, den jeweiligen Triebwerks-OEM. Ein Bewertungsrisiko verbleibt dennoch; Schätzunsicherheiten im Zusammenhang mit langfristigen Programmlebenszyklen vereiteln die absolute Gewähr, künftige Wertminderungen relevanter Vermögenswerte ausschließen bzw. hilfsweise frühestmöglich antizipieren zu können.

## 14. Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden programmunabhängige Technologien, Entwicklungsleistungen, technische Software und der erworbene Firmenwert ausgewiesen.

In den ersten sechs Monaten 2020 wurden 19,4 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 57,9 Mio. €) immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Davon entfielen auf selbsterstellte Entwicklungsleistungen und zugerechnete Fremdkapitalzinsen 17,7 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 35,4 Mio. €).

Die Amortisation der immateriellen Vermögenswerte betrug in den ersten sechs Monaten 2020 22,5 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 20,3 Mio. €).

## 15. Sachanlagen

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2020 betrug der Zugang bei den Sachanlagen 106,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 122,4 Mio. €), im Wesentlichen in Form technischer Anlagen und Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie korrespondierender Anzahlungen. Die Abschreibungen von Sachanlagen betrugen in den ersten sechs Monaten 2020 84,5 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 74,2 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 2019, Seite 158 ff, beschrieben. Zum Stichtag bestand, im Falle der Beteiligung Absatzfinanzierungen insbesondere auch aufgrund bestehender, kompensatorischer Sicherungsmittel, kein Covid-19-induzierter Wertminderungsbedarf.

## Sonstige finanzielle Vermögenswerte

### Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zu Anschaffungskosten</b>	<b>120,8</b>	<b>116,8</b>	<b>57,1</b>	<b>56,7</b>	<b>63,7</b>	<b>60,1</b>
Ausleihungen an Fremde <sup>1)</sup>	49,7	49,6	49,7	49,6		
Forderungen gegen Mitarbeiter	1,7	0,9			1,7	0,9
Forderungen gegen Lieferanten	2,9	18,5			2,9	18,5
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	66,5	47,8	7,4	7,1	59,1	40,7
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam bewertet</b>	<b>19,5</b>	<b>16,2</b>	<b>19,5</b>	<b>16,2</b>		
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	19,5	16,2	19,5	16,2		
<b>Derivate ohne Hedge-Accounting</b>	<b>0,2</b>	<b>1,2</b>		<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Derivate mit Hedge-Accounting</b>	<b>5,8</b>	<b>4,8</b>	<b>5,7</b>	<b>3,9</b>	<b>0,1</b>	<b>0,9</b>
<b>Summe sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>146,3</b>	<b>139,0</b>	<b>82,3</b>	<b>77,1</b>	<b>64,0</b>	<b>61,9</b>

<sup>1)</sup> Berücksichtigt in Netto-Finanzverschuldung

Wesentlicher Grund für den Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind Forderungen aus Gewinnausschüttungen gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., teilweise kompensiert durch niedrigere Guthaben bei Lieferanten.

## 17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung erworbener Programmwerte betrug 22,5 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 22,5 Mio. €).

Entwicklungsleistungen wurden von der MTU in den ersten sechs Monaten 2020 in Höhe von 7,1 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 14,4 Mio. €) erworben. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung von durch Entwicklungsausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) erworbenen Entwicklungsleistungen betrug 4,0 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 3,8 Mio. €).

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

## 19. Vorräte

### Vorräte

in Mio. €	30.6.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	645,2	618,4
Unfertige Erzeugnisse	463,8	454,7
Fertige Erzeugnisse	214,0	192,1
Geleistete Anzahlungen	10,1	13,4
<b>Summe Vorräte</b>	<b>1.333,1</b>	<b>1.278,6</b>

Im Berichtszeitraum waren sowohl für das OEM- als auch das MRO-Segment infolge der COVID-19-Pandemie-Effekte auf den internationalen Luftverkehr zusätzliche Werthaltigkeitsrisiken in Höhe von 19 Mio. € zulasten der Umsatzkosten zu berücksichtigen.



## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
in Mio. €	30.6.2020	31.12.2019
Dritte	477,3	441,9
Nahe stehende Unternehmen	425,9	480,9
<b>Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>903,2</b>	<b>922,8</b>

Im Berichtsraum waren für das MRO-Segment infolge der Effekte der Pandemie auf den Luftverkehr zusätzliche Werthaltigkeitsrisiken in Höhe von 6,1 Mio. € zulasten der Vertriebskosten zu berücksichtigen.

## 21. Vertragsvermögenswerte

Die Vertragsvermögenswerte resultieren aus erbrachten Leistungsverpflichtungen, bei denen die Vereinnahmung der vereinbarten Gegenleistung von der Abnahme und Fälligkeit der jeweiligen Leistungsverpflichtung durch den Kunden abhängt. Die Veränderungen in der Berichtsperiode sind auf den laufenden Geschäftsbetrieb zurückzuführen.

Wesentliche Bewertungseffekte im Sinne von Wertberichtigungen, welche auf COVID-19 zurückzuführen sind, waren zum Stichtag nicht zu verzeichnen.

## 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente repräsentieren Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. In dieser Position sind Fremdwährungsbestände in Höhe von umgerechnet 149,0 Mio. € (31. Dezember 2019: 131,2 Mio. €) enthalten.

## 24. Eigenkapital

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

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt unverändert 53,1 Mio. € und ist eingeteilt in 53,1 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 detaillierten Einzeleffekte aus den Wandelschuldverschreibungen sind im Geschäftsbericht 2019, Seite 163 beschrieben.

Die Zahl der am 30. Juni 2020 im Umlauf befindlichen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug 53.041.078 Stück (30. Juni 2019: 51.756.930 Stück). Die Anzahl der eigenen Aktien betrug am 30. Juni 2020 54.410 Stück (30. Juni 2019: 243.070 Stück).

## 27. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, dem Personalbereich und ausstehenden Eingangsrechnungen. Die Verringerung der sonstigen Rückstellungen um 51,6 Mio. € auf 164,5 Mio. € ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Boni und Sondervergütungen aufgrund des verringerten Abgrenzungszeitraums sowie der COVID-19-bedingt reduzierten Erwartung zur Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr zurückzuführen.

## 28. Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten						
in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
Schuldverschreibungen	98,6	100,3	98,4	98,3	0,2	2,0
Wandelschuldverschreibungen	564,3	562,4	564,2	562,3	0,1	0,1
Schuldscheindarlehen	100,0				100,0	
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteils- erhöhung und -erwerb	188,2	300,0	172,7	217,9	15,5	82,1
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten						
Namensdarlehen	30,1	30,1		30,0	30,1	0,1
Sonstige Bankverbindlichkeiten		10,0				10,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0,5				0,5	
Leasingverbindlichkeiten	162,5	147,0	124,4	102,7	38,1	44,3
<b>Summe Brutto-Finanzschulden</b>	<b>1.144,2</b>	<b>1.149,8</b>	<b>959,7</b>	<b>1.011,2</b>	<b>184,5</b>	<b>138,6</b>
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2		0,1		0,1	
Derivate mit Hedge-Beziehung	82,7	67,0	39,7	20,3	43,0	46,7
Finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern	74,7	74,1	46,1	48,1	28,6	26,0
Rückzahlung Entwicklungskostenzuschuss	3,3	6,6			3,3	6,6
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	45,8	35,4	0,2	0,3	45,6	35,1
<b>Summe sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>206,7</b>	<b>183,1</b>	<b>86,1</b>	<b>68,7</b>	<b>120,6</b>	<b>114,4</b>
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.350,9</b>	<b>1.332,9</b>	<b>1.045,8</b>	<b>1.079,9</b>	<b>305,1</b>	<b>253,0</b>

### Schuldverschreibung

Für eine ausführliche Beschreibung der Namensschuldverschreibung in Höhe von nominal 100,0 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 171, verwiesen.

