



Jahresabschlussbericht

2025

MTU AERO ENGINES AG

Inhaltsverzeichnis

Jahresabschluss HGB	4
Bilanz zum 31. Dezember 2025	4
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025	6
Anhang zum Jahresabschluss 31. Dezember 2025	7
 Zusammengefasster Lagebericht	 34
Das Unternehmen MTU	35
Wirtschaftsbericht 2025	38
MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)	59
Prognosebericht 2026	65
Risiko- und Chancenbericht	69
Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems	88
Konzernnachhaltigkeitserklärung	92
Übrige Angaben	215
 Versicherung der gesetzlichen Vertreter und Bestätigungsvermerke	 227
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	228
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	229
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung	235

Jahresabschluss HGB

Bilanz zum 31. Dezember 2025	4	(13) Passive latente Steuern	21
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025	6	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	21
Anhang zum Jahresabschluss 31. Dezember 2025	7	(14) Umsatzerlöse	21
Grundlagen und Methoden	7	(15) Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten	22
Erläuterungen zur Bilanz	7	(16) Sonstige betriebliche Erträge	22
(1) Anlagevermögen	10	(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen	22
(2) Vorräte	10	(18) Finanzergebnis	23
(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	10	(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	23
(4) Aktive latente Steuern	11	Nachtragsbericht	24
(5) Eigenkapital	12	Sonstige Angaben	24
(6) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	Vergütungen	24
(7) Übrige Rückstellungen	13	Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten	25
(8) Anleihen	17	Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG	27
(9) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	27
(10) Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	18	Honorar Abschlussprüfer	27
(11) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	Angaben zu den Organen der Gesellschaft	28
(12) Übrige Verbindlichkeiten	19	Haftungsverhältnisse	30
Fristigkeit der Verbindlichkeiten	19	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	30
	19	Mitteilungspflichten gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG sowie § 33 Abs. 1 und 2 WpHG	31
	20	Vorschlag zur Gewinnverwendung	33

Bilanz zum 31. Dezember 2025

AKTIVA

in Mio. €	(Anhang)	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2024
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1.)	1.136	1.096
Sachanlagen	(1.)	878	821
Finanzanlagen	(1.)	1.531	1.489
		3.544	3.406
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2.)	883	742
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3.)	4.525	4.180
Wertpapiere		843	1.224
Guthaben bei Kreditinstituten		264	394
		6.515	6.540
Rechnungsabgrenzungsposten		25	26
Aktive latente Steuern	(4.)	345	502
Summe Aktiva		10.430	10.474

PASSIVA

in Mio. €	(Anhang)	Stand am 31.12.2025	Stand am 31.12.2024
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		54	54
- Nennbetrag eigene Aktien			
Ausgegebenes Kapital	(5.)	54	54
Kapitalrücklage	(5.)	713	713
Gewinnrücklage	(5.)	1.940	1.334
Bilanzgewinn	(5.)	477	247
		3.184	2.348
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(6.)	693	728
Übrige Rückstellungen	(7.)	3.358	3.591
		4.051	4.319
Verbindlichkeiten			
Anleihen	(8.)	1.361	1.868
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(9.)	314	316
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(10.)	507	437
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(11.)	143	83
Übrige Verbindlichkeiten	(12.)	711	931
		3.036	3.635
Rechnungsabgrenzungsposten		3	
Passive latente Steuern	(13.)	156	173
Summe Passiva		10.430	10.474

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025

in Mio. €	(Anhang)	2025	2024
Umsatzerlöse	(14.)	5.256	4.424
Umsatzkosten	(15.)	-4.417	-3.904
Bruttoergebnis vom Umsatz		839	520
Vertriebskosten	(15.)	-116	-99
Allgemeine Verwaltungskosten	(15.)	-79	-63
Sonstige betriebliche Erträge	(16.)	741	540
davon aus Währungsumrechnung		646	402
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17.)	-588	-521
davon aus Währungsumrechnung		-514	-461
Finanzergebnis	(18.)	474	313
Ergebnis vor Steuern		1.272	690
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19.)	-315	-195
Ergebnis nach Steuern		957	495
Sonstige Steuern		-2	-1
Jahresüberschuss		955	494
Einstellung in die Gewinnrücklagen			
– in andere Gewinnrücklagen		-477	-247
Bilanzgewinn	(5.)	477	247

Der **Lagebericht** der MTU Aero Engines AG, München, und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst und im MTU Geschäftsbericht 2025 veröffentlicht.

Anhang zum Jahresabschluss 31. Dezember 2025

Grundlagen und Methoden

Der Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG, München, (Amtsgericht München, HRB 157206) (im Folgenden: MTU) wird nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des deutschen Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. In der Bilanz und in der nach dem Umsatzkostenverfahren gegliederten Gewinn- und Verlustrechnung sind zur Verbesserung der Übersichtlichkeit Posten zusammengefasst, diese sind im Anhang gesondert aufgeführt und erläutert.

Der Jahresabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden auf ganze Millionen-Euro (Mio. €) gerundet angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen im Jahresabschluss nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Die MTU ist eine große Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 3 HGB. Neben dem Jahresabschluss erstellt sie als Muttergesellschaft einen Konzernabschluss.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vergleich zum Vorjahr unverändert fortgeführt.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und planmäßig über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten bzw. die Abschreibungen auf das immaterielle Anlagevermögen. Für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird das Aktivierungswahlrecht in Anspruch genommen. Der entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ergibt sich aus der Gegenüberstellung von Anschaffungskosten und dem Wert der einzelnen Vermögensgegenstände des Unternehmens, abzüglich der Schulden, im Zeitpunkt der Übernahme der MTU zum 1. Januar 2004 durch ihren Erwerber Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) von der ehemaligen DaimlerChrysler AG.

Die Nutzungsdauer des linear abgeschriebenen Geschäftswerts wurde aufgrund des langfristigen MTU Geschäftsmodells mit 15 Jahren angesetzt. Die Programmwerte, die im Zusammenhang mit geleisteten Eintritts- und Ausgleichszahlungen zur Aufnahme in ein Triebwerkskonsortium an den jeweiligen Konsortialführer (im Folgenden: OEM) stehen sowie die durch Ausgleichszahlungen an den OEM erworbenen Entwicklungsleistungen innerhalb eines Triebwerksprogramms, werden linear abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer orientiert sich an der jeweilig erwarteten Programmlaufzeit; jedoch in der

Regel begrenzt auf 30 Jahre ab dem sogenannten „Entry-Into-Service“ bzw. Beginn des Verkaufs von Triebwerkskomponenten an das Programm bzw. den OEM. Die entgeltlich erworbenen Konzessionen und gewerblichen Schutzrechte, die regelmäßig im Zusammenhang mit dem Erwerb von Standardsoftware stehen, werden linear über einen Zeitraum von 3 bis 5 Jahren abgeschrieben. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen und es sich nicht um entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte handelt. Nähere Angaben hierzu finden sich unter „(1) Anlagevermögen“.

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten der selbstgestellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen auf das Anlagevermögen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen wird überwiegend von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen, welche regelmäßig überprüft und ggf. angepasst werden: 33 bis 50 Jahre für Gebäude, 14 Jahre für Leichtbauten, 15 bis 25 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 6 bis 20 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 3 bis 14 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Abschreibungen auf Sachanlagen erfolgen grundsätzlich nach der linearen Methode. Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, deren Anschaffungs- und Herstellungskosten bis zu 250 € betragen, wurden ohne gesonderte Erfassung im Anlagevermögen sofort in voller Höhe als Aufwand verbucht. Geringwertige Vermögensgegenstände mit einem Anschaffungswert zwischen 250 € und 1.000 € werden aktiviert und linear über 5 Jahre abgeschrieben (Poolbewertung). Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, wenn die Gründe für eine dauerhafte Wertminderung nicht mehr bestehen.

Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten oder, bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung, mit den niedrigeren beizulegenden Werten bilanziert. Wurden in Vorjahren Wertberichtigungen der Buchwerte auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen und sind die Gründe für die Wertberichtigung in der Zwischenzeit ganz oder teilweise entfallen, erfolgt eine Wertaufholung höchstens bis zu den Anschaffungskosten.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe bzw. Handelswaren werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bewertet, die

selbsterstellten unfertigen und fertigen Erzeugnisse zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen auch Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Erkennbaren Preis- und sonstigen Verwertungsrisiken wird durch Wertberichtigungen der Buchwerte auf den niedrigeren beizulegenden Wert Rechnung getragen. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen maximal bis zu den ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten, wenn die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr bestehen.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind mit dem Nennbetrag nach Abzug der erforderlichen Wertberichtigungen angesetzt. Die Höhe der Wertberichtigungen richtet sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen maximal bis zum ursprünglichen Nennbetrag, wenn die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr bestehen.

Sofern sonstige Forderungen im Zusammenhang mit Ansprüchen aus Emissionszertifikaten stehen, werden diese bei unentgeltlichem Erwerb zum Erinnerungswert und bei entgeltlichem Erwerb zu Anschaffungskosten bilanziert.

Wertpapiere und Guthaben bei Kreditinstituten sind mit dem Nennbetrag nach Abzug der erforderlichen Wertberichtigungen angesetzt. Die Höhe der Wertberichtigungen richtet sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko. Zuschreibungen aufgrund des Wertaufholungsgebots erfolgen maximal bis zum Nennbetrag, wenn die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr bestehen.

Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln 2018 G von der Heubeck Richttafeln GmbH ermittelt. Als Auszahlungsmodalität wird für die Bewertung grundsätzlich der Regelfall der jeweiligen Versorgungsordnung in Form eines Ratenkapitals angenommen bzw. zum Berichtsstichtag davon abweichend vereinbarte Auszahlwege. Effekte aus Zinssatzänderungen werden im Personalaufwand erfasst. Der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung wird mit den Pensionsverpflichtungen saldiert.

Die **Übrigen Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Die Bewertung erfolgt mit dem nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die hierfür von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben sind.

Die **Altersteilzeit-Vereinbarungen** werden primär zugunsten der Förderung eines gleitenden Übergangs in den Ruhestand geschlossen – mithin haben die zugehörigen Aufstockungsbeträge Abfindungscharakter. Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsrückstands ergibt sich aus den zum Abschlussstichtag gewährten und ausstehenden Gehaltszahlungen, die in der Freistellungsphase zur Auszahlung fällig werden, sowie den zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung und den Aufstockungsbeträgen.

Derivative Finanzinstrumente werden stets zu Sicherungszwecken eingesetzt und, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, grundsätzlich mit den abgesicherten Grundgeschäften zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Bei der Bildung von Bewertungseinheiten werden die Wertänderungen aus den Grund- und Sicherungsgeschäften einander gegenübergestellt. Die unrealisierten Gewinne und Verluste aus dem effektiven Teil gleichen sich vollständig aus und werden weder bilanziell noch ergebniswirksam erfasst (sogenannte „Einfrierungsmethode“). Die Bilanzierung von derivativen Finanzinstrumenten, für die keine Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft gebildet werden kann, erfolgt dagegen imparitatisch zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von notierten Preisen an einem aktiven Markt. Liegen keine notierten Preise an einem aktiven Markt vor, so werden die beizulegenden Zeitwerte mittels anerkannter finanzmathematischer Methoden berechnet. Für derivative Finanzinstrumente entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den die MTU bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser Wert wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Wechselkurse, Zinssätze und Bonitäten der Vertragspartner berechnet. Imparitatische Bewertung meint, dass für negative Marktwerte Drohverlustrückstellungen gebildet werden; über die Anschaffungskosten hinausgehende positive Marktwerte werden indes nicht angesetzt.

Die **Verbindlichkeiten** sind grundsätzlich mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Das Aktivierungswahlrecht nach § 274 Abs. 1 S. 2 HGB wird in Anspruch genommen. Dabei werden die Unterschiede der Organmuttergesellschaft sowie derjenigen bei ertragsteuerlichen Organtöchtern berücksichtigt. Die Bewertung von latenten Steuern erfolgt auf der Grundlage des jeweils im Zeitpunkt ihrer erwarteten Auflösung geltenden Körperschaftsteuersatzes sowie entsprechend auf den gewerbesteuerlichen Hebesätzen des MTU-Organkreises. Unter Berücksichtigung von Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie Gewerbeertragsteuer wurde für das abgelaufene Geschäftsjahr ein zum Vorjahr unveränderter Regelsteuersatz von 32,23% zugrunde gelegt.

Mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wurde die stufenweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15% auf 10% im Zeitraum 2028 bis 2032 beschlossen. Diese Absenkung des Körperschaftsteuersatzes auf die bilanzierten Steuerlatenzen wurde im Geschäftsjahr periodengerecht berücksichtigt.

Die **Fremdwährungsbewertung** der Vermögensgegenstände, inklusive der Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr oder weniger, erfolgt gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs des Abschlussstichtages. Erfolgswirkungen werden im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen. Für langfristige Währungsforderungen und -verbindlichkeiten erfolgt die imparitatische Bewertung gemäß § 252 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

Umsatzerlöse werden grundsätzlich realisiert, wenn die Waren oder Erzeugnisse geliefert, bzw. die beauftragten Dienstleistungen, inklusive bezahlter Entwicklungsleistungen, vertragskonform erbracht worden sind; das heißt, dass der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat bzw. die Verfügungsgewalt und damit die wesentlichen Chancen- und Risiken auf den Kunden übertragen wurden sowie, dass die Bezahlung des Kaufpreises als hinreichend sicher eingeschätzt wird. Sofern im Einzelfall das vertragliche Recht von Teilabrechnungen im Rahmen der Auftragsfertigung bzw. bei technischen Dienstleistungen eingeräumt ist, erfolgt bei Erfüllung entsprechender Voraussetzungen eine Teilgewinnrealisierung. Kunden sind dabei insbesondere Triebwerkshersteller (OEM) sowie OEM-Partnergemeinschaften aus sogenannten „Risk- and Revenue-Sharing“-Partnerschaften (Triebwerkskonsortien unter der Leitung bzw. Kontrolle des OEM), Kooperationsgesellschaften, öffentliche Auftraggeber und sonstige Drittkunden. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, direkter Preisnachlässe bzw. Boni gegenüber den Auftraggebern und sonstiger Abrechnungskorrekturen im Zusammenhang mit der Konsortialbeteiligung an zivilen Triebwerksprogramm-Aftermarket-Verträgen, ausgewiesen.

Die **Umsatzkosten** umfassen Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse und Dienstleistungen, bezahlte Entwicklungsleistungen und die Einstandskosten der verkauften Handelswaren. Sie beinhalten neben den Material- und Fertigungseinzelkosten auch die zugerechneten Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen auf Anlagevermögen sowie adäquate Vertriebs- und Verwaltungsgemeinkosten. Weiterhin beinhaltet diese Position laufende Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Erfolgsbeiträge aus erfassten Wertminderungen des Anlage- und Vorratsvermögens.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Das Anlagevermögen hat sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Anschaffungs- / Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
Immaterielle Vermögensgegenstände												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	549	73	0	0	622	117	19	0	0	136	486	432
Programmwerte und Technologien	1.214	0	0	0	1.214	842	32	0	0	873	340	372
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	136	4	0	2	142	63	14	0	0	77	65	72
Geschäfts- oder Firmenwert	159	0	0	0	159	159	0	0	0	159	0	0
Erworbene Entwicklungsleistungen	345	37	0	0	382	126	13	0	0	139	242	219
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	2.402	114	0	2	2.518	1.306	78	0	0	1.382	1.136	1.096
Sachanlagen												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	439	9	0	16	463	143	8	0	1	152	311	296
Technische Anlagen und Maschinen	686	18	6	61	758	518	45	6	-1	556	203	168
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	508	40	35	6	519	362	50	34	1	379	140	145
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	211	97	0	-85	222	0	0	0	0	0	222	211
Summe Sachanlagen	1.843	163	41	-2	1.963	1.022	103	40	0	1.085	878	821
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	4.245	277	41	-0	4.481	2.328	181	40	0	2.468	2.013	1.917
Finanzanlagen												
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.262	70	31	0	1.301	10	0	0	0	10	1.291	1.252
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	73	1	10	0	63	0	0	0	0	0	63	73
Beteiligungen	136	0	0	0	136	4	0	0	0	4	132	132
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	3	0	0	10	0	0	0	0	0	10	7
Sonstige Ausleihungen	25	21	8	0	39	0	4	0	0	4	35	25
Summe Finanzanlagen	1.502	95	49	0	1.548	14	4	0	0	17	1.531	1.489
Summe Anlagevermögen	5.747	372	89	-0	6.030	2.342	184	40	0	2.485	3.544	3.406

Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten werden die aktivierten selbsterstellten Entwicklungsleistungen (Eigenleistungen) ausgewiesen.

Unter den Programmwerten und Technologien werden, neben den geleisteten Eintritts- und Ausgleichszahlungen zugunsten der Aufnahme in Triebwerkskonsortien, auch die aus der Kaufpreisallokation zum 1. Januar 2004 aktivierten Programmwerte und programmunabhängigen Technologien ausgewiesen.

Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten beinhalten im Wesentlichen erworbene und selbsterstellte Software sowie Lizenzen.

Erworbene Entwicklungsleistungen berücksichtigen aktivierte, programmlaufzeitbezogene, entwicklungsbezogene Ausgleichszahlungen an den jeweiligen OEM im Rahmen der konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen.

Der Abschreibungsaufwand der immateriellen Vermögensgegenstände in Höhe von 78 Mio. € (Vorjahr: 83 Mio. €) wurde mit 76 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €) in den Umsatzkosten, mit 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Vertriebskosten und mit 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Verwaltungskosten erfasst.

Sachanlagen

Der Abschreibungsaufwand der Sachanlagen in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 99 Mio. €) wurde mit 101 Mio. € (Vorjahr: 96 Mio. €) in den Umsatzkosten, mit 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Vertriebskosten und mit 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Verwaltungskosten erfasst.

Finanzanlagen

Der Anstieg der Finanzanlagen ist im Wesentlichen durch die Zugänge in den Anteilen an verbundenen Unternehmen begründet – diese stehen im Zusammenhang mit Kapitaleinlagen bei der MTU Maintenance Fort Worth Inc., Forth Worth, USA, und der MTU Maintenance Serbia d. o. o., Nova Pazova, Serbien. Gegenläufig wirkte eine Kapitalrückzahlung der MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA, sowie die vollständige Tilgung eines konzerninternen Darlehens, welches an die MTU Maintenance Fort Worth Inc., Forth Worth, USA, ausgegeben wurde.

Zudem erhöhten sich im Berichtsjahr die Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, zur Finanzierung von Investitionen des Joint Ventures Ceramic Coating Center S.A.S., mit Sitz in Châtelleraut, Frankreich.

Außerdem gründete die MTU Aero Engines AG am 12. Dezember 2025 die MTU Aero Engines Investment Holding GmbH, München. Die konstitutive Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 8. Januar 2026, sodass die Gesellschaft zum Bilanzstichtag den Status einer Vor-GmbH aufweist.

Die sonstigen Ausleihungen, die sich im Berichtsjahr um 10 Mio. € erhöhten, umfassen zum Bilanzstichtag geleistete Zahlungen an einen OEM in Höhe von 35 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) im Rahmen der konsortialen Beteiligung an Absatzfinanzierungsaktivitäten ziviler Triebwerksprogramme.

(2) Vorräte

Der Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	111	119
Unfertige Erzeugnisse	380	308
Fertige Erzeugnisse und Waren	363	292
Geleistete Anzahlungen	29	23
Summe Vorräte	883	742

Der Vorratsbestand erhöhte sich im Berichtsjahr korrespondierend zum operativen Geschäftswachstum. Weiterhin sind in diesem Zusammenhang inflationsbedingte und in bislang sehr begrenztem Umfang geopolitisch induzierte Kostensteigerungen zu berücksichtigen.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	826	971
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.241	1.110
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.251	1.126
Sonstige Vermögensgegenstände	1.207	973
– davon vertragliche Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	28	46
Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.525	4.180
– davon vertragliche Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	28	46

Die €/US-Dollar-Wechselkursentwicklung des Stichtagskurses von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ im Berichtsjahr wirkte im Periodenvergleich, in Anbetracht der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, reduzierend.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen überwiegend den MTU konzerninternen Finanz- und Geldverkehr. Der Anstieg steht dabei insbesondere im Zusammenhang mit den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, und MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, sowie der Finanzierung in- und ausländischer Tochtergesellschaften.

Die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, umfassen im Wesentlichen saldierte Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.207 Mio. € (Vorjahr: 1.126 Mio. €), welche mit geleisteten Anzahlungen in Höhe von 44 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) verrechnet wurden. Die Veränderung korrespondiert mit der positiven Geschäftsentwicklung bestimmter ziviler Triebwerksprogramme, an welche MTU als Konsortialpartner Lieferungen und Leistungen erbringt.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen aktivierte Ausgleichszahlungen an Konsortialführer (OEM) ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen im Zusammenhang mit vorzufinanzierenden Wartungs- und Instandsetzungsleistungen für Aftermarket-Verträge des jeweiligen Programms – im Berichtsjahr sowie im Vorjahr stand der Anstieg insbesondere im Zusammenhang mit der Geschäftsentwicklung innerhalb der GTF™-Programmbeteiligungen, insbesondere im Einfluss der Abwicklung

des GTF™-Flottenmanagementplans. Ferner beinhalten die sonstigen Vermögensgegenstände Steuererstattungsansprüche aus Ertragssteuern und Vorsteuern, Ansprüche aus Emissionszertifikaten sowie Forderungen im Zusammenhang mit der im Vorjahr mit einem OEM getroffenen Abreden zugunsten der Reduktion eines konsortialen Programnteils; besagte Forderungen werden vertragsgemäß über einen Zeitraum bis 2030 getilgt.

(4) Aktive latente Steuern

Nachfolgend werden die temporären Differenzen der Organschaft, auf deren Basis die durch die MTU AG bilanzierten aktiven latenten Steuern beruhen, dargestellt.

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Bilanzposition			
Vorräte	109	127	-18
Erhaltene Anzahlung	6	28	-22
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	314	200	113
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	5	4	1
AKTIVA	436	360	76
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	264	296	-32
Übrige Rückstellungen	384	837	-453
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	2	-1
Übrige Verbindlichkeiten	13	63	-50
PASSIVA	662	1.198	-536
Summe temporäre Differenzen	1.097	1.558	-461
Aktive latente Steuern bei einem Steuersatz von 32,23 %	354	502	-148
Aktive latente Steuern unter Berücksichtigung der Körperschaftssteuersenkung	345	502	-157

Durch das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und die damit einhergehende stufenweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15 % auf 10 % im Zeitraum 2028 bis 2032, verringern sich die aktiven latenten Steuern um 9 Mio. €.

(5) Eigenkapital

Das Eigenkapital entwickelte sich im laufenden Geschäftsjahr wie folgt:

in Mio. €	Ausgegebenes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Bilanzgewinn	Summe
Stand 31.12.2024	54	713	1.334	247	2.348
Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus dem Bilanzgewinn 2024			129	-129	
Dividendenausschüttung für 2024				-118	-118
Verkauf eigener Aktien (RSP)	0	0	0		0
Jahresüberschuss 2025				955	955
Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuss 2025			477	-477	
Stand 31.12.2025	54	713	1.940	477	3.184

Ausgegebenes Kapital

Der Nennbetrag des Grundkapitals, das sich aus 53.824.489 Stückaktien, die auf den Namen lauten, zusammensetzt, beträgt 54 Mio. €. Hiervon wird der Nominalwert der zum Stichtag gehaltenen eigenen Anteile abgesetzt.

Beschlussfassung über die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz und zum Ausschluss des Bezugsrechts

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 10. April 2024 erhielt die Gesellschaft folgende Ermächtigungen:

- a) Die Gesellschaft wird ermächtigt, für die Zeit vom 8. Mai 2024 bis einschließlich zum 7. Mai 2026 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10 % des bei der Beschlussfassung bestehenden oder –

falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des Grundkapitals entfallen. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder – soweit rechtlich zulässig – der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) erfolgen.

Der Gegenwert für den Erwerb dieser Aktien darf den Börsenkurs um nicht mehr als 10 % über- bzw. unterschreiten, wobei etwaige Erwerbsnebenkosten außer Ansatz bleiben. Als maßgeblicher Börsenkurs im Sinne der vorstehenden Regelung gilt dabei im Falle eines Erwerbs über die Börse der Mittelwert der Aktienkurse in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) während der letzten drei Börsenhandelstage vor dem Erwerb der Aktien. Im Falle eines Erwerbs mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) gilt der Mittelwert der Aktienkurse in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) während der letzten drei Börsenhandelstage vor der Veröffentlichung des Angebots als maßgeblicher Börsenkurs. Im Falle erheblicher Kursschwankungen ist der Vorstand ermächtigt, dieses Kaufangebot oder die Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots unter Berücksichtigung eines neuen Mittelwertes der Aktienkurse nach Maßgabe des vorstehenden Satzes neu zu veröffentlichen.

Bei Erwerb mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) kann das Volumen des Angebots begrenzt werden. Sofern die gesamte Annahme des Angebots (oder die Gesamtzahl der Angebote) dieses Volumen übersteigt, kann das Andienungsrecht der Aktionäre insoweit ausgeschlossen werden, als der Erwerb im Verhältnis der jeweils angebotenen Aktien je Aktionär erfolgt; dabei dürfen kleine zum Erwerb angebotene Pakete (bis 100 Stück) bevorzugt behandelt werden. Das Angebot oder die Aufforderung zur Abgabe eines Angebots kann weitere Bedingungen enthalten.

- b) Der Vorstand wird ermächtigt, erworbene eigene Aktien der Gesellschaft auch in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an die Aktionäre zu veräußern, wenn die Aktien gegen Barzahlung zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis von Aktien gleicher Ausstattung der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung gilt jedoch nur mit der

Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung auf 10 % des Grundkapitals sind seit Erteilung dieser Ermächtigung, also seit 8. Mai 2024, erfolgende Gewährungen von Options- bzw. Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft unter Bezugsrechtsausschluss entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG sowie die Ausgabe bzw. Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG anzurechnen.

- c) Der Vorstand wird ermächtigt, eine Verwendung erworbener eigener Aktien in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an die Aktionäre vorzunehmen, soweit die eigenen Aktien im Rahmen der Aktienprogramme der Gesellschaft an deren Teilnehmer ausgegeben werden, die in einem Arbeits- oder Dienstleistungsverhältnis mit der Gesellschaft oder mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen. Soweit eine Verwendung im Rahmen der Aktienprogramme der Gesellschaft an Vorstandsmitglieder oder ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft erfolgen soll, wird der Aufsichtsrat zu dieser Veräußerung ermächtigt.
- d) Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen oder beim (auch mittelbaren) Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen ganz oder zum Teil als Gegenleistung zu verwenden.
- e) Ferner wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten aus von der Gesellschaft oder von abhängigen Konzernunternehmen der Gesellschaft begebenen Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussscheinen oder Gewinnschuldverschreibungen (oder Kombinationen dieser Instrumente) zu verwenden.
- f) Weiterhin wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Sie können auch im vereinfachten Verfahren ohne Kapitalherabsetzung durch Anpassung des anteiligen rechnerischen Betrags der übrigen Stückaktien am Grundkapital der Gesellschaft eingezogen werden. Die Einziehung kann auf einen Teil erworbener eigener Aktien beschränkt werden. Von der Ermächtigung zur Einziehung kann mehrfach Gebrauch gemacht werden. Erfolgt die Einziehung im vereinfachten Verfahren, ist der Vorstand zur Anpassung der Zahl der Stückaktien in der Satzung ermächtigt.

g) Die vorstehenden Ermächtigungen können einmal oder mehrmals, ganz oder in Teilen, einzeln oder zusammen ausgeübt werden. Sie können auch durch Konzernunternehmen im Sinne des § 17 AktG ausgenutzt werden.

h) Das Bezugsrecht der Aktionäre auf diese eigenen Aktien wird insoweit ausgeschlossen, wie diese Aktien gemäß den vorstehenden Ermächtigungen unter lit. b) bis e) verwendet werden. Darüber hinaus kann bei einem Angebot zum Erwerb eigener Aktien an alle Aktionäre das Bezugsrecht für Spitzenbeträge mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Genehmigtes Kapital

Gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 20. April 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 16,0 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2021). Das Genehmigte Kapital 2021 wurde in der Hauptversammlung vom 21. April 2021 beschlossen; mit gleichem Beschluss wurde das Genehmigte Kapital 2019 aufgehoben.

Bedingtes Kapital

Bedingtes Kapital 2015

Gemäß § 4 Abs. 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.375.511 € durch Ausgabe von bis zu 3.375.511 neuen, auf den Namen lautenden, Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 15. April 2015 beschlossenen Ermächtigung begeben wurden. Die Ausgabe erfolgte zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand war bis zum 14. April 2020 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (zusammen „Schuldverschreibungen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 500 Mio. € zu begeben. Auf Grundlage dieser Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2016 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben, die in 2019 teilweise zurückgekauft und in den Folgejahren durch Wandlungen abgelöst wurde, der Restbetrag wurde in 2023 zurückgezahlt.

Bedingtes Kapital 2019

Gemäß § 4 Abs. 7 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.600.000 € durch Ausgabe von bis zu 1.600.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Die bedingte Kapitalerhöhung diente der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 11. April 2019 beschlossenen Ermächtigung begeben wurden.

Der Vorstand wurde bis zum 10. April 2024 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 2.600.000 € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Unter teilweiser Ausnutzung der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2019 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben.

Die vorgenannte Ermächtigung des Vorstands, Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben, wurde in der Hauptversammlung der Gesellschaft am 21. April 2021 aufgehoben, soweit sie nicht durch die 2019 begebene Wandelschuldverschreibung in Höhe von 500 Mio. € ausgenutzt wurde. Im Zuge dessen wurde auch das Bedingte Kapital 2019 in Höhe von ehemals 2.600.000 € so weit aufgehoben, dass das Bedingte Kapital 2019 nur noch in Höhe eines Teilbetrags von 1.600.000 € besteht.

Bedingtes Kapital 2021

Weiter ist gemäß § 4 Abs. 8 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 2.600.000 € durch Ausgabe von bis zu 2.600.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2021). Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft vom 21. April 2021 beschlossenen Ermächtigung begeben werden.

Der Vorstand ist bis zum 20. April 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte (auch mit Wandlungs- oder Optionspflicht) auf Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grund-

kapitals von insgesamt bis zu 2.600.000 € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

Kapitalrücklage

Die Aufstockung der Kapitalrücklage im Geschäftsjahr betrug 105.881 € (Vorjahr: 329.491 €).

Erwerb von eigenen Anteilen

Im Geschäftsjahr 2025 wurden, wie auch im Vorjahr, keine eigenen Aktien erworben.

Der Bestand an eigenen Anteilen zum 31. Dezember 2025 beträgt 38.546 Stück (Vorjahr: 39.243 Stück) und damit rechnerisch 38.546 € (Vorjahr: 39.243 €) bzw. 0,1 % (Vorjahr: 0,1 %) des Grund- bzw. Gezeichneten Kapitals.

Die Zahl der am 31. Dezember 2025 von der MTU ausgegebenen und dividendenberechtigten Aktien ohne Nennwert betrug 53.785.943 Stück (Vorjahr: 53.785.246 Stück).

Ausgabe von Aktien im Rahmen von Mitarbeiterbeteiligungsmodellen

Zur Sicherstellung eines durchgängigen und konsistenten Vergütungssystems über die Führungsebenen hinweg, wurde im Berichtsjahr das Vergütungssystem der leitenden Angestellten an das im Vorjahr angepasste Vergütungssystem des Vorstands angeglichen. Den betreffenden Mitarbeitenden wurde erstmals ebenfalls eine langfristige Vergütungskomponente in Form des Performance Share Plans (PSP) gewährt, anstelle der Gewährung gesperrter Aktien im Rahmen des sog. Restricted Stock Program (RSP). Die Umstellung auf das neue Vergütungssystem erfolgte durch Angebot seitens der MTU und auf freiwilliger Basis; insofern sind nicht alle leitenden Angestellten in das neue System übergetreten, sodass ein Teil der leitenden Angestellten weiterhin am bestehenden Restricted Stock Plan (RSP) teilnimmt. Im Rahmen der Gewährung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten an den Kreis der leitenden Angestellten im Rahmen des RSP wurden in 2025 insgesamt 697 Aktien (Vorjahr: 14.332 Aktien) aus dem Bestand eigener Anteile an leitende Angestellte veräußert.

Auch für das Berichtsjahr wurde das Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) abermals aufgelegt. In diesem Rahmen haben Angehörige der inländischen Belegschaft die Möglichkeit in MTU Aktien, mit einer zweijährigen Haltefrist, zu investieren und erhalten dafür nach Ablauf der Haltefrist eine Match-Zahlung von 30 % im Falle der leitenden Angestellten bzw. 50 % im Falle der übrigen Belegschaftsteile auf die jeweilige Investitionssumme. Seit 2022 fungiert MTU hierbei nicht mehr als Erwerber bzw. Veräußerer der Anteile im

Rahmen des MAP. Daher sind in diesem Zusammenhang keine eigenen Aktien aus dem Bestand verkauft worden.

in Mio. €	2025			2024		
	Anteile im Umlauf	Eigene Anteile	Anteile im Umlauf	Anteile im Umlauf	Eigene Anteile	Anteile im Umlauf
Stand am 1. Januar		39.243			53.575	
Rückkauf und Ausgabe von eigenen Anteilen						
Januar	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
Februar	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
März	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
April	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
Mai	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
Juni	53.785.246		53.785.246	53.770.914	0	53.770.914
Juli (Verkauf eigene Anteile RSP)	53.785.246	- 697	53.785.943	53.770.914	- 14.332	53.785.246
August	53.785.943		53.785.943	53.785.246	0	53.785.246
September	53.785.943		53.785.943	53.785.246	0	53.785.246
Oktober	53.785.943		53.785.943	53.785.246	0	53.785.246
November	53.785.943		53.785.943	53.785.246	0	53.785.246
Dezember	53.785.943		53.785.943	53.785.246	0	53.785.246
Stand am 31. Dezember		38.546			39.243	
Gewichteter Durchschnitt 31. Dezember			53.785.943			53.785.246

Gewinnrücklagen

Andere Gewinnrücklagen

Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats nach § 58 Abs. 2 AktG erfolgt die Einstellung eines Betrages von 477 Mio. € aus dem Jahresüberschuss in die anderen Gewinnrücklagen (Vorjahr: 247 Mio. €). Der Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plans führte zu einer Erhöhung von 0 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €).

Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn des Berichtsjahres in Höhe von 477 Mio. € (Vorjahr: 247 Mio. €) berücksichtigt, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die Einstellung von 477 Mio. € aus dem Jahresüberschuss in die anderen Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG (Vorjahr: 247 Mio. €).

Angaben zu ausschüttungsgesperreten Beträgen

Der ausschüttungsgesperrete Betrag gemäß § 301 AktG i.V.m. § 268 Abs. 8 HGB ermittelt sich unter Berücksichtigung zugehöriger latenter Steuern wie folgt:

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	329	293
Differenz der Zeitwerte von Deckungsvermögen im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen zu deren Anschaffungskosten		1
Unterschiedsbetrag (gemäß § 253 Abs. 6 HGB) zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf Basis eines zehn- und siebenjährigen Durchschnittszinssatzes ¹⁾		
Aktivüberhang der aktivierten latente Steuern	338	469
Ausschüttungsgesperreter Betrag	668	763

¹⁾ Zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf Basis eines zehn- und siebenjährigen Durchschnittszinssatzes ergibt sich ein negativer Unterschiedsbetrag von 11 Mio. €, der nicht einer Ausschüttungssperre unterliegt.

Das Deckungsvermögen für Altersteilzeitverpflichtungen wurde im Berichtsjahr veräußert. Die Altersteilzeitverpflichtungen werden fortan durch eine Bankbürgschaft besichert. Die vorgenannten, zur Ausschüttung gesperrten Beträge sind wie auch im Vorjahr vollumfänglich durch freie Gewinnrücklagen abgedeckt.

(6) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnigte aktive und ehemalige Mitarbeiter der MTU sowie deren Hinterbliebene gebildet. Die Pensionsverpflichtungen sind nach den Grundsätzen des § 253 Abs. 2 S. 2 HGB unter Berücksichtigung der Rückstellungsabzinsungsverordnung bewertet.

	31.12.2025	31.12.2024
Prämissen		
Rechnungszins	2,05 %	1,90 %
Gehaltstrend	2,70 %	2,70 %
Rententrend	2,00 %	2,00 %

Der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) wurde mit den Pensionsverpflichtungen saldiert.

(7) Übrige Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Steuerrückstellungen	1	14
Sonstige Rückstellungen	3.357	3.577
Summe Übrige Rückstellungen	3.358	3.591

Bei den sonstigen Rückstellungen handelt es sich im Wesentlichen um programmbezogene Verpflichtungen im Zusammenhang mit der konsortialen Beteiligung an zivilen und militärischen Triebwerksprogrammen.

Sie betreffen hauptsächlich Rückstellungen für Nachtrags- und Abrechnungsrisiken aus dem Liefer- und Leistungsverkehr in Höhe von 2.718 Mio. € (Vorjahr: 2.493 Mio. €) im Rahmen der Programmbeteiligungen. Die Veränderung resultiert vor allem aus dem operativen Geschäftswachstum. Gegenläufig wirkte vor allem die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ im Geschäftsjahr sowie die zahlungswirksame Teilhabe an Kompensationsleistungen an PW1100G-JM Programmkunden im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans.

In den übrigen Rückstellungen sind Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 84 Mio. € enthalten (Vorjahr: 57 Mio. €). Darin enthalten sind seit dem Vorjahr die Verpflichtungen aus der langfristigen variablen Vergütung des Vorstands sowie seit dem Berichtsjahr von wesentlichen Teilen der leitenden Angestellten, die nach Ablauf der jeweiligen vierjährigen Performance Periode nach Maßgabe der Zielerreichung zur Auszahlung kommen.

Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) enthalten, die im Vorjahr mit dem zugehörigem Deckungsvermögen für Erfüllungsrückstände in Höhe von 12 Mio. € saldiert wurden, welches im Berichtsjahr durch eine entsprechende Bankbürgschaft abgelöst wurde.

Des Weiteren enthalten die sonstigen Rückstellungen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der am Standort betriebenen Geothermie zugunsten einer Wiedernutzbarmachung der Oberfläche in dem nach den Umständen gebotenen Ausmaß im Sinne des § 55 Abs. 1 BBergG in Höhe von 0,4 Mio. €.

(8) Anleihen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Unternehmensanleihe 2020/2025		500
Unternehmensanleihe 2024/2031	750	750
Wandelschuldverschreibung 2019/2027	500	500
Namensschuldverschreibung 2013/2028	100	100
Zinsabgrenzung	11	18
Summe Anleihen	1.361	1.868

Mit Wirkung zum 1. Juli 2020 hat MTU eine unbesicherte Unternehmensanleihe (2020/2025) in Höhe von nominal 500 Mio. € emittiert. Die Anleihe hatte eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 1. Juli 2025 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung betrug 3,0 % p.a. Die Zinsen waren jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe hatte bei Emission ein Rating von Moody's (Baa3) und Fitch (BBB) erhalten und wurde am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet. Die Unternehmensanleihe wurde, vor ihrer Fälligkeit, am 1. April 2025 getilgt.

