
MTU Aero Engines legt Neun-Monats-Ergebnis vor und präzisiert die Jahresprognose

- **Umsatzziel jetzt rund 2,6 Mrd. €**
- **EBIT-Ziel auf 290 Mio. € angehoben, EBIT-Margen-Verbesserung auf 11 % erwartet**
- **Free Cashflow soll erneut etwa 100 Mio. € erreichen**

München, 26. Oktober 2009 – Die MTU Aero Engines Holding AG hat ihren Umsatz in den ersten neun Monaten 2009 mit 1.954,9 Mio. € stabil gehalten (1-9/08: 1.982,9 Mio. €). Bei einem operativen Ergebnis¹ von 210,8 Mio. € (1-9/2008: 238,9 Mio. €) erreichte die operative Ergebnismarge (EBIT-Marge) 10,8 %. Der Gewinn nach Steuern lag bei 93,4 Mio. € (1-9/2008: 118,6 Mio. €).

„Die Ergebnisse der ersten neun Monate zeigen uns klarer als bisher, wie die MTU die Herausforderungen der Marktsituation erfolgreich meistert und wie die Geschäftsentwicklung voraussichtlich bis zum Jahresende verlaufen wird“, sagte Egon Behle, Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines Holding AG. „Auf dieser Basis gehen wir von einem um 10 Mio. € höheren EBIT aus als bisher. Wir erwarten jetzt etwa 290 Mio. € bei einer gleichzeitigen Verbesserung der Marge um einen Prozentpunkt auf etwa 11 %. Durch Dollarkurs und Umsatzmixverschiebungen können wir die Erwartung eines stabilen Umsatzverlaufs nicht vollständig aufrecht erhalten. Wir erwarten jedoch rund 2,6 Mrd. € für 2009.“ Das Umsatzziel hatte ursprünglich bei rund 2,8 Mrd. € gelegen. Die MTU hält am Prognosewert von rund 140 Mio. € für den Jahresüberschuss fest. Beim Free Cashflow rechnet sie zum Jahresende mit etwa 100 Mio. €. Das ist das obere Ende der prognostizierten Spanne von 80 bis 100 Mio. €.

„Im dritten Quartal 2009 war der Umsatz der MTU vor allem von der negativen Entwicklung des Dollarkurses und einem niedrigeren Seriengeschäft beeinflusst“, erklärte Finanzvorstand Reiner Winkler.

Im zivilen Triebwerksgeschäft betrug der Umsatz 790,9 Mio. € nach 841,4 Mio. € in den ersten neun Monaten 2008. Im Neu- und im Ersatzteilgeschäft waren das V2500 für die Airbus A320-Familie, das PW2000 für die Boeing 757 und C-17 sowie das CF6-80C für die Boeing 747, die Airbus-Typen A310 und A330 die wichtigsten Umsatzträger.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist der Umsatz um 3 % auf 366,7 Mio. € gestiegen (1-9/2008: 354,9 Mio. €). Maßgebliche Umsatzanteile entfielen auf den Eurofighter-Antrieb EJ200 und die Betreuung des RB199 für den Tornado.

Der Umsatz in der zivilen Instandhaltung erreichte mit 821,2 Mio. € (1-9/2008: 807,9 Mio. €) ein Plus von 2 %. Der Umsatz stützt sich vor allem auf das V2500, das die Airbus A320-Familie antreibt.

¹ EBIT adjusted = Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern, vergleichbar gerechnet



Der Auftragsbestand zum 30. September bleibt stabil und entspricht mit 4.068,2 Mio. € (31.12.2008: 4.015,7 Mio. €) dem 1,5-fachen des Jahresumsatzes 2008.

Im EBIT schlagen sich höhere Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Anlaufkosten für neue Programme negativ, Verschiebungen im Umsatzmix und diverse Kostenoptimierungen positiv nieder.