### Wandelschuldverschreibung

Mit Wirkung zum 17. Mai 2016 hat die MTU Aero Engines AG eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500,0 Mio. € platziert, die in neue und/oder bestehende auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der Emittentin wandelbar ist.

Zudem hat die MTU Aero Engines AG 2019 eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500,0 Mio. € platziert, die ab dem 18. September 2024 in Stammaktien der Emittentin wandelbar ist.

Für eine ausführliche Beschreibung der Wandelschuldverschreibungen wird auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 171f, verwiesen.

### Schuldscheindarlehen

Mit Wirkung zum 6. Mai 2020 wurde von der MTU Aero Engines AG ein Schuldscheindarlehen in Höhe von nominal 100,0 Mio. EUR mit Fälligkeit zum 10. Juni 2021 begeben. Die Verzinsung ist variabel und entspricht dem 3-Monats-EURIBOR zuzüglich 1,7 % bei einer Mindestverzinsung von 1,7 %.

### Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteils-erhöhung und -erwerb

#### *Finanzverbindlichkeit IAE V2500-Anteilserhöhung*

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 Kaufpreisverbindlichkeit. Da sich die Einschätzung des relevanten Flugstundenaufkommens infolge der Coronakrise beträchtlich änderte, wurde vorgenannte Kaufpreisverbindlichkeit und infolge der korrespondierend erworbene Programmwert IAE V2500-Anteilserhöhung reduziert.

#### *Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb*

Bei den Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb handelt es sich im Wesentlichen um die finanziellen Verbindlichkeiten aus programmlaufzeitbezogenen Akquisitionszahlungen für Pratt & Whitney- bzw. GE-Triebwerksprogrammbeiträgen.

### Namensdarlehen

Für eine ausführliche Beschreibung des Namensdarlehens in Höhe von nominal 30,0 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 172, verwiesen.

### Rahmenkreditlinie

Der Konzern verfügt über eine Rahmenkreditlinie in Höhe von 600,0 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen ist und eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023 hat. Diese Kreditlinie wurde am 11. Mai 2020 um 100,0 Mio. € erhöht. Die Laufzeit dieser Erhöhung beträgt ein Jahr und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils 6 Monate verlängert werden. Von der Kreditlinie sind zum 30. Juni 2020 10,8 Mio. € durch Avale beansprucht (31. Dezember 2019: 36,0 Mio. €). Die Verzinsung aus der effektiv in Anspruch genommenen Kreditlinie erfolgt auf Basis marktüblicher Referenzzinssätze zuzüglich einer Marge. Nicht in Anspruch genommene Kreditfazilitäten unterliegen einer Bereitstellungsprovision.

### Leasingverbindlichkeiten

Die Verpflichtungen aus Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Leasingverpflichtungen.

Im Berichtszeitraum kam es infolge der Effekte der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehr zur vorzeitigen Auflösung einzelner Triebwerksleasingverträge mit entsprechend reduzierender Wirkung auf die Leasingverbindlichkeiten.

Zur Beschreibung der wesentlichen Leasingobjekte wird auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 157 und Seite 194ff verwiesen.

### Verbindlichkeiten aus Derivaten

Die zum Stichtag passivierten Derivate mit und ohne Hedge-Beziehung in Höhe von 82,9 Mio. € (31. Dezember 2019: 67,0 Mio. €) dienen der Kompensation von Währungs- und Rohstoffpreissrisiken. Der Anstieg der Verbindlichkeiten korrespondiert mit den Sicherungskursen der im Bestand befindlichen Derivate relativ zum US-\$/Euro-Wechselkurs am Abschlussstichtag.

#### **Finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern**

Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern betreffen im Wesentlichen Abgrenzungen für Pensionszahlungen sowie für Weihnachtsgeld. Die Verpflichtungen aus Einmal- und Ratenkapitalansprüchen aus der betrieblichen Altersversorgung betragen 46,0 Mio. € (31. Dezember 2019: 54,6 Mio. €). Darüber hinaus enthält diese Position auch die Verbindlichkeiten gegenüber Konzernmitarbeitern aus Abgrenzungen von Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie tariflicher Sonderzahlungen in Höhe von 16,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 3,6 Mio. EUR) sowie aus dem Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) in Höhe von 5,4 Mio. € (31. Dezember 2019: 8,9 Mio. €). Der Gesamtaufwand im Rahmen des MAP betrug in den ersten sechs Monaten 2020 4,2 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 3,8 Mio. €).