Mit Wirkung zum 18. September 2024 wurde von der MTU Aero Engines AG eine unbesicherte Unternehmensanleihe (2024/2031) in Höhe von nominal 750 Mio. € emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren bis zum 18. September 2031 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung beträgt 3,875 % p.a. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe hat bei Emission ein Rating von Moody's (Baa3) und Fitch (BBB) erhalten und wird am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

Im September 2019 hat die MTU Aero Engines AG eine weitere vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung (2019/2027) mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die in auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der MTU wandelbar ist. Die Wandelschuldverschreibung hat eine Laufzeit von 7,5 Jahren und eine Stückelung von 100.000 €. Die Verzinsung erfolgt mit 0,05 % pro Jahr, die Zinsen sind jährlich nachschüssig zahlbar. Die Gläubiger sind seit dem 18. September 2024 berechtigt, ihre jeweiligen Stücke der Wandelschuldverschreibung in Stammaktien der MTU Aero Engines AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 378,4252 € festgesetzt. Die MTU hat gemäß den Bedingungen der Wandelschuldverschreibung jederzeit die Möglichkeit, die Wandelschuldverschreibung zum Nennwert (zuzüglich aufgelaufener, aber nicht gezahlter Zinsen) mit einer Frist von mindestens 30 Tagen und höchstens 60 Tagen zu kündigen und zurück zu erwerben, wenn (i) am oder nach dem 8. April 2025 der Kurs der Stammaktien über einen bestimmten Zeitraum mindestens 130 % des dann gültigen Wandlungskurses beträgt oder (ii) höchstens 20 % des Gesamtnennwerts der Wandelschuldverschreibung noch ausstehen. Die Inhaber der Schuldverschreibung haben im Falle vorgenannter Kündigung das Recht innerhalb der bestimmten Frist anstelle des Rückkaufs die Wandlung ihrer Anteile in Aktien zu verlangen.

Mit Wirkung vom 12. Juni 2013 hat die MTU Aero Engines AG eine Namensschuldverschreibung (2013/2028) in Höhe von nominal 100 Mio. € begeben. Die Rückzahlung der Namensschuldverschreibung ist am 12. Juni 2028 fällig, bei einer Verzinsung von 3,55 % p.a. Die Zinszahlung erfolgt nachschüssig am 12. Juni eines jeden Jahres.

(9) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Es bestanden im Berichtsjahr analog zu den Vorjahren keine außerbilanziellen Finanzierungstransaktionen, wie zum Beispiel Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Securities oder Haftungsverhältnisse gegenüber Zweckgesellschaften.

Schuldscheindarlehen

Die MTU Aero Engines AG hat in 2024 zwei Schuldscheindarlehen platziert. Ein Schuldscheindarlehen über 161 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2027 und einen Festzinssatz von 4,194 % p.a. Ein weiteres Schuldscheindarlehen über 139 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2029 und einen Festzinssatz von 4,121 % p.a. Beide Darlehen wurden am 23. April 2024 in Höhe des vollen Nominalbetrags abzüglich der Platzierungsgebühren ausgezahlt. Die Zinszahlungen bei beiden Darlehen sind jährlich nachträglich jeweils am 23. April fällig. Die Rückzahlung erfolgt jeweils in Höhe des Nominalbetrags am Ende der Laufzeit. Die Darlehen werden unter Einbeziehung der Platzierungsgebüh-

ren zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bilanziert.

Rahmenkreditlinie

2022 wurde eine Rahmenkreditlinie mit neun Banken abgeschlossen, die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die ursprüngliche Laufzeit betrug fünf Jahre bis zum 29. Juni 2027 und wurde auf Basis bestehender Optionen inzwischen bis 29. Juni 2029 verlängert. Die Kreditlinie war zum Stichtag nicht beansprucht (31. Dezember 2024: 0 Mio. €).

Förderkredite (Geothermie)

In 2023 wurden KfW-Förderkredite für den Bau einer Anlage zur Erschließung von Tiefengeothermie beantragt. Diese Förderkredite wurden über eine Hausbank ausgereicht. Es wurden drei Darlehensverträge mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 17 Mio. € unterzeichnet. 15 Mio. € davon wurden nach Projektfortschritt abgerufen. Die Darlehen unterliegen einer marktüblichen Verzinsung. Nicht in Anspruch genommene Beträge unterliegen einer Bereitstellungsprovision. Die Gesellschaft hat von der KfW Tilgungszuschüsse erhalten, da das Projekt gemäß den Beihilfebedingungen erfolgreich abgeschlossen wurde. Die Vertragslaufzeiten dieser Tilgungsdarlehen enden am 30. September 2027 und am 30. September 2029. Nach Tilgung und der Inanspruchnahme von Tilgungszuschüssen beträgt der Buchwert zum 31.12.2025 5 Mio. €.

(10) Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen

Von den erhaltenen Anzahlungen in Höhe von 507 Mio. € (Vorjahr: 437 Mio. €), deren Laufzeit, auf Basis zugrundeliegender Verträge, von bis zu einem Jahr anzunehmen ist, entfallen 399 Mio. € (Vorjahr: 322 Mio. €) auf Partnergesellschaften im Rahmen der konsortialen Beteiligung an Triebwerksprogrammen.

(11) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143	83
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143	83

(12) Übrige Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	66	204
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	124	110
Sonstige Verbindlichkeiten	521	617
– davon aus Steuern	19	18
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit		
Summe Übrige Verbindlichkeiten	711	931

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stehen im Zusammenhang mit der Finanzierung ausländischer Tochtergesellschaften. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, umfassen im Wesentlichen saldierte Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 124 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €), welche mit geleisteten Anzahlungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) verrechnet wurden. Die Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, ist vor allem durch den Anstieg der Unterbeauftragung von Joint Ventures mit der Erbringung von Triebwerksinstandsetzungsleistungen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen, insbesondere betreffend der GTF™-Programme, begründet.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten Verpflichtungen aus produktionsbedingten Ausgleichszahlungen im Rahmen der MTU-Konsortialbeteiligung an GTF™-Triebwerksprogrammen in Höhe von 298 Mio. € (Vorjahr: 389 Mio. €), Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 198 Mio. € (Vorjahr: 179 Mio. €) sowie übrigen Verbindlichkeiten aus Konsortialbeteiligungen an zivilen Triebwerksprogrammen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €).

Fristigkeit der Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2025 davon Restlaufzeit				31.12.2024 davon Restlaufzeit			
	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Anleihen	1.361	11	600	750	1.868	518	600	750
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	314	13	301		316	12	304	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	507	507			437	437		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143	143			83	83		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	66	66			204	204		
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	124	124			110	110		
Sonstige Verbindlichkeiten	521	165	329	27	617	219	276	122
– davon aus Steuern	19	19			18	18		
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit					0	0		
Summe Brutto-Finanzschulden	3.036	1.029	1.230	777	3.635	1.583	1.180	872

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

(13) Passive latente Steuern

Nachfolgend werden die temporären Differenzen der Organschaft, auf deren Basis die durch die MTU AG bilanzierten passiven latenten Steuern beruhen, dargestellt.

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Bilanzposition			
Immaterielle Vermögensgegenstände	-425	-390	-35
Sachanlagen	-136	-137	1
Sonstige Vermögensgegenstände	-6	-9	3
AKTIVA	-567	-535	-32
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	0
PASSIVA	0	0	0
Summe temporäre Differenzen	-567	-535	-32
Passive latente Steuern bei einem Steuersatz von 32,23 %	183	173	10
Passive latente Steuern unter Berücksichtigung der Körperschaftssteuersenkung	156	173	-16

Durch das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und die damit einhergehende stufenweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15 % auf 10 % im Zeitraum 2028 bis 2032, verringern sich die passiven latenten Steuern um 26 Mio. €.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse nach Leistungsbereichen			
Fertigung	2.126	1.857	270
Instandsetzungen und Dienstleistungen	2.970	2.433	537
Entwicklung	129	139	-10
Sonstige Umsatzerlöse	31	-4	35
Summe Umsatzerlöse	5.255	4.424	832
Umsatzerlöse nach Regionen			
Inland	634	656	-22
Ausland	4.622	3.768	854
Summe Umsatzerlöse	5.255	4.424	831
Umsatzerlöse nach Regionen Ausland			
Europa	105	104	1
Nordamerika	4.438	3.594	844
Übrige Länder	79	70	9
Summe Umsatzerlöse – Ausland	4.622	3.768	854

Die Umsatzerlöse entwickelten sich im Berichtsjahr weiterhin positiv. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung war die deutliche Steigerung der Erlöse im Leistungsbereich der Instandsetzungen und Dienstleistungen. Letzteres stand insbesondere im Zusammenhang mit der Beauftragung des OEM im Rahmen der GTF™-Programme, auch im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan.

Auch der Bereich der Fertigung trug zur weiteren Steigerung der Umsatzerlöse bei. Hierzu zählen insbesondere die positive Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme und des GENx-Programms im Neutriebwerks- und Ersatzteilgeschäft. In Anbetracht der

Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses von im Jahresdurchschnitt 1,13 US-\$/€ im Jahr 2025 im Vergleich zu 1,08 US-\$/€ im Vorjahr einen reduzierenden Effekt auf die Umsatzentwicklung.

Die Umsätze des militärischen Triebwerksgeschäfts blieben im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Bei den sonstigen Umsatzerlösen handelt es sich im Wesentlichen um weiterbelastete Kosten im Rahmen von Dienstleistungen an verbundene Unternehmen sowie Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, bzw. erbrachte Dienstleistungen im Zusammenhang mit vermieteten Flächen.

(15) Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Umsatzkosten umfassen neben den Forschungs- und Entwicklungskosten die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten der im Berichtszeitraum verkauften Produkte, Waren und Dienstleistungen. Des Weiteren werden unter den Umsatzkosten die Aufwendungen für die Abgrenzung von Nachtragskosten, Drohverlusten und Gewährleistungsverpflichtungen sowie Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen ausgewiesen.

Die MTU ist zum 1. Januar 2004 in ihrer heutigen Form entstanden, als Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) von der damaligen DaimlerChrysler AG 100 % der Anteile erwarb. Im Rahmen des Erwerbs wurden Vermögensgegenstände und Schulden identifiziert und mit deren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Seither führen insbesondere die identifizierten immateriellen Vermögenswerte zu erheblichen planmäßigen Abschreibungen – die sogenannten Effekte aus der Kaufpreisallokation wirken insbesondere in den Umsatzkosten mit einem Betrag von 18 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €).

Der Gesamtbetrag der in den Umsatzkosten enthaltenen Forschungs- und Entwicklungskosten beläuft sich auf 199 Mio. € (Vorjahr: 194 Mio. €). Davon wurden im Berichtsjahr in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen 73 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) sowie 37 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €) in den erworbenen Entwicklungsleistungen des Anlagevermögens aktiviert.

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens, der damit verbundenen Skaleneffekte, der inflationsbedingten Kostensteigerungen und der im Periodenvergleich vorteilhaften Entwicklung des Produktmixes im Neutriebwerksgeschäft, insbesondere dem Wachstum bei Ersatz- und Leasingtriebwerken, erhöhten sich die Umsatzkosten im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportional.

In den Vertriebskosten werden die Personal- und Sachkosten des Vertriebsbereichs erfasst. Weiterhin sind hier Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie die Erfolgswirkung aus der Wertberichtigung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Zu den allgemeinen Verwaltungskosten rechnen die Personal- und Sachkosten der zentralen Verwaltungsbereiche, insbesondere der Finanz-, Personal- und Rechtsabteilung sowie Aufwendungen der MTU Aero Engines AG als Muttergesellschaft für den Gesamtkonzern im Zusammenhang mit der optimierenden Weiterentwicklung standortübergreifender Wertschöpfungsprozesse und deren ERP-Systemintegration (Transformationsprojekt).

(16) Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erfolgsbeiträge aus der Absicherung von Währungsrisiken in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) sowie aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 47 Mio. € (Vorjahr: 92 Mio. €) enthalten. Letztere stehen insbesondere im Zusammenhang mit Abrechnungsrisiken und Nachtragsaufwendungen im Rahmen ziviler und militärischer Triebwerksprogrammbeiträgen.

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Effekte aus der Absicherung von Währungsrisiken in Höhe von 72 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €) enthalten.

(18) Finanzergebnis

in Mio. €	2025	2024
Beteiligungsergebnis		
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	243	210
– davon aus verbundenen Unternehmen	243	210
Erträge aus Beteiligungen	251	113
– davon aus verbundenen Unternehmen	194	69
Summe Beteiligungsergebnis	494	323
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	3
– davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Summe Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	3
Zinsergebnis		
Zinsen und ähnliche Erträge	67	96
– davon von verbundenen Unternehmen	43	63
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–89	–94
– davon an verbundene Unternehmen	–9	–15
– davon Zinsen gemäß § 233a AO	0	–1
– davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	–18	–17
Summe Zinsergebnis	–22	2
Übriges Finanzergebnis		
Aufwendungen aus Abschreibungen bzw. Wertberichtigungen von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	–1	–14
Erträge aus Zuschreibungen von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	0	0
Summe Übriges Finanzergebnis	–1	–14
Summe Finanzergebnis	474	314

(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio. €	2025	2024
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	–84	–88
Gewerbesteuer	–88	–90
Summe laufende Steuern	–174	–178
latente Steuern	–141	–17
Summe Steuern vom Einkommen und Ertrag	–315	–195

Die laufenden Steuern berücksichtigen Erträge für Vorjahre in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von 24 Mio. €).

BEPS Pillar 2

Die BEPS Pillar 2 Regelungen wurden Ende 2023 in deutsches Recht überführt (MinStG) und sind am 1. Januar 2024 in Kraft getreten. Der Konzern fällt in den Anwendungsbereich dieser Regelungen.

Die MTU AG hat zum Abschlussstichtag eine Analyse durchgeführt, um die Betroffenheit und die Jurisdiktionen zu ermitteln, aus denen die MTU-Gruppe möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar 2 Top-up Tax ausgesetzt ist.

Dabei wurde zunächst geprüft, ob für MTU Tochtergesellschaften bzw. Joint-Venture-Beteiligungen die CbCR Safe Harbour Regelungen einschlägig sind - für die Beteiligung an der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. (China) war dies nicht zu bestätigen. Eine vereinfachte Pillar 2 Berechnung hat jedoch für die Beteiligung keine Top-up Tax für das Berichtsjahr ergeben. Für alle anderen Tochtergesellschaften bzw. relevanten Beteiligungen im Ausland sind die CbCR Safe Harbour Regelungen erfüllt. Somit fallen für das Berichtsjahr für die MTU AG keine Belastungen durch Mindeststeuer an.

Die MTU AG wendet die Ausnahme gem. § 274 Abs. 3 HGB an, wonach keine aktiven und passiven latenten Steuern im Zusammenhang mit den Ertragsteuern der zweiten Säule („BEPS Pillar 2“) der OECD bilanziert und auch keine Angaben dazu geleistet werden.

Die MTU AG verfolgt aufmerksam den Fortschritt des Gesetzgebungsverfahrens in jedem Land, in dem die MTU AG tätig ist.

Nachtragsbericht

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres gelang der MTU AG die erfolgreiche Platzierung einer Wandelschuldverschreibung über 600 Mio. € (Wandlungskurs 578 €, Laufzeit bis 2033), aus deren Erlös die in 2019 begebene Wandelschuldverschreibung über 500 Mio. € (Wandlungskurs 378 €, Laufzeit bis 2027) zurückgekauft bzw. getilgt wurde.

Weiterhin kam es nach dem Schluss des Geschäftsjahres zu militärischen Interventionen der USA und Israel im Iran. Hieraus zeichnen sich Effekte auf die globalen Energiemärkte und Lieferketten ab. Für die Luftfahrtindustrie ist zudem das aktuell umfangreiche Grounding großer Flugzeugflotten in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie Qatar zu berücksichtigen. Die MTU überwacht mögliche Auswirkungen aus den akuten Kampfhandlungen, insbesondere auf ihre Nachfrage-, Lieferketten- sowie Kapazitätssituation, und ergreift in enger Kooperation mit ihren Geschäftspartnern kompensatorische Maßnahmen.

Darüber hinaus sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung bekannt geworden, die eine nennenswerte Auswirkung auf die im vorgelegten Bericht erfolgte Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU-Konzerns haben.

Sonstige Angaben

Vergütungen

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2025 Gesamtbezüge nach § 285 Nr. 9 a Sätze 1 bis 4 HGB in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €), von welchen die erfolgsabhängigen Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung STI/JEV (im Vorjahr: STI/JEV zzgl. anlassbezogene Erfolgsvergütung) in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) erst im darauffolgenden Jahr zur Auszahlung kommen. Die erfolgsunabhängigen Komponenten belaufen sich auf 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €). Der beizulegende Zeitwert der im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen der erfolgsabhängigen Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung LTI/PSP gewährten aktienbasierten Vergütung lag bei 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €). Es wurden vorläufig 14.370 virtuelle Aktien zugeteilt.

Die passivierte Pensionsverpflichtung der Vorstandsmitglieder beträgt zum Abschlussstichtag 24 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €). Mitglieder des Vorstands erhielten vom Unternehmen in 2025 weder Vorschüsse noch Kredite. Den früheren Mitgliedern des Vorstands wurden im Geschäftsjahr Gesamtbezüge in Höhe von 3 Mio. € gewährt (Vorjahr 1 Mio. €). Die Pensionsverpflichtung ehemaliger Vorstandsmitglieder beträgt zum Abschlussstichtag 24 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €).

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2025 Gesamtbezüge nach § 285 Nr. 9 a Sätze 1 bis 4 HGB von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €). Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten vom Unternehmen in 2025 weder Vorschüsse noch Kredite.

Für über die handelsrechtlichen Angaben hinausgehende Informationen zum Vergütungssystem des Vorstandes und des Aufsichtsrats sowie individualisierte Angaben der Mitglieder dieser Gremien, wird auf den [aktienrechtlichen Vergütungsbericht](#) verwiesen.

Materialaufwand

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Waren	776	694
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.906	2.412
Summe Materialaufwand	3.682	3.106

Personalaufwand

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	616	573
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	94	87
– davon für Altersversorgung	–2	1
Summe Personalaufwand	710	660

Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)

	2025	2024
Gewerbliche Angestellte	1.955	1.987
Angestellte	3.709	3.486
Befristete Mitarbeiter	418	355
Auszubildende	191	180
Praktikanten	176	174
Summe Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	6.449	6.182

Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Die MTU setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Preisrisiken der operativen Tätigkeiten ein. In der folgenden Tabelle sind die Nominalwerte aller derivativen Finanzinstrumente, die sich zum 31.12.2025 im Bestand der MTU befanden, als unsaldierte Summe der Basiswerte aller Kaufs- und Verkaufskontrakte dargestellt.

in Mio. US-\$	31.12.2025	31.12.2024
Devisentermingeschäfte	3.320	3.780
Wareterminkontrakte	29	26
Übrige Derivate	278	0
Summe Nominalwert	3.627	3.806

Devisentermingeschäfte sind in vollem Umfang in Sicherungsbeziehungen eingebracht. Die Wareterminkontrakte beinhalten Absicherungen von Rohstoffpreisrisiken (Nickel). Die übrigen Derivate betreffen Devisenswaps.

Die Markt- und Buchwerte für alle derivativen Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2025 und zum 31. Dezember 2024 stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	Marktwerte		Buchwerte					
			sonstige Vermögensgegenstände		Sonstige Verbindlichkeiten		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Positive Marktwerte								
Devisentermingeschäfte (antizipative Bewertungseinheit)	129	3	30	0				
Devisentermingeschäfte (weitgereichte Derivate)	0	8						
Wareterminkontrakte	1							
Übrige Derivate	0							
Negative Marktwerte								
Devisentermingeschäfte (antizipative Bewertungseinheit)	1	119			0	24		
Devisentermingeschäfte (weitgereichte Derivate)	0	8						
Wareterminkontrakte	0	4					0	4
Übrige Derivate	0						0	
Saldo	129	-119	30	0	-0	-24	-1	-7

Als Marktwerte werden bei den Devisentermingeschäften die nicht realisierten Gewinne und Verluste ausgewiesen.

Devisentermingeschäfte dienen der MTU zur Absicherung ihrer Fremdwährungsrisiken aus US-Dollar-Geschäften. Eine „natürliche Sicherung“ erfolgt darüber hinaus dadurch, dass wesentliche Teile der US-Dollar Ausgaben durch US-Dollar Einnahmen überdeckt werden. Der US-Dollar-Überschuss (Nettorisikoposition) wird auf Basis der mehrjährigen operativen Konzernplanung prognostiziert. Die zum Stichtag erworbenen Sicherungsinstrumente weisen eine Fälligkeit bis 2029 auf.

Zum 31. Dezember 2025 sicherten Devisentermingeschäfte mit einem Nominalwert von 2.660 Mio. US-\$ (Vorjahr: 2.900 Mio. US-\$) wesentliche Teile des erwarteten umsatzbasier-

ten US-Dollar-Überschusses im Planungszeitraum sowie bereits bestehende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 660 Mio. US-\$ (Vorjahr: 560 Mio. US-\$). Neben der sogenannten Critical-Term-Match-Methode als prospektiven Wirksamkeitstest für die Bewertungseinheiten wird ergänzend eine retrospektive Wirksamkeitsprüfung der ausgelaufenen Geschäfte durchgeführt. Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von Grund- und Sicherungsgeschäften werden nicht gebucht, soweit sie auf den effektiven Teil der Bewertungseinheit entfallen (Einfrierungsmethode).

Der positiv saldierte Marktwert der Devisentermingeschäfte in Höhe von 99 Mio. € wurde mit entsprechenden US-Dollar Umsatzgeschäften als Macro Hedges innerhalb einer antizipativen Bewertungseinheit abgebildet. Diese Sicherungsbeziehungen werden nach

der Einfrierungsmethode bilanziert. Die nach der Durchbuchungsmethode bilanzierten Sicherungsgeschäfte sind zum Stichtag in Höhe von 30 Mio. € im Bilanzposten sonstige Vermögenswerte und in Höhe von 0 Mio. € im Bilanzposten sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die über die Devisentermingeschäfte hinaus gehaltenen Derivate zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken (insbesondere Nickel) sind nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasst.

Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 des Aktiengesetzes vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat abgegeben und der Öffentlichkeit dauerhaft zugänglich gemacht unter www.mtu.de.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Mit nahestehenden Unternehmen gab es folgende Geschäfte:

	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		Erträge aus abgerechneten Lieferungen und Leistungen		Aufwendungen aus abgerechneten Lieferungen und Leistungen	
in Mio. €	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Tochterunternehmen	1	1 *	-4	-2	0	0 *	-5	-25
Sonstige nahestehende Unternehmen	1.261	1.133	-124	-110	2.853	2.413 *	-1.364	-838 *
Summe	1.262	1.134	-128	-112	2.854	2.413	-1.369	-863

* Vorjahreszahl angepasst

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen betreffen die Lieferung von Gütern sowie die Erbringung von Dienstleistungen, insbesondere im Bereich der Instandsetzung sowie Entwicklung von Triebwerken und Triebwerksteilen. Sämtliche Geschäfte werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Honorar Abschlussprüfer

Das Honorar des Abschlussprüfers ist gem. § 285 Nr. 17 HGB im Anhang des Konzernabschlusses der MTU Aero Engines AG, München, enthalten.

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen bezog sich auf die Prüfung des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der MTU Aero Engines AG, welche durch die KPMG AG im Jahr 2025 geprüft wurden, und auf prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen. Andere Bestätigungsleistungen umfassten die Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung, des Vergütungsberichts und des EMIR-Meldewesens sowie Bestätigungen im Zusammenhang mit der Energiepreiskontrolle. In den sonstigen Leistungen ist die projektbegleitende Prüfung der IFRS 18 Einführung enthalten.

Angaben zu den Organen der Gesellschaft

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Vorstands und deren Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Lars Wagner

*Vorsitzender des Vorstands bis
31. August 2025*

Direktor des Verwaltungsrats der
IAE International Aero Engines AG,
Zürich, Schweiz, bis 31. August 2025

IAE International Aero Engines AG,
Zürich, Schweiz
IAE International Aero Engines LLC.,
East Hartford, USA, bis 31. August 2025
PW1100G-JM Engine Leasing LLC.,
East Hartford, USA, bis 31. Oktober 2025

Dr. Johannes Bussmann

*Vorsitzender des Vorstands seit
1. September 2025, Mitglied des Vorstands
seit 15. Juli 2025*

Direktor des Verwaltungsrats der IAE
International Aero Engines AG, Zürich,
Schweiz, seit 1. September 2025
Vorstandsvorsitzender der TÜV SÜD AG,
München, bis 14. Juli 2025

IAE International Aero Engines AG,
Zürich, Schweiz
IAE International Aero Engines LLC.,
East Hartford, USA, seit 1. September 2025
AS GmbH (Konzernmandat der TÜV SÜD
AG), München, bis 14. Juli 2025
Diehl Stiftung & Co. KG, Nürnberg
TÜV Hessen GmbH (Konzernmandat der
TÜV SÜD AG), Darmstadt, bis 14. Juli 2025

Peter Kameritsch

Vorstand Finanzen und IT bis 30. Juni 2025

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Carl Zeiss Meditec AG, Jena,
seit 8. Dezember 2025
Vorsitzender des Prüfungsausschusses der
Carl Zeiss Meditec AG, Jena,
bis 8. Dezember 2025
Vorsitzender des Prüfungsausschusses der
KION Group AG, Frankfurt am Main,
seit 27. Mai 2025

Katja Garcia Vila

*Vorständin Finanzen und IT seit 1. Juli 2025,
Mitglied des Vorstands seit 1. April 2025*

Merck KGaA, Darmstadt

Dr. Silke Maurer

Vorständin OEM Operations

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.,
Jasionka, Polen

Bilfinger SE, Mannheim

Michael Schreyögg

*Vorstand Programme bis
31. Dezember 2025*

Direktor des Verwaltungsrats der
EURA SAS, Bordes, Frankreich,
bis 31. Dezember 2025
Vorsitzender des Aufsichtsrats der MTU
Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH,
Ludwigsfelde, bis 31. Dezember 2025
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
MTU Maintenance Hannover GmbH,
Langenhagen, bis 31. Dezember 2025
Stellvertretender Vorsitzender des Vor-
stands der MTU Maintenance Zhuhai Co.
Ltd., Zhuhai, China, bis 31. Dezember 2025

EPI Europrop International GmbH,
München, bis 31. Dezember 2025
IAE International Aero Engines AG, Zürich,
Schweiz, bis 31. Dezember 2025
IAE International Aero Engines LLC., East
Hartford, USA, bis 31. Dezember 2025
PW1100G-JM Engine Leasing LLC., East
Hartford, USA, bis 31. Dezember 2025
MTU Maintenance Lease Services B.V.,
Amsterdam, Niederlande,
bis 31. Dezember 2025

Des Weiteren berief der Aufsichtsrat im Berichtsjahr mit Wirkung zum 1. Januar 2026
Dr. Ottmar Pfänder als neues Vorstandsmitglied. Er folgte als Vorstand Programme auf
Michael Schreyögg, der mit Ablauf des 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand ausschied.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren weitere Aufsichtsratsmandate bzw. Mandate bei vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Gordon Riské

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Selbstständiger Unternehmensberater

Ehem. Vorstandsvorsitzender der
KION Group AG, Frankfurt am Main

Atlas CopCo AB, Schweden
Sunlight Group Energy Storage Systems
S.A., Griechenland, bis 30. Juni 2025

Josef Mailer*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Konzern-Betriebsrats der
MTU Aero Engines AG, München
Betriebsrat der MTU Aero Engines AG,
München

Dr. Christine Bortenlänger

Selbstständige Beraterin

Ehem. Geschäftsführende Vorständin
Deutsches Aktieninstitut e. V.,
Frankfurt / Main

Covestro AG
Covestro Deutschland AG
(Covestro-Gruppe)
Siemens Energy AG, bis 20. Februar 2025
Siemens Energy Management GmbH,
bis 20. Februar 2025
(Siemens Energy-Gruppe)
TÜV SÜD AG

Dr. Johannes Bussmann, bis 8. Mai 2025

Vorstandsvorsitzender der TÜV SÜD AG,
München, bis 14. Juli 2025

AS GmbH (Konzernmandat der
TÜV SÜD AG), bis 14. Juli 2025
Diehl Stiftung & Co. KG
TÜV Hessen GmbH (Konzernmandat der
TÜV SÜD AG), bis 14. Juli 2025

Kai Eisenblätter*

Betriebsratsvorsitzender der MTU Mainte-
nance Hannover GmbH, Hannover
Stellvertretender Konzernbetriebsratsvorsit-
zender der MTU Aero Engines AG, München

MTU Maintenance Hannover GmbH

Daniele Frijia*

Geschäftsführer und Kassierer der
IG Metall München

Linde GmbH, bis 31. August 2025
Linde Holding GmbH, bis 31. August 2025
Nokia Solutions and Networks
Management GmbH

Dr.-Ing. Marc Haltrich*

Senior Consultant Powder Metal,
MTU Aero Engines AG, München

Anita Heimerl*

Freigestellte Betriebsrätin der
MTU Aero Engines AG, München

Dr. Detlef Kayser, seit 8. Mai 2025

Selbstständiger Berater

Ehem. Mitglied des Vorstands der
Deutschen Lufthansa AG, Köln

Aerodata AG, seit 22. Januar 2026

Dr. Rainer Martens

Selbstständiger Berater

Ehem. Vorstand Technik der
MTU Aero Engines AG, München

Claudia Sowa-Frank*

Juristin beim IG Metall Vorstand,
Frankfurt/Main

Dr. Peter Weckesser, seit 8. Mai 2025

Mitglied des Vorstands,
Chief Digital Officer (CDO)

Schneider Electric SE,
Rueil Malmaison, Frankreich

Schneider Electric Deutschland
(Schneider Group)

Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl, bis 8. Mai 2025

Leiterin des Fraunhofer-Instituts für
System- und Innovationsforschung ISI
in Karlsruhe und Inhaberin des Lehrstuhls
für Innovations- und Technologie-
Management am Karlsruher Institut für
Technologie

Semperit Aktiengesellschaft Holding,
Österreich
ExxonMobil Central Europe Holding GmbH

Ute Wolf

Selbstständige Beraterin

Ehem. Finanzvorständin der
Evonik Industries AG

Akzo Nobel N.V., Amsterdam
DWS Group GmbH & Co. KGaA
Infineon Technologies AG

* Arbeitnehmervertretung

Haftungsverhältnisse

Die Eventualverbindlichkeiten zum 31.12.2025 betragen 372 Mio. € (Vorjahr: 407 Mio. €). Hiervon resultieren 128 Mio. € (Vorjahr: 144 Mio. €) aus Bürgschaften, Haftungen und sonstigen Verbindlichkeiten. Wie bereits zum 31.12.2024 stehen die Eventualverbindlichkeiten zum Berichtstag auch im Zusammenhang mit Rechtskosten- und Haftungsrisiken aus Schiedsgerichtsverfahren, an welchen die MTU im Rahmen ihrer konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM) beteiligt ist.

Zum Abschlussstichtag schätzt die MTU das Risiko ihrer Inanspruchnahme hieraus als wenig wahrscheinlich ein.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Mindestverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen belaufen sich zum Abschlussstichtag auf 67 Mio. € (Vorjahr: 75 Mio. €). Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Investitionen bewegen sich im geschäftsüblichen Rahmen.

Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ausgewählter „Risk- and Revenue-Sharing“-Programmbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungsangeboten des Programm-Konsortialführers (OEM). Im Wesentlichen differenzieren sich die ausgereichten Angebote in zwei Formen: Flugzeugvorfinanzierungen („Pre-Delivery-Payments“) und Deckungsverpflichtungen („Backstop-Commitments“). In beiden Fällen erfolgen Auszahlungen zugunsten des Flugzeug-Erwerbers stets über den OEM an den Flugzeughersteller. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme aller Zusagen wird als sehr unwahrscheinlich erachtet – diese Einschätzung stützen weiterhin Erfahrungswerte. Für den Fall einer Inanspruchnahme werden die damit verbundenen Belastungen und Risiken als beherrschbar angesehen. Gründe hierfür sind: Die angebotenen Finanzierungsbedingungen berücksichtigen grundsätzlich Covenants und reflektieren insofern marktgerecht die Bonität des Flugzeug-Erwerbers; im Falle der Deckungsverpflichtungen sind die Konditionen grundsätzlich prohibitiv ausgestaltet. Bei Flugzeugvorfinanzierung hält das Konsortium Sicherungsrechte an dem in Produktion und damit Besitz des Flugzeugherstellers befindlichen Flugzeug. Im Falle der Deckungsverpflichtungen dient das Flugzeug als sachenrechtliches Sicherungsmittel. Es ist zu erwarten, dass Dritte, nicht zuletzt aufgrund der Finanzierungsbedingungen, relevante Anteile der Finanzierungszusagen direkt zugunsten der Flugzeug-Erwerber arrangieren. Die ausgereichten, nicht bean-

spruchten Finanzierungsangebote (Bruttonisiko) der MTU betragen zum Abschlussstichtag 689 Mio. € (Vorjahr: 889 Mio. €). Mit Blick auf die nominelle Liquiditätsbelastung der ausgereichten Finanzierungsangebote ist die MTU aufgrund ihrer verfügbaren Kreditlinien hinreichend vorbereitet. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme wäre aufgrund der unterschiedlichen Auslieferungszeitpunkte der Flugzeuge auf mehrere Jahre in der Zukunft verteilt. Die Notwendigkeit der Anpassung bestehender Kreditlinien wird vor diesem Hintergrund laufend überprüft und gegebenenfalls veranlasst.

Weiterhin bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Zusagen auf Zahlungen in das Eigenkapital bzw. Gesellschafterdarlehen gegenüber Beteiligungen an die Gemeinschaftsunternehmen EME Aero sp.z.o.o., Polen, Airfoil Services Sdn. Bhd., Myanmar, Ceramic Coating Center SAS, Frankreich, sowie der AES Aerospace Embedded Solutions GmbH, Deutschland, in Höhe von 121 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €).

Mitteilungspflichten gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG sowie § 33 Abs. 1 und 2 WpHG

Folgende Meldepflichtigen haben uns nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihre Stimmrechtsanteile an unserer Gesellschaft jeweils die Schwellen von 15 %, 10 %, 5 % bzw. 3 % über- oder unterschritten haben:

Eine Auflistung der Stimmrechtsmitteilungen findet sich außerdem auf der MTU-Website unter folgendem Link: www.mtu.de/de/investor-relations/mtu-aktie/aktionaersstruktur/.

BlackRock Inc., Wilmington, Delaware, USA (Überschreitung von 10%)

BlackRock Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 5.9.2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 2.9.2025 12,94 % (dies entspricht 6.963.186 Stimmrechten) beträgt. 12,84 % der Stimmrechte (dies entspricht 6.912.033 Stimmrechten) sind der BlackRock LLC nach § 34 WpHG zuzurechnen. 0,02 % der Stimmrechte (dies entspricht 13.223 Stimmrechten) entfallen auf Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG und 0,07 % der Stimmrechte (dies entspricht 37.930 Stimmrechten) entfallen auf § 38 (1) Nr. 2 WpHG. 6,96 % der Stimmrechte werden von der Black-Rock Investment Management (UK) Limited gehalten. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.824.489 Aktien.

Viking Global Partners LLC, Stamford, CT, USA (Überschreitung von 3%)

Viking Global Partners LLC, Stamford, CT, USA, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 11.4.2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 7.4.2025 3,05 % (dies entspricht 1.641.683 Stimmrechten) beträgt. 3,05 % der Stimmrechte (dies entspricht 1.641.683 Stimmrechten) sind nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3,05 % der Stimmrechte werden von der Viking Global Investors LP gehalten. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.824.489 Aktien.

DWS Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland (Unterschreitung von 3%)

DWS Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 19.3.2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 14.3.2025 3,00 % (dies entspricht 1.615.756 Stimmrechten) beträgt. 2,998 % der Stimmrechte (dies entspricht 1.613.903 Stimmrechten) sind nach § 34 WpHG zuzurechnen. 0,003 % der Stimmrechte (dies entspricht 1.853 Stimmrechten) entfallen auf Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.824.489 Aktien.

EUPAC Fund, Boston, USA (Unterschreitung von 3%)

EUPAC Fund, Boston, USA, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 17.11.2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 14.11.2025 2,97 % (dies entspricht 1.596.825 Stimmrechten) beträgt. 2,97 % der Stimmrechte (dies entspricht 1.596.825 Stimmrechten) sind der EUPAC Fund, nach § 33 WpHG, zuzurechnen. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.824.489 Aktien.

Morgan Stanley, Wilmington, Delaware, USA (Unterschreitung von 3%)

Morgan Stanley, Wilmington, Delaware, USA, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 15.7.2025 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 9.7.2025 3,08 % (dies entspricht 1.659.538 Stimmrechten) beträgt. 2,88 % der Stimmrechte (dies entspricht 1.548.878 Stimmrechten) sind der Morgan Stanley nach § 34 WpHG zuzurechnen. 0,17 % der Stimmrechte (dies entspricht 89.630 Stimmrechten) entfallen auf Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG. 0,04 % der Stimmrechte (dies entspricht 21.030 Stimmrechten) entfallen auf Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.824.489 Aktien.