Im OEM-Geschäft betrug das EBIT in den ersten neun Monaten 158,2 Mio. € (1-9/2008: 208,4 Mio. €). Damit lag die EBIT-Marge im OEM-Geschäft bei 13,7 % nach 17,4 % im Vergleichszeitraum. Die EBIT-Marge für das Gesamtjahr wird bei 13 bis 14 % erwartet. Bisher war die MTU im OEM-Geschäft von einer Marge zwischen 12 und 13 % ausgegangen.

Das EBIT der zivilen Instandhaltung hat das Unternehmen um 71 % verbessert: Es erreichte 55,6 Mio. € (1-9/2008: 32,6 Mio. €). Die positive Entwicklung zeigt sich auch in der EBIT-Marge, die nach 4,0 % in den ersten neun Monaten 2008 im gleichen Zeitraum 2009 auf 6,8 % anstieg. „Diese Ergebnisse liegen im Rahmen unserer Erwartungen“, resümierte Winkler. „Das Margenziel 2009 für die zivile Instandhaltung von rund 6 bis 7 % können wir heute bestätigen.“

Die Gesamtausgaben für Forschung und Entwicklung betragen in den ersten neun Monaten 149,0 Mio. € oder 24 % mehr als im Vergleichszeitraum (1-9/08: 120,1 Mio. €). Die eigenfinanzierten Ausgaben für Forschung und Entwicklung sind um 34 % auf 80,0 Mio. € gestiegen (1-9/08: 59,9 Mio. €). „Mit diesen Ausgaben unterstützen wir die Wachstumsstrategie der MTU“, so Behle. „Der Fokus lag in den ersten neun Monaten 2009 auf Zukunftstechnologien und unseren neuen Programmen.“ Im zivilen Bereich sind es das PW1000G für den Mitsubishi Regional Jet und die Bombardier CSeries sowie das GENx für den Boeing 787 Dreamliner und die Boeing 747-8. Im Militärgeschäft handelt es sich um das TP400-D6 für den Militärtransporter A400M und das GE38 für den schweren Transporthubschrauber Sikorsky CH-53K.

Der Free Cashflow der MTU lag per September 2009 bei 95,7 Mio. € nach 124,5 Mio. € im Vergleichszeitraum. Die Investitionen beliefen sich auf 88,9 Mio. € (1-9/08: 97,6 Mio. €).

Zum Quartalsende hatte die MTU 7.656 Mitarbeiter (31. Dezember 2008: 7.537 Mitarbeiter). Der Anstieg um 2 % ist vor allem im Mitarbeiter-Aufbau am neuen Standort in Polen und im Ausbildungsbeginn an den deutschen Standorten begründet.



MTU Aero Engines – Eckdaten für die ersten neun Monate 2009

(Beträge in Mio. €, vergleichbar gerechnet, Rechnungslegung nach IFRS. Vergleichbar gerechnete Werte adjustieren die IFRS-Ergebnisse des Unternehmens um Restrukturierungs- und Transaktionskosten sowie die Effekte aus IFRS Purchase Accounting.)

MTU Aero Engines	per Sept. 2009	per Sept. 2008	Veränderung
Umsatz	1.954,9	1.982,9	- 1,4 %
davon OEM-Geschäft	1.157,6	1.196,3	- 3,2 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	790,9	841,4	- 6,0 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	366,7	354,9	+ 3,3 %
davon zivile Instandhaltung	821,2	807,9	+ 1,6 %
EBIT (vergleichbar gerechnet)	210,8	238,9	- 11,8 %
davon OEM-Geschäft	158,2	208,4	- 24,1 %
davon zivile Instandhaltung	55,6	32,6	+ 70,6 %
<i>EBIT-Marge</i>	<i>10,8 %</i>	<i>12,0 %</i>	
<i>im OEM-Geschäft</i>	<i>13,7 %</i>	<i>17,4 %</i>	
<i>in der zivilen Instandhaltung</i>	<i>6,8 %</i>	<i>4,0 %</i>	
Net Income (IFRS)	93,4	118,6	- 21,2 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	1,91	2,39	- 20,1 %
Free Cashflow	95,7	124,5	- 23,1 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	149,0	120,1	+ 24,1 %
davon eigenfinanzierte F&E	80,0	59,9	+ 33,6 %
davon fremdfinanzierte F&E	69,0	60,2	+ 14,6 %
Investitionen	88,9	97,6	- 8,9 %
	30. Sept. 09	31. Dez. 08	Veränderung
Auftragsbestand	4.068,2	4.015,7	+ 1,3 %
davon OEM-Geschäft	3.922,3	3.884,5	+ 1,0 %
davon zivile Instandhaltung	145,9	131,4	+ 11,0 %
Mitarbeiter	7.656	7.537	+ 1,6 %