#### **Rückzahlung Entwicklungskostenzuschuss**

Die MTU erhielt in den Geschäftsjahren 1976 bis 1991 vom Ministerium für Wirtschaft und Technologie einen Entwicklungskostenzuschuss für das Triebwerk PW2000. Mit Erreichen der im Zuwendungsbescheid fixierten Verkaufszahl von PW2000-Serientriebwerken für die Boeing 757 und C-17 sind die Zuwendungen im Zeitraum

von zehn Jahren zurückzuzahlen. In den Geschäftsjahren 2011 bis 2019 wurden insgesamt 60,5 Mio. €, in den ersten sechs Monaten 2020 weitere 3,4 Mio. € getilgt.

#### **Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten**

In den übrigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 45,8 Mio. € (31. Dezember 2019: 35,4 Mio. €) sind Guthaben von Kunden in Höhe von 14,9 Mio. € (31. Dezember 2019: 10,4 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 195,0 Mio. € (31. Dezember 2019: 214,5 Mio. €) mit Vertragsvermögenswerten verrechnet.

Der Aufwuchs im Berichtszeitraum korrespondiert mit dem durch die COVID-19-Pandemie geprägten Geschäftsverlauf.

### 31. Rückerstattungsverbindlichkeiten

#### Rückerstattungsverbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	510,0	521,3			510,0	521,3
Abrechnungskorrekturen	543,7	539,3			543,7	539,3
Nachtragskosten	691,1	642,4	10,4	20,7	680,7	621,7
<b>Summe Rückerstattungsverbindlichkeiten</b>	<b>1.744,8</b>	<b>1.703,0</b>	<b>10,4</b>	<b>20,7</b>	<b>1.734,4</b>	<b>1.682,3</b>

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken korrespondieren mit Kompensationsverpflichtungen aufgrund von Leistungsstörungen bzw. der Beteiligung an Aufwendungen des Konsortialführers (OEM) im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen (Risk- and Revenue-Sharing).

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen betreffen rückwirkende Preisanpassungen aus Kundenverträgen. Die Zunahme im Berichtsjahr korrespondiert mit dem stichtagsnahen Geschäftsverlauf sowie der Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses. Entsprechend den Abrechnungssusancen im Rahmen

ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen erfolgen für erteilte Umsatzbeiträgen regelmäßig nachträgliche Preiskorrekturen. Die Abrechnung dieser Preiskorrekturen stand zum Abschlussstichtag in entsprechendem Umfang aus.

Unter den Nachtragskosten werden im Wesentlichen die Beiträgen an Vermarktungsaufwendungen ziviler Triebwerksprogramme abgegrenzt, deren abschließende Abrechnung durch den Konsortialführer (OEM) zwar noch aussteht, die jedoch bereits umsatzmindernd berücksichtigt wurden.

### 32. Sonstige Verbindlichkeiten

#### Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern						
Soziale Sicherheit	1,2	1,2			1,2	1,2
Übrige Verbindlichkeiten	37,1	42,2			37,1	42,2
Sonstige Steuern	18,8	43,1			18,8	43,1
Übrige Verpflichtungen	0,7	3,6	0,5	0,4	0,2	3,2
<b>Summe sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>57,8</b>	<b>90,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>57,3</b>	<b>89,7</b>

#### Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern

Die übrigen Verpflichtungen sind im Wesentlichen auf Resturlaubsansprüche sowie Gleitzeitguthaben der Mitarbeiter zurückzuführen. Ihre Entwicklung im Berichtszeitraum ist geprägt durch die Pandemie-bedingten Einschränkungen des Geschäftsbetriebs.