Aufstellung des Anteilsbesitzes

Aufstellung des Anteilsbesitzes

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2025	Eigenkapital in T € 31.12.2025	Ergebnis in T € 2025
I. Anteile an Tochterunternehmen			
3D.aero GmbH, Hamburg	100,00	2.291 ¹⁾	-183 ¹⁾
eMoSys GmbH, Starnberg	100,00	3.143	-194
MS Engine Leasing LLC, Rocky Hill, USA	75,20	249.280 ³⁾	44.795 ⁴⁾
MTU Aero Engines Finance Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	559 ^{1) 5)}	-51 ^{1) 6)}
MTU Aero Engines Investment Holding GmbH i.G., München	100,00	25	
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,00	246.886 ³⁾	44.006 ⁴⁾
MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Jasionka, Polen	100,00	350.442 ³⁾	61.411 ⁴⁾
MTU Aero Engines (Shanghai) Ltd., Shanghai, China	100,00	249 ^{1) 5)}	-23 ^{1) 6)}
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,00	88.620	²⁾
MTU Maintenance Canada Ltd., Delta, Kanada	100,00	149.733 ³⁾	39.962 ⁴⁾
MTU Maintenance Fort Worth Inc., Fort Worth, USA	100,00	128.388 ³⁾	-24.996 ⁴⁾
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,00	65.470	²⁾
MTU Maintenance do Brasil LTDA, Cotia, Brasilien	100,00	577 ^{1) 5)}	520 ^{1) 6)}
MTU Maintenance Lease Services B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	388.394	68.502
MTU Maintenance Serbia d.o.o., Nova Pazova, Serbien	100,00	33.588 ³⁾	-2.489 ⁴⁾
MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., Perth, Australien	100,00	482 ^{1) 5)}	117 ^{1) 6)}
MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd., Ayutthaya, Thailand	100,00	1.043 ^{1) 5)}	106 ^{1) 6)}
MTU Maintenance Singapore Pte. Ltd., Singapur	100,00	116 ^{1) 5)}	^{1) 6)}
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	100,00	26	²⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2025	Eigenkapital in T € 31.12.2025	Ergebnis in T € 2025
II. Anteile an assoziierten Unternehmen			
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz	25,25	134.403 ^{1) 5)}	14.172 ^{1) 6)}
IAE International Aero Engines LLC, East Hartford, USA	18,00	63.060 ³⁾	9.169 ⁴⁾
PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA	18,00	1.341.070 ³⁾	-287.279 ⁴⁾
III. Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen			
AES Aerospace Embedded Solutions GmbH, München	50,00	2.477	44
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kota Damansara, Malaysia	50,00	35.418 ³⁾	1.904 ⁴⁾
Ceramic Coating Center SAS, Châtelleraut, Frankreich	50,00	18.004	-336
EME Aero sp.z o.o., Jasionka, Polen	50,00	61.318 ³⁾	32.336 ⁴⁾
EPI Europrop International GmbH, München	28,00	3.426 ¹⁾	742 ¹⁾
EUMET GmbH, München	50,00	663 ¹⁾	426 ¹⁾
EURAS SAS, Bordes, Frankreich	50,00	60	35
EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos	33,00	2.881 ¹⁾	1.296 ¹⁾
MTU Maintenance Hong Kong Ltd., Hong Kong, China ⁷⁾	50,00	-43 ³⁾	-43 ⁴⁾
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	50,00	643.659 ³⁾	188.441 ⁴⁾
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	33,33	71 ¹⁾	33 ¹⁾
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos	25,00	85 ¹⁾	58 ¹⁾
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde ⁷⁾	50,00	26.009	13.473
Turbo-Union GmbH, Hallbergmoos	39,98	398 ¹⁾	33 ¹⁾
IV. Sonstige Beteiligungen			
GSB - Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	0,10	⁸⁾	⁸⁾

¹⁾ Vorjahreszahlen, Geschäftszahlen 2025 noch in Erstellung

²⁾ HGB-Ergebnis 2025 wurde aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages an die Muttergesellschaft abgeführt

³⁾ Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2025 erfolgt

⁴⁾ Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2025 erfolgt

⁵⁾ Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2024 erfolgt

⁶⁾ Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2024 erfolgt

⁷⁾ Indirekte Beteiligung

⁸⁾ Keine Daten vorhanden

Vorschlag zur Gewinnverwendung

Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Teilen für die Ausschüttung einer Dividende von 3,60 € je dividendenberechtigter Stückaktie (Vorjahr: 2,20 €) zu verwenden und den darüberhinausgehenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Gemäß § 58 Abs. 4 Satz 2 Aktiengesetz in der seit dem 1. Januar 2017 geltenden Fassung ist der Anspruch auf Auszahlung der Dividende am dritten auf den Hauptversammlungsbeschluss folgenden Geschäftstag fällig – somit am 12. Mai 2026.

München, den 13. März 2026

gez. Dr. Johannes Bussmann Vorsitzender des Vorstands	gez. Katja Garcia Vila Vorständin Finanzen und IT	gez. Dr. Silke Maurer Vorständin OEM Operations	gez. Dr. Ottmar Pfänder Vorstand Programme
---	---	---	--

Zusammengefasster Lagebericht

Das Unternehmen MTU	35	Risiko- und Chancenbericht	69
Geschäftstätigkeit und Märkte	35	Risikobericht	69
Konzernstruktur, Standorte und Organisation	35	Chancenbericht	85
Steuerungssystem des Konzerns	36		
Wirtschaftsbericht 2025	38	Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems	88
Makroökonomische Rahmenbedingungen	38	Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem	88
Branchenspezifische Rahmenbedingungen in der Luftfahrtindustrie	39	Compliance Management System	88
Militärische Luftfahrtbranche 2025	39	Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS und RMS	89
Finanzwirtschaftliche Situation	40		
Ertragslage	41	Konzernnachhaltigkeitserklärung	92
Finanzlage	48	Allgemeine Informationen (ESRS 2)	92
Vermögenslage	52	Umweltinformationen	116
Finanzielle Leistungsindikatoren	56	Sozialinformationen	157
MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)	59	Governance-Informationen	191
Geschäftstätigkeit	59	Anhang	199
Erläuterungen zur Ertragslage	60		
Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage	62	Übrige Angaben	215
Weitere Angaben	64	Übernahmerechtliche Angaben	215
Prognosebericht 2026	65	Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance	219
Makroökonomische Rahmenbedingungen	65		
Branchenspezifische Rahmenbedingungen in der Luftfahrtindustrie	66		
Militärischer Ausblick	66		
Künftige Entwicklung der MTU	66		
Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2026	68		

Zusammengefasster Lagebericht

Der Lagebericht der MTU Aero Engines AG und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025 sind nach § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Inhalte von Internetseiten, auf die im zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird, sind lageberichts-fremde Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts und nicht geprüft. Sie dienen lediglich der Information.

Das Unternehmen MTU

Geschäftstätigkeit und Märkte

«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.

Technologische Kompetenz hat das Unternehmen bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU im Rahmen von Risk- und Revenue-Sharing-Partnerschaften an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten der Branche – GE Aerospace, Pratt & Whitney und Rolls-Royce.

Der Konzern ist ebenso ein Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugzeugtriebwerke. Im militärischen Bereich ist die MTU seit Jahrzehnten Systempartner der Bundeswehr.

Die MTU ist in zwei Segmenten tätig: im OEM-Geschäft (Original Equipment Manufacturing) und im MRO-Geschäft (Maintenance, Repair and Overhaul). Das OEM-Segment bündelt das zivile Neu- und Ersatzteilgeschäft sowie das komplette militärische Geschäft. Das MRO-Segment beinhaltet das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft. (ESRS 2 SBM-1 40ai, 40aii)»¹

Konzernstruktur, Standorte und Organisation

Die MTU ist mit Tochtergesellschaften, Joint Ventures und Unternehmensbeteiligungen weltweit in allen wichtigen Märkten und Regionen vertreten. Einzelheiten zum Anteilsbesitz sind dem [Konzernanhang unter Abschnitt I. Grundsätze](#) zu entnehmen.

¹ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2025.

MTU Aero Engines weltweit



¹⁾ Joint Ventures.

Gesamtbelegschaft der MTU

Anzahl der Mitarbeiter:innen	Veränderungen zum Vorjahr			
	31.12.2025	31.12.2024	Personen	in %
Deutsche Standorte	10.682	10.181	501	4,9
Ausländische Standorte	2.992	2.711	281	10,4
Gesamtbelegschaft	13.674	12.892	782	6,1

Steuerungssystem des Konzerns

Die MTU wird zugunsten der Umsetzung ihrer Unternehmensstrategie, die auf profitables Wachstum und auf Kundenzufriedenheit sowie Nachhaltigkeit ausgerichtet ist, mittels finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen (Steuerungsgrößen) gesteuert, die der Vorstand verabschiedet hat. Diese Zielwerte werden aus der Unternehmensplanung abgeleitet und geben der Unternehmensführung im Streben nach einem nachhaltigen und profitablen Wachstum der MTU Orientierung – hierbei werden ausdrücklich ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt. Um Entscheidungen zu ermöglichen, die geeignete Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Unternehmensstrategie schaffen, werden die produzierenden und unterstützenden Funktionen durch ein zentrales Risiko-, Internes-Kontrollsystem- und Compliance-Management unterstützt. In Abstimmung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat werden die zentralen finanziellen Steuerungsgrößen, ergänzt um fokussierte nicht-finanzielle Steuerungsgrößen, im Rahmen eines wertorientierten Vergütungssystems des Vorstands sowie der leitenden Angestellten incentiviert.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Finanzielle Steuerungsgrößen

in Mio. €			Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
	2025	2024		
Umsatz	8.763	7.411	1.353	18,3
Bereinigter Umsatz	8.717	7.488	1.229	16,4
Bereinigtes EBIT	1.351	1.050	300	28,6
Bereinigte EBIT-Marge (in %)	15,5	14,0	1,5	10,5
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	968	764	204	26,6
Bereinigter Free Cashflow	378	183	195	>100

Die werttreibenden finanziellen Steuerungsgrößen Bereinigter Umsatz, Bereinigtes EBIT, Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern und Bereinigter Free Cashflow identifiziert die MTU als die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren. Vorgenannte Steuerungsgrößen definieren das finanzielle Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und Liquidität, in dem sich die MTU befindet.

Zur Definition und Herleitung der vorgenannten finanziellen Steuerungsgrößen wird auf die [Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen im Abschnitt Ertragslage](#) bzw. den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Weiterhin berücksichtigt die MTU nicht-finanzielle Leistungsindikatoren, die das Steuerungssystem in seiner erforderlichen thematischen Breite im Punkt Nachhaltigkeit ergänzen. Aufgrund ihrer Gewichtung sind allerdings nur die genannten finanziellen Leistungsindikatoren als bedeutsamste Leistungsindikatoren zu klassifizieren.

Zur Definition und Herleitung der vorgenannten nicht-finanziellen Steuerungsgrößen wird auf den [Abschnitt Jahreserfolgsvergütung \(JEV\) / Short Term Incentive \(STI\) im Kapitel Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten des Vergütungsberichts](#) verwiesen.

Wirtschaftsbericht 2025

Makroökonomische Rahmenbedingungen

Auf makroökonomischer Ebene wurde die wirtschaftliche Diskussion im Jahr 2025 vor allem von den globalen Handelskonflikten dominiert. Im April 2025 kündigten die Vereinigten Staaten die Einführung erheblicher Zölle gegen die meisten ihrer Handelspartner an – ein deutlicher Bruch mit den etablierten Normen der Handelspolitik. Die gute Nachricht ist, dass die negativen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft bislang relativ moderat ausgefallen sind. In seinem World Economic Outlook vom Januar 2026 erklärte der Internationale Währungsfonds (IWF), dass die Weltwirtschaft trotz zunehmenden Protektionismus und eines sich wandelnden globalen Umfelds im Verlauf des Jahres 2025 eine bemerkenswerte Anpassungsfähigkeit gezeigt hat. Unternehmen reorganisierten ihre Lieferketten erfolgreich und verlagerten Handelsaktivitäten in die frühen Monate des Jahres, was zu einem vorübergehenden Anstieg der Handelsströme führte.

Die globale Inflation sank im Jahr 2025 auf 4,1 %, wobei sich die Industrieländer nahe ihrem Zielwert bei 2,5 % stabilisierten, leicht unter den 2,6 % des Jahres 2024. Die Geldpolitik verlagerte sich von einer strikten Straffung hin zu einer ausgewogeneren Ausrichtung, die tendenziell neutral oder allmählich lockernd wirkt.

Nach einem starken Jahresbeginn kühlte sich die Weltwirtschaft allmählich ab. Das jährliche globale BIP-Wachstum blieb mit 3,3 % widerstandsfähig und lag damit auf dem gleichen Niveau wie 2024 (Quelle: IMF World Economic Outlook, Januar 2026).

Von den drei größten Wirtschaftsregionen der Welt verzeichnete die Eurozone im Jahr 2025 ein Wachstum von 1,4 % und damit eine moderate Verbesserung gegenüber 0,9 % im Jahr 2024. Unter ihren Mitgliedern spielte die fiskalische Expansion Deutschlands eine zentrale Rolle bei der Stützung der wirtschaftlichen Aktivitäten. Sie half der deutschen Wirtschaft, wieder in den positiven Bereich zurückzukehren, wenn auch nur mit einem bescheidenen Wachstum von 0,2 %, und trug somit zur Gesamtentwicklung der Eurozone bei.

In den Vereinigten Staaten verlangsamte sich das Wachstum auf 2,1 % im Jahr 2025 nach 2,8 % im Jahr 2024, da der vorübergehende Schub durch Investitionen nachließ, sich die Arbeitsmärkte abschwächten und zollbedingte Preisanstiege die Nachfrage zunehmend belasteten.

In China, dem am stärksten von US-Zöllen betroffenen Land, wurde das Wachstum durch einen schwächeren realen effektiven Wechselkurs und einen vorgezogenen Exportanstieg in asiatische und europäische Länder zu Jahresbeginn gestützt. Dennoch blieb die Gesamtentwicklung trotz fiskalischer Maßnahmen verhalten. Infolgedessen blieb das chinesische BIP-Wachstum im Jahr 2025 unverändert bei 5,0 %, dem gleichen Wert wie 2024 (Quelle: IMF World Economic Outlook, Januar 2026).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen in der Luftfahrtindustrie

Trotz anhaltender geopolitischer und wirtschaftlicher Unsicherheiten zeigte sich der Luftverkehr im Jahresverlauf relativ widerstandsfähig. Laut IATA wuchs das weltweite Passagieraufkommen im Jahr 2025 um 5,2 %. Die Region Asien-Pazifik führte das Wachstum mit einem Anstieg von 8 % an, unterstützt durch die wirtschaftliche Dynamik der Region und die Ausweitung des internationalen Reiseverkehrs. Europa verzeichnete ein robustes Wachstum von 5 %. Nordamerika erlebte nahezu eine Stagnation von 0,2 %, was die Reisezurückhaltung angesichts der Unsicherheit über Zölle, strengere Migrationspolitik und Anpassungen bei Bundesbediensteten widerspiegelt.

Der Frachtverkehr verzeichnete 2025 ein langsames, aber weiterhin solides Wachstum von 3,1 %. Trotz einer allgemeineren Abkühlung des globalen Warenhandels wurde das Wachstum durch vorgezogene Lieferungen im Vorfeld von Zolländerungen sowie eine robuste Nachfrage auf weiteren wichtigen Handelsrouten gestützt. Chinesische Exporteure reagierten beispielsweise darauf, indem sie von Zöllen betroffene Lieferungen in alternative Märkte umleiteten und Lieferketten durch Zwischenstopps oder begrenzte Produktionsverlagerungen in Länder mit niedrigeren Zöllen anpassten (Quelle: IATA Global Outlook for Air Transport, Dezember 2025).

Gestützt durch das stabile Verkehrsaufkommen stiegen die Umsätze der Fluggesellschaften im Berichtsjahr um 4,1 % auf 1.008 Mrd. US-\$ und überschritten damit erstmals die Marke von einer Billion US-Dollar. Dies spiegelt eine widerstandsfähige Nachfrage sowie verbesserte operative Effizienz wider. Der durchschnittliche Kerosinpreis lag 2025 bei 90 US-\$ pro Barrel, nach 99 US-\$ im Jahr 2024. Dank niedrigerer Treibstoffkosten, moderater Lohnsteigerungen und hoher Flugzeugauslastung konnten die Fluggesellschaften ihre Nettogewinne steigern. Der weltweite Nettogewinn der Airlines stieg von 28,3 Mrd. US-\$ auf 39,5 Mrd. US-\$.

Auf der Seite der Flugzeughersteller lieferten Airbus und Boeing im Jahr 2025 insgesamt 1.393 Verkehrsflugzeuge aus – deutlich mehr als die 1.114 des Vorjahres. Trotz anhaltender Lieferkettenprobleme, die viele Programme beeinträchtigen, gelang es beiden Herstellern, ihre Auslieferungsleistung zu erhöhen. Boeing hat seinen Lieferplan erfolgreich umgesetzt und ist mit 600 ausgelieferten Flugzeugen im Jahr 2025 – einem Anstieg von 72 % gegenüber 2024 – wieder auf Kurs (Quelle: Cirium).

Boeing erhielt zudem die Genehmigung der US Luftfahrtbehörde FAA, die Produktion der 737 MAX auf 42 Flugzeuge pro Monat zu erhöhen (Quelle: Reuters). Die Auslieferungen der Boeing 787 stiegen deutlich von 51 im Jahr 2024 auf 88 im Jahr 2025. Das geplante Handelsabkommen, das Luft- und Raumfahrtprodukte von Zöllen ausnimmt, sowie die strategische Neuausrichtung auf das Kerngeschäft durch den abgeschlossenen Verkauf der digitalen Luftfahrtlösungen an Thoma Bravo haben Boeing geholfen, widerstandsfähig zu bleiben. Obwohl Airbus das Lieferziel für 2025 am Jahresende aufgrund qualitätsbezogener Probleme bei Rumpfpneuen von 820 auf 790 senken musste, konnte Airbus seine Führungsposition gegenüber Boeing behaupten und seine Auslieferungen von 766 Flugzeugen im Jahr 2024 auf 793 im Jahr 2025 steigern. Damit wurde die A320-Familie zum meist ausgelieferten Verkehrsflugzeug der Geschichte und überholte die 737-Familie (Quelle: Airbus). Auf Programmebene stiegen die Auslieferungen der A320neo-Familie, die am stärksten von Lieferkettenproblemen betroffen ist, nur geringfügig von 602 auf 607 Einheiten. Die A220-Auslieferungen erhöhten sich hingegen deutlich von 75 auf 93 Flugzeuge (Quelle: Cirium).

Trotz der verbesserten Auslieferungsleistung im Jahr 2025 sieht sich die Branche weiterhin mit einem strukturellen Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage konfrontiert. Die starke Marktnachfrage in Kombination mit Produktionsengpässen entlang der Lieferkette bedeutet, dass die Hersteller selbst mit der höheren Produktion im Vergleich zum Vorjahr die Lücke zwischen Auslieferungen und Nachfrage nach neuen Flugzeugen nicht vollständig schließen können. Ältere Programme profitieren weiterhin von dieser Angebotslücke und treiben die Nachfrage nach Aftermarket-Dienstleistungen für Triebwerksmodelle wie das V2500, das CFM56 und das CF6-80C an. Während der GTF™-Flottenmanagementplan die MRO-Kapazität weiterhin beeinflusst und die volle Aufmerksamkeit des Unternehmens erfordert, stellt der fortgesetzte Betrieb älterer Triebwerke einen finanziellen Vorteil für die MTU dar – sowohl im Ersatzteilgeschäft (OEM) als auch im zivilen Wartungs- und Reparaturgeschäft (MRO).

Militärische Luftfahrtbranche 2025

Im militärischen Sektor war das Jahr 2025 geprägt von starkem Modernisierungsdruck, steigenden operativen Anforderungen und wachsender Bedeutung innerhalb der europäischen Sicherheitsarchitektur. Der Krieg in der Ukraine sowie die anhaltende Instabilität in der MENA-Region und in Asien haben außerhalb der Vereinigten Staaten zu einem Anstieg der Verteidigungsausgaben geführt. (Quelle: AWIN Military Quarterly Report Q3/2025)

Die NATO-Mitgliedsstaaten haben zudem ein historisch hohes Ziel vereinbart: Langfristig sollen die Verteidigungsausgaben auf 5 % des BIP steigen – davon etwa 3,5 % für herkömmliche Verteidigungsausgaben und bis zu 1,5 % für Infrastruktur, Zivilschutz und sicherheitsrelevante Bereiche. Dies stellt eine erhebliche Steigerung gegenüber dem bisherigen Zwei-Prozent-Ziel des BIP dar (Quelle: Bundesministerium der Verteidigung).

Dementsprechend steigen die Verteidigungsbudgets in Europa stark an. Laut dem Rat der Europäischen Union erreichten die Verteidigungsausgaben der EU-Mitgliedsstaaten im Jahr 2025 rund 381 Mrd. €, ein Anstieg um 11 % gegenüber 2024. Besonders stark wuchsen die Ausgaben für Rüstung und Beschaffung. Öffentlich wird dieser Anstieg mit dem Ziel begründet, die europäische und nationale Souveränität sowie die Verteidigungsfähigkeit angesichts zunehmender geopolitischer Spannungen – insbesondere gegenüber russischer Aggression – zu stärken.

In Deutschland sieht der überarbeitete Haushaltsentwurf 2025 zusätzliche 9,2 Mrd. € für das Bundesministerium der Verteidigung vor, wobei die langfristigen Prognosen zeigen, dass die Kernverteidigungsausgaben bis 2029 auf 152,8 Mrd. € steigen werden. Deutschland strebt an, die Verteidigungsausgaben bis 2030 auf 3,5 % des BIP zu erhöhen. (Quelle: AWIN Military Quarterly Report Q3/2025)

Die steigenden Budgets spiegeln sich auch in der Beschaffung wider: Die Bundeswehr hat kürzlich 20 Eurofighter-Flugzeuge mit 52 neuen EJ200-Triebwerken für die Luftwaffe bestellt. Diese Bestellung kommt zusätzlich zu den Eurofighter-Bestellungen Spaniens und Italiens (59 bzw. 54 Triebwerke) (Quelle: EUROJET).

Die jüngste Bestellung der Türkei über 20 Eurofighter Typhoons wird eine noch nicht festgelegte Anzahl an Triebwerken zum Eurojet-Auftragsbestand hinzufügen (Quelle: Eurofighter).

Finanzwirtschaftliche Situation

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind aus dem geprüften Konzernabschluss der MTU für das Geschäftsjahr, das zum 31. Dezember 2025 geendet hat, abgeleitet. Die Konzernabschlüsse wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, sofern sie von der Europäischen Union übernommen wurden.

Entsprechend den IFRS-Vorschriften wurden im Jahr 2025 neue und geänderte Standards und Interpretationen erstmals angewandt. Hieraus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Sie sind im [Konzernanhang unter Erstmalg im Geschäftsjahr 2025 anzuwendende Standards, Interpretationen und Änderungen von Standards und Interpretationen](#) beschrieben.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse der für den MTU-Konzern relevanten Währungen stellen sich im Verhältnis zur Berichtswährung Euro gemäß den offiziellen Wechselkursen der Europäischen Zentralbank wie folgt dar:

Währungskurse					
Währung	ISO-Code	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2025 1 Euro =	31.12.2024 1 Euro =	2025 1 Euro =	2024 1 Euro =
US-Dollar	USD	1,1750	1,0389	1,1300	1,0824
Kanadische Dollar	CAD	1,6088	1,4948	1,5787	1,4821
Chinesische Renminbi	CNY	8,2262	7,5833	8,1185	7,7875
Polnische Zloty	PLN	4,2210	4,2750	4,2397	4,3058
Serbische Dinar	RSD	117,2820	117,0149	117,2030	117,0851

Ertragslage

Konzern

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2025	2024	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	8.763	7.411	1.353	18,3
Umsatzkosten	-7.075	-6.178	-897	-14,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.688	1.233	455	36,9
Funktionskosten	-442	-372	-70	-18,9
Sonstige betriebliche Erträge/ Aufwendungen	-26	-21	-5	-24,0
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	159	115	44	38,5
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	1.379	955	424	44,4
Finanzergebnis	-17	-60	43	71,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.362	895	467	52,1
Ertragsteuern	-335	-253	-81	-32,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.028	642	385	60,0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	18,90	11,77	7,13	60,6
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	18,49	11,53	6,96	60,3
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern sowie Abschreibungen (EBITDA)	1.794	1.433	361	25,2

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse entwickelten sich sowohl im zivilen Triebwerksgeschäft (Teil des OEM-Segments) als auch im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO-Segment) sehr positiv. Im militärischen Triebwerksgeschäft (Teil des OEM-Segments) waren sie stabil.

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) stiegen die Umsätze von 2.454 Mio. € um 468 Mio. € auf 2.922 Mio. €. Das operative Geschäft entwickelte sich im Be-

richtsjahr weiter positiv. Wesentliche Treiber hierfür waren die positive Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme und des GENx im Neutriebwerksgeschäft sowie das Ersatzteilgeschäft. In Anbetracht der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses von im Jahresdurchschnitt 1,13 US-\$/€ im Jahr 2025 im Vergleich zu 1,08 US-\$/€ im Vorjahr einen Gegenwind für die Umsatzentwicklung. Entlastend wirkte hingegen die Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Programmbeteiligungen aufgrund der Stichtagskursentwicklung von 1,04 US-\$/€ am 31. Dezember 2024 auf 1,18 US-\$/€ zum Abschlussstichtag.

Im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) kam es ebenfalls zu einer positiven Entwicklung der Umsatzerlöse. Diese stiegen (vor Konsolidierung) von 5.066 Mio. € im Vorjahr um 894 Mio. € auf 5.960 Mio. €, insbesondere befördert durch zusätzliches Instandhaltungsgeschäft im Unterauftrag der IAE LLC bzw. Pratt & Whitney im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans sowie durch OEM-unabhängiges Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft. Hier profitierte der Umsatz vom wachsenden Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft bei den Antrieben im Narrowbody-Segment, wie dem V2500, sowie im Widebody-Segment, wie dem CF6-80 und dem GE90. In gleicher Weise entwickelte sich das Triebwerksleasing- und Asset-Managementgeschäft im Berichtszeitraum positiv.

Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Korrespondierend zum gestiegenen Geschäftsvolumen stiegen die Umsatzkosten im Vergleich zum Vorjahr um 897 Mio. € (14,5 %) auf 7.075 Mio. € und damit unterproportional zu den Umsatzerlösen. Während die Inflationseffekte hierbei kostensteigernd wirkten, konnten gegenläufig Preiserhöhungen und Skaleneffekte mit Blick auf die Auslastung der Fertigungs- und Servicekapazitäten relativ zum Vorjahresvergleichszeitraum realisiert werden.

Im Hinblick auf das Bruttoergebnis profitierte das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) insgesamt von einem relativ zum Vorjahr günstigeren Produktmix im Neutriebwerksgeschäft, insbesondere dem Wachstum bei Ersatz- und Leasingtriebwerksverkäufen. Mit Blick auf den Periodenvergleich ist anzumerken, dass das Bruttoergebnis im Vorjahr durch Wertminderungen der Programmbeteiligung T408 in Höhe von 21 Mio. € belastet war. Weiterhin ist die im Vorjahr vereinbarte Angleichung der Programmbeteiligung PW1500G/PW1900G an die effektiven Leistungs- und Lieferumfänge anzuführen. Damit einher ging im Vorjahr die Anpassung bestehender Ansprüche und Verpflichtungen aus diesen Programmen mit einem Beitrag zum Bruttoergebnis vom Umsatz in Höhe von 34 Mio. US-\$.

Bezogen auf das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) profitierte das Bruttoergebnis vom Umsatz im Berichtsjahr von der positiven Geschäftsentwicklung. Im Vorjahresvergleich sank jedoch der relative Anteil des margenstärkeren OEM-unabhängigen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts.

In der Gesamtschau konnte das Bruttoergebnis vom Umsatz signifikant gesteigert werden. Die Bruttomarge, definiert als das Verhältnis von Umsatz minus Umsatzkosten zum Umsatz, stieg von 16,6 % im Vorjahr auf 19,3 % im Berichtsjahr.

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)

Die sehr positive Entwicklung des EBIT im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr korrespondiert mit der dargestellten Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz und wurde noch verstärkt durch ein verbessertes Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen. Belastungen resultierten aus der geschäftsverlaufs- und inflationsbedingten Entwicklung der Funktionskosten, der erstmaligen Einbeziehung der MTU Maintenance Fort Worth, Fort Worth (USA), im Wege der Vollkonsolidierung im Berichtsjahr, dem Hochlauf des Transformationsprogramms, dessen Ziel insbesondere die strategische Weiterentwicklung des globalen Prozessmodells und dessen ERP-Systemintegration ist, und dem Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr verbessert. Eine Verbesserung des sonstigen Finanzergebnisses, welches von Wechselkurseffekten in Anbetracht der US-Dollar-Wechselkursentwicklung profitierte, überkompensierte dabei die Entwicklung des Zinsergebnisses, die im Einfluss der umfangreichen Refinanzierungsaktivitäten im Vorjahr sowie der Entwicklung von Anlage- und Refinanzierungskonditionen an den Kapitalmärkten im Berichtsjahr stand.

Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)

Die sehr positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (EBT) im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr korrespondiert mit der sehr positiven Entwicklung des EBIT.

Ertragsteuern

Der Steueraufwand belief sich, korrespondierend zu einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern, im Berichtsjahr auf 335 Mio. € (Vorjahr: 253 Mio. €). Die Konzernsteuerquote, bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern, lag bei 24,6 % (Vorjahr: 28,3 %) und profitierte im Berichtsjahr im Besonderen von den Anpassungen der Unternehmensbesteuerung

in Deutschland. Für die Überleitung vom erwarteten zum effektiven Steueraufwand wird auf den [Abschnitt 10. Ertragsteuern](#) im Konzernanhang verwiesen.

Ergebnis nach Ertragsteuern (EAT)

Relativ zum Vorjahr erhöhte sich das Ergebnis nach Ertragsteuern (EAT) korrespondierend zur Entwicklung von EBIT bzw. EBT deutlich auf 1.028 Mio. € (Vorjahr: 642 Mio. €).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 1.070 Mio. € (Vorjahr: 617 Mio. €).

Die direkt im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte betreffen im Berichtsjahr unter Berücksichtigung latenter Steuern im Wesentlichen den Anstieg der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten in Höhe von 132 Mio. € (Vorjahr: Rückgang der Marktwerte in Höhe von 79 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €), teilweise kompensiert durch Kursverluste bei der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: Kursgewinne in Höhe von 48 Mio. €).

Ergebnis je Aktie

Korrespondierend zur sehr positiven Entwicklung des Ergebnisses nach Ertragsteuern im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 18,90 € (Vorjahr: 11,77 €).

Wegen der Berücksichtigung der Verwässerungseffekte der potenziell auszugebenden Aktien aus der begebenen Wandelschuldverschreibung 2019 beträgt das verwässerte Ergebnis je Aktie 18,49 € (Vorjahr: 11,53 €).

Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Kundenbestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten. Zum 31. Dezember 2025 belief sich der konsolidierte Auftragsbestand auf 29,5 Mrd. € nach 28,7 Mrd. € im Vorjahr. Dabei war im Berichtsjahr relativ zum Vorjahr ein Anstieg des Auftragsbestands sowohl im MRO-Segment als auch im OEM-Segment zu verzeichnen. Weiterhin ergaben sich reduzierende Effekte im Zusammenhang mit der Stichtagskursentwicklung von 1,18 US-\$/€ zum Ultimo des Berichtsjahres im Vergleich zum Vorjahr von 1,04 US-\$/€.

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage

Die Überleitungsrechnung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden Erfolgsbeiträgen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und andererseits sollen Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Ergebniskennzahlen fallen insofern nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Beschreibung der Ertragslage folgende bereinigte Finanzkennzahlen:

- / Bereinigter Umsatz (Umsatz bereinigt / Revenue adjusted)
- / bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt / EBIT adjusted) bzw. EBIT-Marge (EBIT-Margin [adjusted]) sowie
- / bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern (Nachsteuerergebnis bereinigt / Net Income adjusted).

Die Referenz bereinigter Finanzkennzahlen im Rahmen des gebilligten Vergütungssystems des Vorstands erfolgt stets auf Basis der Zustimmung des Aufsichtsrats zu den nachfolgend beschriebenen Ermittlungsmethoden.

Bereinigte Umsatzerlöse

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelten Umsatzerlöse werden für die Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Der Erwerb der IAE V2500-Programmantilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.

- / „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabgrenzung und der Folgebilanzierung jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Umsatzwirkungen bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Umsatzwirkungen, insbesondere im Zusammenhang mit konsortialen Triebwerksprogrammbeteiligungen aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken sowie Änderungen des Konsolidierungskreises.

EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten EBIT zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Der Erwerb der IAE V2500-Programmantilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.

- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabibilisierung und der Folgebilanzierung jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises.

Die bereinigte EBIT-Marge wird als Verhältnis aus bereinigtem EBIT und bereinigten Umsatzerlösen, ausgedrückt in Prozent, ermittelt.

Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern zugunsten der beschriebenen Motive bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Der Erwerb der IAE V2500-Programmantilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit

dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.

- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabibilisierung und der Folgebilanzierung jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises.

Nachfolgend werden dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Pensionsrückstellungen und -verbindlichkeiten stehen. Alle weiteren, insbesondere durch Fremdwährungseffekte geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben unberücksichtigt. Vom so ermittelten bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern werden schließlich die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag abgesetzt und damit das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern abgeleitet. Die „normalisierten Steuern“ werden mittels eines auf Basis der mehrjährigen operativen Konzernplanung abgeleiteten, normalisierten Konzernsteuersatzes von 27 % ermittelt, wobei die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nach-Steuer-Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis sind.

Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2025			2024		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Umsatzerlöse	8.763	-47	8.717	7.411	77	7.488
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)		-73	-73		52	52
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“ (OEM-Segment)		26	26		25	25
Umsatzkosten	-7.075	19	-7.057	-6.178	19	-6.159
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ (OEM-Segment)		19	19		19	19
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.688	-28	1.660	1.233	95	1.329
Forschungs- und Entwicklungskosten	-111		-111	-106		-106
Vertriebskosten	-157		-157	-138		-138
Allgemeine Verwaltungskosten	-175		-175	-128		-128
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	-26		-26	-21		-21
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	159		159	115		115
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	1.379	-28	1.351	955	95	1.050
Zinsergebnis	-56		-56	-22		-22
Sonstiges Finanzergebnis - Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen	-27		-27	-27		-27
Sonstiges Finanzergebnis - übriges (z.B. Devisenbestandsbewertung)	66	-66	0	-11	11	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.362	-94	1.268	895	106	1.002
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-335		-335	-253		-253
Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag		35	35		16	16
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.028	-60	968	642	122	764

Das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern betrug 957 Mio. € (Vorjahr: 755 Mio. €).

Damit ergab sich ein bereinigtes Ergebnis je Aktie in Höhe von 17,79 € (Vorjahr: 14,04 €).

Überleitung vom EBIT zum EBIT bereinigt um Sondereinflüsse

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	1.379	955
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ (OEM-Segment)	19	19
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“ (OEM-Segment)	26	25
davon Sondereinfluss „GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)	-73	52
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	1.351	1.050

Auf Basis der dargestellten Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse bzw. des bereinigten EBIT ermittelt sich eine bereinigte EBIT-Marge von 15,5 % (Vorjahr: 14,0 %).

OEM-Segment

Umsatzentwicklung

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) stiegen die Umsatzerlöse (vor Konsolidierung) von 2.454 Mio. € um 468 Mio. € auf 2.922 Mio. €. Das operative Geschäft entwickelte sich weiter positiv. Treiber hierfür waren insbesondere die positive Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme und des GENx im Neutriebwerksgeschäft sowie das Ersatzteilgeschäft. Hier stützten insbesondere die Getriebefans sowie etablierte Widebody-Antriebe das Umsatzwachstum. In Anbetracht der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses von im Jahresdurchschnitt 1,13 US-\$/€ im Jahr 2025 im Vergleich zu 1,08 US-\$/€ im Vorjahr einen Gegenwind für die Umsatzentwicklung. Entlastend wirkte hingegen die Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Programmbeteiligungen aufgrund der Stichtagskursentwicklung von 1,04 US-\$/€ am 31. Dezember 2024 auf 1,18 US-\$/€ zum Abschlussstichtag. Entsprechend resultierte aus der währungsbedingten Folgebewertung der Vorsorgen für den GTF™-

Flottenmanagementplan ein positiver Effekt von 73 Mio. € (Vorjahr: negativer Effekt von 52 Mio. €) auf die Umsatzerlöse. Die bereinigten Umsatzerlöse beliefen sich auf 2.875 Mio. € (Vorjahr: 2.531 Mio. €).

Der Umsatz des zivilen Triebwerksgeschäfts erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 465 Mio. € (25,2 %) auf 2.307 Mio. €. Der bereinigte Umsatz im zivilen Triebwerksgeschäft entwickelte sich ebenfalls positiv. Er stieg insgesamt auf 2.260 Mio. € (Vorjahr: 1.919 Mio. €). Treiber des (bereinigten) Umsatzes im zivilen Triebwerksgeschäft waren die Triebwerksprogrammbeteiligungen PW1100G-JM, GENx sowie PW1900G.

Die Umsatzerlöse im militärischen Triebwerksgeschäft sind mit 614 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von 612 Mio. € um 3 Mio. € (0,4 %) leicht gestiegen. Hauptumsatzträger des Berichtsjahres waren das Eurofighter-Triebwerk EJ200, der Antrieb RB199 für den Panavia Tornado und das Triebwerk TP400-D6 für den Airbus A400M. Die Erhöhung der für die MTU relevanten gestiegenen nationalen Rüstungsbudgets hat im Berichtsjahr, insbesondere aufgrund weiterhin langwieriger Genehmigungs- und Beschaffungsverfahren, kein kurzfristiges Umsatzwachstum bewirkt.

(Bereinigter) Umsatz und EBIT bereinigt - OEM

in Mio. €	2025	2024	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	2.922	2.454	468	19,1
Umsatzkosten	-1.758	-1.708	-49	-2,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.164	745	418	56,1
Bruttomarge in %	39,8	30,4		
Bereinigter Umsatz¹⁾	2.875	2.531	344	13,6
EBIT	902	517	385	74,5
./. bereinigte Sondereinflüsse (siehe "Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage")	-28	95	-124	<-100
EBIT bereinigt	873	612	261	42,7
EBIT-Marge bereinigt in %	30,4	24,2		

¹⁾ Bereinigungen sind der Tabelle "Überleitung der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung" zu entnehmen.

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern

Der Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr profitierte insbesondere von einem relativ zum Vorjahr günstigeren Produktmix im Neutriebwerksgeschäft, insbesondere der Teilhabe am Wachstum bei margenträchtigen Ersatz- und Leasingtriebwerksverkäufen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen. Entlastend wirkte zudem die US-Dollar-Kursentwicklung im Berichtsjahr mit Blick auf die umsatzwirksame Stichtagsbewertung, insbesondere von Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen innerhalb ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen (Risk- and Revenue-Sharing). Vorgenannte Effekte unterstützten im Periodenvergleich ein relativ zum Umsatzkostenanstieg überproportionales Umsatzplus. Die Entwicklung beim bereinigten EBIT fällt moderater aus, da die positiven Effekte (im Vorjahr: negativen Effekte) der insbesondere Wechselkurs-bedingten umsatzwirksamen Folgebewertung der Vorsorgen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan auch im Berichtsjahr als Sondereinfluss neutralisiert wurden.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betrugen 85 Mio. € (Vorjahr: 83 Mio. €) und betrafen im Wesentlichen die Aktivierung von selbsterstellter Entwicklung zugunsten der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und von selbst erstellter Software. Die Investitionen in Sachanlagen lagen bei 193 Mio. € (Vorjahr: 263 Mio. €) und betrafen überwiegend Anlagen im Bau im Rahmen des Ausbaus der Produktionskapazitäten und der Errichtung des Entwicklungszentrums, andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen. Die Investitionen in erworbene Programmwerte und erworbene Entwicklung und sonstige Vermögenswerte betrafen mit 38 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) hauptsächlich die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Für Informationen über Investitionen in Finanzanlagen wird auf den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Mitarbeiter:innen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter:innen im OEM-Segment stieg um 378 auf 8.079 (Vorjahr: 7.701).

MRO-Segment

Umsatzentwicklung

Im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft stieg der Umsatz (vor Konsolidierung) im Vergleich zum Vorjahr um 894 Mio. € auf 5.960 Mio. € (Vorjahr: 5.066 Mio. €). Sowohl der Umsatz im sogenannten OEM-unabhängigen MRO-Kerngeschäft als auch die Erlöse aus OEM-Beauftragungen, insbesondere für das PW1100G-JM-Programm, legten deutlich zu. Der Mix belief sich im Berichtsjahr auf ungefähr 60 % zu 40 %. Wichtigste Umsatztreiber im MRO-Kerngeschäft waren das V2500 für die A320ceo-Familie sowie die Widebody-Triebwerke GE90, CF6-80 und GEnx. Weiterhin profitierte das Segment vom Wachstum des Triebwerksleasing- und Asset Managementgeschäfts.