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und zählt zu den Großen der Branche. Das Unternehmen feiert in diesem Jahr sein 75. Firmenjubiläum. Mit ihren Tochterunternehmen ist die MTU in allen wichtigen Märkten und Regionen vertreten. Im zivilen Antriebsbau arbeitet sie mit den größten Triebwerksherstellern der Welt zusammen - General Electric, Pratt & Whitney und Rolls-Royce. Im militärischen Bereich ist die MTU der Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der Bundeswehr und wichtiger Partner bedeutender militärischer Triebwerksprogramme in Europa. Die MTU ist weltweit der größte unabhängige Dienstleister für die Instandhaltung ziviler Triebwerke. Technologisch ist sie bei Hochdruckverdichtern, Niederdruckturbinen sowie Herstell- und Reparaturverfahren führend.



Ansprechpartner:

Eckhard Zanger
Leiter Unternehmenskommunikation und Investor Relations
Tel.: + 49 89 14 89-91 13
Fax: + 49 89 14 89-21 72

Claudia Heinle
Investor Relations
Tel.: + 49 89 14 89-39 11
Mobil: + 49 (0) 176-1001 8069

Antje Drommershausen
Investor Relations
Tel.: + 49 89 14 89-56 36
Mobil: + 49 (0) 176-1001 3757

Alle Presseinfos und Fotos: <http://www.mtu.de>

Der Quartalsbericht ist im Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Investor Relations -> Finanzberichte und Kennzahlen -> Berichte abrufbar. Interessenten können ihn auch als pdf-Datei erhalten.

Vorbehalt bei Zukunftsaussagen

Diese Pressemitteilung enthält zukunftsgerichtete Aussagen. Diese Aussagen spiegeln die gegenwärtigen Auffassungen, Erwartungen und Annahmen der Geschäftsführung der MTU Aero Engines wider und basieren auf Informationen, die der Geschäftsführung zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehen. Zukunftsgerichtete Aussagen enthalten keine Gewähr für den Eintritt zukünftiger Ergebnisse und Entwicklungen und sind mit Risiken und Unsicherheiten verbunden. Die tatsächlichen zukünftigen Ergebnisse der MTU Aero Engines und Entwicklungen betreffend die MTU Aero Engines können daher aufgrund versch. iedener Faktoren wesentlich von den hier geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören insbesondere Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, die Zyklizität der Flugzeugindustrie und Risiken in Zusammenhang mit der Beteiligung der MTU Aero Engines an Konsortien für die Entwicklung und den Bau von neuen Triebwerken. Darüber hinaus können die Entwicklungen auf den Finanzmärkten und Wechselkursschwankungen sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere in Bezug auf steuerliche Regelungen und Gesetze betreffend die Herstellung und den Einsatz von Triebwerken im Luftverkehr, sowie andere Faktoren einen Einfluss auf die zukünftigen Ergebnisse und Entwicklungen der MTU Aero Engines haben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die MTU Aero Engines übernimmt keine Verpflichtung, die in dieser Mitteilung enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.