#### Sonstige Steuern

Die Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 18,8 Mio. € (31. Dezember 2019: 43,1 Mio. €) betreffen abzuführende Lohn- und Kirchensteuern, Solidaritätsabgaben 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 30.6.2020

	Buchwert 30.06.2020	Wertansatz Bilanz		Wertansatz Bilanz IFRS 16	Finanz- instrumente, die weder von IFRS 9 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 30.06.2020
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral				
in Mio. €							
<b>AKTIVA</b>							
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>							
Kredite und Forderungen	120,8	113,4			7,4	120,8	120,8
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	19,5		19,5			19,5	19,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	903,2	903,2				903,2	903,2
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>							
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2			0,2		0,2	0,2
Derivate mit Hedge-Beziehung	5,8		5,8			5,8	5,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	307,3	307,3				307,3	307,3
<b>PASSIVA</b>							
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.744,8	1.744,8				1.744,8	1.745,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	192,8	192,8				192,8	192,8
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Schuldverschreibungen	98,6	98,6				98,6	109,1
Wandelschuldverschreibung	564,3	564,3				564,3	563,4
Schuldscheindarlehen	100,0	100,0				100,0	100,0
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	188,2	188,2				188,2	194,9
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30,1	30,1				30,1	30,1
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0,5	0,5				0,5	0,5
Leasingverbindlichkeiten	162,5			162,5		162,5	162,5
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,2			0,2		0,2	0,2
Derivate mit Hedge-Beziehung	82,7		82,7			82,7	82,7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	123,8	49,1			74,7	123,8	123,8

**Angaben zu Finanzinstrumenten**  
**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte 2019**

	Buchwert 31.12.2019	Wertansatz Bilanz			Wertansatz Bilanz IAS 17	Finanz- instrumente, die weder von IAS 39 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 31.12.2019
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam				
in Mio. €								
<b>AKTIVA</b>								
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>								
Kredite und Forderungen	116,8	109,4				7,4	116,8	116,8
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	16,2		16,2				16,2	16,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	922,8	922,8					922,8	922,8
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>								
Derivate ohne Hedge-Beziehung	1,2			1,2			1,2	1,2
Derivate mit Hedge-Beziehung	4,8		4,8				4,8	4,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	139,5	139,5					139,5	139,5
<b>PASSIVA</b>								
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.703,0	1.703,0					1.703,0	1.703,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	313,1	313,1					313,1	313,1
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Schuldverschreibungen	100,3	100,3					100,3	119,2
Wandelschuldverschreibung	562,4	562,4					562,4	727,2
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	300,0	300,0					300,0	303,8
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40,1	40,1					40,1	40,1
Finanzierungsleasingverträge	147,0				147,0		147,0	147,0
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Derivate mit Hedge-Beziehung	67,0		67,0				67,0	67,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	116,1	42,0				74,1	116,1	116,2

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 hierbei näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Mit Blick auf die übrigen, zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Finanzinstrumente wären die ausgewiesenen Fair Values, mit Ausnahme der an der Börse gehandelten Wandelschuldverschreibungen (2016 und 2019), die in der Fair-Value-Hierarchie der Stufe 1 zuzuordnen wären, der Stufe 2 zuzuordnen. Die in diesen Fällen von den Buchwerten abweichenden beizulegenden Zeitwerte wurden anhand eines Discounted Cashflow Verfahrens ermittelt.

**Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden**

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 folgenden Tabellen zeigen für 2020 und 2019 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 30.6.2020**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		6,0		6,0
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			19,5	19,5
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>6,0</b>	<b>19,5</b>	<b>25,5</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		82,9		82,9
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>82,9</b>		<b>82,9</b>

**Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2019**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		6,0		6,0
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			16,2	16,2
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>6,0</b>	<b>16,2</b>	<b>22,2</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		67,0		67,0
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>67,0</b>		<b>67,0</b>



Die Zeitwerte der in Stufe 2 enthaltenen derivativen Finanzinstrumente und Wertpapiere 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. Bei einer Änderung der Wachstumsrate um +/-0,5% für die ewige Rente würde sich der Marktwert der in der Stufe 3 enthaltenen Beteiligungen um +/-0,5 Mio. € ändern.

Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungszusagen. Stets 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 direkt an den Flugzeughersteller.

Die zum Abschlussstichtag ausgereichten Finanzierungsangebote mit einem Nominalvolumen von umgerechnet 800,2 Mio. € (31. Dezember 2019: 840,0 Mio. €) werden durch die MTU gemäß den Vorgaben des IFRS 7 als Teil des Bruttoisikos klassifiziert. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme aus diesen Zusagen wird jedoch als sehr unwahrscheinlich erachtet. Diese Einschätzung stützen 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 2019, Seite 180, verwiesen.

### 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 30. Juni 2020 betragen die Eventualverbindlichkeiten 166,7 Mio. € (31. Dezember 2019: 142,2 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 2020 nicht erwartet. Zur Zusammensetzung und Erläuterung der Eventualverbindlichkeiten und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen wird auf den Geschäftsbericht 2019, Seite 197, verwiesen.

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich zum 30. Juni 2020 auf 94,7 Mio. € (31. Dezember 2019: 98,4 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 zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Geschäftsvorfälle zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen konsolidierten Unternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung 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 2020 bestehenden Forderungen gegen diese Gesellschaften beliefen sich auf 425,9 Mio. € (31. Dezember 2019: 480,9 Mio. €). Die Verbindlichkeiten betragen 6,0 Mio. € (31. Dezember 2019: 7,1 Mio. €). Die Erträge lagen in den ersten sechs Monaten 2020 bei 993,5 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 899,1 Mio. €). Die Aufwendungen beliefen sich auf 485,8 Mio. € (Januar bis Juni 2019: 446,0 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.

### Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2020)

Die MTU Aero Engines AG hat am 1. Juli 2020 eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 500 Mio. € erfolgreich am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 01. Juli 2025. Die Verzinsung beträgt 3,0 % p.a. Der Erlös aus der Emission dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Refinanzierung bestehender Finanzverbindlichkeiten.

Angesichts der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung der MTU hat der Vorstand beschlossen, die Personalkapazitäten an den deutschen und internationalen Standorten bis Ende 2021 um rund 10 bis 15 Prozent zu reduzieren. Die Umsetzung wird im Wege individueller Vereinbarungen, wie verstärkter Nutzung von Altersteilzeit, Vorruhestandsregelungen und weiteren Angeboten angestrebt. Darüber hinaus hat die MTU bereits einen generellen Einstellungsstopp, das Aussetzen der Nachbesetzung freiwerdender Stellen sowie die Reduktion von Wochenarbeitszeiten eingeleitet.

Weitere 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 31. Juli 2020 nicht eingetreten.

### Veröffentlichung des Halbjahres-Finanzberichts

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020 wird im Internet ([www.mtu.de](http://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 31. Juli 2020

gez.  
Reiner Winkler  
Vorsitzender  
des Vorstands

gez.  
Peter Kameritsch  
Vorstand  
Finanzen und IT

gez.  
Michael Schreyögg  
Vorstand Programme

gez.  
Lars Wagner  
Vorstand Technik

### **Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht**

*An die MTU Aero Engines AG*

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2020, 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, 31. Juli 2020

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez.  
Keller  
Wirtschaftsprüfer

gez.  
Stummer  
Wirtschaftsprüfer

## Weitere Informationen

### Finanzkalender

Zwischenbericht zum 30. Juni 2020 .....	03. August 2020
Quartalsmitteilung zum 30. September 2020 .....	29. Oktober 2020
MTU Analysten- und Investorenkonferenz 2020 .....	19. November 2020

## 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](mailto:info@mtu.de)  
[www.mtu.de](http://www.mtu.de)

### **Thomas Franz**

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

### **Claudia Heinle**

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

### **Matthias Spies**

Investor Relations  
Telefon: +49 89 1489-4108  
Fax: +49 89 1489-95139  
E-Mail: [Matthias.Spies@mtu.de](mailto: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](http://www.mtu.de)
- Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse [www.mtu.de/de/investor-relations](http://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](http://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