Umsatz und EBIT bereinigt - MRO

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2025	2024	Mio. €	in %
Umsatzerlöse	5.960	5.066	894	17,6
Umsatzkosten	-5.435	-4.581	-855	-18,7
Bruttoergebnis vom Umsatz	525	485	39	8,1
Bruttomarge in %	8,8	9,6		
Bereinigter Umsatz	5.960	5.066	894	17,6
EBIT	477	438	39	8,9
./. bereinigte Sondereinflüsse (siehe "Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage")	0	0	-0	0,0
EBIT bereinigt	478	438	39	8,9
EBIT-Marge bereinigt in %	8,0	8,7		

Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)

Die im Vergleich zu den (bereinigten) Umsatzerlösen stärker gestiegenen Umsatzkosten verschlechterten die Bruttomarge von 9,6 % im Vorjahr auf 8,8 % im Berichtsjahr. Sowohl EBIT als auch bereinigtes EBIT verbesserten sich relativ zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber der Ergebnis- und Margenentwicklung war das Geschäftswachstum sowie der dabei zu berücksichtigende Produktmix, mit einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Anteil von OEM-Beauftragungen. Weiterhin stiegen die Ergebnisbeiträge von at equity bilanzierten Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr. Im Vorjahresvergleich sank jedoch der relative Anteil des margenstärkeren OEM-unabhängigen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts. Ferner fielen Kosten in Zusammenhang mit der Erweiterung des Standorts in Fort Worth an, der im Berichtsjahr für die Wartung und Instandsetzung der Triebwerksprogramme LEAP und GENx vorbereitet wurde.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen stiegen um 146 Mio. € auf 586 Mio. € (Vorjahr: 440 Mio. €). Ursächlich hierfür waren hauptsächlich erst in späteren Jahren zahlungswirksame Investitionen in Wartungslizenzen durch den Standort in Fort Worth (USA) sowie Investitionen in den wachsenden Geschäftsbereich des Triebwerksleasing- und Asset Managementgeschäfts. Darüber hinaus investierte die MTU in die Erweiterung und den Ersatz von Produktionskapazitäten, insbesondere an den deutschen Standorten, und in den Hochlauf des Standorts in Fort Worth. Für Informationen über Investitionen in Finanzanlagen wird auf den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Mitarbeiter:innen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter:innen im MRO-Segment stieg um 459 Mitarbeiter:innen auf 5.266 (Vorjahr: 4.807).

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind die effiziente Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität bzw. Finanzierung des Konzerns, um finanzielle Risiken zu vermeiden und die finanzielle Flexibilität zu sichern. Die Zentralfunktion Corporate Funding & Treasury der MTU Aero Engines AG legt die Richtlinien für das Management von Zins-, Währungs- und Kontrahentenrisiken, die Finanzierung, die Anlage der Überschussliquidität und die Auswahl geeigneter Geschäftsbanken zentralisiert für die Gruppe fest.

Der Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit der Geschäftssegmente stellt grundsätzlich die Hauptliquiditätsquelle des Konzerns dar. Die Liquiditätsprognose erfolgt auf Basis der operativen und strategischen Planung des Konzerns, welche durch einen rollierenden (kurzfristigen) Liquiditäts-Monats-Forecast flankiert wird. Sofern nicht regulatorische oder steuerrechtliche Anforderungen entgegenstehen, stellt die MTU Aero Engines AG die erforderlichen Finanzierungen für die Tochtergesellschaften zur Verfügung bzw. Tochtergesellschaften legen bei ihr ihre überschüssige Liquidität an. Hierbei ist ein zentrales Cash-Pooling für die inländischen Konzerngesellschaften eingerichtet. Dadurch werden der externe Finanzierungsbedarf und in der Folge der Mittelabfluss für Zinsen begrenzt.

Das langfristige Kreditrating und daraus abgeleitet die Ausfallwahrscheinlichkeit sowie die Unternehmensgröße bestimmen das Kontrahenten-Limit. Die festgesetzten Limits unterstützen auch eine risikoadäquate Diversifizierung des Kreditausfallrisikos im Zusammenhang mit Geldanlagen und Derivaten. Mindestvoraussetzung ist ein Investment-Grade-Rating für Treasury-Kontrahenten. Geldanlagen erfolgen primär in auf Euro lautende Sicht- und Termineinlagen, Geldmarktfonds und Commercial Paper. Anlagen in Fremdwährung dürfen nur in Höhe vorhandener Überschussliquidität in der entsprechenden Währung und nicht spekulativ zur Verbesserung des Zinsertrages erfolgen. Die Laufzeit der Anlagen richtet sich nach der Liquiditätsplanung. Die Anlagepolitik richtet sich auf Substanzerhalt und schnelle Liquidierbarkeit. Aufgrund des sehr kurzfristigen Charakters der Geldanlagen bestehen nur zu vernachlässigende Zinsänderungsrisiken.

Die Basis der Finanzierungsstrategie der MTU zielt auf eine angemessene Bilanzstruktur ab, um ein Investment-Grade-Kreditrating bei den Rating-Agenturen aufrechterhalten zu können.

Dafür nutzt die MTU verschiedene interne und externe Finanzierungsinstrumente, wie etwa die betriebliche Altersversorgung bzw. Anleihen oder Kreditvereinbarungen sowie

Leasingmodelle. Zum Finanzierungspotenzial aus dem genehmigten und bedingten Kapital wird auf die Erläuterungen im [Konzernanhang unter 24. Eigenkapital](#) verwiesen.

Im [Risikobericht](#) und im [Konzernanhang unter 35. Finanzwirtschaftliche Risiken](#) erläutert die MTU die finanzwirtschaftlichen Risiken der Finanzierung und Bewertung sowie die Methoden zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken sowie von Preisänderungs-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken.

Finanzierungsinstrumente

Wesentliche externe Finanzierungsquellen

Art der Finanzierung	Fälligkeit	Währung	Zinsstruktur
Anleihe (Namensschuldverschreibung)	12. Juni 2028	Euro	Festzinssatz
	18. September 2031	Euro	Festzinssatz
Unternehmensanleihe		Euro	Festzinssatz
Wandelschuldverschreibung 2019	18. März 2027	Euro	Festzinssatz
Schuldscheindarlehen	23. April 2027	Euro	Festzinssatz
Schuldscheindarlehen	23. April 2029	Euro	Festzinssatz
Revolvierende Rahmenkreditlinie	29. Juni 2029	Euro	Euribor für relevante Periode + Marge
Rahmenkreditvertrag für Standorterweiterung MTU Maintenance Berlin-Brandenburg	31. Dezember 2029	Euro	Euribor für relevante Periode + Marge
Beschaffungsleasing	diverse	Euro/ USD	Festzinssatz

2022 wurde eine Rahmenkreditlinie mit neun Banken abgeschlossen, die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die ursprüngliche Laufzeit betrug fünf Jahre bis zum 29. Juni 2027 und wurde auf Basis bestehender Optionen inzwischen bis 29. Juni 2029 verlängert. Die Kreditlinie war zum Stichtag nicht beansprucht (31. Dezember 2024: 0 Mio. €). Darüber hinaus wurde 2025 ein Rahmenkreditvertrag für die Standorterweiterung der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg abgeschlossen, der sich auf 50 Mio. € beläuft. Davon waren zum Stichtag 6 Mio. € gezogen. Es bestanden im Berichtsjahr analog zu den Vorjahren keine außerbilanziellen Finanzierungstransaktionen, wie zum Beispiel Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Securities oder Haftungsverhältnisse gegenüber Zweckgesellschaften.

Netto-Finanzverschuldung

Die MTU definiert die Netto-Finanzverschuldung als den Saldo aus der Brutto-Finanzverschuldung und dem vorhandenen zinstragenden Finanzvermögen, der die Finanzierungslage des MTU-Konzerns verdeutlicht. Im Vergleich zum Stand am 31. Dezember 2024 ist die Netto-Finanzverschuldung gestiegen, was insbesondere durch die gestiegene Dividendenzahlung, den Zugang von Verpflichtungen im Zusammenhang mit Programmanteilerwerben in Form von MRO-Lizenzrechten durch die MTU Maintenance Forth Worth, Fort Worth (USA), sowie das Wachstum des Leasinggeschäfts befördert wurde.

Netto-Finanzverschuldung

		Veränderungen zum Vorjahr	
in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024	in Mio. € in %
Anleihen und Schuldverschreibungen	853	1.358	-506 -37,2
Wandelschuldverschreibungen	496	492	4 0,7
Schuldscheindarlehen	308	308	0 0,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11	7	4 47,4
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	1	2	-1 -49,4
Leasingverbindlichkeiten	326	261	65 25,0
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	433	405	28 6,9
davon aus Programmanteilerwerben	185	55	130 >100
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	248	350	-102 -29,1
Brutto-Finanzschulden	2.428	2.833	-406 -14,3
Abzüglich:			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.256	1.747	-491 -28,1
Ausleihungen an Fremde	36	26	10 37,1
Finanzvermögen	1.291	1.773	-481 -27,2
Netto-Finanzverschuldung	1.136	1.061	75 7,1

Anleihen und Schuldverschreibungen

Unternehmensanleihe

Die zum 1. Juli 2020 emittierte Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 500 Mio. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren wurde vor ihrer Fälligkeit bereits am 1. April 2025 getilgt.

Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter

Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben

Der Kaufpreis für die Aufstockung des Anteils am V2500-Triebwerksprogramm um 5 Prozentpunkte auf 16 % im Geschäftsjahr 2012 führte unter anderem zu einer aufschiebend bedingten und von der Nutzung der bis dahin in Dienst gestellten V2500-Triebwerksflotte innerhalb der nächsten 15 Jahre abhängigen Finanzverbindlichkeit.

Die Verbindlichkeit hat eine Laufzeit bis 2027 und berücksichtigt zum Abschlussstichtag ein Nominalvolumen von 23 Mio. US-\$ (Vorjahr: 56 Mio. US-\$), welches umgerechnet zum Stichtagskurs 20 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) betrug. Der Buchwert der Kaufpreisverbindlichkeit zum 31. Dezember 2025 betrug 19 Mio. € (Vorjahr: 52 Mio. €).

Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen

In Vorjahren konnten mit einem OEM erweiterte Zahlungsziele für die Tilgung von Ausgleichszahlungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen vereinbart werden.

Die hierbei getroffenen Vereinbarungen bestimmen für spezifizierte Ausgleichszahlungsverpflichtungen von nominal 507 Mio. US-\$ einen Zahlungsplan über 6 Jahre mit fixierten Raten bzw. ergänzende Einmalzahlungen in 2025 von 42 Mio. US-\$ sowie 2029 und 2030 von jeweils 100 Mio. US-\$. Entsprechend der vertraglichen Fälligkeit wurden im Berichtsjahr 86 Mio. US-\$ getilgt (Vorjahr: 89 Mio. US-\$).

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Abschlussstichtag betrugen die Eventualverbindlichkeiten 380 Mio. € (Vorjahr: 414 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit der Teilhabe an Rechts- und Prozesskostenrisiken ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen sowie übernommenen Bürgschaften und Garantien. Zum Abschlussstichtag bestanden darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an Unternehmensbeteiligungen in Form von zugesagten Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 121 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €) und weiterhin Zusagen an Programm-Kunden zugunsten der Teilhabe an Absatzfinanzierungszusagen durch den jeweiligen Konsortialführer im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen. Zum Stichtag betrugen die hieraus nicht beanspruchten Nominalvolumen umgerechnet 689 Mio. € (Vorjahr: 889 Mio. €). Im Rahmen seiner ge-

wöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem sonstige finanzielle Verpflichtungen in Form von Bestellobligos eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum Abschlussstichtag ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Sie betreffen insofern vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können dem [Konzernanhang unter 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) entnommen werden.

Liquiditätsanalyse

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Anstieg des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem zahlungswirksamen Geschäftswachstum, unterstützt durch einen relativ zum Vorjahr geringeren Aufbau des Working Capital. Gegenläufig wirkte die Zahlungswirkung aus der Teilhabe an Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betrugen 86 Mio. € (Vorjahr: 181 Mio. €) und betrafen überwiegend Entwicklungsleistungen für die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sowie selbsterstellte Software. Die um die Einnahmen aus Anlagenabgängen reduzierten Investitionsausgaben für Sachanlagen lagen bei 344 Mio. € gegenüber 401 Mio. € im Vorjahr. Die Investitionen stehen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten der MTU, insbesondere an den Standorten in Deutschland, mit der Errichtung des Entwicklungszentrums, mit dem Hochlauf des Standorts in Fort Worth (USA) sowie mit Ersatzbeschaffungen im bestehenden Anlagen- und Maschinenpark und Käufen von Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weiterhin wurde in die Kapazitäten des Triebwerksleasing- und Asset Managementgeschäfts des Standorts in Amsterdam (Niederlande) investiert.

Der Saldo aus Einnahmen und Ausgaben bei den finanziellen Vermögenswerten resultiert im Wesentlichen aus Netto-Auszahlungen im Zusammenhang mit der konsortialen Beteiligung an zinsbringenden Absatzfinanzierungen für Flugzeuge und Triebwerke sowie aus Ausleihungen zur Finanzierung der Erweiterung des mit Safran Aero Engines betriebenen Joint Ventures Ceramic Coating Center SAS, Châtelleraut (Frankreich).

Der Anstieg der Investitionsausgaben für erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus den Beteiligungen an der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss im Berichtsjahr wurde im Wesentlichen verursacht durch die Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe in Höhe von 500 Mio. € (Vorjahr: Mittelzufluss durch die Aufnahme einer Unternehmensanleihe in Höhe von 742 Mio. € und der Schuldscheindarlehen in Höhe von 299 Mio. €), die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 118 Mio. € (Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2023: 108 Mio. €), Tilgungen von Leasingverpflichtungen in Höhe von 95 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €) sowie vertraglich mehrjährig gestundete Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen in Höhe von 82 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €).

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Wesentlichen geprägt durch die Tilgung der im Berichtsjahr fälligen Unternehmensanleihe. Darüber hinaus überkompensierten im Berichtsjahr die Mittelzuflüsse aus betrieblicher Tätigkeit leicht die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und die sonstigen Abflüsse aus Finanzierungstätigkeit.

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen – Finanzlage

Die Überleitungsrechnung der Kapitalflussrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden Zahlungssondereinflüssen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und sollen andererseits Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Liquiditätskennzahlen fallen insofern nicht

unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Liquiditätsanalyse die bereinigte Finanzkennzahl bereinigter Free Cashflow (Free Cashflow [bereinigt] / Free Cashflow [adjusted]).

Free Cashflow (bereinigt)

Den Free Cashflow (bereinigt) ermittelt die MTU auf Basis der Summe der im Einklang mit der IFRS-Regulierung abgeleiteten Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit. Zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen werden aus dieser Summe nachfolgende Zahlungssondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus dem Liquiditätsmanagement“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit verzinslichen, nicht spekulativen Geldanlagen im Rahmen der Liquiditätssteuerung.
- / „Effekte aus der Absatzfinanzierung“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit der Beteiligung an zinsbringenden Absatzfinanzierungen.
- / „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher aperiodischer Zahlungsströme bei der Ableitung des Free Cashflow (bereinigt). Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen des Konsolidierungskreises (M&A Aktivitäten), der Anteile an OEM-Triebwerksprogrammbeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung) und der Änderung der Anteile an MRO-Programmbeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung).

Überleitung der Kapitalflussrechnung

in Mio. €	2025			2024		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	848		848	714		714
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-485	14	-470	-603	73	-531
davon „Effekte aus der Absatzfinanzierung“		14	14		-24	-24
davon „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“ (Anzahlungen für MRO-Programmbeteiligungen [Neueinstieg])					96	96
Free Cashflow	364	14	378	110	73	183

Vermögenslage

Entwicklung der Bilanzpositionen

Bilanz des MTU-Konzerns

	31.12.2025		31.12.2024		Veränderungen zum Vorjahr	
in Mio. €	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Vermögenswerte						
Langfristiges Vermögen						
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	1.490	11,7	1.313	10,5	177	13,5
Sachanlagen	1.978	15,5	1.767	14,2	211	11,9
Finanzielle Vermögenswerte	827	6,5	830	6,6	-3	-0,4
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	712	5,6	722	5,8	-10	-1,4
Latente Steuern	133	1,0	333	2,7	-200	-60,1
Summe langfristiges Vermögen	5.139	40,4	4.965	39,8	174	3,5
Kurzfristiges Vermögen						
Vorräte	2.018	15,9	1.753	14,0	265	15,1
Forderungen / übrige Vermögenswerte	2.807	22,1	2.695	21,6	112	4,2
Vertragsvermögenswerte	1.501	11,8	1.325	10,6	176	13,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.256	9,9	1.747	14,0	-491	-28,1
Summe kurzfristiges Vermögen	7.582	59,6	7.519	60,2	62	0,8
Summe Aktiva	12.721	100,0	12.484	100,0	237	1,9
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	4.375	34,4	3.438	27,5	937	27,3
Langfristige Schulden						
Rückstellungen	711	5,6	726	5,8	-14	-1,9
Verbindlichkeiten	2.379	18,7	2.272	18,2	107	4,7
Summe langfristige Schulden	3.090	24,3	2.997	24,0	93	3,1
Kurzfristige Schulden						
Rückstellungen / Ertragsteuerschulden	190	1,5	225	1,8	-35	-15,5
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.103	24,4	3.305	26,5	-202	-6,1
Vertragsverbindlichkeiten ¹⁾	394	3,1	386	3,1	8	2,2
Verbindlichkeiten ¹⁾	1.568	12,3	2.133	17,1	-565	-26,5
Summe kurzfristige Schulden	5.255	41,3	6.049	48,5	-793	-13,1
Summe Passiva	12.721	100,0	12.484	100,0	237	1,9

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Investitionen in Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2025	2024	Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	256	249	7	2,7
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	115	88	27	31,0
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	5	5	1	10,6
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - gesamt	377	342	35	10,1
Erstattung von Forschungs- und Entwicklungsausgaben	-138	-112	-26	-23,3
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - Eigenanteil	239	231	9	3,7
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	-93	-93	-0	0,0
Amortisation vormals aktivierter Entwicklungsaufwendungen	36	90	-54	-60,3
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - Erfolgswirkung	183	228	-46	-20,1
davon im Bruttoergebnis vom Umsatz	71	122	-51	-41,7
davon in den Funktionskosten - Forschung und Entwicklung	111	106	5	4,8

Bei den Erstattungen von Forschungs- und Entwicklungsausgaben handelt es sich überwiegend um Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Forschung und Entwicklung zu kraftstoffeffizienteren und lärmreduzierten Luftfahrtantrieben.

Der Eigenanteil an Forschungs- und Entwicklungsausgaben wird vom Konzern getragen. Bei Erfüllung der einschlägigen Aktivierungsvoraussetzungen werden diese Ausgaben als selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte für Entwicklungs-Eigenleistungen bzw. im Falle von Ausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) - sogenannte erworbene Entwicklung - als sonstige Vermögenswerte bilanziell abgegrenzt und nachfolgend planmäßig umsatzkosten- beziehungsweise umsatzwirksam amortisiert. Zu den aktivierten Forschungs- und Entwicklungsausgaben sind weitere Informationen für selbst erstellte Entwicklungen im [Konzernanhang unter 14. Immaterielle Vermögenswerte und](#)

[Geschäfts- oder Firmenwert](#) und für erworbene Entwicklung unter [17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte](#) enthalten.

Die Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) betreffen im Wesentlichen die Aktivierung von selbsterstellter Entwicklung zugunsten der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und von selbst erstellter Software.

Die in den Umsatzerlösen bzw. -kosten enthaltenen Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen betreffen insbesondere die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Im Berichtsjahr waren keine Wertminderungen von aktivierter selbst erstellter bzw. erworbener Entwicklung enthalten.

Im Rahmen der im Vorjahr vereinbarten Angleichung der Programmbeteiligungen PW1500G/PW1900G an die korrespondierenden MTU-Leistungs- und Lieferumfänge erfolgte in der Vergleichsperiode eine anteilige Kompensation hierfür bisher geleisteter Programmeintrittszahlungen bzw. erworbener Entwicklung. Weiterhin standen die hohen Amortisationen im Vorjahr im Zusammenhang mit erfassten Wertminderungen von aktivierten Entwicklungsleistungen für das militärische Triebwerksprogramm T408 für den schweren Transporthubschrauber Sikorsky CH-53K in Höhe von 21 Mio. €. Weitere Informationen zu den Sondereinflüssen aus Wertminderungen stehen unter [12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung](#).

Investitionen

Investitionen nach Vermögenswerten

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2025	2024	Mio. €	in %
Immaterielle Vermögenswerte	246	183	63	34,2
Sachanlagen	619	608	11	1,9
Finanzielle Vermögenswerte ¹⁾	26	23	3	15,0
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	38	53	-15	-28,0
Summe Investitionen	929	866	63	7,2

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst. Positives at equity-Ergebnis ist nicht mehr enthalten.

Weitere Informationen finden sich im [Konzernanhang unter 39. Segmentberichterstattung](#).

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte

Von den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betreffen 158 Mio. € (Vorjahr: 96 Mio. €) den Erwerb von Wartungslizenzen für die Triebwerksprogramme LEAP bzw. GEnx durch den Standort in Fort Worth und 81 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) die selbst-erstellte Entwicklung im Rahmen der Beteiligung an Triebwerksprogrammen, insbesondere die Programme der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sowie die Aktivierung von selbst erstellter Software. Detaillierte Informationen zu den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte sind im [Konzernanhang unter 14. Immaterielle Vermögenswerte](#) aufgeführt.

Investitionen in Sachanlagen

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2025 betrafen hauptsächlich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 195 Mio. € (Vorjahr: 183 Mio. €), Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €), technische Anlagen und Maschinen in Höhe von 31 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) sowie die anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von 359 Mio. € (Vorjahr: 326 Mio. €). Die Investitionen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit hohen Investitionen der MTU in den wachsenden Geschäftsbereich des Triebwerksleasing- und Asset-Managementgeschäfts, mit Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen, insbesondere an den deutschen Standorten, mit der Errichtung des Entwicklungszentrums und mit dem Hochlauf des Standorts in Fort Worth (USA). Die Zugänge beinhalten Aktivierungen von Nutzungsrechten im Rahmen von Leasingverhältnissen. Zu den Investitionen in Sachanlagen bzw. Leasingverhältnissen finden sich im [Konzernanhang unter 15. Sachanlagen](#) bzw. [36. Leasingverhältnisse](#) weitere Angaben.

Investitionen in finanzielle Vermögenswerte

Im Berichtsjahr wurden Ausleihungen zur Finanzierung der Erweiterung des mit Safran Aero Engines betriebenen Joint Ventures Ceramic Coating Center SAS (Frankreich) in Höhe von 3 Mio. € gewährt. Schließlich erfolgten weitere Auszahlungen im Zusammenhang mit zinsbringenden Absatzfinanzierungen für Flugzeuge und Triebwerke. Zusätzliche Informationen zu den finanziellen Vermögenswerten stehen im [Konzernanhang unter 16. Finanzielle Vermögenswerte](#).

Investitionen in erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

Die Investitionen in sonstige Vermögenswerte aufgrund erworbener Programmwerte bzw. erworbener Entwicklungsleistungen betreffen im Wesentlichen die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Zusätzliche Informationen zu den sonstigen Vermögenswerten stehen im [Konzernanhang unter 17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte](#).

Vermögenswerte

Die Bestandsentwicklung der immateriellen Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert sowie der Sachanlagen korrespondierte mit der beschriebenen Investitionstätigkeit, welche die im wesentlichen nutzungsbedingten Abschreibungen bzw. Amortisationen und Abgänge im Berichtsjahr überkompensierte.

Die Bestandsentwicklung der finanziellen Vermögenswerte korrespondierte zusätzlich zur beschriebenen Investitionstätigkeit mit dem Aufwuchs der finanziellen Vermögenswerte um 156 Mio. € (Vorjahr: 132 Mio. €) infolge der ergebniswirksamen Fortschreibung von at equity bilanzierten Unternehmensbeteiligungen. Weiterhin ist ein Anstieg der positiven Marktwerte derivativer Finanzinstrumente aufgrund der Stichtagskursentwicklung des US-\$ zu verzeichnen. Negativ wirkten die Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe infolge des Kursrückgangs des US-\$ im Vergleich zum € sowie hohe Dividendenzahlungen der at equity bilanzierten Unternehmen.

Die Bestandsentwicklung der erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte korrespondierte im Berichtsjahr mit der beschriebenen Investitionstätigkeit, welche durch Abschreibungen bzw. Amortisationen im Berichtsjahr überkompensiert wurde.

Innerhalb der Vorräte haben sich im Berichtsjahr der Bestand an unfertigen Erzeugnissen geschäftsverlaufsbedingt um 210 Mio. € auf 931 Mio. € (Vorjahr angepasst: 721 Mio. €), der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 56 Mio. € auf 716 Mio. € (Vorjahr angepasst: 660 Mio. €) und die geleisteten Anzahlungen um 6 Mio. € auf 29 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) erhöht. Der Bestand an fertigen Erzeugnissen sank leicht um 7 Mio. € auf 341 Mio. € (Vorjahr angepasst: 348 Mio. €).

Der Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sank relativ zum Vorjahr um 181 Mio. € auf 1.484 Mio. € (Vorjahr: 1.665 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auch befördert durch Wechselkurseffekte infolge der Abschwächung des US-\$. Die Vertragsver-

mögenswerte, saldiert um die zugehörigen Vertragsverbindlichkeiten, erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 176 Mio. € auf 1.501 Mio. € (Vorjahr: 1.325 Mio. €). Außerdem bestanden Forderungen gegen Fiskalbehörden aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 47 Mio. € (Vorjahr: 63 Mio. €).

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sanken im Wesentlichen aufgrund der Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe sowie der Dividendenzahlung von 1.747 Mio. € im Vorjahr auf 1.256 Mio. €. Der Anteil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente an der Bilanzsumme betrug nunmehr 9,9 % (Vorjahr: 14,0 %). Für Informationen zur Kapitalflussrechnung wird auf den [Abschnitt Finanzlage – Liquiditätsanalyse](#) verwiesen.

Eigenkapital

Entwicklung Eigenkapital

in Mio. €	2025	2024
Stand 1. Januar	3.438	2.933
Sonstiges Ergebnis		
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen	132	-79
versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	18	7
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	-108	48
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.028	642
Dividendenauszahlung an Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG / Dividendenzahlung an Minderheitsgesellschafter	-131	-117
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP)	-0	1
Eigenkapitalveränderungen aus Portfoliotransaktionen ¹⁾	-2	4
Veränderung	937	505
Stand 31. Dezember	4.375	3.438

¹⁾ Unter Portfoliotransaktionen versteht die MTU den Erwerb bzw. die Veräußerung von Unternehmensbeteiligungen sowie Kapitalmaßnahmen.

Erhöhungen des Eigenkapitals

Das Eigenkapital stieg im Jahr 2025 im Wesentlichen durch den starken Anstieg des Ergebnisses nach Ertragsteuern des Geschäftsjahres in Höhe von 1.028 Mio. € (Vorjahr: 642 Mio. €). Weiter erhöhte sich das Eigenkapital infolge des Anstiegs der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten um 132 Mio. € (Vorjahr: Rückgang um 79 Mio. €) und wegen versicherungsmathematischer Gewinne um 18 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €).

Reduzierungen des Eigenkapitals

Reduzierungen des Eigenkapitals ergaben sich hauptsächlich aus der Dividendenzahlung an die Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 118 Mio. € (für das Geschäftsjahr 2023: 108 Mio. €) sowie aufgrund von eigenkapitalmindernden Effekten aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe infolge des Kursrückgangs des US-\$ im Vergleich zum € in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Effekte von 48 Mio. €).

Schulden

Innerhalb der langfristigen Schulden sanken die langfristigen Pensionsrückstellungen von 692 Mio. € im Vorjahr um 52 Mio. € auf 640 Mio. €. Dies ist auf versicherungsmathematische Gewinne, bedingt durch einen höheren Rechnungszins, sowie auf einen Überschuss der Pensionszahlungen über die Pensionsaufwendungen zurückzuführen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 2.267 Mio. € (Vorjahr: 2.112 Mio. €) und sonstige Rückstellungen in Höhe von 72 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €). Ferner war ein Rückgang der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente infolge der Stichtagskursentwicklung des US-\$ zu verzeichnen. Der Anteil der langfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug zum 31. Dezember 2025 24,3 % und lag damit leicht über dem Vorjahresvergleichswert.

Die Summe aus Eigenkapital und langfristigen Schulden ist im Geschäftsjahr um 1.030 Mio. € auf 7.465 Mio. € gestiegen (Vorjahr: 6.435 Mio. €). Weiterhin ist das langfristig gebundene Vermögen zu 145,3 % (Vorjahr: 129,6 %) durch die langfristig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel finanziert.

Die in den kurzfristigen Schulden ausgewiesenen kurzfristigen Rückstellungen beinhalten die Pensionsrückstellungen, die mit 31 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) in etwa auf Vorjahresniveau lagen, die Ertragsteuerverpflichtungen, die von 35 Mio. € auf 17 Mio. € gesunken sind, sowie die sonstigen Rückstellungen, die sich um 16 Mio. € auf 142 Mio. € verringert haben. Ebenfalls unter den kurzfristigen Schulden ausgewiesen sind die

Rückerstattungsverbindlichkeiten in Höhe von 3.103 Mio. € (Vorjahr: 3.305 Mio. €), die im Berichts- und im Vorjahr die verbleibenden Verpflichtungen in Höhe von 231 Mio. € aus der Beteiligung an im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans zugesagten Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden beinhalten. Die Rückerstattungsverbindlichkeiten sanken gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 202 Mio. €. Ein wesentlicher Treiber hierfür waren im Berichtszeitraum gewährte Kompensationsleistungen in Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan. Dies wurde nur zu einem geringen Teil durch den geschäftsverlaufsbedingten Anstieg kompensiert. Weiterhin stand die Bestandsentwicklung im Einfluss der US-Dollar-Wechselkursentwicklung.

Ferner enthalten die kurzfristigen Schulden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 588 Mio. € (Vorjahr: 504 Mio. €), Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 394 Mio. € (Vorjahr angepasst: 386 Mio. €), kurzfristige Finanzschulden in Höhe von 854 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.511 Mio. €) sowie eine Vielzahl übriger sonstiger Einzelverpflichtungen. Im Wesentlichen ist der Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden auf die Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe in Höhe von 500 Mio. € sowie auf den Rückgang der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente infolge der Stichtagskursentwicklung des US-\$ zurückzuführen.

Weitere Details zum GTF™-Flottenmanagementplan finden sich im [Konzernanhang im Abschnitt I. Grundsätze- GTF™-Flottenmanagementplan](#).

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Eigenkapitalquote um 6,9 Prozentpunkte auf 34,4 % (Vorjahr: 27,5 %).

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die MTU hatte in einem Kapitalmarkupdate im November 2024 einen ersten Ausblick auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres gegeben. Dieser wurde im Rahmen der vorläufigen Berichterstattung für den Jahresabschluss 2024 am 19. Februar 2025 sowie im Rahmen der Geschäftsberichterstattung 2024 detailliert und nachfolgend im Rahmen der unterjährigen Zwischenberichterstattungen konkretisiert.

Prognose und Ergebnisse

in Mio. €	Ist 2025	Veränderungen 2025 – 2024 in %	Prognose 2025 vom 23. Oktober 2025	Prognose 2025 vom 17. Juni 2025	Prognose 2025 vom 28. April 2025	Prognose 2025 vom 19. Febru- ar 2025	Ist 2024
Umsatz bereinigt	8.717	16,4	zwischen 8.600 und 8.800	zwischen 8.600 und 8.800	zwischen 8.300 und 8.500	zwischen 8.700 und 8.900	7.488
EBIT bereinigt	1.351	28,6	Anstieg im mittleren Zwanziger- Prozent- bereich	Anstieg im niedrigen bis mittleren Zwanziger- Prozent- bereich	Anstieg im mittleren Zehner-Pro- zentbereich	Anstieg im mittleren Zehner-Pro- zentbereich	1.050
Bereinigte EBIT-Marge	15,5 %	10,5	zwischen 14,5 % und 15,5 %	zwischen 14 % und 15,5 %	zwischen 14 % und 15 %	zwischen 13 % und 14 %	14,0 %
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	968	26,6	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	764
Bereinigter Free Cashflow	378	106,7	zwischen 350 und 400 Mio. €	zwischen 300 und 350 Mio. €	niedriger dreistelliger Mio. €-Betrag	Zwischen 200 und 300	183

Umsatzprognose

Am 19. Februar 2025 prognostizierte die MTU für 2025 bereinigte Umsatzerlöse im Bereich zwischen 8.700 Mio. € und 8.900 Mio. € (Umsatz bereinigt 2024: 7.488 Mio. €). Im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 28. April 2025 wurde die Prognose für den bereinigten Umsatz in € aufgrund der US-\$-Kursentwicklung auf einen Bereich zwischen 8.300 Mio. € und 8.500 Mio. € angepasst und bei der Veröffentlichung der Zahlen zum ersten Quartal am 6. Mai 2025 bestätigt. Am 17. Juni 2025 hob die MTU die Prognose für den bereinigten Umsatz auf einen Bereich zwischen 8.600 Mio. € und 8.800 Mio. € an und bestätigte diese bei Vorlage des Halbjahresfinanzberichts am 24. Juli 2025. Im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 23. Oktober 2025 wurde die Prognose für den bereinigten Umsatz abermals bestätigt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird der bereinigte Umsatz mit 8.717 Mio. € ermittelt und liegt damit im Bereich der ursprünglichen Prognose zwischen 8.700 Mio. € und 8.900 Mio. €.

Ergebnisprognose

Bereinigter EBIT / bereinigte EBIT-Marge

Am 19. Februar 2025 prognostizierte die MTU für 2025 einen Anstieg des bereinigten EBIT im mittleren Zehner-Prozentbereich. Die daraus abgeleitete Prognose für die bereinigte EBIT-Marge belief sich auf einen Bereich zwischen 13 % und 14 %. Im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 28. April 2025 und der Veröffentlichung der Zahlen zum ersten Quartal am 6. Mai 2025 wurde die Prognose für den Anstieg des bereinigten EBIT bestätigt. Durch die Anpassung der Prognose für den bereinigten Umsatz stieg die abgeleitete Prognose für die bereinigte EBIT-Marge auf einen Bereich zwischen 14 % und 15 %. Am 17. Juni 2025 erhöhte die MTU ihre Einschätzung hinsichtlich des Anstiegs des bereinigten EBIT auf den niedrigen bis mittleren Zwanziger-Prozentbereich und davon abgeleitet auf eine bereinigte EBIT-Marge zwischen 14 % und 15,5 %, welche bei Vorlage des Halbjahresfinanzberichts am 24. Juli 2025 bestätigt wurde. Im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 23. Oktober 2025 wurde die Prognose des bereinigten EBIT auf einen Anstieg im mittleren Zwanziger-Prozentbereich präzisiert. Daraus abgeleitet wurde eine bereinigte EBIT-Marge zwischen 14,5 % und 15,5 % in Aussicht gestellt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird das bereinigte EBIT mit 1.351 Mio. € (Vorjahr: 1.050 Mio. €) bzw. die bereinigte EBIT-Marge mit 15,5 % (Vorjahr: 14,0 %) ermittelt. Die ursprüngliche Ergebnisprognose wurde damit deutlich übertroffen.

Bereinigtes Ergebnis nach Steuern

Am 19. Februar 2025 prognostizierte die MTU für 2025 ein Wachstum des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern analog zum bereinigten EBIT. Diese Prognose wurde im Jahresverlauf im Rahmen der Zwischenberichterstattungen bestätigt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird das Wachstum des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern mit 26,6 % ermittelt und entspricht damit annähernd dem Wachstum des bereinigten EBIT (28,6 %) bzw. erfüllt die korrespondierende Ergebnisprognose.

Bereinigtes Ergebnis je Aktie

Am 19. Februar 2025 prognostizierte die MTU für 2025 ein Wachstum des bereinigten Ergebnisses je Aktie analog zum bereinigten EBIT. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird das Wachstum des bereinigten Ergebnisses je Aktie mit 26,7 % ermittelt und entspricht damit annähernd dem Wachstum des bereinigten EBIT (28,6 %) bzw. erfüllt die korrespondierende Ergebnisprognose.

Free Cashflow

Angesichts des GTF™-Flottenmanagementplans sowie der wachstumsbedingten Investitionen in die Produktionskapazitäten prognostizierte die MTU am 19. Februar 2025 für 2025 gemäß Lagebericht einen Free Cashflow zwischen 200 und 300 Mio. €. Diese Prognose wurde im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 28. April 2025 sowie bei der Veröffentlichung der Zahlen zum ersten Quartal am 6. Mai 2025 bestätigt. Am 17. Juni 2025 konkretisierte die MTU die Prognose für den Free Cashflow auf einen Bereich zwischen 300 Mio. € und 350 Mio. € und bestätigte diese bei Vorlage des Halbjahresberichts am 24. Juli 2025. Im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 23. Oktober 2025 wurde die Prognose für den Free Cashflow auf einen Bereich von 350 Mio. € bis 400 Mio. € angehoben. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird der Free Cashflow mit 378 Mio. € (Vorjahr: 183 Mio. €) ermittelt. Die ursprüngliche Prognose wurde somit deutlich übertroffen. Die Prognose stand auch in 2025 unter dem hierfür kommunizierten Einfluss volatiler Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, insbesondere im Zusammenhang mit Kompensationszahlungen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf 2025

Der Geschäftsverlauf der MTU war im Jahr 2025 belastet durch die Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, die US-Zollpolitik sowie ein angesichts der geopolitischen Entwicklungen auch im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg herausforderndes Marktumfeld. Dennoch gelang es der MTU, die operative Erfolgsgeschichte

fortzusetzen und auf dieser Basis dank einer positiven Entwicklung in allen Geschäftsfeldern ein neues Rekordniveau zu erreichen. Der berichtete Umsatz konnte mit 8.763 Mio. € (Vorjahr: 7.411 Mio. €) um 18,3 % gesteigert werden. Das OEM-Segment verzeichnete dabei vor Konsolidierung zwischen den Segmenten ein Wachstum von 19,1 %. Das MRO-Segment trug im Geschäftsjahr mit einem Wachstum von 17,6 % zum höheren Umsatz bei. Der bereinigte Umsatz belief sich im Konzern auf 8.717 Mio. €, ein Wachstum von 16,4 % gegenüber dem Vorjahr. Als wesentlichster Sondereinfluss wurden dabei erlössteigernde währungsbedingte Bewertungseffekte betreffend die Rückerstattungsverbindlichkeiten für den GTF™-Flottenmanagementplan bereinigt.

Das bereinigte EBIT der MTU konnte 2025 sowohl im Segment OEM als auch im Segment MRO gesteigert werden: Es betrug 1.351 Mio. € (Vorjahr: 1.050 Mio. €). Die operative Marge lag bei 15,5 % (Vorjahr: 14,0 %).

Die MTU konnte im Jahr 2025 die Investitions- und Wachstumsphase fortsetzen. Investitionen in Entwicklungsaktivitäten für Triebwerke in allen zivilen Schubklassen, in den Ausbau der Produktionskapazitäten an den in- und ausländischen Standorten und in immaterielle Vermögenswerte in Form von Lizenzrechten für MRO-Programmbeteiligungen zur Erweiterung des Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts prägten das Berichtsjahr.

Der Free Cashflow (bereinigt) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der guten Geschäftsentwicklung auf 378 Mio. € (Vorjahr: 183 Mio. €). Belastend wirkten hierbei der geschäftsverlaufsbedingte zahlungswirksame Aufbau des Working Capital, die ausgezahlten Kompensationsleistungen im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans, die ausgabewirksamen Investitionen in den Ausbau des Triebwerksleasinggeschäfts sowie die Erweiterung weltweiter Produktionskapazitäten des OEM- und MRO-Segments. Der GTF™-Flottenmanagementplan ebenso wie zusätzliche Investitionen in den Ausbau der internationalen Produktionskapazitäten werden den (bereinigten) Free Cashflow auch im Geschäftsjahr 2026 erheblich belasten.

Die Anfang des Jahres veröffentlichten und im Laufe des Jahres konkretisierten Prognosen konnten aus der Sicht der MTU insbesondere aufgrund der guten operativen Geschäftsentwicklung im Wesentlichen bestätigt und teilweise übertroffen werden.

MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)

Der Lagebericht der MTU Aero Engines AG („MTU AG“) und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025 sind nach § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Der Jahresabschluss der MTU AG wurde nach den Bestimmungen des HGB erstellt und wird mit dem zusammengefassten Lagebericht im Unternehmensregister veröffentlicht.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der MTU AG entsprechen im Wesentlichen denen des MTU AG Konzerns, wie sie im [Kapitel Wirtschaftsbericht](#) beschrieben sind.

Geschäftstätigkeit

Die MTU AG entwickelt und fertigt Komponenten für zivile und militärische Flugzeugantriebe und davon abgeleitete Industriegasturbinen. Zudem übernimmt die MTU AG die Instandhaltung militärischer und ziviler Triebwerke. Technologische Kompetenz besitzt das Unternehmen insbesondere bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten (sogenannte OEM) der Triebwerksbranche – GE Aerospace, Pratt & Whitney und Rolls-Royce.

Erläuterungen zur Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines AG (HGB)

in Mio. €	2025	2024	Veränderungen zum Vorjahr (angepasst)	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	5.256	4.424	832	18,8
Umsatzkosten	-4.417	-3.904	-513	-13,1
Bruttoergebnis vom Umsatz	839	520	319	61,3
Vertriebskosten	-116	-99	-17	-17,2
Verwaltungskosten	-79	-63	-16	-25,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	154	19	135	>100
Finanzergebnis	474	313	161	51,4
Ergebnis vor Steuern	1.272	690	582	84,3
Steuern	-317	-196	-121	-61,8
Jahresüberschuss	955	494	461	93,3
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-477	-247	-230	-92,9
Bilanzgewinn	477	247	230	93,3

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Berichtsjahr 2025 von 4.424 Mio. € um 832 Mio. € auf 5.256 Mio. €. Das operative Geschäft entwickelte sich weiter positiv, was im Wesentlichen auf die zivile Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme sowie des GENx-Programms im Neutriebwerks- und Ersatzteilgeschäft zurückzuführen war. Die Umsätze des militärischen Triebwerksgeschäfts blieben im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens und der Entwicklung des inhärenten Produktmixes erhöhten sich die Umsatzkosten im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportional.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz im Berichtsjahr beträgt 839 Mio. € (Vorjahr: 520 Mio. €).

Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Vertriebs- bzw. Verwaltungskosten erhöhten sich im Jahr 2025 um 17 Mio. € bzw. 16 Mio. €. Wesentliche Treiber hierfür waren zum einen das zu unterstützende Geschäftswachstum und zum anderen Aufwendungen der MTU Aero Engines AG als Muttergesellschaft für den Gesamtkonzern im Zusammenhang mit der optimierenden Weiterentwicklung standortübergreifender Wertschöpfungsprozesse und deren ERP-Systemintegration (Transformationsprojekt).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis war im Berichtsjahr im Wesentlichen durch Nettoerträge der Währungsumrechnung, die auf der €/US-Dollar-Wechselkursentwicklung des Stichtagskurses von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ beruhten, sowie durch Erträge aus Devisenbestandsbewertungen und Sicherungsgeschäften von in Summe 87 Mio. € (Vorjahr: 101 Mio. € Aufwendungen) geprägt. Weiterhin unterstützten Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 47 Mio. € (Vorjahr: 92 Mio. €) das sonstige betriebliche Ergebnis, insbesondere im Zusammenhang mit Abrechnungsrisiken und Nachtragsaufwendungen im Rahmen ziviler und militärischer Triebwerksprogrammbeiträgen.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres beinhaltet ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 494 Mio. € (Vorjahr: 323 Mio. €). Hiervon entfallen 243 Mio. € (Vorjahr: 210 Mio. €) auf

Gewinnabführungen der MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, und der MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München.

Weiterhin beinhaltet das Beteiligungsergebnis Dividendenausschüttungen von ausländischen Unternehmensbeteiligungen in Höhe von 251 Mio. € (Vorjahr: 113 Mio. €), insbesondere der MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA, der MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Rzeszów, Polen, und der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China.

Steuern

Die Aufwendungen aus Ertragsteuern beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 315 Mio. € (Vorjahr: 195 Mio. €). Der Anteil laufender Steueraufwendungen beträgt dabei 174 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €), wobei davon 15 Mio. € Steuerertrag (Vorjahr: 24 Mio. € Steueraufwand) Vorjahre betreffen.

Der Anteil der latenten Steuer-Nettoaufwendungen beläuft sich auf 141 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €), wobei latente Steueraufwendungen in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. € Steuererträge) Vorjahre betreffen.

Mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wurde die stufenweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von derzeit 15 % auf 10 % im Zeitraum 2028 bis 2032 beschlossen. Die periodengerechte Berücksichtigung der Absenkung des Körperschaftsteuersatzes auf die bilanzierten Steuerlatenzen ergab einen Ertrag in Höhe von 18 Mio. €, der sich reduzierend auf die latenten Steueraufwendungen auswirkte.

Bilanzgewinn

Der auf die Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG entfallende Bilanzgewinn für das Berichtsjahr berücksichtigt, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die Verwendung von Teilen des Jahresüberschusses 2025 in Höhe von 477 Mio. € gemäß § 58 Abs. 2 AktG zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen (Vorjahr: 247 Mio. €).

Mit Blick auf die Ableitung des Bilanzgewinns sind ausschüttungsgespernte Beträge aus der Aktivierung von selbsterstellten immateriellen Vermögensgegenständen (§ 248 Abs. 2 HGB), unter Berücksichtigung der darauf entfallenden latenten Steuern in Höhe von 329 Mio. € (Vorjahr: 293 Mio. €), sowie aktivierte latente Steuern in Höhe von 338 Mio. € zu berücksichtigen. Diese sind zum Berichtsstichtag vollständig durch freie Rücklagen im Sinne von § 268 Abs. 8 HGB sowie § 253 Abs. 6 HGB gedeckt.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Teilen für die Ausschüttung einer Dividende von 3,60 € je Aktie (Vorjahr: 2,20 € je Aktie) zu verwenden, was mit einer Dividendensumme von 194 Mio. € (Vorjahr: 118 Mio. €) korrespondiert, und den verbleibenden Bilanzgewinn in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2025 erfolgt, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung, am 12. Mai 2026, dem dritten auf den Hauptversammlungsbeschluss folgenden Geschäftstag gemäß § 58 Abs. 4 Satz 2 AktG.

Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage

Bilanz der MTU Aero Engines AG (HGB)

in Mio. €	31.12.2025		31.12.2024		Veränderung zum Vorjahr	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Vermögen						
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	2.013	19,3	1.917	18,3	96	5,0
Finanzanlagen	1.531	14,7	1.489	14,2	42	2,8
Anlagevermögen	3.544	34,0	3.406	32,5	138	4,1
Vorräte	883	8,5	742	7,1	141	19,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.525	43,4	4.180	39,9	345	8,3
Wertpapiere	843	8,1	1.224	11,7	-381	-31,1
Guthaben bei Kreditinstituten	264	2,5	394	3,8	-130	-33,0
Umlaufvermögen	6.515	62,5	6.540	62,5	-25	-0,4
Rechnungsabgrenzungsposten	25	0,2	26	0,2	-1	-3,8
Aktive latente Steuern	345	3,3	502	4,8	-157	-31,3
Summe Aktiva	10.430	100,0	10.474	100,0	-44	-0,4
Kapital						
Gezeichnetes Kapital	54	0,5	54	0,5		
Kapitalrücklage	713	6,8	713	6,8		
Gewinnrücklagen	1.940	18,6	1.334	12,7	606	45,4
Bilanzgewinn	477	4,6	247	2,4	230	93,1
Eigenkapital	3.184	30,5	2.348	22,4	836	35,6
Rückstellungen für Pensionen	693	6,6	728	7,0	-35	-4,8
Übrige Rückstellungen	3.358	32,2	3.591	34,3	-233	-6,5
Rückstellungen	4.051	38,8	4.319	41,3	-268	-6,2
Anleihen	1.361	13,0	1.868	17,8	-507	-27,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	314	3,0	316	3,0	-2	-0,6
Erhaltene Anzahlungen	507	4,9	437	4,2	70	16,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten	854	8,2	1.014	9,7	-160	-15,8
Verbindlichkeiten	3.036	29,0	3.635	34,7	-599	-16,5
Rechnungsabgrenzungsposten	3				3	
Passive latente Steuern	156	1,5	173	1,6	-16	-9,3
Summe Passiva	10.430	100,0	10.474	100,0	-44	-0,4

Im Geschäftsjahr 2025 wurden 114 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €) immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Dabei wurden 73 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) in selbsterstellte Entwicklungsleistungen sowie 37 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €) in erworbene Entwicklungsleistungen, insbesondere zugunsten der GTF™-Triebwerksfamilie, und in den Erwerb von Software investiert.

Die Zugänge in den Sachanlagen beliefen sich auf 163 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die Erweiterung bzw. Modernisierung der Produktionskapazitäten am Standort München. Dies umfasst insbesondere bauliche Maßnahmen zur Erneuerung und Anpassung der bestehenden Produktionshallen sowie die Neu- und Ersatzbeschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Vorrichtungen.

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen überstiegen im Berichtsjahr die reduzierende Wirkung der planmäßigen Abschreibungen bzw. Amortisationen.

Die Finanzanlagen erhöhten sich um 42 Mio. € auf 1.531 Mio. € (Vorjahr: 1.489 Mio. €). Dies resultiert vor allem aus Kapitaleinlagen in die verbundenen Unternehmen MTU Maintenance Fort Worth Inc., Forth Worth, USA, in Höhe von 58 Mio. € und MTU Maintenance Serbia d.o.o., Nova Pazova, Serbien, in Höhe von 11 Mio. €. Gegenläufig wirkte eine Kapitalrückzahlung der MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA, in Höhe von 31 Mio. € sowie die vollständige Tilgung eines konzerninternen Darlehens, welches an die MTU Maintenance Fort Worth Inc., Forth Worth, USA, in Höhe von 10 Mio. € ausgegeben wurde.

Der Vorratsbestand erhöhte sich aufgrund des operativen Wachstums insbesondere im zivilen Triebwerksgeschäft im Vergleich zum Vorjahr um 141 Mio. €.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 345 Mio. € von 4.180 Mio. € auf 4.525 Mio. €, was neben dem Geschäftswachstum im Berichtsjahr insbesondere durch die konsortiale Beteiligung an vorfinanzierten Wartungs- und Instandhaltungsleistungen im Rahmen der GTF™-Triebwerksprogramme getrieben ist. Gegenläufig hierzu sanken die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 826 Mio. € (Vorjahr: 971 Mio. €), was im Wesentlichen auf die €/US-Dollar-Wechselkursentwicklung des Stichtagskurses von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ zurückzuführen ist, die sich aufgrund der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen überwiegend in US-Dollar zu fakturieren, im Periodenvergleich reduzierend auswirkte.

Die Entwicklung der Forderungen an verbundene Unternehmen von 1.110 Mio. € auf 1.241 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit den geschäftsverlaufsbedingten

Anstiegen der Ansprüche aus Ergebnisabführungsverträgen sowie der Finanzierung von Tochtergesellschaften.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stiegen von 1.126 Mio. € auf 1.251 Mio. €. Dies korrespondiert mit der positiven Geschäftsentwicklung.

Der Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände um 234 Mio. € auf 1.207 Mio. € (Vorjahr: 973 Mio. €) resultiert insbesondere aus der Beteiligung an vorfinanzierten Wartungs- und Instandsetzungsleistungen im Rahmen der GTF™-Triebwerksprogramme, auch im Zusammenhang mit der Realisierung des GTF™-Flottenmanagementplans.

Die Veränderung der Guthaben bei Kreditinstituten war im Wesentlichen durch die Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 500 Mio. € bedingt.

Die Veränderung der aktiven Steuerlatenzen resultierte insbesondere aus temporären Unterschieden im Zusammenhang mit den passivierten Vorsorgen für den GTF™-Flottenmanagementplan, die sich mit fortschreitender Abwicklung sukzessive reduzieren.

Das Eigenkapital umfasst das Grundkapital abzüglich des Nennbetrags der eigenen Anteile, die Kapital- und Gewinnrücklagen und den Bilanzgewinn. Die wesentlichen Veränderungen resultieren aus der Verwendung des Bilanzgewinns 2024 zur Auszahlung der Dividende sowie dem Jahresüberschuss 2025.

Die Entwicklung der Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen wurde maßgeblich durch den Anstieg des handelsrechtlich regulierten Rechnungszinses beeinflusst.

Der Treiber des Rückgangs der übrigen Rückstellungen waren vor allem die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ im Geschäftsjahr sowie die Teilhabe an Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans. Gegenläufig wirkte das operative Umsatzwachstum im Jahr 2025, welches mit einem Aufwuchs abzugrenzender Abrechnungskorrekturen im Rahmen der Konsortialbeteiligungen an zivilen Triebwerksprogrammen einhergeht.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten um 599 Mio. € auf 3.036 Mio. € im Berichtsjahr (Vorjahr: 3.635 Mio. €) stammt im Wesentlichen aus der Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 500 Mio. €. Weiterhin sind in diesem Zusammenhang im Berichtsjahr Auswirkungen der €/US-Dollar-Wechselkursentwicklung des Stichtagskurses von 1,04 US-\$/€ auf 1,18 US-\$/€ auf die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit in US-Dollar fakturierten Beschaffungsgeschäften und Abrechnungskorrekturen zu berücksichtigen.

Weiterhin ist ein Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 138 Mio. €, vornehmlich im Zusammenhang mit Konzerninnenfinanzierungsaktivitäten bzw. Dividendenausschüttungen von ausländischen Unternehmensbeteiligungen, zu verzeichnen. Gegenläufig erhöhten sich die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 70 Mio. € sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, moderat um 14 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten beinhalten Verpflichtungen gegenüber Mitarbeiter:innen in Höhe von 198 Mio. € (Vorjahr: 179 Mio. €) und umfassen die Verpflichtungen aus gewährter erfolgsabhängiger Vergütung.

Finanzlage

Im Berichtsjahr hat die MTU die Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 500 Mio. € mit einer Laufzeit bis zum 1. Juli 2025 vor ihrer Fälligkeit bereits am 1. April 2025 getilgt. Zur vorzeitigen Refinanzierung nahm die MTU im Vorjahr zwei Schuldscheindarlehen über insgesamt 300 Mio. € auf und platzierte eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 750 Mio. €.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements der MTU AG entsprechen im Wesentlichen denen des MTU AG Konzerns, wie sie im [Kapitel Wirtschaftsbericht](#) beschrieben sind.

Wertpapiere und Guthaben bei Kreditinstituten

Der Rückgang der Wertpapiere und der Guthaben bei Kreditinstituten steht im direkten Zusammenhang mit der Tilgung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe sowie der Dividendenausschüttung der MTU AG im Berichtsjahr. Kompensatorisch sind die Netto-Mittelzuflüsse aus betrieblicher Tätigkeit, welche die Zuflüsse aus dem operativen Geschäftsverlauf sowie die Dividendenausschüttungen bzw. Ergebnisabführungen verbundener Unternehmen umfassen, sowie Investitionstätigkeit zu berücksichtigen.

Detailliertere Informationen zum Cashflow können dem [Abschnitt Finanzlage](#) der Konzernberichterstattung entnommen werden.

Weitere Angaben

Die Chancen und Risiken sowie die künftige Entwicklung der MTU AG entsprechen im Wesentlichen den Chancen und Risiken sowie der zukünftigen Entwicklung des MTU AG Konzerns, wie sie in den nachfolgenden [Kapiteln Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht](#) beschrieben sind.

Die MTU AG als Mutterunternehmen ist in das konzernweite Risikomanagementsystem eingebunden, das im [Kapitel Risiko- und Chancenbericht](#) ausführlich beschrieben wird. Die nach § 289 Abs. 4 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems für die MTU AG erfolgt im [Kapitel Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem](#) im Hinblick auf den (Konzern-)Rechnungslegungsprozess.

Für weitere Informationen in Bezug auf den Einsatz von Finanzinstrumenten wird auf die [Angaben im Anhang zum Jahresabschluss](#) sowie die Erläuterungen im [Kapitel Risiko- und Chancenbericht](#) verwiesen.

Der Ausblick für die MTU AG korrespondiert aufgrund der Geschäftsverteilung innerhalb des Konzerns insbesondere mit dem Ausblick für das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) bzw. in Anbetracht der Ergebnisabführungsverträge mit den inländischen Tochtergesellschaften sowie der Ausschüttungspolitik ihrer verbundenen und beteiligten Unternehmen im Ausland insoweit mit dem Ausblick für das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) sowie die zivile Instandhaltung (MRO), die im [Kapitel Prognosebericht](#) dargestellt werden.

Auf Basis der operativen Unternehmensplanung und der in diesem Rahmen erwarteten Geschäftsverteilung auf die Konzernunternehmen sowie deren Dividendenplanung erwartet die MTU AG einen Anstieg des Umsatzes und des Ergebnisses vor Steuern im einstelligen Prozentbereich gegenüber dem Berichtsjahr.

Prognosebericht 2026

Makroökonomische Rahmenbedingungen

In seinem aktualisierten Ausblick vom Januar 2026 prognostiziert der IWF, dass die Inflation im Jahr 2026 weiter zurückgehen wird. Die weltweite Verbraucherpreisinflation soll 2026 auf 3,8 % sinken, mit einer Prognose von 2,2 % für die Industrieländer. Die Geldpolitik dürfte einen unterschiedlichen Kurs einschlagen, wobei die Zentralbanken ihre Zinssätze je nach inländischem Inflationsdruck und wirtschaftlichen Bedingungen unterschiedlich anpassen. Das weltweite BIP-Wachstum wird vom IWF für 2026 auf stabile 3,3 % geschätzt, identisch mit 2025 (Quelle: IWF World Economic Outlook Update, Januar 2026).

Das BIP-Wachstum in den USA wird voraussichtlich auf 2,4 % steigen und damit leicht über dem Niveau von 2025 liegen, bedingt durch Steuererleichterungen und eine Lockerung der Zinsen.

Für die Eurozone wird ein schwaches Wachstum von 1,3 % erwartet, wobei erhöhte Unsicherheiten auf mehreren Ebenen und höhere Zölle die wichtigsten dämpfenden Faktoren darstellen. Für Deutschland prognostiziert der IWF ein verbessertes, aber weiterhin schwaches Wachstum von 1,1 % im Jahr 2026, unterstützt durch eine Erholung des privaten Konsums infolge höherer Reallöhne und fiskalischer Entlastungen. Chinas Wirtschaft dürfte im kommenden Jahr schwach bleiben, da der anhaltende Rückgang im Immobiliensektor, Einschränkungen bei Industriesubventionen und das Risiko einer Schulden-Deflationsspirale das Wachstum und die Gesamtproduktivität belasten. Das chinesische BIP-Wachstum dürfte 2026 auf 4,5 % fallen (Quelle: IWF World Economic Outlook Up-date, Januar 2026).

Der Ausblick für 2026 ist vorsichtig stabil, obwohl laut IWF einige Risiken bestehen bleiben. Politische Unsicherheit, mögliche Handelsstörungen und gelegentliche Preisspitzen bei Rohstoffen könnten das Wachstum belasten, während demografische und arbeitsmarktbedingte Herausforderungen Produktivitätsgewinne in bestimmten Volkswirtschaften begrenzen könnten. Finanzielle Verwundbarkeiten und Veränderungen bei der Bewertung von technologiebezogenen Vermögenswerten erfordern ebenfalls Aufmerksamkeit.

Entwicklungen in der US-Politik unter Präsident Trump, einschließlich Spannungen wie im Falle von Iran, Grönland oder Venezuela, deuten auf ein erhöhtes Risiko abrupter geopolitischer und marktbezogener Volatilität hin (Quelle: IMF World Economic Outlook Update, Januar 2026).

Auf der positiven Seite könnten laut OECD Durchbrüche bei Handelsverhandlungen oder die Reduzierung von Handelsbeschränkungen die Unsicherheit verringern und Investitionen fördern. Die beschleunigte Einführung von KI-Technologien in Kombination mit Strukturreformen zur Förderung von Arbeitsmobilität, Erwerbsbeteiligung und Digitalisierung könnten die Produktivität und das mittelfristige Wachstum steigern. Die Aufrechterhaltung glaubwürdiger fiskal- und geldpolitischer Maßnahmen, die Sicherung der Unabhängigkeit der Zentralbanken und die Stärkung der Institutionen werden entscheidend sein, um Vertrauen, Resilienz und die potenziellen Vorteile des technologischen Fortschritts sowie einer erneuerten globalen Zusammenarbeit zu sichern.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen in der Luftfahrtindustrie

Im Dezember 2025 prognostizierte die IATA, dass der Luftverkehr im Jahr 2026 um 4,9 % wachsen wird. Die Frachtmengen werden voraussichtlich auf eine Wachstumsrate von 2,6 % zurückgehen. Nach Schätzungen der IATA werden die globalen Umsätze der Luftfahrtindustrie im Jahr 2026 erneut die Marke von einer Billion US-Dollar übersteigen und 1.053 Mrd. US-Dollar erreichen, während der Nettogewinn auf 41 Mrd. US-Dollar steigen soll. Diese Prognosen basieren auf einem globalen BIP-Wachstum von 3,1 % im Jahr 2026 sowie einem durchschnittlichen Kerosinpreis von 88 US-\$ pro Barrel.

Airbus und Boeing starten 2026 mit einem beispiellosen Auftragsbestand von rund 15.370 Verkehrsflugzeugen, was bei den aktuellen Produktionsraten 12 Jahren Vollauslastung entspricht. Dies spiegelt die bestehende Nachfrage der Airlines nach der neuesten Generation treibstoffeffizienter Flugzeuge sowie anhaltende Lieferverzögerungen wider. Beide Hersteller planen, ihre Auslieferungen im Jahr 2026 erneut zu steigern. Airbus bleibt bestrebt, die Produktionsrate seiner A320neo-Familie bis 2027 auf 75 pro Monat zu erhöhen, während die A220 im Jahr 2026 eine monatliche Produktionsrate von 14 erreichen soll (Quelle: Airbus). Boeing plant, die Rate für die 787-Flugzeuge auf 10 pro Monat im Laufe des Jahres 2026 zu erhöhen. Der Einsatz der Boeing 777-9 mit GE9X-Triebwerken wurde aufgrund von Zertifizierungsproblemen auf 2027 verschoben.

Trotz der soliden Wachstumsprognose für die Nachfrage im Luftverkehr wird die Branche auch 2026 weiterhin vor erheblichen Herausforderungen stehen, insbesondere da geopolitische und wirtschaftliche Unsicherheiten den Druck auf Lieferketten, Qualitätsprozesse und Zertifizierungsfristen verstärken. Ungelöste Handelskonflikte und die zunehmende Fragmentierung globaler regulatorischer Standards könnten die Produktionsplanung weiter erschweren und kritische Investitionsentscheidungen verzögern. Als

Reaktion auf diese kombinierten Belastungen wird erwartet, dass Airlines die Lebensdauer älterer Flugzeuge verlängern, bis die Hersteller die angestrebten Produktionsraten erreichen. Dies erfordert erweiterte Wartungskapazitäten zur Unterstützung des fortgesetzten Betriebs alternder Flotten und könnte zu zusätzlichem Geschäft im Aftermarket- und Ersatzteilbereich führen.

Militärischer Ausblick

Getrieben durch geopolitische Spannungen – wie die anhaltende Unsicherheit aufgrund des Kriegs in der Ukraine, verschärfte Spannungen mit Russland und mögliche neue Krisen im Indo-Pazifik – wird der Trend zu höheren Verteidigungsausgaben voraussichtlich anhalten. Die weltweiten Militärausgaben sollen in den nächsten zehn Jahren jährlich um rund 2 % steigen, hauptsächlich getrieben durch Asien, Europa und die MENA-Region. Die Verpflichtung, 5 % des BIP für Verteidigung bereitzustellen, wird vielen NATO-Staaten politische Rückendeckung geben, um ihre Budgets weiter auszubauen (Quelle: AWIN Military Quarterly Report Q3/2025).

Deutschland plant, seine aktuelle Eurofighter-Typhoon-Flotte durch den jüngsten Kauf weiter aufzurüsten und zu modernisieren, während gleichzeitig die Vorbereitung auf einen zukünftigen Übergang zu Next-Generation-Systemen wie FCAS erfolgt – obwohl die Fortführung des Programms derzeit aufgrund von weit auseinander liegender Sichtweisen unter den Partnern unsicher ist. Europa wird zunehmend darauf abzielen, seine Souveränität zu stärken und sich auf interoperable Luftverteidigungsnetzwerke zu konzentrieren, da hybride Bedrohungen, Drohnenschwärme und Raketenabwehr an Bedeutung gewinnen. Insgesamt bewegt sich der Sektor in Richtung größerer Automatisierung, stärkerer Vernetzung zwischen Systemen und schnellerer Einsatzbereitschaft.

Künftige Entwicklung der MTU

Die für die Prognose der Finanzkennzahlen veröffentlichten zukunftsgerichteten Leistungskennzahlen basieren auf den im Rahmen des Planungsprozesses ermittelten Daten. Die prognostizierten Finanzkennzahlen werden konsistent zu den angewendeten Rechnungslegungsmethoden bzw. zu den in der Anhangangabe [12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung](#) beschriebenen Berechnungslogiken der alternativen Leistungskennzahlen ermittelt.

Aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der geopolitischen Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine,

kann es zu Beeinträchtigungen bzw. Verzögerungen der Entwicklungsaktivitäten sowie lieferketten- und nachfragebedingten Änderungen und Verschiebungen der Serienproduktion und der Betreuung von Triebwerken im Aftermarket kommen, welche sich auf die Prognose wesentlicher Finanzkennzahlen auswirken würden.

Investitionen in neue Produkte und Dienstleistungen

Die Luftfahrtindustrie setzt ihre Erholung weiter fort und die weltweiten Flugbewegungen sind im Lauf des Jahres 2025 deutlich gestiegen. Auch für das Jahr 2026 wird von weiterem starken Wachstum ausgegangen. Diesem positiven Trend stehen anhaltende Flugbeschränkungen gegenüber, welche aus dem Russland-Ukraine-Krieg resultieren. Generell aber ist die Luftfahrt auf einem konstanten Wachstumskurs. Im Jahr 2026 dürfte sich die Neuproduktion von Triebwerken weiter erhöhen.

Ebenso dürften das Ersatzteil- sowie das MRO-Geschäft dem Marktbedarf entsprechend wachsen.

Die Entwicklungsaktivitäten dürften ihr Wachstum auch 2026 fortsetzen, im Wesentlichen getrieben durch verstärkte Technologieentwicklung.

Für den laufenden Hochlauf der Ausbringraten von Triebwerken und zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit investiert die MTU weiterhin am Stammsitz München erheblich in die Ausweitung hochproduktiver Produktions- und Logistikkapazitäten.

Darüber hinaus wird die Erweiterung der Standortkapazitäten insbesondere in China und in den USA fortgesetzt.

Ausblick 2026

Zielgrößen

Für das Geschäftsjahr 2026 prognostiziert die MTU die folgenden Zielgrößen:

Ausblick 2026

in Mio. €	Prognose 2026	Ist 2025
Bereinigter Umsatz	Zwischen 9.200 und 9.700	8.717
Bereinigte EBIT-Marge	Moderat unterhalb des Vorjahresniveaus	15,5%
Bereinigtes EBIT	~1.350 – 1.450	1.351
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	Wachstum analog EBIT bereinigt	968
Bereinigtes Ergebnis je Aktie in €	Wachstum analog EBIT bereinigt	17,79
Verhältnis von bereinigtem Free Cashflow zu bereinigtem Ergebnis nach Ertragsteuern	Cash Conversion Rate zwischen 45% und 55% des bereinigten Ergebnisses nach Ertragssteuern	39%

Bereinigter Umsatz nach Geschäftssegmenten

Innerhalb des OEM-Geschäfts geht die MTU für das zivile Seriengeschäft (Teil des OEM-Segments) 2026 auf US-Dollar-Basis von einem organischen Umsatzplus im mittleren bis hohen Zehner-Prozentbereich aus. Der Umsatz des zivilen Ersatzteilgeschäfts (Teil des OEM-Segments) dürfte organisch auf US-Dollar-Basis im niedrigen bis mittleren Zehner-Prozentbereich zunehmen.

Der Umsatz des Militärgeschäfts (Teil des OEM-Segments) dürfte im Jahr 2026 im mittleren Zehner-Prozentbereich wachsen. Hierzu tragen vorwiegend Umsätze für Triebwerke für den Eurofighter sowie für Triebwerke für den Transporthubschrauber CH-53K bei.

In der zivilen Instandhaltung (MRO-Segment) prognostiziert die MTU für 2026 auf US-Dollar-Basis ein organisches Wachstum im niedrigen bis mittleren Zehner-Prozentbereich. Hier werden wachsende Umsatzanteile aus dem PW1100G-JM erwartet. Deren Anteil am MRO-Umsatz dürfte sich zwischen 40 und 45 % bewegen. Dabei spielt die Bewältigung des GTF™-Flottenmanagementplans weiterhin eine signifikante Rolle.

Für den bereinigten Gesamtumsatz der MTU-Gruppe in Euro ist vor diesem Hintergrund ein Wert zwischen 9,2 und 9,7 Mrd. € zu erwarten.

Diesen Erwartungen liegt ein durchschnittlicher US-\$/€-Wechselkurs von 1,20 zugrunde.

Operatives Ergebnis

Die MTU rechnet für 2026 mit einem bereinigten EBIT im Bereich zwischen 1.350 und 1.450 Mio. €. Im Rahmen des erwarteten Wachstums des bereinigten Umsatzes ergibt sich daraus eine Margenerwartung des bereinigten EBIT zum Umsatz moderat unterhalb des Vorjahresniveaus.

Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern dürfte sich im Wesentlichen analog zum operativen Ergebnis entwickeln.

Bereinigter Free Cashflow

Auch das Jahr 2026 wird weiterhin von hohen Volatilitäten im Zusammenhang mit umfangreichen Investitionsaktivitäten im Rahmen der Geschäftsexpansion sowie taktischer Zusatzbevorragungen zur Sicherung der Lieferfähigkeit geprägt sein. Die MTU plant jedoch, vorgenannte Belastungen aus dem operativen Geschäftswachstum zu kompensieren. In der Gesamtschau wird, auch in Anbetracht der in 2026 fortbestehenden Ausgabenbelastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, eine Verbesserung der Cash Conversion Rate auf ein Niveau von 45 % bis 55 % des bereinigten Ergebnisses nach Steuern erwartet. Dies würde rechnerisch einem Free Cashflow innerhalb einer Bandbreite von rund 430 bis 580 Mio. € entsprechen.

Bereinigtes Ergebnis je Aktie

Das bereinigte Ergebnis pro Aktie dürfte sich 2026 im Wesentlichen analog zum bereinigten EBIT entwickeln.

Künftige Dividende

Die allgemeine Dividendenpolitik der MTU sieht die Ausschüttung einer attraktiven Dividende vor. Trotz der anhaltenden Auswirkungen des GTF™-Flottenmanagementplans ist die Gesellschaft in der Lage, für das Geschäftsjahr 2025 eine deutlich erhöhte Dividende vorzuschlagen.

Der Anspruch der MTU, mittelfristig eine Ausschüttungsquote von rund 40 % des bereinigten Ergebnisses nach Steuern auf Basis einer hinreichenden Cash Conversion Rate zu realisieren, besteht unverändert fort. Mit Blick auf die für 2026 angestrebte Ausschüt-

tungsquote sind dabei die geplante Finalisierung des GTF™-Flottenmanagementplans sowie der Investitionen in das internationale Geschäftswachstum zu berücksichtigen. Beides begrenzt erwartungsgemäß die Möglichkeiten der Erreichung einer Ausschüttungsquote auf dem Zielniveau von 40 % für 2026. Ungeachtet dessen erwartet die MTU, die Ausschüttungsquote 2026 gegenüber 2025 deutlich steigern zu können und damit ihre grundsätzliche Ausrichtung auf das angestrebte mittelfristige Zielniveau einer attraktiven Dividende zu bestätigen.

Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2026

Der Vorstand geht von einer positiven Geschäftsentwicklung aus: Der (bereinigte) Umsatz dürfte weiter deutlich steigen und die MTU dürfte weiterhin ein starkes bereinigtes EBIT erwirtschaften. Die weiter intensivierten Entwicklungsaktivitäten und die Investitionen im Jahr 2026 legen den Grundstein für die langfristige und anhaltend positive Geschäftsentwicklung der MTU. In diesem Kontext werden die operativen Herausforderungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan weiterhin ein Fokus der Aktivitäten sein.

Die MTU beobachtet mögliche Auswirkungen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der globalen Krisen auf den aktuellen Geschäftsverlauf und wird ihre Prognose im Jahresverlauf konkretisieren und gegebenenfalls entsprechend anpassen.

Risiko- und Chancenbericht

Risikobericht

Risiken gelten als inhärenter Bestandteil jeder unternehmerischen Aktivität. Um Chancen am Markt erfolgreich nutzen und die damit verbundenen Risiken identifizieren und steuern zu können, verfügt die MTU über ein integriertes Chancen- und Risikomanagementsystem. Es ist in die wertorientierte Steuerung und die bestehenden Organisationsstrukturen des Konzerns eingebunden und sichert den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Das System orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework. Zur Realisierung des Risikomanagements in der MTU-Gruppe ist die Zentralfunktion Risikomanagement eingerichtet, die, ausgestattet mit Richtlinienkompetenz, das Meldewesen durch die in den Unternehmensbereichen definierten Risikoverantwortlichen koordiniert und für die Unternehmensleitung koordiniert. Hierfür stellt die Zentralfunktion verbindliche Anweisungen und Arbeitshilfen zur Verfügung: Neben der Risikorichtlinie dienen umfangreiche Checklisten als Leitfaden und operative Hilfestellung im Risikomanagement-Prozess, mit dem Ziel, Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihre Auswirkungen zu bewerten und bei Bedarf Steuerungsmaßnahmen abzuleiten, um die Risiken zu begrenzen oder daraus Chancen abzuleiten.

Strategie und Risikomanagementsystem

Kontrollumfeld

Unabdingbare Voraussetzung für ein funktionsfähiges Risikomanagementsystem bei der MTU ist ein förderliches Kontrollumfeld. Es umfasst folgende wesentlichen Elemente:

- / Stil und Philosophie des Managements,
- / Integrität und ethische Werte,
- / offene Fehlerkultur,
- / Mitarbeiterqualifikation.

Das MTU-Leitbild fordert einen konstruktiven Umgang mit Fehlern und formuliert in den Führungswerten unter anderem den Anspruch, Veränderungen aktiv voranzutreiben, eine vertrauensvolle Umgebung zu schaffen und kontinuierlich besser zu werden. Mit der Anwendung von Lean Management in allen Unternehmensbereichen wird dieser Anspruch untermauert und eine Kultur geschaffen, die ein funktionsfähiges Risikomanagementsystem sicherstellen soll.

Ziele des Risikomanagements und Risikostrategie

Ziele des Risikomanagements der MTU sind die Schaffung von Transparenz hinsichtlich sämtlicher Risiken und Chancen sowie die Abwehr bestandsgefährdender Risiken und die Sicherung des zukünftigen Unternehmenserfolgs.

Das Unternehmen beschränkt sich dabei nicht auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, sondern ist bestrebt, sein Risiko- und Chancenmanagementsystem in sämtliche Unternehmensprozesse einzubinden – in die finanzwirtschaftlichen Planungsprozesse, in alle Steuerungsprozesse und in die Berichtsprozesse, inklusive und insbesondere die quartalsweise Vorstands- und Aufsichtsratsberichterstattung. Zusätzlich findet das Risikomanagement in weiteren Teilbereichen des Unternehmens statt, z. B. als wesentlicher Teil des Projektmanagements.

Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken

Die MTU versteht das Risikomanagement als kontinuierlichen Prozess. Er stellt den verantwortungsvollen Umgang mit Einzelrisiken auf Bereichsebene und mit übergeordneten Risiken, die mehrere Einheiten oder den gesamten Konzern betreffen, sicher.

Basis für die Risikoerfassung ist das Risikoinventar des Konzerns, welches alle Bereiche und Risikofelder, denen die MTU ausgesetzt ist, umfasst. Zur detaillierteren Erfassung der Risiken unterteilt die MTU diese Struktur in 10 Risikokategorien, die sämtliche Bereiche abdecken. Folgende Risikokategorien sind dabei als besonders bedeutsam für das MTU-Geschäftsmodell identifiziert:

- / Environment
- / Financial
- / IT
- / Legal & Compliance & Governance
- / Manufacturing & Maintenance
- / Programs & Projects
- / Research & Development
- / Social & Human Resources
- / Strategic
- / Supply Chain.

Das operative Risikomanagement erfolgt auf der Ebene der organisatorisch abgegrenzten Unternehmensbereiche in den jeweiligen Konzerngesellschaften. Diese Unternehmenseinheiten identifizieren, bewerten, steuern und überwachen ihre Risiken eigenverantwortlich und dokumentieren diese in einem zentral zur Verfügung gestellten

Risikomanagement-Tool. Dazu nutzen die Unternehmenseinheiten eine zentral bereitgestellte Risiko-Checkliste, die aus dem Risikoinventar abgeleitet ist.

Die Meldung an das zentrale Risikomanagement erfolgt verpflichtend für quantitative Risiken ab einer Höhe von 10 Mio. € EBIT bzw. Liquidität (Cash) über den festgelegten Fünf-Jahres-Betrachtungszeitraum (Detailplanungszeitraum der operativen Unternehmensplanung), separat für jedes Planjahr. Die Risiko-Meldungen erfolgen grundsätzlich quartalsweise, korrespondierend zur Frequenz von Unternehmensplanung bzw. Forecasts. Sowohl der Zeitraum als auch die Meldeschwellen und die folgend genannten Auswirkungsklassen, welche im Risikomanagement betrachtet werden, wurden im laufenden Geschäftsjahr 2025 im Rahmen der Umstellung des Zeitraums der operativen Planung der MTU von drei auf fünf Jahre harmonisiert; die im Folgenden dargestellten Risiken und Chancen betreffen das Jahr 2026. Die Risikomeldungen der Unternehmensbereiche an das zentrale Risikomanagement erfolgen in Form sogenannter Risk Maps. Außerhalb der quartalsweisen Risiko-Meldungen identifizierte, besonders wesentliche Risiken werden umgehend an das zentrale Risikomanagement bzw. den Vorstand gemeldet, auch zur Möglichkeit der zeitgerechten Information des Aufsichtsrats.

Die Bewertung und Darstellung der in den Risk Maps gemeldeten quantitativen Risiken erfolgen als mögliche Abweichung der Konzernsteuerungsgrößen EBIT bzw. Liquidität (Cash) von der aktuell gültigen operativen Planung nach vier finanziellen Auswirkungsklassen:

- / Very High: ≥ 120 Mio. €
- / High: 80 – 120 Mio. €
- / Medium: 40 – 80 Mio. €
- / Low: < 40 Mio. €

und nach vier definierten Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten:

- / Almost Certain (80 % – 100 %)
- / Likely (50 % – 80 %)
- / Possible (20 % – 50 %)
- / Unlikely (0 % – 20 %)

Neben den genannten finanzwirtschaftlichen quantitativen Risiken betrachtet das Risikomanagement ausdrücklich auch zum jeweiligen Stichtag möglicherweise nicht finanziell bewertbare und damit qualitative Risiken. Für qualitative Risiken bleiben die bereits genannten vier Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten gleich. Die Bewertung für qualitative Risiken erfolgt dabei in vier Auswirkungsklassen:

- / Very High: Risiko kann eine Auswirkung auf den Fortbestand der MTU Aero Engines AG (Konzern) haben
- / High: Risiko hat eine wesentliche strategische Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)
- / Medium: Risiko hat noch eine steuerungsrelevante Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)
- / Low: Risiko hat keine wesentliche oder steuerungsrelevante Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)

Das zentrale Risikomanagement aggregiert und konsolidiert die gemeldeten Risiken. Darüber hinaus bietet es Unterstützung im Risikomanagementprozess, gibt einheitliche Methoden und Werkzeuge vor und ermittelt die Gesamtrisikoposition für den Konzern. Zudem unterstützt es das durch die Unternehmensleitung bereichsübergreifend eingerichtete Risk Management Board, das auf Konzernebene als zentrale Steuerungs- und Überwachungsinstanz agiert. Im Rahmen der quartalsweise stattfindenden Sitzungen des Risk Management Board werden insbesondere Wechselwirkungen zwischen einzelnen Risiken sowie die Vollständigkeit der für die gemeldeten Risiken initiierten kompensatorischen Maßnahmen nachvollzogen und auf dieser Basis wird gegenüber dem obersten Leitungsorgan zur Chancen- und Risikoposition des Gesamtkonzerns empfehlend Stellung genommen.

Risikoberichterstattung und -kommunikation

Der Vorstand der MTU wird quartalsweise über die aktuelle Risikosituation des Konzerns informiert. Die Berichterstattung an den Vorstand erfolgt durch einen nach Segmenten gegliederten und vom Risk Management Board abgestimmten Risk Report. Dieser Report stellt die Top Risk Map des Unternehmens dar, welche alle Risiken und Chancen mit einer Höhe von mindestens 35 Mio. € EBIT bereinigt bzw. Liquidität (Cash) im Fünf-Jahres-Zeitraum beinhaltet. Die Darstellung erfolgt getrennt sowohl für das aktuelle Planjahr als auch für den Fünf-Jahres-Betrachtungszeitraum. Es erfolgen in diesem Zusammenhang eine Risikobewertung unter Berücksichtigung von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit sowie die Erhebung kompensatorischer Maßnahmen zur Risikoabwehr.

Ebenso erhält der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats quartalsweise eine Berichterstattung über die aktuelle Chancen- und Risikoposition des MTU-Konzerns. Im Rahmen der Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt zudem quartalsweise eine Darstellung der aktuellen Top-Themen der letzten Risikoabfrage bzw. hierzu empfangener besonders wesentlicher Updates.

Überwachung des Risikomanagementprozesses

Um die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems sicherzustellen und eine kontinuierliche Weiterentwicklung zu gewährleisten, ist die Überwachung des Risikomanagementprozesses von entscheidender Bedeutung.

Neben der Prüfung des Risiko-Früherkennungssystems durch den MTU-Abschlussprüfer wird das Risikomanagementsystem durch weitere Funktionen bzw. Organe überwacht und geprüft:

- / Peergruppen-Vergleiche und Benchmarking,
- / Prozessreviews durch das Risk Management Board in Form von Self Assessments,
- / regelmäßige Prozess- und Effektivitätsprüfungen durch die interne Revision bzw. unabhängige Fachexperten,
- / Prozessreviews durch den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Risikokategorie „Environment“

Umweltrisiken

Die Anlagen und Betriebe unterliegen den Umwelt- und Arbeitsschutzgesetzen und -vorschriften der lokal gültigen Rechtsordnungen der jeweiligen MTU-Standorte. Um Umweltbelastungen zu verhindern oder zu verringern, sind für betriebliche Tätigkeiten regelmäßig behördliche Genehmigungen oder Lizenzen und in diesem Zusammenhang Betreiberkonzepte erforderlich. Investitionen und operative Ausgaben sollen die Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften gewährleisten und die Überwachung ihrer Angemessenheit und Wirksamkeit wird durch die Einrichtung entsprechender Risikomanagement- und interner Kontrollsysteme systematisch unterstützt. Dennoch kann die MTU im Einzelfall Verstöße gegen maßgebliche Gesetze und Vorschriften und deren teils dynamische Entwicklung und Auslegung nicht vollumfänglich ausschließen. Infolgedessen besteht das Risiko, dass erhebliche Geldbußen oder Strafen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden könnten. Darüber hinaus könnten eventuelle Genehmigungen oder Lizenzen in Zukunft widerrufen bzw. nicht verlängert werden. Manche MTU-Einrichtungen haben eine lange Geschichte industrieller Aktivitäten. Durch potenziell neu entdeckte Kontaminierungen in Grundstücken besteht daher im Einzelfall das Risiko, dass die MTU hieraus über die bekannten Verpflichtungen hinaus in Anspruch genommen werden könnte.

Näheres zum Arbeits- und Umweltschutz findet sich im [Kapitel Konzernnachhaltigkeits-erklärung](#).

Klimawandel

Die MTU orientiert sich in der eigenen Zielsetzung am EU Green Deal, der mit einer Klimaneutralität bis 2050 aus dem Pariser 1,5-Grad-Ziel abgeleitet ist. Haupthandlungsfelder sind der Übergang zu einer klimaneutralen Luftfahrt sowie der Wandel hin zur klimaneutralen Bereitstellung der Produkte und Dienstleistungen. Neben den gesellschaftlich relevanten Risiken bestehen für die Geschäftstätigkeit der MTU konkrete Bedrohungen durch den Verlust von Marktzugangs- und Wachstumsmöglichkeiten, die Ergebnisverschlechterung aufgrund gesetzlich getriebener Sanktionsmechanismen, den Verlust an Attraktivität als Arbeitgeber für bestehende und künftige Nachwuchskräfte sowie den erschwerten Zugang zu Finanzmitteln bis hin zum gesetzlich erzwungenen Einstellen der Produktion in Teilen oder des gesamten Geschäftsbetriebs.

Die MTU formuliert ihre Ziele und Umsetzungsmöglichkeiten für nachhaltige zivile Antriebskonzepte auf dem Weg zum emissionsfreien Fliegen in ihrer Technologie-Agenda Clean Air Engine (Claire). Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Leading Technology Roadmap der MTU. Die Technologie-Roadmap hat dabei zwei Stoßrichtungen: erstens die evolutionäre Weiterentwicklung der Gasturbine auf Basis des GTFs, kombiniert mit revolutionären Antriebskonzepten, die den Kreisprozess deutlich verbessern und sämtliche Emissionen weitreichend reduzieren. Zweitens eine möglichst vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs, um im Flug maximal emissionsfrei zu sein. Von allen betrachteten Konzepten setzt sich hier aus derzeitiger Sicht der MTU die Wandlung von Wasserstoff in Strom mit Hilfe einer Brennstoffzelle durch. Die MTU nennt dies „Flying Fuel Cell“. Neben den genannten Themen unterstützt die MTU aktiv die Entwicklung hin zum verstärkten Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Zu alternativen Luftfahrtantriebskonzepten wird auch auf die [Abschnitte Substitutionsrisiken durch disruptive Technologien im Risikobericht und Forschung und Entwicklung sowie unter Risikokategorie „Strategic“ bzw. die Konzernnachhaltigkeitserklärung](#) verwiesen.

Die Maßnahmen auf dem Weg hin zu einer klimaneutralen Bereitstellung ihrer Produkte und Dienstleistungen hat die MTU in der betrieblichen Klimastrategie „ecoRoadmap“ zusammengefasst und auf alle Produktionsstandorte ausgerollt. Treibhausgas-Emissionen im Rahmen der Herstellung und Instandhaltung von Triebwerken und Modulen in den MTU-Werken werden kontinuierlich nach dem international anerkannten Standard des Greenhouse Gas (GHG) Protocol bewertet.

Risikokategorie „Financial“

Forderungsausfallrisiken

Insbesondere Fluggesellschaften, die von geopolitischen bzw. makroökonomischen Effekten betroffen sind, sind indirekte und direkte Kunden der MTU. Bei diesen Gesellschaften können finanzielle Probleme auftreten, die sich auf die Forderungen der MTU und ihrer Partner auswirken.

Die Konsortialführer (OEM) im zivilen OEM-Geschäft betreiben ein intensives Forderungsmanagement. Kreditausfallrisiken im zivilen OEM-Geschäft werden aufgrund der in den Programmen etablierten Strukturen und der langjährigen Erfahrung, auch im Krisenumfeld, weiterhin als beherrschbar eingeschätzt. Im MRO-Geschäft überwachen und managen die verantwortlichen Kundenbetreuer:innen Kreditrisiken mit etablierten und bewährten Konzepten in kurzen Zyklen und proaktiv. Vor relevanten Vertragsabschlüssen erfolgt eine Risikobeurteilung und im Bedarfsfall werden systematisch kompensatorische Sicherungsmaßnahmen festgelegt, wie z. B. kompensierende Zahlungsbedingungen oder die Stellung von Garantien bzw. Avalen. Im Einzelfall erfolgt der Abschluss von kommerziellen Kreditversicherungen, die Absicherung politischer Kreditrisiken durch die Hermesdeckung.

Fremdwährungsrisiken

Ein Großteil der Umsatzerlöse der MTU wird derzeit in US-Dollar erzielt, wobei erwartungsgemäß derzeit mehr als 75 % des Währungsrisikos der hieraus generierten Einnahmen durch in US-Dollar abgerechnete Kosten natürlich gesichert ist. Die übrigen Aufwendungen fallen hauptsächlich in Euro und in geringem Umfang in Polnischen Zloty, Britischen Pfund, Serbischen Dinar und Kanadischen Dollar an. In Übereinstimmung mit der Unternehmenspolitik, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Währungsspekulationsgeschäften zu erwirtschaften, nutzt die MTU Sicherungsinstrumente ausschließlich, um die Auswirkungen der Volatilität des Dollarkurses auf die Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu kompensieren.

Die von der MTU abgeschlossenen Devisentermingeschäfte sichern einen großen Teil des kurz- und mittelfristigen Nettowährungsrisikos ab. Der Sicherungshorizont beträgt dabei bis zu 5 Jahre und folgt einem Modell, bei dem die autorisierten Sicherungsquoten abnehmen, je weiter das erwartete Nettowährungs-Exposure in der Zukunft liegt. So ist nur noch ein geringer Teil des erwarteten US-Dollar-Überschusses des laufenden und des darauf folgenden Wirtschaftsjahres Währungsrisiken relativ zur funktionalen Berichtswährung Euro ausgesetzt.

Ausführliche Erläuterungen zu Instrumenten, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme dienen, sind im [Konzernanhang in Abschnitt IV. – 35. Finanzwirtschaftliche Risiken](#) enthalten.

Zur detaillierten Beschreibung des Finanzmanagements der MTU wird auf den [Abschnitt Finanzlage \(unter Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements\)](#) verwiesen.

Steuerrisiken

Die MTU identifiziert als international tätiger Industriekonzern differenzierte steuerliche Risiken, die das operative Geschäft und die Finanzierungsstrategien beeinflussen könnten. Diese Risiken ergeben sich aus der komplexen und sich ständig ändernden steuerlichen Gesetzgebung in den verschiedenen Ländern, in denen der Konzern tätig ist. Als derzeit im Besonderen relevant für die MTU werden folgende Risiken beurteilt:

- / Änderungen der Steuergesetzgebung: Steuerrechtliche Rahmenbedingungen unterliegen häufigen Änderungen, die sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene erfolgen können. Änderungen der Körperschaftsteuer oder sonstiger Steuern können die Steuerlast des Unternehmens erheblich beeinflussen. Im Besonderen berücksichtigt die MTU hierbei die aktuellen Entwicklungen der Regulierungen in den USA.
- / Internationale Steuerstrukturierung: Der Konzern operiert in vielen Jurisdiktionen, was die Notwendigkeit einer effektiven internationalen Steuerplanung erfordert. Unzureichende oder fehlerhafte Steuerplanungen können zu einer Erhöhung der Steuerverpflichtungen oder zu Doppelbesteuerung führen, insbesondere im Hinblick auf die Verrechnungspreise zwischen verbundenen Unternehmen.
- / Steuerprüfungen und -streitigkeiten: Die Wahrscheinlichkeit von Steuerprüfungen durch nationale Finanzbehörden ist hoch, insbesondere in einem regulierten Sektor wie der Luftfahrtindustrie. Solche Prüfungen können zu zusätzlichen Steuerforderungen, Strafen oder Nachzahlungen führen. Anhaltende Streitigkeiten mit den Steuerbehörden können zudem Ressourcen binden und die Reputation des Unternehmens beeinträchtigen.
- / Compliance-Risiken: Die Einhaltung einer Vielzahl von steuerlichen Vorschriften und Berichtspflichten ist für den Konzern von wesentlicher Bedeutung. Fehler in der Steuerberichterstattung oder im Rahmen der Compliance können zu finanziellen Nachteilen sowie zu rechtlichen Konsequenzen führen.

Um diesen Steuerrisiken proaktiv zu begegnen, verfolgt der Konzern eine umfassende Steuerstrategie, die regelmäßige Überprüfungen, eine enge Zusammenarbeit mit Steuerberatern und rechtlichen Experten sowie die Sicherstellung der kontinuierlichen

Compliance mit internationalen Standards umfasst. Dennoch bleibt das Unternehmen den potenziellen Auswirkungen dieser Risiken auf die künftige Geschäftsentwicklung und die finanzielle Stabilität des Konzerns gegenüber wachsam.

Sonstige Finanzrisiken

Die Luftfahrtindustrie ist stark kapitalintensiv und viele der unmittelbaren und mittelbaren Geschäftspartner der MTU, insbesondere Fluggesellschaften und Leasinggesellschaften sowie Dienstleister, sind auf externe Finanzierungsquellen angewiesen, um ihre Anschaffungen zu tätigen und den Geschäftsbetrieb abzusichern. Veränderungen im Zugang zu Finanzierungen, sei es durch Marktbedingungen oder Kreditvergabepolitiken, können die finanzielle Lage der Geschäftspartner der MTU beeinträchtigen und somit zu Forderungsstundungen und -ausfällen führen. Darüber hinaus können Verzögerungen in der Finanzierung von Programmen die Liquiditätsposition der MTU ebenfalls belasten, da die MTU möglicherweise in Vorleistung gehen muss.

Eine hohe Abhängigkeit von wenigen strategischen Lieferanten erhöht zusätzlich das Risiko, dass Störungen in deren Finanzierung die Produktion und somit die Geschäftstätigkeit der MTU beeinträchtigen. Um den hier betrachteten Risiken entgegenzuwirken betreibt die MTU Finanzierungsmaßnahmen, mehr dazu unter dem [Abschnitt Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements im Wirtschaftsbericht 2025](#).

Risikokategorie „IT“

Die MTU bewertet laufend die Risikolage im Bereich der Informationsverarbeitung. Identifizierte Risiken in diesem Bereich sind der Ausfall von Systemen aufgrund von technischen Fehlern sowie Cyberangriffen und als deren Folge die Nichtverfügbarkeit von Systemen, die unberechtigte Offenlegung von Informationen oder ein dauerhafter Verlust von Daten. Vor dem Hintergrund der weit fortgeschrittenen Digitalisierung aller wesentlichen Geschäftsprozesse der MTU sind die hohe Verfügbarkeit und Integrität der IT-Systeme wesentliche Voraussetzungen für die ungestörte Abwicklung des Geschäftsbetriebs. Die MTU erzeugt, erhält und verarbeitet umfangreich Daten mit besonderen Vertraulichkeitsanforderungen – nicht nur, aber im Besonderen im Bereich des militärischen Geschäfts.

Die MTU investiert erheblich und laufend in technische und organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung von Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität der von ihr genutzten oder betriebenen IT-Systeme. Trotzdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die MTU mit Systemausfällen, unbefugtem Zugriff auf vertrauliche Informationen oder Datenverlust konfrontiert wird. Jeder Datendiebstahl, jede unbefugte Manipulation

oder jeder Verlust von Daten könnte die Beziehungen der MTU zu ihren aktuellen und potenziellen Kunden negativ beeinflussen. Vorfälle dieser Art könnten die MTU auch Haftungsansprüchen Dritter aussetzen.

Die MTU hat eine Cyber-Versicherung bei internationalen Versicherern (Mindestrating A-/Standard & Poor's oder A.M./Best's) abgeschlossen. Versicherungsschutz besteht sowohl für Ansprüche, die infolge einer Informationssicherheitsverletzung geltend gemacht werden, als auch für Betriebsunterbrechungen, verursacht durch die Nichtverfügbarkeit der IT-Systeme infolge der o. g. Risiken.

Insgesamt deckt eine solche Versicherung die Haftungsrisiken – stets nach Maßgabe der jeweiligen wertmäßigen und inhaltlichen Deckungslimits – ab.

Risikokategorie „Legal & Compliance & Governance“

Compliance- und rechtliche Risiken

Compliance-Risiken bezeichnen das Risiko, dass sich Führungskräfte oder Mitarbeiter:innen des Unternehmens nicht an die Gesetze und Vorschriften halten oder unternehmensinterne Richtlinien missachten. Diese Risiken können in allen Bereichen des Unternehmens auftreten.

Zur Risikominimierung und zur Sicherung der Compliance hat die MTU eine Reihe von aufbauorganisatorischen und prozessualen Maßnahmen getroffen. Insbesondere sind Zentralfunktionen mit Weisungsbefugnis installiert, welche die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften im jeweiligen Fachressort überwachen und durchsetzen (z. B. der Fachbereich Qualität bzgl. der Einhaltung luftfahrtbehördlicher Auflagen, der Fachbereich Umweltschutz/Arbeitsschutz bzgl. der Befolgung umweltschutzrechtlicher Vorgaben).

Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Minimierung der unternehmensbezogenen Risiken aus dem Compliance-Bereich auf Unternehmensebene ergriffen:

- / verbindliche und konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze,
- / die Einrichtung einer Ansprechstelle bei Verdacht auf unrechtmäßiges Verhalten,
- / die Einrichtung eines internetbasierten Hinweisgebersystems,
- / die Einrichtung zentraler Compliance-Funktionen (Compliance Officer und Compliance Board),
- / kontinuierliche Sicherheitsüberprüfungen von Mitarbeiter:innen,
- / regelmäßige Schulungen.

Nicht vollständig ausgeschlossen werden können vorsätzliche kriminelle Handlungen. In der Gesamtschau erachtet die MTU die Compliance-Risiken als beherrschbar, insbeson-

dere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen, deren Angemessenheit und Wirksamkeit die Unternehmensleitung überwacht und regelmäßig beurteilt.

Die komplexe, sich kurzfristig ändernde und teils kollidierende internationale Regulierung außenwirtschaftlicher und steuerlicher Tatbestände, insbesondere im grenzüberschreitenden Waren- und Dienstleistungsverkehr im Bereich von Industrie- und Rüstungsgütern, exponiert die MTU in besonderem Maße im Falle von Rechtsverstößen. Kontrollbewehrte Prozesse, welche durch Zentralfunktionen mit Fach- und Weisungskompetenz überwacht und weiterentwickelt werden, sollen relevante rechtliche Risiken kompensieren. Erkennbare Risiken aus laufenden Zoll- bzw. Exportkontroll- und anstehenden Steuerprüfungen sowie laufenden rechtlichen Verfahren werden durch die zuständigen Zentralabteilungen, unterstützt durch externe unabhängige Fachberater:innen, bearbeitet und insbesondere identifizierte Prozessschwächen adressiert und deren Kompensation nachgehalten.

Haftungsrisiken

Haftungsansprüche, einschließlich solcher wegen Mängeln an Produkten, die von Kooperationspartnern hergestellt wurden, und die Kosten für die Versicherung können die finanziellen Bedingungen der MTU nachteilig beeinflussen.

Die MTU arbeitet in einem Umfeld, in dem ihre Produkte und Leistungen eine Haftung für Personenschäden, Tod oder Sachschäden auslösen können. Die Haftung könnte insbesondere infolge des Versagens eines Triebwerks bzw. Triebwerksbauteils entstehen, das von der MTU oder einem ihrer RRSP-Partner konstruiert, entwickelt, hergestellt oder geliefert bzw. montiert wurde – sowohl im Neuteil- als auch im Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft.

Im zivilen OEM-Geschäft ist die MTU an Konsortial- und Risk- and Revenue-Sharing (RRSP)-Verträgen beteiligt. Die meisten dieser Beziehungen sehen vor, dass die Haftung aus Ansprüchen Dritter nicht abhängig vom Verschulden des einzelnen Partners getragen wird, sondern vielmehr von den Konsortien oder Partnern im Verhältnis zu ihrem jeweiligen Beitrag zum Konsortium oder RRSP. Bei diesen RRSP-Programmen hat der Konsortialführer in der Regel das Recht, Ansprüche Dritter einseitig im Namen aller Programmteilnehmer zu regeln und abzuwickeln. Infolgedessen kann die MTU für Ansprüche, die nicht mit ihr zuzurechnenden Leistungsmängeln zusammenhängen, materiell haftbar gemacht werden und deren Kompensation im Einzelfall nur begrenzt oder gar nicht verhandeln. Gleichzeitig bietet die konsortiale Haftung im Rahmen der Triebwerksprogramme auch einen effektiven Risikotransfer für der MTU zurechenbare Leistungsmängel.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU durch Freistellungen weitgehend von der Haftung für Produktrisiken befreit.

Die meisten RRSP-Verträge der MTU sehen vor, dass durch die MTU eine Versicherung abgeschlossen werden muss, um potenzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Produkthaftung abzudecken. Umgekehrt macht die MTU ihre Teilnahme an diesen Programmen von solchen Vereinbarungen abhängig. Die MTU hat für die oben genannten Risiken eine Luftfahrtprodukthaftpflichtversicherung bei internationalen Luftfahrtversicherern (Mindestrating A- / Standard & Poor's oder A. M. / Best's) abgeschlossen. Insgesamt deckt eine solche Versicherung die in Rede stehenden Produkthaftungsrisiken - stets nach Maßgabe der jeweiligen wertmäßigen und inhaltlichen Deckungslimits - ab, die insbesondere im Rahmen von RRSP überschritten werden könnten.

Als signifikante Risiken im Zusammenhang mit konsortialer Haftung im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogrammbeiträgen sind besonders die erwarteten Belastungen im Zusammenhang mit Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken, beispielsweise aus Schiedsverfahren, erwähnenswert.

Risikokategorie „Manufacturing & Maintenance“

Um die Erfüllung der Anforderungen der OEMs und sonstigen Konsortialpartner an Gewicht, Treibstoffverbrauch und Geräuschemissionen von Triebwerken sicherzustellen, kommen technisch hochentwickelte Bauteile und neue Werkstoffe zum Einsatz. Zur effizienten Herstellung und Bearbeitung dieser Bauteile entwickelt die MTU neue, an diese Herausforderungen angepasste Fertigungsverfahren und lässt diese zu. Dabei kann es zu Einflüssen kommen, die einen verzögerten Produktionsstart, eine kurzfristige temporäre Erhöhung der Stückkosten oder eine temporäre Unterschreitung der Liefermengen zur Folge haben. Ebenso besteht das Risiko, dass Kunden aufgrund von Lieferverzögerungen z. B. Strafzahlungen verlangen. Möglicherweise erfüllen die neuen Verfahren die Anforderungen zum Beginn der Serienfertigung noch nicht vollständig. Die konsequente Begleitung des Entwicklungs- und Einführungsprozesses im Rahmen von Technologieprojekten führt zu einer Begrenzung des Risikos.

Risikokategorie „Programs & Projects“

Markt- und Programmrisiken

Die Branche der Hersteller von Triebwerksmodulen und -komponenten für Flugzeuge ist durch einen intensiven Wettbewerb zwischen den Marktteilnehmern geprägt. Die MTU stellt sich diesem Wettbewerb in allen Aspekten ihrer beiden Geschäftssegmente ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft („OEM“) und zivile Triebwerksinstandhaltung („MRO“).

In ihrem OEM-Segment beteiligt sich die MTU an Programmen zur Entwicklung und zum Bau von neuen Triebwerken, die ihre OEM-Partner Herstellern von zivilen und Militärflugzeugen sowie Fluglinien und Regierungen anbieten. Manche dieser Programme stehen im Konkurrenzkampf mit anderen Triebwerksprogrammen zur Installation in den gleichen Flugzeugtyp. Daher hängt der Erfolg der MTU teilweise von der Fähigkeit ihrer OEM-Partner ab, Aufträge von Herstellern, Fluglinien und Regierungen für Triebwerksprogramme, an denen die MTU beteiligt ist, zu gewinnen. Außerdem steht die MTU bei der Beteiligung an Triebwerksprogrammen auch im Wettbewerb mit anderen Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten (von denen einige hochspezialisiert sind und möglicherweise eine direkt konkurrierende Technologie anbieten) sowie mit den OEMs selbst, die sich möglicherweise dafür entscheiden, Entwicklungsleistungen, Komponenten und Teile intern statt von der MTU zu beziehen.

Neben dem Wettbewerb im Geschäft mit Neutriebwerken umfasst die Konkurrenzsituation der MTU auch den Verkauf von Triebwerksteilen und -komponenten und die Instandsetzung von Triebwerken im Aftermarketgeschäft ihres OEM-Segments. Das Aftermarketgeschäft ist für die MTU von entscheidender Bedeutung, da der Erfolg ihrer Beteiligung an Triebwerksprogrammen über den gesamten Lebenszyklus weitgehend davon abhängt. Das zivile Geschäft der MTU ist zyklisch und empfindlich gegenüber der Nachfrage nach Lufttransporten und der finanziellen Lage der zivilen Luftfahrtindustrie.

Im militärischen Triebwerksgeschäft sind die Auftraggeber der MTU nationale und internationale Behörden. Veränderungen im politischen Umfeld wirken sich daher nahezu direkt auf die MTU aus. Bei den insbesondere in Europa zu beobachtenden angespannten Haushaltslagen der Käuferländer besteht das Risiko von Auftragsverschiebungen bzw. -stornierungen. Aufgrund der Haushaltssituation werden vertragliche Leistungsumfänge bereits geschlossener Verträge bisweilen nachverhandelt. Im militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU in internationale Kooperationen eingebunden. Durch eine gemeinsame Interessensvertretung werden Risiken begrenzbar. Bestehende Verträge im militäri-

schen Bereich sind in der Regel langfristig ausgelegt, sodass Preisrisiken weitestgehend ausgeschlossen sind.

Auch wenn das Unternehmen davon ausgeht, dass die Verteidigungsbudgets in Zukunft eher ansteigen werden, ist das Militärgeschäft der MTU wesentlich vom anhaltenden Engagement der deutschen Regierung, anderer europäischer Regierungen und der US-amerikanischen Regierung im Rahmen ihrer militärischen Beschaffungsprogramme abhängig.

Auch in ihrem MRO-Segment, das Aktivitäten im Bereich der zivilen Instandhaltung, Reparatur und Überholung umfasst, steht die MTU im Wettbewerb. Die MTU ist neben der Aftermarket-Beteiligung an Triebwerksprogrammen auch ein unabhängiger Anbieter von MRO-Dienstleistungen und steht daher im Wettbewerb mit internen MRO-Dienstleistern von Fluggesellschaften, die mit vielen ihrer potenziellen Kunden verbunden sind. Die anderen Hauptkonkurrenten der MTU sind die Instandhaltungsbetriebe der OEMs. OEMs haben die Möglichkeit, ihre Serviceverträge mit Fluggesellschaften mit dem Verkauf von Triebwerken zu verknüpfen, und genießen damit zunächst einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der MTU in diesem Bereich. Ferner gibt es weltweit eine Vielzahl von unabhängigen Triebwerksinstandhaltungs-Betrieben, die ähnlich wie die MTU versuchen, ihre Marktposition auszubauen.

In Teilbereichen des zivilen MRO-Markts, in denen die MTU tätig ist, herrschen weiterhin schwierige Bedingungen. Die Marktbedingungen können aufgrund von Faktoren, die sich dem Machtbereich des Unternehmens entziehen, auch in Zukunft schwierig bleiben. Die folgenden Faktoren können den Erfolg des zivilen MRO-Geschäfts der MTU negativ beeinflussen:

- / Die Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen hängt mit der Auslastung der Flugzeuge zusammen und kann bei Rückgängen im Passagierluftverkehr erheblich reduziert werden.
- / Der Kundenstamm im MRO-Segment ist durch eine Anzahl großer Einzelkunden gekennzeichnet und ein Verlust eines dieser Kunden könnte sich negativ auf die Einnahmen aus diesem Geschäft auswirken.
- / Einige der Triebwerksprogramme im MRO-Geschäft haben ein fortgeschrittenes Stadium ihres Lebenszyklus erreicht, was dazu führen könnte, dass sich das MRO-Produktportfolio zu stark auf alternde Produkte und Technologien konzentriert.
- / OEMs sind bestrebt und können sich auch weiterhin bemühen, Vereinbarungen abzuschließen, nach denen ein größerer Teil der Instandhaltungsarbeiten in ihren internen Einheiten durchgeführt wird, insbesondere weil einige dieser Einheiten mit

ihren potenziellen Kunden verbunden sind. Eine deutliche Verlagerung hin zu unternehmensinternen Einheiten würde die Wettbewerbschancen von Drittanbietern wie der MTU für dieses Geschäft verringern.

Die MTU ist Vertragspartei bei so genannten Fly-by-the-Hour- und Power-by-the-Hour-Vereinbarungen, in denen sich die MTU verpflichtet, Instandhaltungsleistungen an Triebwerken zu pauschalierten, nutzungsabhängigen Preisen durchzuführen. Dadurch übernimmt die MTU im Rahmen dieser Vereinbarungen effektiv das Risiko erhöhter Wartungs- und Überholungskosten. Die MTU kann im Zusammenhang mit diesen Vereinbarungen Verluste erleiden, da die ihnen zugrunde liegenden Preismodelle bei Angeboten für langfristige Vereinbarungen eine komplexe Analyse der Leistungsbedingungen erfordern (einschließlich Annahmen zur künftigen Triebwerksnutzung und zu den Werkstattbesuchsraten). Sollten sich die von der MTU getroffenen Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die Margen der MTU negativ beeinflusst werden.

Abhängigkeit von Kooperationen

Die MTU hat mit verschiedenen OEMs und anderen Marktteilnehmern langfristige Kooperations- und Zusammenarbeitsverträge abgeschlossen. Diese Verträge können unter bestimmten Umständen kurzfristig gekündigt werden, zum Beispiel bei Änderungen der Aktionärsstruktur des Unternehmens. Alle diese Szenarien liegen außerhalb des Machtbereichs des Unternehmens. Der Verlust eines der Hauptkunden der MTU könnte sich wesentlich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Finanz- oder Ertragslage der MTU auswirken. Zu Informationen zu Kundenkonzentrationsrisiken wird auch auf den [Konzernanhang in Abschnitt V. – 39. Segmentberichterstattung](#) verwiesen.

In ihrem zivilen Geschäft ist die MTU an einer Reihe von RRSP-Verträgen mit OEMs beteiligt, die sich auf die Entwicklung, die Herstellung, den Verkauf und zum Teil die Instandhaltung von zivilen Flugzeugtriebwerken beziehen. Zu den OEMs, mit denen RRSP-Verträge bestehen, zählen Pratt & Whitney, GE Aerospace, IAE LLC und IAE AG. Im Rahmen von RRSP-Verträgen beteiligt sich die MTU an der Entwicklung, Produktion und Instandsetzung neuer Triebwerksprogramme. Im Gegenzug hat die MTU Anspruch auf einen Anteil an den Einnahmen aus dem Verkauf von Triebwerken, Komponenten und Ersatzteilen.

RRSP-Verträge sind für die MTU eine wichtige Geschäftsgrundlage. Sie ermöglichen es der MTU, langfristige Beziehungen zu OEMs aufzubauen und an branchenführenden Triebwerksprogrammen der großen Triebwerkshersteller teilzunehmen. Die RRSP-Verträge der MTU führen darüber hinaus zu erheblichen Risiken, einschließlich mangelnder Kontrolle über die unter das RRSP fallenden Aktivitäten und Verluste, die sich aus der Preisgestaltung der Programmleistungen bzw. Vorleistungen im Hinblick auf Design- und Entwicklungskosten, Kostenüberschreitungen, Garantien, Gewährleistungen und Strafen ergeben. Ausdruck dessen sind unter anderem folgende Risiken:

- / Der jeweilige OEM kontrolliert die Endkundenbeziehung während der gesamten Programmlaufzeit, einschließlich der Preisfestsetzung für Triebwerke und Ersatzteile, der Gewährung von Zugeständnissen (einschließlich der Finanzierung von Triebwerks- und Flugzeugkäufen in einer Weise, die letztlich einen Rückgriff auf die MTU im Rahmen des RRSP-Vertrags vorsehen kann), der Gewährung von Garantien sowie der Festlegung und Änderung von Garantie- und anderen Service-Richtlinien für das Aftermarketgeschäft.
- / Die MTU hat im Rahmen der RRSPs eingeschränkte Prüfungsrechte. Infolgedessen ist sie nicht in der Lage, vollständig zu überwachen, ob die OEMs ihren Verpflichtungen in vollem Umfang nachkommen oder ihre Rechte in fairer Weise ausüben.
- / OEMs können Reparaturverfahren auf MTU-Bauteile anwenden oder mit gebrauchten Ersatzteilen arbeiten, was sich negativ auf den Ersatzteilverkauf auswirken würde.
- / Die MTU muss erhebliche Vorleistungen erbringen, um die Komponenten des Triebwerks zu konstruieren und zu entwickeln, für die ihr die Konstruktions- und Entwicklungsverantwortung übertragen wurde. Aufgrund von Marktentwicklungen sind zukünftige Rückflüsse im Rahmen des Triebwerksprogramms der Höhe nach einer gewissen Unsicherheit unterworfen.
- / In ähnlicher Weise kann von der MTU verlangt werden, Vorabzahlungen (sogenannte Eintrittsgebühren) an OEMs zu leisten, um an Programmen teilnehmen zu können, als Entschädigung für die Entwicklung oder sonstige andere Anstrengungen, die die OEMs bereits unternommen haben.
- / Flugzeughersteller können von den OEMs Vorauszahlungen für die Teilnahme an neuen Flugzeugprogrammen und zur Deckung eines Prozentsatzes der F&E-Ausgaben des Herstellers verlangen. Die OEMs geben in der Regel einen Teil der Kosten für solche Zahlungen an ihre RRSP-Partner weiter.

Der Wert des MTU-Beitrags (in Form von Arbeiten zur Konstruktion, Entwicklung und Herstellung von Triebwerksmodulen und -komponenten) im Rahmen von RRSPs wird im Allgemeinen auf der Grundlage von Kostenannahmen festgesetzt, die zum Zeitpunkt des

Vertragsabschlusses festgelegt werden (mit begrenzten Anpassungen bei Konstruktionsänderungen oder außerordentlichen Veränderungen der Rohstoffkosten). Wenn die MTU also bei der Entwicklung oder Produktion von Teilen, für die sie verantwortlich ist, Kostenüberschreitungen erleidet, kann die MTU diese Kosten unter Umständen nicht aus ihrem Programmanteil zurückerhalten und ihre Gewinne aus dem Triebwerksprogramm können dadurch beeinträchtigt werden.

Die MTU kann im Falle von Triebwerksflottenmaßnahmen im Rahmen ihrer konsortialen Programmbeteiligungen zur Teilhabe an damit einhergehenden operativen und finanziellen Belastungen verpflichtet werden. In dieser Weise resultieren für die MTU Belastungen und Risiken aus der aktuellen AOG-Situation der sog. GTF-Triebwerke und damit einhergehenden Kompensationszusagen an Airlines durch den zuständigen OEM.

Im zivilen Instandhaltungsgeschäft ist die MTU auf dem asiatischen Markt unter anderem an einem 50:50-Joint Venture, der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, beteiligt. Generell besteht bei gemeinsam geführten Unternehmen, in denen Entscheidungen gemeinsam getroffen werden müssen, das Risiko von Meinungsverschiedenheiten. Ebenso werden durch die Beteiligung an internationalen Joint Ventures immer wieder kulturelle und politische Unterschiede deutlich (z. B. Zahlungsverhalten) und geopolitische Entwicklungen belasten Joint-Venture-Kooperationen.

Aus heutiger Sicht sieht sich die MTU in ihrem kooperativen Geschäftsmodell auf die effektive Bearbeitung der Markt- und Programmrisiken vorbereitet, insbesondere auch mit Blick auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Entwicklung, Fertigung und Markteinführung neuer Triebwerksprogramme und -architekturen.

Risikokategorie „Research & Development“

Forschungs- und Entwicklungsrisiko

Der Erfolg der MTU hängt unter anderem von ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten (F&E) ab, die sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment durchgeführt werden. Die MTU finanziert ihre F&E-Ausgaben aus eigenen Mitteln und staatlichen Fördermitteln sowie in begrenztem Umfang durch externe Beauftragung. Die F&E-Aktivitäten werden den Bedürfnissen der Kunden und des Marktes möglicherweise nicht rechtzeitig oder nicht kosteneffizient gerecht oder können inhaltlich die Zielsetzung nicht erreichen. Das Unternehmen kann insofern nicht versichern, dass das für die F&E-Bemühungen aufgewendete Kapital Absatzchancen schafft oder zu Produktivitätssteigerungen führt, die der Höhe der investierten Ressourcen entsprechen. Darüber hinaus entwickelt die MTU spezifische Technologien und Fähigkeiten für ihre Programme mit dem Schwerpunkt der Emissi-

onsreduktion und der damit verbundenen Senkung der Klimawirkung von Triebwerken. Sollte eines dieser Programme nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung fortgeführt werden, besteht die Möglichkeit, dass die MTU ihre F&E-Kosten und die damit verbundenen Investitionsausgaben, die in Erwartung solcher Programme anfallen, nicht oder nur vergleichsweise spät zurückerhält.

Auch wird ein Teil der Entwicklungsaktivitäten der MTU im Rahmen von Kooperationen durchgeführt. Jede Beteiligung an diesen Ventures und RRSPs erweitert die mit der F&E verbundenen Risiken über die Unternehmensgrenzen der MTU hinaus und entzieht sie in Teilen ihrer Kontrolle. Sollten sich Entwicklungs- und Produktionsrisiken bei einem Kooperationspartner der MTU ergeben, kann die MTU erhebliche negative wirtschaftliche Auswirkungen erleiden. Im Hinblick auf RRSP- oder ähnliche Vereinbarungen könnte eine potenzielle Unfähigkeit der MTU, den erforderlichen Technologie- oder Auslegungsbeitrag zu leisten, dazu führen, dass zusätzliche Kosten entstehen, die zur Erfüllung solcher Verpflichtungen erforderlich sind, bzw. die MTU könnte gezwungen sein, anstelle des Technologie- oder Auslegungsbeitrags erhebliche Ausgleichszahlungen im Rahmen des RRSP zu leisten. Darüber hinaus kann die MTU zur Zahlung von Strafen an ihre RRSP-Partner verpflichtet sein, wenn sie Lieferpläne oder bestimmte Entwicklungsziele nicht einhält.

Ein konsequentes und professionelles Projektmanagement sowie eine Risikosteuerung über die einzelnen Entwicklungspartner reduzieren die Risiken. Auf dieser Basis erachtet die MTU ihre Forschungs- und Entwicklungsrisiken als abgesichert.

Substitutionsrisiken durch disruptive Technologien

Neue Flugzeug- und Antriebskonzepte werden aktuell mit dem Ziel untersucht, einen Beitrag zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele zu leisten. Airbus hat im Jahr 2021 drei Flugzeugkonzepte präsentiert, die eine emissionsfreie kommerzielle Luftfahrt ermöglichen sollen, und setzt dabei verstärkt auf Wasserstoff als Energieträger. Dieser kann direkt in einer modifizierten Gasturbine verbrannt werden, was das aktuelle Geschäftsmodell der MTU wenig verändern würde. Demgegenüber stellen elektrische Antriebe auf Basis einer fliegenden, mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzelle prinzipiell ein Substitutionsrisiko für konventionelle Triebwerkstechnologien dar. Eine erste Anwendung für ein solches Konzept sieht Airbus im Bereich der Flugzeugklasse mit 100 Sitzen und 1.000 nm Reichweite, was unterhalb des heutigen Single-Aisle-Segments angesiedelt wäre. Den Einführungszeitpunkt stellt sich Airbus derzeit nicht vor 2040 vor. In Zusammenarbeit mit Forschungspartnern untersucht die MTU in Studien alle denkbaren Konzepte, um Chancen aus alternativen Luftfahrtantriebskonzepten sachgerecht bewerten und gegebenenfalls nutzen zu können. Wesentliche Ergebnisse daraus sind:

- / Batterieelektrische Antriebe eignen sich heute und auf absehbare Zeit lediglich für Anwendungen mit geringen Leistungsanforderungen und kurzen Einsatzdauern wie General Aviation und Urban Air Mobility. Für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und erst recht für Langstreckenflugzeuge, die gemeinsam den wichtigsten Markt für die MTU darstellen, sind zurzeit keine Batteriekonzepte mit ausreichender Kapazität bekannt.
- / Hybride Antriebe kombinieren verschiedene Leistungserzeuger und verschiedene Energieträger, wie beispielsweise eine mit Kerosin betriebene Gasturbine mit einem batteriebetriebenen Elektromotor. Ein solches Konzept wird neben weiteren Technologien im Clean-Aviation-Programm SWITCH zusammen mit den MTU-Industriepartnern Pratt & Whitney, Airbus, Collins und GKN und weiteren akademischen Partnern untersucht. Potenzielle Vorteile erreichen sie durch zusätzliche Freiheitsgrade im Flugzeug- und Antriebsdesign sowie durch Synergie-Effekte zwischen Zelle und Antrieb. Der Fokus liegt hierbei meist auf der Reduktion des Energieverbrauchs und weniger auf der Klimawirkung. Um mögliche Potenziale weiterer hybrider Architekturen frühzeitig zu erkennen, beteiligt sich die MTU weiterhin an Studien zur Bewertung dieser Konzepte. Bei Kurz- und Mittel- sowie Langstreckenflugzeugen ist allenfalls eine milde Hybridisierung sinnvoll, bei der nur ein kleiner Teil der Gesamtenergie aus der Batterie stammt. Dabei ist das grundlegende Design der MTU-Komponenten weitgehend unverändert, so dass hier kein Substitutionsrisiko besteht.
- / Brennstoffzellen haben in den letzten Jahren deutliche Entwicklungsfortschritte erzielt. Zusammen mit Flüssigwasserstoff als Energieträger haben Brennstoffzellen ein deutlich größeres Potenzial für einen Einsatz in der Luftfahrt als Batterien. Aus diesem Grund arbeitet die MTU auch an einem für die Luftfahrt optimierten Brennstoffzellen-Antriebssystem, der Flying Fuel Cell (FFC). Ein von der MTU koordinierter Förderantrag mit internationalen Partnern wurde im EU-Rahmenprogramm Clean Aviation positiv bewertet, das zugehörige Projekt HEROPS ist in Bearbeitung. In dessen Rahmen wird ein Bodendemonstrator entwickelt und aufgebaut, der das komplette Antriebssystem vom Wasserstoff-Kraftstoff-System bis zum Getriebe abbildet. Zusammen mit Airbus wurde während der Paris Airshow 2025 eine Absichtserklärung unterzeichnet - mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Technologie-Entwicklung der Flying Fuel Cell zu vertiefen.
- / Bei der Herstellung synthetischer Kraftstoffe wird CO₂ als Rohstoff verwendet, wodurch die CO₂-Bilanz signifikant verbessert wird – je nach Herstellverfahren um 80 % und mehr. Der große Vorteil von „Sustainable Aviation Fuel“ (SAF) ist, dass es sich bereits heute in Beimischungen von bis zu 50 % um einen sogenannten Drop-in-Kraftstoff handelt – also keinerlei technische Anpassungen im Flugzeug, am Triebwerk und bei der Flughafeninfrastruktur erforderlich sind. In ersten Versuchen hat SAF zusätzlich großes Potenzial zur Verringerung von Kondensstreifen und deren Klimawirkung

gezeigt. SAF ist damit die Technologie, die in der bestehenden Flotte unmittelbar zur Verbesserung der Klimawirkung führt. Die MTU Aero Engines beteiligt sich an der Forschung zu SAF und fördert über die Mitgliedschaften bei der aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. mit Sitz in Berlin dessen Markthochlauf. Die gemeinnützige Initiative setzt sich für die Verfügbarkeit und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Luftfahrt ein.

Die gegenwärtigen MTU-Geschäftsfelder sind akut nicht von effektiven Substitutionsrisiken betroffen. Die MTU wird aber die Entwicklungen im Bereich der konventionellen und der alternativen Antriebskonzepte, insbesondere mit Blick auf China, eng verfolgen, um rechtzeitig reagieren und insbesondere hieran partizipieren zu können. Dies betrifft insbesondere die FFC, für die die Einstiegshürde für Nicht-Triebwerkshersteller deutlich niedriger im Vergleich zur Fluggasturbine ist. Parallel arbeitet die MTU permanent an Effizienzverbesserungen von konventionellen Triebwerken und erhöht damit kontinuierlich die ökologische und ökonomische Eintrittsbarriere für ein Substitutionsprodukt.

Neben den Substitutionsrisiken könnten zukünftig Risiken aus klimabezogenen Regulierungen entstehen.

Eine Bepreisung von Nicht-CO₂-Effekten, die aus NOx-Emissionen und Kondensstreifen resultieren, ist im Rahmen des europäischen Emissionshandels im Gespräch, aber noch nicht konkret entschieden. Im Rahmen eines Monitoring, Reporting and Verification Scheme (MRV) werden seit 2025 erstmalig für jeden Flug innerhalb der EU die entsprechenden Daten erhoben.

Die MTU bewertet die Entwicklung in diesem Bereich sorgfältig und wird bei sich abzeichnenden Regulierungsaktivitäten diese auf potenzielle strategische Risiken überprüfen. Insbesondere in solchen Szenarien sind alternative Antriebe wie die von der MTU vorangetriebene Flying Fuel Cell attraktiv, weil sie neben Wasser keine klimaschädlichen Emissionen aufweisen.

Des Weiteren ist die Einführung der nächsten Generation von Fluggasturbinen, insbesondere die zweite Generation GTF, auf das Ende der nächsten Dekade verschoben, was einen Entwicklungsstart nicht vor Anfang der nächsten Dekade bedeutet. Aufgrund des bis dahin noch langen Zeitraums sind die Luftfahrtunternehmen - sowohl Flugzeug-, als auch Triebwerkshersteller - besonders gefordert, ihre Kompetenzen und Fähigkeiten aufrechtzuerhalten. Dies adressiert die MTU mit entsprechenden Programmen zur technologischen Vorbereitung, z. B. durch Rig- oder Demonstratorprogramme.

Risikokategorie „Social & Human Resources“

Personalrisiken

Die Qualität der Produkte und Dienstleistungen der MTU hängt in hohem Maße vom Personal ab, das die MTU rekrutieren und halten kann, insbesondere von Ingenieur:innen und anderen Fachkräften. Die MTU sucht den Zugang zu Talenten und erfahrenen Arbeitskräften durch Ausbildungsprogramme, duale Studiengänge, ein attraktives Arbeitsumfeld sowie Marketingmaßnahmen. Für viele Schlüsselpositionen innerhalb der MTU-Gruppe gibt es jedoch nur wenige Quellen für neue Mitarbeiter:innen mit den erforderlichen Qualifikationen. Der Wettbewerb um solche Mitarbeiter:innen hat sich in den letzten Jahren verschärft und könnte sich in Zukunft sogar noch weiter intensivieren. Darüber hinaus wird erwartet, dass sich der Fachkräftemangel durch den demographischen Wandel noch weiter verschärfen und den geschäftsrelevanten Erhalt bzw. Aufbau von Personalkapazitäten erschweren wird. Ohne eine langfristig ausgerichtete strategische Personal- und Nachfolgeplanung besteht das Risiko, dass die MTU nur eingeschränkt in der Lage ist, flexibel und schnell auf unerwartete Veränderungen am Markt oder in der Wirtschaft zu reagieren. Insbesondere könnte es für das Unternehmen herausfordernd sein, qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen und diese langfristig an sich zu binden.

Die MTU ist sich bewusst, dass einige ihrer Mitarbeiter:innen über technologisches Know-how verfügen, das sie für Mitbewerber und andere Arbeitgeber attraktiv macht. Der Erfolg des Unternehmens hängt entscheidend von der Fähigkeit ab, technisch versierte Fachkräfte nicht nur zu rekrutieren, sondern auch deren fachliche und persönliche Weiterentwicklung sowie Motivation aktiv zu fördern.

Sollte es der MTU nicht gelingen, im Rahmen einer bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Personal- und Nachfolgeplanung qualifizierte Mitarbeiter:innen zu gewinnen, zu halten und weiterzuentwickeln, könnte dies die Umsetzung der geplanten Geschäftsentwicklung erheblich gefährden.

Risikokategorie „Strategie“

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die MTU konkurriert innerhalb der Luftfahrtindustrie im Segment der Entwicklung, Fertigung und Instandhaltung von Triebwerken bzw. Triebwerksmodulen und -komponenten. Das Geschäft ist zyklisch und reagiert sensibel auf die Verkehrsnachfrage (Passagiere und Fracht). Es wird beeinflusst von der allgemeinen Lage des makroökonomischen Umfelds (BIP- und Handelsvolumen, Wechselkurse und Rohstoffpreise).

Aufgrund der komplexen Wechselwirkungen zwischen Geopolitik, Klimakrise und Wirtschaftsentwicklung ist die Fähigkeit des Unternehmens zur angemessenen Vorhersage und Planung seiner Geschäfte belastet, in diesem Jahr insbesondere durch Zollpolitik und Handelskonflikte. Die aktuellen Entwicklungen im Zollrecht verfolgt die MTU genau und hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, wie beispielsweise die Nutzung privilegierender US-Zollverfahren oder die Umgestaltung von Warenflüssen, um die monetären Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Obwohl sich das Unternehmen auf nationaler und internationaler Ebene mit Regierungsbehörden, Industrieverbänden sowie externen Luftfahrtanalyst:innen berät, ist eine adäquate Prognose der Auswirkungen dieser Risikofaktoren auf das Geschäft der MTU mit gewissen Unsicherheiten verbunden. Fehlprognosen könnten sich in wesentlichem Maße negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Cashflows sowie die Ertrags- und Finanzlage der MTU auswirken.

Eines der seit längerer Zeit bestehenden Risiken ist die schlechte Vorhersagbarkeit von Lieferkettenstörungen, von denen die MTU auch mittelfristig betroffen sein könnte - auch wenn die Lieferketten eine Tendenz zur Stabilisierung im Vergleich zu den Vorjahren zeigen.

So waren im Jahr 2025 Verbesserungen in Bezug auf Qualitäts- und Zertifizierungsprobleme in der Luftfahrtindustrie teilweise sichtbar - angefangen bei der Zielerreichung von Airbus im Hinblick auf die monatlichen Auslieferungsraten von Flugzeugen bis hin zur Steigerung der von der FAA limitierten monatlichen Raten der 737-MAX-Familie von 38 auf 42 bei Boeing. Gleichzeitig waren weiterhin Zertifizierungsverschiebungen wie bei der Boeing 777X und der 737 MAX-10 zu beobachten. Es besteht das Risiko, dass es zu weiteren Verzögerungen kommt, beispielsweise durch neue technische Erkenntnisse oder Personalengpässe bei den Zertifizierungsbehörden. Der sechswöchige Haushalts-shutdown in den USA und die damit ausgelösten Engpässe in der Flugsicherheit und bei der Zertifizierung sind hierfür ein Beispiel. Auch bei einigen MTU-Zulieferern besteht ein Engpass an Fachkräften, der Auswirkungen auf die Erfüllung der Produktlieferpläne ha-

ben kann. Diese Unsicherheit kann sich durch unvorhergesehene Ereignisse wie langwierige Streiks noch weiter verstärken. Daher könnte die MTU Risiken im Zusammenhang mit den Kosten, die zur Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtungen erforderlich sind, sowie Risiken im Zusammenhang mit ihren Produktlieferplänen ausgesetzt sein.

Als mittel- bis langfristige Auswirkung der Risikofaktoren könnte die MTU mit schnellen Veränderungen im Nutzungsverhalten oder in den Vorschriften für den Luftverkehr konfrontiert werden, die ihr Geschäftsmodell negativ beeinflussen. Eine öffentliche Diskussion über die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen des Einsatzes von Flugzeugen im Passagier- und Frachtverkehr hatte sich im Zuge der globalen Klimadebatte bereits entwickelt. Die politische Ausrichtung drehte sich zuletzt jedoch wieder stärker hin zu mehr Wettbewerbsfähigkeit der europäischen sowie der deutschen Luftfahrtbranche im globalen Vergleich. Beispielsweise hat die Bundesregierung im November 2025 eine Reduzierung der Luftverkehrssteuer beschlossen und die Debatte über die Machbarkeit der Nachhaltigkeitsziele in der Luftfahrtbranche hält an.

Insbesondere die Bepreisung von CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen in der Luftfahrt sowie die aktuell hohen Kosten für die Herstellung von nachhaltigen Treibstoffen (SAFs) können die Preise für Flugtickets enorm beeinflussen, je nachdem welche regulatorischen Vorgaben in der jeweiligen Region gemacht werden. Die seit 2025 gültigen SAF-Quoten von 2 % in der EU stellen für Airlines aufgrund des geringen Angebots an SAF und den damit einhergehenden hohen Kosten einen klaren Wettbewerbsnachteil im Vergleich zu nicht-europäischen Anbietern dar.

Neben den Folgen der weltweiten klimapolitischen Debatten spielen insbesondere rein wirtschaftliche Aspekte ihre übliche zentrale Rolle für den Luftverkehr. Zwar haben sich die Auswirkungen der Zollpolitik in 2025 auf bestimmte Flugrouten und wenige Länder beschränkt, es ist jedoch nicht auszuschließen, dass es zu einer weiteren Ausweitung der Handelskonflikte und damit einer Dämpfung der Nachfrage nach Luftfahrt durch ein stagnierendes Wirtschaftswachstum kommt. Damit einhergehend wäre eine Senkung des Ölpreises zu erwarten, was wiederum einen positiven Effekt auf die Ticketpreise von Airlines hätte und entsprechend zu einer höheren Nachfrage nach Flugreisen führen würde.

Ein weiteres Risiko sind protektionistische Maßnahmen, die in einigen Volkswirtschaften schon vor der Pandemie ergriffen und in diesem Jahr deutlich intensiviert wurden. Das Aussetzen der „de-minimis“-Klausel, die es erlaubte, Waren im Wert von unter 800 US-\$ in die USA zoll- und steuerfrei zu importieren, war hierfür dieses Jahr ein prägendes Beispiel. Protektionistische Maßnahmen beeinträchtigen so das Handelsvolumen und die Wirtschaftsleistung von Staaten und damit das Fracht- und Passagieraufkommen.

Politische Krisen sowie Flugverkehrsbeschränkungen infolge von Kriegen, Terroranschlägen oder Naturkatastrophen stellen ebenso ein ständiges Risiko für den Luftverkehr und das Triebwerksgeschäft der MTU dar.

So bleibt die Lage im Ukrainekrieg weiter volatil. Eine weitere Eskalation des Konfliktes würde zu einem deutlicheren Rückgang des Luftverkehrsaufkommens und der Nachfrage nach zivilen Triebwerksprodukten in den betroffenen Ländern und Regionen führen und damit die künftige Geschäftsentwicklung der MTU belasten.

Ein weiterer Konfliktherd in Gaza hat sich mit dem aktuell währenden Waffenstillstand beruhigt. Es bleibt zu hoffen, dass es zu einer weiteren Entspannung der Beziehungen in der Region kommt. Sollte dies der Fall sein, böte sich langfristig die Chance für die Region rund um Israel, wieder touristisch frequentiert zu werden, und damit für Airlines, ihre eingestellten oder reduzierten Flugverbindungen wieder aufzunehmen.

Weiterhin kam es nach dem Schluss des Geschäftsjahres zu militärischen Interventionen der USA und Israels im Iran. Hieraus zeichnen sich Effekte auf die globalen Energiemärkte und Lieferketten ab. Für die Luftfahrtindustrie ist zudem das aktuell umfangreiche Grounding großer Flugzeugflotten in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie in Katar zu berücksichtigen. Die MTU überwacht mögliche Auswirkungen aus den akuten Kampfhandlungen, insbesondere auf ihre Nachfrage-, Lieferketten- sowie Kapazitätssituation, und ergreift in enger Kooperation mit ihren Geschäftspartnern kompensatorische Maßnahmen. Die MTU gelangt zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu der Einschätzung, dass aufgrund der erwarteten zeitlichen und räumlichen Begrenztheit der Kampfhandlungen im Mittleren Osten die hieraus identifizierten Auswirkungen auf den prognostizierten Geschäftsverlauf der MTU weitgehend kompensiert werden können.

Unternehmensstrategische Risiken

Die strategischen Risiken sind im Wesentlichen Fehleinschätzungen bei Entscheidungen über Triebwerksbeteiligungen, beim Aufbau neuer Standorte und bei möglichen M&A-Aktivitäten. In der Entscheidungsphase eines Programms arbeiten daher hochqualifizierte Spezialist:innen nach vorgegebenen Prozessen an der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und beziehen dabei eine Risikobetrachtung für die unterschiedlichen Szenarien verbindlich mit ein. Das Geschäftsmodell der MTU ist insbesondere im OEM-Segment langfristig ausgelegt. Zwischen einer positiven Triebwerksentscheidung und dem Break Even liegen im zivilen Bereich viele Jahre der Entwicklung, des Serienanlaufs und der Serienfertigung. Im Zeitverlauf können sich die wirtschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen ändern, so dass Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen immer wieder an neue

gesamtwirtschaftliche und technologische Entwicklungen angepasst werden müssen. Entscheidend ist dabei vor allem der Erfolg der Flugzeugplattformen, in denen die Triebwerke zum Einsatz kommen. Die MTU begegnet diesen strategischen Risiken mit einem Portfolioansatz. Das bedeutet, dass sie den Einfluss eines einzelnen Programms bzw. einer Flugzeugplattform begrenzt, indem sie sich an einer breiten Produktpalette über alle Schubklassen hinweg beteiligt.

Darüber hinaus ist die Triebwerksindustrie geprägt durch hohe Investitionen, sowohl in Form von Entwicklungsausgleichszahlungen an den Triebwerks-OEM als auch in Form von Eigenentwicklungen der MTU zu Beginn eines neuen Triebwerksprogramms. Bei der Amortisierung dieser Investitionen müssen die langfristigen Produktlebenszyklen sowohl der Flugzeuge als auch der Triebwerksprogramme berücksichtigt werden. Empirisch lässt sich beobachten, dass die Lebensdauer erfolgreicher Triebwerksprogramme für zivile Verkehrsflugzeuge vom Erstverkauf bis zum Programmende bei deutlich über 30 Jahren liegt. Aufgrund des langen Produktlebenszyklus beziehen sich die oben genannten Schätzungserfordernisse auf langfristige Entwicklungen, so dass aktualisierte Annahmen (u. a. Änderungen der Wettbewerbssituation oder der Erwartungen bezüglich des Wachstums des Luftverkehrs und der Flugzeugindustrie oder eine Verschlechterung der Flugzeugverkaufszahlen, die sich auf die Bonität der Kunden des Konzerns auswirken können) einen erheblichen Einfluss auf die systematischen Schätzungen und damit auf die Finanzkennzahlen der MTU haben.

Neben den Risiken aus den strategischen Entscheidungen der MTU ist langfristig auch der Eintritt neuer Wettbewerber, z. B. aus China, als Risiko zu beurteilen. Vor dem Hintergrund der hohen technologischen und finanziellen Markteintrittsbarrieren wird dieses Risiko zum aktuellen Zeitpunkt aber nicht als kritisch eingestuft. Zwar hat der chinesische Flugzeughersteller COMAC mit seiner C919 im Jahr 2023 den Einstieg ins Narrowbody-Segment erreicht, die Produktionsraten werden aber auf absehbare Zeit lediglich im jährlich zweistelligen Bereich liegen und einen weltweiten Marktanteil im einstelligen Prozentbereich einnehmen. Dies hängt u. a. mit der fehlenden Zertifizierung in den USA und Europa zusammen, welche die C919-Bestellungen nahezu ausschließlich auf chinesische Airlines und Leasinggeber beschränkt. Die Wichtigkeit des chinesischen Marktes in der weltweiten Luftfahrt sowie die Fähigkeiten der chinesischen Anbieter für Triebwerke und Flugzeuge werden hierbei keinesfalls unterschätzt und genauestens analysiert.

Gleichzeitig bieten die angekündigten Ausweitungen der Militärbudgets vieler Länder zahlreiche Chancen für die MTU, in diesem Markt zu wachsen — sowohl im Sinne neuer Bestellungen wie dem Eurofighter als auch was Partnerschaften und die Erweiterung von

Geschäftsfeldern im Bereich fliegender militärischer Flugkörper und von deren Antrieben angeht.

Bezüglich des bereits bestehenden FCAS-Programms zur Entwicklung eines neuen militärischen Kampffjets ist eine Weiterführung des Programms Thema auf höchster politischer Ebene zwischen den Partnerländern. Es besteht weiterhin Unklarheit über den Zeitpunkt und die Entscheidung zur Fortführung der weiteren Phasen, was bereits zu Verzögerungen im Programmfortschritt geführt hat.

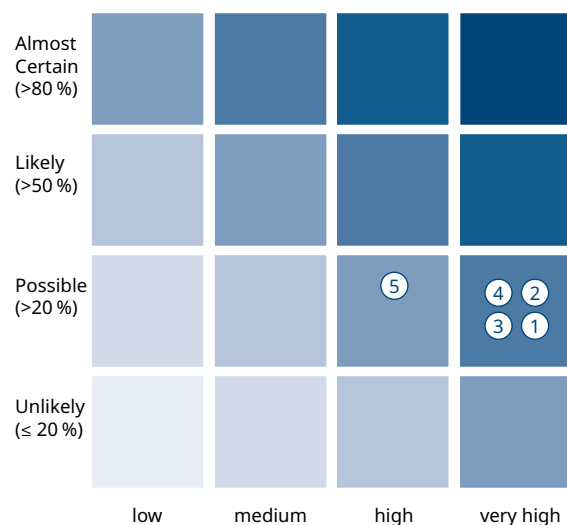
Risikokategorie „Supply Chain“

Die MTU bezieht Einzelteile und Komponenten, Fertigprodukte, Hilfs- und Betriebsstoffe, spezifische Dienstleistungen und Rohstoffe von Zulieferern und Drittanbietern. Das Risiko für die MTU besteht in der nicht ausreichenden Verfügbarkeit solcher Produkte. Störfaktoren können Probleme in den grenzüberschreitenden Lieferketten sein, getrieben durch die geopolitischen Ereignisse wie den Russland-Ukraine-Konflikt und den Israel-Gaza-Konflikt, Handelsbeschränkungen wie Zölle und Sanktionen sowie technische Probleme bzw. kapazitive Engpässe in der Herstellung. Krisenbedingte Preissprünge (Inflationsentwicklungen) können zusätzlich zu höheren Beschaffungskosten führen. Die MTU ist aufgrund der RRSP-Vertragsstruktur mit ihren Partnern im Einzelfall nur in begrenztem Umfang in der Lage, unerwartete Kostenerhöhungen an ihre Partner und Kunden weiterzugeben. Aus diesem Grund betreibt die MTU die nachstehend beschriebenen umfangreichen Anstrengungen, um die Risiken so weit wie möglich zu minimieren. Die MTU plant die Produktionsbedarfe in enger Abstimmung mit der Lieferkette in regelmäßigen Abständen und mit langen Forecast-Zeiträumen, um unerwartete Beschaffungseingänge zu vermeiden. Wo sinnvoll, werden Produkte bei mehreren Anbietern qualifiziert und beauftragt. Für viele Produkte gibt es mehrjährige Lieferverträge, um Inflationsentwicklungen nach Möglichkeit zu begrenzen. Im Kurzfristbereich werden Versorgungs-Engpässe durch Pufferbestände abgedeckt. Regelmäßige Risikobeurteilungen der Lieferanten, etablierte Einkaufs- und Beschaffungsprozesse, finanzielles Hedging von Rohmaterialien sowie enge Lieferantenbeziehungen helfen zusätzlich, die Beschaffungs- und Einkaufsrisiken zu minimieren.

Gesamtaussage zur Risikosituation der MTU

Die vorgenannten Risikofelder werden überwacht und kontinuierlich im Sinne einer Risikobewertung jeweils für das kommende Geschäftsjahr als Abweichung von der aktuell gültigen Unternehmensplanung mit ihren Eintrittswahrscheinlichkeiten eingeschätzt. Die MTU bewertet die Risiken im Risikomanagementprozess mit vier unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten. Aus den bewertbaren Risiken (> 10 Mio. €) des Risikomanagementprozesses ermittelt die MTU für das Geschäftsjahr 2026 als ergebniswirksamen Erwartungswert einen Betrag von rund 192 Mio. € (Vorjahr: 161 Mio. €). Davon entfallen ca. 159 Mio. € auf das OEM-Segment, insbesondere in der Kategorie Programs & Projects, der Rest auf das MRO-Segment. Zusätzlich zur Ergebniswirksamkeit wird im Risikomanagementprozess auch die Auswirkung der Risiken auf die Liquidität identifiziert, überwacht und bearbeitet. Für 2026 ergeben sich rund 255 Mio. € (Vorjahr: 237 Mio. €) Liquiditätsbelastungen, die jedoch durch verfügbare flüssige Mittel bzw. nicht beanspruchte Kreditlinien abgedeckt wären. Von den Liquiditätsrisiken entfallen rund 180 Mio. € auf das OEM-Segment, insbesondere in die Kategorie Programs & Projects, der Rest auf das MRO-Segment.

Am Ende des Geschäftsjahres ergaben sich über den Fünf-Jahres-Betrachtungszeitraum im Rahmen des regulären Meldeprozesses folgende wesentliche quantifizierte Liquiditätsrisiken:



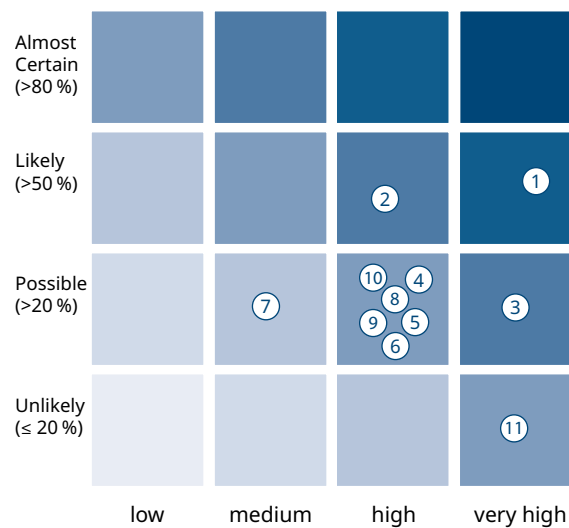
Im OEM-Segment resultieren in der Kategorie Programm- & Projektrisiken besonders wesentliche finanzielle Risiken aus der operativen und finanziellen Beteiligung der MTU an dem in 2023 initiierten GTF-Flottenmanagementplan. Risikotreiber ist hierbei die Fähigkeit des PW1100G-JM-Programms, die Produktions- bzw. Wartungs- und Instandsetzungs-Kapazitäten bedarfsgerecht zu steigern. Hierbei sind die im Rahmen des GTF-Flottenmanagementplans zugesagten Kompensationsleistungen an Programmkunden als verstärkender Effekt der finanziellen Belastungen und damit der Risikoposition zu berücksichtigen. Die finanziellen Belastungen, insbesondere die Liquiditätswirkung, werden sich in den Folgejahren weiter materialisieren und sind entsprechend der bestmöglichen Einschätzung in der aktuellen Unternehmensplanung sowie den veröffentlichten Prognoseinformationen der MTU berücksichtigt. Mögliche Mehrbelastungen im Zusammenhang mit dem GTF-Flottenmanagementplan würden die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage weiter belasten.

Im MRO-Segment sind als Risikotreiber im Wesentlichen weitere Nachfrageeffekte im Zusammenhang mit der prognostizierten Erholung des Triebwerksinstandsetzungsgeschäfts, Verhandlungsergebnisse bzgl. Kundenzahlungszielen sowie nachlaufende Effekte aus den Sanktionen im Russland-Ukraine-Konflikt zu berücksichtigen.

In der Gesamtschau identifiziert die MTU unter Berücksichtigung der kompensatorischen Maßnahmen derzeit keine bestandsgefährdenden Risiken. Trotz der angespannten Risikolage, im Besonderen getrieben durch den ausgeweiteten GTF-Flottenmanagementplan, betrachtet die MTU die Risikosituation als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen und das eingerichtete Risikomanagement-System.

ID	Risikokategorie	Titel
1	Programm & Projects	Höhere Belastungen aus AOG aufgrund reduzierten MRO-Outputs sowie höheren Removals
2	Programm & Projects	Belastung der Rückflüsse aus Triebwerksprogrammbeiträgen durch geänderte Steuergesetzgebung im Ausland
3	Legal & Compliance & Governance	Risiko aus Schadenersatzforderungen und Rechtskosten
4	Programm & Projects	Geringerer als geplant erwarteter Durchsatz bei Triebwerksüberholungen und Reparaturteilen aufgrund von Materialverfügbarkeit und operativen Themen
5	Programm & Projects	Risiken aus Aftermarket-Verträgen

An qualitativen Risiken ergaben sich im Rahmen des regulären Meldeprozesses folgende wesentliche Risiken:



ID	Risikokategorie	Titel
1	Strategic	Eskalation politischer Konflikte / Handelskriege zwischen USA, Europa und China
2	Strategic	Weitere Eskalation des Ukraine-Russland-Kriegs, des Gaza-Kriegs und des Iran-Kriegs
3	Social & Human Resources	Fluktuation von spezialisierten Mitarbeitern
4	Strategic	Arbeitskräftemangel in der Luftverkehrsbranche aufgrund von Arbeitsbeschränkungen
5	Strategic	Auswirkungen von Finanzkrisen und globalen Rezessionen auf die MTU-Geschäftstätigkeiten
6	Strategic	Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche durch Anstieg des Ölpreises
7	Manufacturing & Maintenance	Betriebsunterbrechung aufgrund von Großschadensfällen oder Angriffen auf die IT-Infrastruktur
8	Programm & Projects	Auswirkungen eines möglichen Handelsembargos gegen Israel
9	Strategic	Eintritt von neuen direkten Wettbewerbern in den Markt
10	Legal & Compliance & Governance	Auswirkungen von Strafzöllen auf die Handelsaktivitäten der MTU
11	Manufacturing & Maintenance	Risiken aus bedeutenden Flugsicherheitsereignissen, die zu Schadensersatzforderungen oder AOG führen

Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Schadensausmaß der Risiken

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadensausmaß (Prognose)*	Schadensausmaß (Planung)*
Environment	Possible	Low	High
Fiancial	Possible	Medium	Low
IT	Possible	High	Low
Legal & Compliance & Governance	Possible	High	High
Manufacturing & Maintenance	Possible	Medium	Medium
Programs & Projects	Possible	Very High	Very High
Research & Development **	–	–	–
Social & Human Resources	Possible	Low	Low
Strategic	Possible	High	High
Supply Chain	Possible	Low	Low

* Prognosezeitraum = ein Jahr, Planungszeitraum = fünf Jahre

** Risiken aus der Kategorie Research & Development werden über die Kategorie Programs & Projects gemeldet

Chancenbericht

Das integrierte Chancen- und Risikomanagementsystem ist in die wertorientierte Steuerung und die bestehenden Organisationsstrukturen des Konzerns eingebunden und orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework.

Chancenkategorie „Programs & Projects“

Grundlagenforschung sowie die Weiterentwicklung der Triebwerkstechnologien und ihre Umsetzung in Endprodukte haben die MTU zu einem weltweit führenden Hersteller von Triebwerkskomponenten gemacht. In puncto Effizienz sind die neuen Produkte der MTU führend, da sie Kraftstoff sparen und Emissionen, Lärm und Kosten reduzieren. Die A320neo und die A220 von Airbus sowie die Embraer E190-E2 mit GTF-Antrieb haben bereits erfolgreich den Linienbetrieb aufgenommen. Die gemeinsam mit Pratt & Whitney Canada entwickelte PW800-Antriebsfamilie, die ein mit dem GTF baugleiches Kerntriebwerk verwendet, treibt seit 2018 unter anderem die neue Generation der Geschäftsreiseflugzeuge des Premiumherstellers Gulfstream an. Zur Balance des Triebwerksportfolios im Langstreckensegment hat sich die MTU am GE9X beteiligt, das zukünftig exklusiv die Boeing 777X antreibt. Durch dieses ausgeglichene Triebwerksportfolio erwartet die MTU, in den nächsten Jahrzehnten vom prognostizierten Wachstum in sämtlichen bestehenden Marktsegmenten – dem Regionaljet-, dem Narrowbody- und dem Widebody-Segment – zu profitieren. Das erwartete Wachstum betrifft dabei sowohl das zivile Serien- bzw. Neuteilgeschäft als auch das Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft, welches insbesondere von der Geschäftsentwicklung des Triebwerksprogramms V2500 und sukzessive der GTF-Programmfamilie profitieren dürfte. Weiterhin ergeben sich für die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksbeteiligungen erhebliche Chancen im Zusammenhang mit Effizienzpotenzialen sowohl im Neutriebwerks- als auch im Aftermarketgeschäft, insbesondere aus der Verbesserung durch technische Upgrades der GTF-Triebwerksfamilie, vor allem der GTF-Advantage-Variante des PW1100G-JM-Triebwerks.

Bei militärischen Kunden hat sich die MTU als kompetenter Partner mit umfassendem System-Know-how für Produktentwicklung, -herstellung und -instandhaltung etabliert. Insbesondere eine Weiterentwicklung der Instandhaltungsdienstleistungen mit der Luftwaffe für militärische Triebwerke bietet die Chance, die Zusammenarbeit mit der Bundeswehr zu stärken.

Darüber hinaus eröffnen zusätzliches Neuteil- und Aftermarket-Geschäft insbesondere beim Eurofighter-Triebwerk EJ200 und beim TP400-D6 für den Militärtransporter A400M mit nationalen und internationalen Auftraggebern weitere Absatzchancen. Letztere werden sicherlich auch unterstützt durch die Ausweitung internationaler Rüstungsbudgets im Zeichen der geopolitischen Entwicklungen im Berichtsjahr. Die Zusammenarbeit mit GE Aerospace bei militärischen Programmen, insbesondere dem Triebwerk T408, bietet weiterhin das Potenzial für etwaige Chancen auf eine Beteiligung an transatlantischen Programmen der Zukunft.

Die Entwicklung des Instandhaltungsgeschäfts in der Luftfahrtindustrie hin zu einer Integration von Wartungs- und Instandsetzungsleistungen und dem Neutriebwerksverkauf (der MRO-Integration) in den Triebwerksverkauf sichert der MTU aus ihrer Stellung als Konsortialpartner ziviler Triebwerksprogramme die Möglichkeit, die Auftragsvolumina in der zivilen Instandhaltung abzusichern, gleichzeitig Substitutionsrisiken für das Aftermarket- bzw. Ersatzteilgeschäft zu vertiefen und hierdurch die Risiken aus dem Ersatzteilmarkt zu mildern. Diese MRO-Integration erlaubt es den Partnern, an einem MRO-Netzwerk teilzunehmen und entsprechend den Programmanteilen am gesamten MRO-Volumen einer Triebwerksserie teilzuhaben, dem sogenannten Netzwerkvolumen. Hierbei sind verschiedene Beteiligungsmodelle möglich. So können Partner im MRO-Netzwerk z. B. nur ihre eigenen Bauteile reparieren oder entsprechend ihrer Beteiligungsquote komplette Shop Visits zugewiesen bekommen. Im Vergleich zum unabhängigen Wartungs- und Instandsetzungsgeschäft (unabhängiges MRO-Geschäft) bietet die Beteiligung am MRO-Netzwerk derzeit moderatere Margen.

Im sogenannten unabhängigen MRO-Markt – unter anderem für das GE90 und das V2500 – bietet sich weiterhin langfristig die Chance, als MRO-Anbieter am stetig wachsenden Gesamtmarkt zu partizipieren. Insbesondere die Entwicklung des nicht mehr an den OEM gebundenen Flugzeugvolumens bietet für unabhängige MRO-Anbieter wie die MTU die Möglichkeit, neue Kunden zu gewinnen und das Management für die Instandhaltung großer Flotten zu übernehmen. In diesem Zusammenhang ist die MTU bestrebt, durch Investitionen in weitere MRO-Programme das Wachstum ihres Wartungs- und Instandsetzungsgeschäfts ausgewogen zu entwickeln — auf Basis von unabhängiger MRO und der zivilen Triebwerksprogrammanteilen durch MRO-Integration. Vor diesem Hintergrund wurden im Berichtsjahr Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmanteile geleistet.

Durch anhaltende Investitionen in Automatisierung und den fokussierten Kapazitätsaufbau können die hohen Nachfragen im OEM- und MRO-Segment langfristig und kosteneffizient erfüllt werden.

Durch die MTU Maintenance Lease Services B.V., Amsterdam, Niederlande, die MS Engine Leasing LLC., Rocky Hill, USA, und mit den Partnerunternehmen im PW1100G-JM-MRO-Netzwerk sollen die Aktivitäten im lukrativen Leasinggeschäft ausgebaut und somit der Leistungsumfang im Aftermarket erweitert werden.

Chancenkategorie „Research & Development“

Neben den im Risikobericht dargestellten Risiken aus der Forschung und Entwicklung bzw. Fertigung bietet die kontinuierliche Technologie- und Entwicklungsarbeit der MTU zusätzliche Chancen. So sichern die Weiterentwicklung der Produkte und der zugehörigen Produktionstechnologien sowie insbesondere das intensive Engagement im Rahmen der Entwicklung innovativer Antriebskonzepte in Zusammenarbeit mit industriellen, öffentlichen und wissenschaftlichen Kooperationspartnern die Möglichkeit für die MTU, sich auch an zukünftigen Triebwerksprogrammen als strategischer Partner zu beteiligen und dadurch die Ausgewogenheit ihres Portfolios mit Triebwerken und neuen Antriebskonzepten in unterschiedlichen Phasen des Lebenszyklus sowohl im Serien- bzw. Neuteilgeschäft als auch im Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft abzusichern. Hervorzuheben ist die erfolgte Beauftragung im Rahmen des FCAS-Programms (NGFE), welche als wichtiger Treiber der Weiterentwicklung der luftfahrtindustriellen Technologiekompetenz der MTU auch für zivile Anwendungen einzuschätzen ist. Des Weiteren sind die laufenden Aktivitäten im Rahmen des europäischen Förderprogramms Clean Aviation zu erwähnen, welche es erlauben, die Technologien sowohl für die nächste Generation der Gasturbine als auch für die Flying Fuel Cell konsequent voranzutreiben als auch so die technologische Basis für zukünftiges emissionsfreies Fliegen zu schaffen.

Ebenso bieten die im Risikobericht beschriebenen Herausforderungen aus dem fortgesetzten Hochlauf jüngerer bzw. neuer Programme auch Chancen. Produktionsprozesse und -systeme können zum Beispiel durch den Einsatz von Virtual-Engine-Fähigkeiten (Soll- und Ist-Zwilling), Simulation (ICM2E), End-to-End-Prozessdatenmanagement und daraus abgeleitete Vorhersagen optimiert werden und neue, zukunftsweisende Produktionstechnologien und Prozesse können produkt- und instandhaltungskosten senkend im Sinne von Design-to-x eingeführt werden. Die zur Absicherung des Produktionshochlaufs durchgeführten Risikoanalysen, unterstützt durch den Manufacturing-Readiness-Level-Prozess und Fehleranalysen, führen zu frühzeitigem Erkennen von potenziellen Problemen und daraus abgeleiteten nachhaltigen Prozessverbesserungen. Diese Effekte wirken nicht nur bei den neuen Programmen, sondern können auch auf bereits bestehende Programme übertragen werden und so zum Beispiel zu weiteren Kostenreduzierungen und einer Erhöhung der Liefersicherheit führen.

Auf dem Weg der kontinuierlichen Verbesserung hin zu operativer Exzellenz werden Methoden, Prozesse und Führungsverhalten im Rahmen von Lean Management@MTU ständig weiterentwickelt. Dies führt zu gesteigerter Transparenz, einer Fokussierung auf Wertschöpfung, Unterstützung bei der Erreichung der anspruchsvollen Zielsetzungen sowie zu schnelleren und nachhaltigen Problemlösungen und Verbesserungsansätzen auf der Basis einer integrierten Produktentwicklung (IP4E). Durch verbesserte präventive Ansätze, kurze Reaktionszeiten bei Abweichungen sowie nachhaltige und strukturierte Problemlösungen gelingt es, stabile Prozesse zu installieren und den Ressourceneinsatz zu optimieren. Weitere Informationen finden sich im [Abschnitt Research & Development](#).

Chancenkategorie „Financial“

Da vor allem im zivilen Neuteil- bzw. Seriengeschäft (OEM) und im zivilen Ersatzteil- bzw. Aftermarket-Geschäft (OEM, MRO) ein Großteil der Umsätze in US-Dollar erzielt wird, würde eine Stärkung des US-Dollar gegenüber dem Euro die Ertragssituation der MTU verbessern. Eine Stabilisierung oder ein kurzfristiger Rückgang der Inflationsentwicklungen hätte positive Auswirkungen auf die Kostenstruktur und damit auf den erwarteten Geschäftserfolg der MTU.

Zu den Maßnahmen, wie die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden können, wird auf den [Risikobericht](#) verwiesen.

Gesamtaussage zur Chancenlage

Organisatorisch hat die MTU alle Voraussetzungen dafür geschaffen, Potenziale frühzeitig zu erkennen und darauf angemessen zu reagieren. Hinsichtlich der Bewertung der Einzelchancen wendet die MTU die gleiche Methodik an wie bei der Bewertung der Risiken beschrieben. Ein konservativer Ansatz in der Chancenidentifikation führt zu einer im Vergleich zu den Risiken niedrigen Chancenposition.

Im Rahmen der Chancenidentifikation antizipiert die MTU für das Jahr 2026 ergebniswirksame Chancen von rund 33 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €). Davon entfallen ca. 27 Mio. € auf das OEM-Segment, insbesondere in der Kategorie Programs & Projects. Die liquiditätswirksamen Chancen betragen 45 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €), davon rund 27 Mio. € im OEM-Segment, insbesondere in den Kategorien Programs & Projects und Financial. Chancen zur möglichen Erweiterung des Produkt- und Leistungsportfolios der MTU führen mitunter zunächst zu einer finanziellen Belastung und leisten aufgrund der langen Zyklen im Geschäftsmodell erst in späteren Geschäftsjahren positive Ergebnisbeiträge. Grundlegende Veränderungen in der Chancenlage erwartet die MTU derzeit nicht.

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Die MTU versteht unter einem Internen Kontrollsystem (IKS) die von der Unternehmensleitung im Unternehmen eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die auf die organisatorische Umsetzung der Entscheidungen der Unternehmensleitung gerichtet sind. Das Risikomanagementsystem (RMS) ist ein konzernweit einheitlich durchzuführender, kontinuierlicher und systematischer Prozess zur frühzeitigen Risikoidentifikation, -bewertung, -steuerung, -überwachung und -berichterstattung. Wesentliche Ziele sind die Sicherung der Unternehmensexistenz und des künftigen Erfolges.

IKS und RMS referenzieren das weltweit anerkannte und etablierte Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO I) sowie die in Deutschland einschlägigen Anforderungen und Grundelemente der Prüfungsstandards des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V. (IDW PS 981 und 982).

Die Gesamtverantwortung für die Einrichtung von IKS und RMS liegt beim Vorstand der MTU. Die Systeme sind auf das Geschäftsmodell und die unternehmensspezifischen Anforderungen des MTU-Konzerns zugeschnitten und sind wichtiger Bestandteil eines umfassenden Corporate Governance-Ansatzes. Dieser setzt die Rahmenbedingungen zur Schaffung von nachhaltigen Werten für Aktionär:innen, Kunden, Mitarbeiter:innen und die Gesellschaft.

Alle MTU-Einheiten sind in das IKS und RMS eingebunden. Das lokale Management jeder Einheit übernimmt hierbei konsequent Verantwortung, basierend auf den konzernweiten Vorgaben und mit Unterstützung der Zentralfunktionen Risikomanagement bzw. Internal Control ein angemessenes und wirksames IKS und RMS zu realisieren.

Das Risk Management Board, bestehend aus dem obersten Risikomanager der MTU und ausgewählten Leiter:innen aus verschiedenen Funktionsbereichen, befasst sich als übergreifendes Entscheidungsgremium mit Fragen des Risikomanagements, diskutiert und entscheidet über gemeldete bzw. an den Vorstand zu berichtende Risiken und überwacht die Funktionsweise des Risikomanagementsystems.

Die Zentralfunktion Internal Control der MTU, bestehend aus dem IKS-Koordinator des Konzerns (Group ICS Coordinator) und den je MTU-Standort festgelegten lokalen IKS-Koordinatoren (Local ICS Coordinator), koordiniert und überwacht im Auftrag des Vorstands den Bestand sowie die Weiterentwicklung des IKS durch die Fachbereiche an den jeweiligen Standorten. Weiterhin organisiert die Zentralfunktion Internal Control die regelmäßigen bzw. anlassbezogenen Angemessenheits- und Wirksamkeitstests des IKS und berichtet hierzu an das oberste Leitungsorgan bzw. den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Das Interne Revisionssystem der MTU nimmt als prozessunabhängige Institution eine wichtige Stellung im Hinblick auf die Überprüfung der Wirksamkeit und Verbesserung von IKS und RMS ein. Es bewertet regelmäßig die Kontroll- und Überwachungssysteme und trägt auf dieser Basis zu ihrer Verbesserung bei. Des Weiteren wird es auch als Berater verstanden, der dazu beiträgt, die Geschäftsprozesse im Hinblick auf die Effektivität des IKS zu verbessern. Die Konzernrevision orientiert sich an den Standards des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR) beziehungsweise den verbindlichen Elementen der Global Internal Audit Standards (GIAS) des Institute of Internal Auditors (IIA) in den jeweils gültigen Fassungen.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berät im Rahmen seiner Überwachungsfunktion über das eingerichtete Risikomanagement, das IKS und die Prüfungsarbeit der Internen Revision. Er befasst sich nach § 107 Abs. 3 AktG in der Fassung des BilMoG mit der Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS, des IKS, der Internen Revisionssysteme, des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung.

Compliance Management System

Das RMS und IKS werden durch ein an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System (CMS) ergänzt.

Die MTU orientiert sich an den Anforderungen aus dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer für die Prüfung von Compliance Management Systemen sowie den Leitlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development).

Der Vorstandsvorsitzende übernimmt als oberster Entscheidungsträger die Verantwortung für Geschäftsethik und Anti-Korruptionspolitik. Zentrale Funktionen zur Umsetzung regelreuen Verhaltens sind ein konzernweit agierender Compliance Officer und das Compliance Board.

Zur Risikominimierung und zur Sicherung der Compliance hat die MTU eine Reihe von aufbauorganisatorischen und prozessualen Maßnahmen getroffen. Insbesondere sind Zentralfunktionen mit Weisungsbefugnis installiert, welche die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften im jeweiligen Fachressort überwachen und durchsetzen (z. B. der Fachbereich Qualität bzgl. der Einhaltung luftfahrtbehördlicher Auflagen, der Fachbereich Umweltschutz /Arbeitsschutz bzgl. der Befolgung umweltschutzrechtlicher Vorgaben). Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Minimierung der Risiken aus dem Compliance-Bereich auf Unternehmensebene ergriffen.

Die Unternehmenskultur der MTU ist von Vertrauen und gegenseitigem Respekt geprägt. Von zentraler Bedeutung ist die Beachtung rechtlicher und ethischer Regeln und Grundsätze. Sie sind in einer Verhaltensrichtlinie festgelegt und eingeführt. Die Verhaltensrichtlinie spiegelt die Unternehmenskultur und den Willen zur strikten Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen wider. Sie dient allen Mitarbeiter:innen zur Orientierung für ein integriertes Verhalten im Geschäftsverkehr.

Der Compliance Officer berichtet quartalsweise an den Gesamtvorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, der wiederum das Plenum des Aufsichtsrats informiert. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats überwacht die Compliance-Aktivitäten des Vorstands. Ein globales Hinweisgebersystem ist etabliert, in dem der Compliance Officer vertrauliche Anlaufstelle für Mitarbeiter:innen und externe Stakeholder bei unrechtmäßigem Verhalten ist.

Die MTU ist bestrebt, ihr Compliance-System kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch die Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen für Compliance-relevante Themen.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS und RMS

Die Berichterstattung über wesentliche Merkmale des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems erfolgt nach Maßgabe des derzeit gültigen Deutschen Rechnungslegungsstandards DRS 20.

Zielsetzung und Komponenten

Vorstand und Aufsichtsrat der MTU, insbesondere dessen Prüfungsausschuss, legen größten Wert auf die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit, Richtigkeit und Verlässlichkeit der Finanzberichterstattung. Das für die Abschlüsse des MTU-Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem trägt dazu

bei, die konsequente Realisierung dieser Anforderungen an die interne und externe Rechnungslegung zu gewährleisten.

- / Das rechnungslegungsbezogene Risikomanagementsystem (RMS) ist integraler Teil des unternehmensweiten Risikomanagementsystems des Konzerns. Es bildet die Basis für eine einheitliche und angemessene Behandlung von Risiken und deren Kommunikation im Konzern und unterstützt damit die ordnungsgemäße Finanzberichterstattung des Konzerns. Es bildet die Basis für Ordnungsmäßigkeit bzw. Verlässlichkeit der Rechnungslegung des Konzerns und damit für die Einhaltung der für die MTU als kapitalmarktorientiertes Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.
- / Das rechnungslegungsbezogene IKS ist integraler Teil des unternehmensweiten IKS des Konzerns. Die Ausgestaltung des rechnungslegungsbezogenen IKS orientiert sich an den Anforderungen des BilMoG, der Definition des Instituts der Wirtschaftsprüfer IDW e.V. sowie des weltweit anerkannten und etablierten Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO I), des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und der unternehmensspezifischen Gegebenheiten der MTU. Es bildet die Basis für Ordnungsmäßigkeit bzw. Verlässlichkeit der Rechnungslegung des Konzerns und damit für die Einhaltung der für die MTU als kapitalmarktorientiertem Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.
- / Die Einrichtung und Pflege von rechnungslegungsbezogenen RMS und IKS beachtet den Aspekt der Wirtschaftlichkeit zum Schutz des Vermögens.

Wesentliche Merkmale

- / Die MTU hat eine klare Führungs- und Unternehmensstruktur. Bereichsübergreifende Schlüsselfunktionen der Rechnungslegung, inklusive dem rechnungslegungsbezogenen RMS und IKS, werden durch die Zentralfunktion Accounting koordiniert, welche hierfür mit Richtlinienkompetenz bzw. fachlichem Weisungsrecht ausgestattet ist. Gleichzeitig verfügen die Tochtergesellschaften über ausreichende Selbstständigkeit und übernehmen Verantwortung für die Finanzberichterstattung.
- / Ein adäquates Richtlinienwesen und Arbeitshilfen (bspw. Bilanzierungsgrundsätze / Abschlussrichtlinie / Schulungsunterlagen) sind eingerichtet bzw. werden zentral bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert. Für bilanzrechtliche und abschlusstechnische Fragestellungen der Konzernberichterstattung steht die Zentralfunktion Accounting, bestehend aus der Funktion Konzernabschluss sowie der Grundsatzabteilung, zur Verfügung.
- / Das Team Konzernabschluss innerhalb der Zentralfunktion Accounting koordiniert und realisiert federführend die Erstellung der konsolidierten Konzernberichterstattung

(Rechnungslegung) auf Basis zentral definierter Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften. Das Team Konzernabschluss unterstützt die Konzerngesellschaften bei der Realisierung ihres Meldewesens durch Bereitstellung eines einheitlichen Konzernkontenplans sowie hierauf referenzierende Meldeformulare sowie durch weitere Arbeitshilfen (bspw. Qualitätssicherungswerkzeuge).

- / Die Erstellung und Qualitätssicherung der Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften zugunsten der konsolidierten Konzernberichterstattung erfolgen nach Maßgabe der Rechnungslegungsvorschriften des Konzerns (IFRS), in Ergänzung durch das zentrale Richtlinienwesen und unterstützt durch Arbeitshilfen dezentral in den Finanzabteilungen der MTU-Konzerngesellschaften.
- / Ergänzend erfolgen auf Ebene des Konzernabschlusses kompensatorische (Plausibilitäts-)Kontrollen und weitere Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften sowie im Rahmen von deren Aggregation bzw. Konsolidierung im Rahmen des Konzernrechnungslegungsprozesses.
- / Die Mitarbeiter:innen derjenigen Funktionen, die für die Realisierung einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung verantwortlich zeichnen, sind den konzernweiten Verhaltensgrundsätzen sowie den gesetzlichen und ergänzenden internen Regularien (bspw. Kontierungs-, Bilanzierungs- und Abschlussrichtlinie) verpflichtet.
- / Die am Rechnungslegungsprozess beteiligten Funktionen werden in quantitativer wie qualitativer Hinsicht geeignet ausgestattet. In diesem Zusammenhang erfolgt in regelmäßigen Abständen auch die Überprüfung der Aufbau- und Ablauforganisation, ggf. durch Einbindung von externen Berater:innen sowie den Austausch mit Peer-Unternehmen.
- / Die (fachliche) Qualifikation der Mitarbeiter:innen in für die Rechnungslegung relevanten Funktionen ist zentraler Treiber der Ordnungsmäßigkeit und Richtigkeit der Rechnungslegung des Konzerns. Vor diesem Hintergrund wird eine angemessene fachliche Aus- und Weiterbildung von Funktionsträgern mittels interner und externer Qualifizierungsmaßnahmen unterstützt, bedarfsgerechte Fachinformationen werden bereitgestellt und die Wirksamkeit und Angemessenheit der Qualifizierungsmaßnahmen wird systematisch überwacht und zielgerichtet weiterentwickelt.
- / Die Rechnungslegung erfolgt Enterprise-Resource-Planning (ERP)-systemgestützt – im Wege der strukturierten Anbindung der ERP-Buchhaltungssysteme der MTU-Konzerngesellschaften an das zentrale Konsolidierungs- und Konzernberichterstattungssystem. Durch entsprechende Einrichtungen werden die Systeme gegen unbefugte Zugriffe und Manipulationen geschützt. Im Bereich der Finanzberichterstattung wird, soweit möglich, Standardsoftware verwendet. Im Rahmen eines umfassenden

Konzepts werden die für die Rechnungslegung relevanten IT-Systeme und -Prozesse (bspw. IT General Controls) regelmäßig intern und extern überprüft.

- / Für rechnungslegungsrelevante Prozesse sind risikokompensierende Kontrollen implementiert – bspw. standardisierte Berichtsformate, IT- und Prozess-Kontrollen, weiterhin kompensatorische Management-Kontrollen und ein stringentes Level-of-Authority-Freigabe-Konzept zugunsten einer integrierten Qualitätssicherung von Buchhaltungs- und Abschlussinformationen. Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten rechnungslegungsbezogenen IKS werden regelmäßig durch definierte IKS-Mandatsträger beurteilt bzw. bedarfsgerecht weiterentwickelt. Auf dieser Basis erfolgt die Beurteilung von Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten IKS durch das oberste Leitungsorgan.
- / Der Rechnungslegungsprozess, der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht sowie alle darin berücksichtigten wesentlichen Abschlussinformationen unterliegen jährlich der Prüfung durch den Konzern-Abschlussprüfer. Der verkürzte Konzernabschluss und der Konzern-Zwischenlagebericht im Rahmen des Halbjahresfinanzberichtes werden ebenfalls einer prüferischen Durchsicht durch den Konzern-Abschlussprüfer unterzogen. Ergänzend wird grundsätzlich auf Ebene der für die Rechnungslegung relevanten MTU-Konzerngesellschaften eine externe Prüfung bzw. prüferische Durchsicht der Meldedaten bzw. Einzelabschlussinformationen durchgeführt.
- / Die Erstellung und Kontrolle nichtfinanzieller bzw. nachhaltigkeitsbezogener Berichterstattung im Rahmen der (Konzern-)Lageberichterstattung in Form der Nachhaltigkeitserklärung erfolgen nach Maßgabe der hierfür maßgeblichen gesetzlichen Berichterstattungsvorschriften, ergänzt bzw. operationalisiert durch Richtlinien dezentral in den zuständigen Fachbereichen der MTU-Konzerngesellschaften und koordiniert durch die Zentralfunktion Corporate Sustainability Management & Reporting. Diese Zentralfunktion aggregiert bzw. konsolidiert die dezentral erstellten Meldedaten und realisiert zum Zwecke der Qualitätssicherung Maßnahmen wie kompensatorische (Plausibilitäts-)Kontrollen. Die Prozesse der nicht-finanziellen Berichterstattung, inklusive des zugehörigen RMS und IKS, werden durch die eingerichtete Zentralfunktion koordiniert und unterstützt und im Auftrag des Vorstands durch ein interdisziplinär besetztes Corporate Sustainability Board überwacht und beraten.
- / Die regulierte nicht-finanzielle Berichterstattung (NFRD: Non-Financial Reporting Directive bzw. CSRD: Corporate Sustainability Reporting Directive) sowie alle darin berücksichtigten wesentlichen Abschlussinformationen unterliegen der auftragsgemäßen prüferischen Durchsicht durch den Konzern-Abschlussprüfer.

Rechnungslegung

Die MTU erstellt den Konzernabschluss sowie die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Der Abschluss und die Berichte werden vom Vorstand verantwortet. Die Rechnungslegung umfasst insbesondere den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht (einschließlich Nachhaltigkeitsklärung). Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG wird nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches aufgestellt. Ein Internes Kontrollsystem und einheitliche Bilanzierungsgrundsätze sollen sicherstellen, dass ein angemessenes Bild der Vermögens- und Ertragslage, der finanziellen Situation sowie der Zahlungsströme aller Konzerngesellschaften wiedergegeben wird. Darüber hinaus verfügt die MTU über ein differenziertes System zur Erfassung und Kontrolle geschäftlicher und finanzieller Risiken.

Risikomanagement- und Kontrollsystem

Ziel des Vorstands ist es, ein angemessenes und wirksames Risikomanagement- und Kontrollsystem im Unternehmen sicherzustellen. Zu diesem Zweck wird mindestens quartalsweise im Rahmen der Vorstandssitzungen die Risiko- und Chancensituation des Konzerns und dabei deren Ermittlung evaluiert sowie halbjährlich der Status bzw. eine Gesamtaussage zur Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten Internen Kontrollsystems diskutiert bzw. getroffen. Basierend darauf liegt dem Vorstand kein Hinweis vor, dass das Risikomanagementsystem oder das eingerichtete Interne Kontrollsystem in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam wären.¹ Feststellungen und optimierende Anregungen, die bei Prüfungen seitens der Internen Konzernrevision bzw. externer Prüfungen getroffen werden, nimmt die MTU zum Anlass, kontinuierliche Verbesserungen am Risikomanagementsystem und Internen Kontrollsystem vorzunehmen. Die vorgenannten Systeme sind im Kapitel Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem beschrieben.

¹ Die Angemessenheits- und Wirksamkeitsaussage nach DCGK A5 ist ungeprüft.

Konzernnachhaltigkeitserklärung¹

Allgemeine Informationen (ESRS 2)

Grundlagen für die Berichterstellung (BP)

Allgemeine Grundlagen (BP-1)

Die Aufstellung dieser zusammengefassten Nachhaltigkeitserklärung auf konsolidierter Basis für den MTU-Konzern (nachfolgend MTU) erfolgt unter vollständiger Beachtung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Sie erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die nichtfinanziellen Berichtspflichten nach §§ 289b ff. HGB und 315b bis 315c HGB (zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung). Für Informationen zur Umsetzung der handelsrechtlichen Vorgaben an die nichtfinanziellen Berichtspflichten des Mutterunternehmens siehe [Kapitel Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung](#).

Die Nachhaltigkeitserklärung der MTU für das Geschäftsjahr 2025 bezieht sich auf den Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025. Der Konsolidierungskreis ist identisch mit dem Konsolidierungskreis im Konzernabschluss und umfasst somit die unterhalb genannten Gesellschaften. Für weitere Angaben zum Konsolidierungskreis siehe [Abschnitt Konsolidierungskreis im Kapitel I. Grundsätze des MTU-Konzernabschlusses](#).

- / MTU Aero Engines AG inkl. MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH
- / MTU Aero Engines (Shanghai) Ltd.
- / MTU Aero Engines North America Inc. inkl. MS Engine Leasing LLC.
- / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.
- / MTU Investment Holding GmbH i. G. inkl. 3D.aero GmbH und eMoSys GmbH
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Canada Ltd.
- / MTU Maintenance Fort Worth Inc.
- / MTU Maintenance do Brasil Ltda.
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / MTU Maintenance Lease Services B.V. inkl. MTU Aero Engines Finance Netherlands B.V.
- / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
- / MTU Maintenance Australia Pty. Ltd.
- / MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd.
- / MTU Maintenance Singapore Pte. Ltd.

¹ Der Abschnitt Konzernnachhaltigkeitserklärung ist im Rahmen der Abschlussprüfung ungeprüft, wurde aber einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Über deren Prüfung wurde ein gesonderter Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers erteilt.

Im Berichtszeitraum wurde kein in die Konsolidierung einbezogenes Tochterunternehmen gemäß Artikel 19a Absatz 9 oder Artikel 29a Absatz 8 der Richtlinie 2013/34/EU von der jährlichen oder konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung ausgenommen.

Diese Nachhaltigkeitserklärung umfasst neben den eigenen Aktivitäten auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der MTU. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse (DMA) der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde für die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette durchgeführt. Die Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen decken die gesamte Wertschöpfungskette ab, sofern in den themenspezifischen Berichtsabschnitten nicht anderslautend angegeben. Soweit bei Kennzahlen aufgrund unvollständiger Daten zur vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette Schätzverfahren zur Anwendung kommen, sind diese im nachfolgenden [Kapitel Konkrete Umstände \(BP-2\)](#) erläutert. Darüber hinaus wurde von den Übergangsvorschriften gem. ESRS 1 Abschnitt 10.2 Absätze 132 und 133 Gebrauch gemacht. Die MTU sieht sich mit der Herausforderung konfrontiert, für die Berichterstattung nach ESRS umfassende Daten über die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette zu erheben, wobei derzeit nicht alle erforderlichen Informationen verfügbar sind. Hauptgründe dafür sind die Komplexität der globalen Wertschöpfungsketten, die unterschiedliche Datenverfügbarkeit bei den Partnern der MTU sowie technische Herausforderungen bei der Integration von Datensystemen. Diese Faktoren erschwerten die vollständige Erhebung der Informationen für die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette für das Berichtsjahr. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat die MTU im Berichtsjahr u. a. Anpassungen des Nachhaltigkeitsmanagements vorgenommen, um den interdisziplinären Informationsaustausch zwischen den Fachbereichen zu verbessern sowie die Erhebung und Analyse von Nachhaltigkeitsdaten effektiver zu gestalten. Des Weiteren wurden Vereinbarungen mit Dienstleistern fortgeführt, um bestehende Datenlücken zu identifizieren und Strategien zu deren Schließung zu entwickeln.

Weitergehende Informationen über die MTU-Wertschöpfungskette können dem [Kapitel Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette \(SBM-1\)](#) entnommen werden.

Die MTU hat in den Kapiteln [„Produktqualität und Flugsicherheit“](#) sowie [„Verantwortungsvolle Außenwirtschaft“](#) die Möglichkeit gemäß ESRS 1 Abschnitt 7.7 wahrgenommen, auf Informationen zu Zielen aus Gründen der Vertraulichkeit zu verzichten. Ebenfalls wurde aus Gründen der Vertraulichkeit auf Angaben zu erheblichen operativen Ausgaben (OpEx) und Investitionsausgaben (CapEx) in Bezug auf einzelne Maßnahmen verzichtet. Von der Option, auf die Angabe bevorstehender Entwicklungen oder sich in Verhand-

lungsphasen befindlicher Angelegenheiten gemäß Artikel 19a Absatz 3 und Artikel 29a Absatz 3 der Richtlinie 2013/34/EU zu verzichten, bzw. von der Möglichkeit des Weglassens nachteiliger Angaben (§ 289e HGB) wurde kein Gebrauch gemacht.

Konkrete Umstände (BP-2)

Zeithorizonte

Die MTU weicht von den in den ESRS festgelegten Zeithorizonten ab und hat im Einklang mit den bestehenden MTU-spezifischen Perioden der operativen und strategischen Planung folgende kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte bestimmt:

- / Prognose: kurzfristig / weniger als 1 Jahr,
- / operative Planung: mittelfristig / 1–3 Jahre und
- / strategische Planung: langfristig / 4–15 Jahre.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Zeithorizonte für die operative und strategische Planung angepasst (siehe [Kapitel Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht](#)). Zum Zeitpunkt der doppelten Wesentlichkeitsanalyse für das Geschäftsjahr wurden noch die oben genannten zuvor definierten Zeithorizonte herangezogen.

Schätzungen zur Wertschöpfungskette

Bei Kennzahlen im Zusammenhang mit Datenpunkten sonstiger EU-Rechtsvorschriften ist die Berücksichtigung von Angaben zur Wertschöpfungskette trotz der ESRS-Übergangsbestimmungen verpflichtend. Zur Berechnung der Kennzahl Scope-3-Treibhausgasemissionen (Treibhausgas = THG) wurden Schätzungen zur Wertschöpfungskette verwendet. Weitere Informationen zu Schätzungen und der jeweiligen Genauigkeit sind der nachfolgenden Tabelle und dem jeweiligen Themenabschnitt zu entnehmen. Die MTU ist bemüht, die Datenqualität in Bezug auf die Wertschöpfungskette zukünftig zu verbessern. Zum aktuellen Zeitpunkt kann jedoch noch kein detaillierter Maßnahmenplan hierzu veröffentlicht werden.

ESRS	Metrik	Beschreibung
E1	E1-6 44(c) E1-6 51 E1-6 AR 46(g), 46(j)	Scope-3-Treibhausgasemissionen Zur Berechnung der Scope-3-Treibhausgasemissionen wurden unter Verwendung indirekter Quellen Schätzungen zur Wertschöpfungskette vorgenommen. Die MTU verwendet in der THG-Bilanzierung soweit möglich Aktivitätsdaten sowie Branchendurchschnittsschätzungen aus Emissionsfaktordatenbanken. Weitere Informationen über die Schätzung von Treibhausgasemissionen können den jeweiligen kennzahlenbezogenen Mindestangabepflichten zur Verwendung von Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten (siehe Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)) entnommen werden.

Ergebnisunsicherheit und externe Validierung

In dieser Nachhaltigkeitsklärung enthaltene zukunftsbezogene Daten und Informationen sind grundsätzlich mit einem gewissen Maß an Unsicherheit verbunden. Darüber hinaus wurden die in dieser Erklärung berichteten Kennzahlen von keiner zusätzlichen externen Stelle validiert, sofern nicht anderslautend im Anhang dieser Nachhaltigkeitsklärung unter [MDR-M-Angaben](#) dargelegt.

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen

Sollte eine Anpassung von Nachhaltigkeitsinformationen aus einem vorangegangenen Berichtszeitraum aufgrund von Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung erforderlich sein, wird sie im entsprechenden Abschnitt der Nachhaltigkeitsklärung dargestellt. Dabei werden sowohl die vorgenommenen Änderungen als auch die Gründe erläutert.

Im Falle von Änderungen bei der Erstellung und Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen werden vergleichbare Informationen für den vorangegangenen Berichtszeitraum angegeben, sofern die dafür benötigten Daten zur Verfügung stehen.

Aufnahme von Informationen mittels Verweis

Gemäß ESRS 1 Abschnitt 9.1 („Aufnahme von Informationen mittels Verweis“) hat die MTU von der Option, durch Verweise auf andere Dokumente über bestimmte Offenlegungspflichten zu berichten, Gebrauch gemacht. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über alle ESRS-Offenlegungspflichten, die teilweise oder ganz mittels Verweis aufgenommen wurden.

ESRS-Angabepflicht	Verweis Abschnitt und Seite	Nachhaltigkeitserklärung Kapitel und Seite
ESRS 2 GOV-3-29	Kapitel Vergütungsbericht im Geschäftsbericht , ab S. 23	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3) , S. 83 f.
ESRS 2 SBM-1-40 (ai)-(aii)	Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht , ab S. 35	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1) , S. 84 f.
ESRS E1-13	Kapitel Vergütungsbericht im Geschäftsbericht , ab S. 33	Klimawandel (E1) , ab S. 113 f.

Verweise auf weiterführende Angaben außerhalb der (Konzern-)Nachhaltigkeitserklärung sind nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung und entsprechend gekennzeichnet (*).

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung Angaben aufgrund des HGB

Diese Nachhaltigkeitsklärung der MTU gemäß ESRS erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung und stellt somit die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung für den MTU-Konzern und die MTU Aero Engines AG dar.

Zur Erfüllung der handelsrechtlichen Berichtspflichten erklärt die MTU Folgendes:

- Die vollständige Nutzung der ESRS als Rahmenwerk gem. §§315c Abs. 3 i. V. m. 289d HGB erfolgt aufgrund der Bedeutung der ESRS als durch die Europäische Kommission angenommene europaweite Berichtsstandards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- Die von der MTU durchgeführte doppelte Wesentlichkeitsanalyse entlang der gemäß ESRS 1 AR16 zu berücksichtigenden Nachhaltigkeitsaspekte adressiert auch die fünf im HGB genannten Aspekte. Hierbei ist zu beachten, dass die Nachhaltigkeitsaspekte gemäß ESRS nicht vollständig deckungsgleich und den Aspekten nach HGB zuordenbar sind. Eine Überleitungshilfe findet sich nachfolgend: Der Aspekt „Umweltbelange“ wird adressiert durch ESRS E1 bis E5, der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ wird adressiert durch ESRS S1 und S2, der Aspekt „Achtung der Menschenrechte“ wird an verschiedenen Stellen in den ESRS-S-Standards adressiert (insbesondere auch durch die Angaben zu den Konzepten im Bereich der Menschenrechtspolitik in ESRS S1 und S2), der Aspekt „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ wird adressiert durch das Unterthema „Korruption und Bestechung“ in ESRS G1. Der Aspekt „Sozialbelange“ wird adressiert durch die (Unter-)Themen der ESRS S3 und S4. Wie in den Kapiteln

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1) und In ESRS enthaltene und von den Nachhaltigkeitsberichterstattungen des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten (IRO-2) zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse dargestellt, wurden keine relevanten Themen für den Aspekt „Sozialbelange“ identifiziert. Wesentliche Risiken aus der eigenen Geschäftstätigkeit sowie aus Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte nach § 289c HGB haben, liegen nicht vor.

- / Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der MTU sind im Abschnitt Steuerungssystem des Konzerns im Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht dargestellt. Dazu zählen die Kennzahlen „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ (Short Term Incentive – STI), „Frauen in Führungspositionen“ (Long Term Incentive – LTI), „Erreichte CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ (STI) und „CO₂-Restemissionen“ (LTI).

Als ergänzende Angaben zur nichtfinanziellen Erklärung der MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB wird Folgendes erklärt:

- / Für die nichtfinanzielle Erklärung in Bezug auf die MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB hat die MTU kein Rahmenwerk verwendet, da aus Sicht der MTU Aero Engines AG für ihre Stakeholder ausschließlich eine ESRS-Nachhaltigkeitserklärung für den MTU-Konzern von Relevanz ist.
- / Die MTU Aero Engines AG ist das Mutterunternehmen des MTU-Konzerns und für alle unternehmerischen Entscheidungen verantwortlich. Es kann daher bezüglich des Inhalts der nichtfinanziellen Erklärung für die MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB auf die den Konzern betreffende Nachhaltigkeitserklärung, die gleichzeitig die Anforderungen an die nach §§ 289b ff. und 315b bis 315c HGB aufgestellte zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erfüllt, verwiesen werden.

Angaben aufgrund der EU-Taxonomie-Verordnung

Zusätzlich kommt der MTU-Konzern mit dieser Nachhaltigkeitserklärung den Anforderungen der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden EU-Taxonomie-Verordnung) nach (siehe Kapitel Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung)).

Governance

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)

Der Vorstand ist verantwortlich für das Management und die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen der MTU und berücksichtigt hierbei, dass soziale und umweltbezogene Faktoren den Unternehmenserfolg beeinflussen und die Tätigkeiten der MTU sowohl auf Menschen als auch auf die Umwelt Auswirkungen haben. Er ist für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und -ziele sowie die Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung verantwortlich, die im MTU-Konzern und in den Organisationsstrukturen über das CS-Management (Corporate Sustainability) implementiert sind (siehe Abbildung).

Der CEO übernimmt die Rolle des Chief Sustainability Officer (CSO). Unterstützt durch die Beratung des Corporate Sustainability Boards (CS-Board) gehört es zur Aufgabe des CSO, die Positionierung des Unternehmens sowie dessen Nachhaltigkeitsstrategie und -ziele zu definieren. Dies beinhaltet die Bewertung von Nachhaltigkeitsaspekten sowie die Anpassung der Strategie und des Geschäftsmodells. Auf diese Weise wird Nachhaltigkeit in die Entscheidungsprozesse des Unternehmens integriert. Der CEO/CSO verantwortet im Vorstand die gesamte Produktentwicklung. Dazu zählen auch die Technologie-Roadmap sowie die Entwicklung innovativer und nachhaltigerer Antriebskonzepte. Der CFO ist für die Unternehmensberichterstattung, einschließlich der Nachhaltigkeitserklärung, zuständig. Die genannten Zuständigkeiten auf Leitungsebene sind in der Geschäftsordnung des Vorstands, dem Geschäftsverteilungsplan und für die operative Ebene in der Sustainability Reporting Governance der MTU festgehalten.

Der Vorstand vereint sektor- bzw. produktspezifische sowie internationale Erfahrung. Die Mitglieder verfügen über Kompetenzen in den Kernbereichen der MTU-Geschäftstätigkeit, einschließlich der Entwicklung und Produktion neuer Antriebstechnologien sowie der Erschließung neuer Märkte. Das Kompetenzspektrum des Vorstands reflektiert die geografische Diversifizierung des Unternehmens. Der Vorstand verfügt zudem über die Erfahrung sowie Zugriff auf Expert:innen und Informationen, um die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte der MTU zu überwachen. Alle Mitglieder des Vorstands sind geschäftsführende Mitglieder. Der Vorstand der MTU setzte sich zum Ende des Berichtszeitraums aus zwei weiblichen und zwei männlichen Mitgliedern zusammen. Im Geschäftsjahr 2025 betrug das durchschnittliche Verhältnis von weiblichen zu männlichen Vorstandsmitgliedern 67 % (2024: 33 %).

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen obliegt dem Aufsichtsrat die Überwachung der Unternehmensberichterstattung, einschließlich der Nachhaltigkeitserklärung. Dabei bezieht er Nachhaltigkeitsaspekte in seine Überwachungs- und Beratungsfunktionen ein. Zu seinen Aufgaben zählen die Aufsicht über die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie, die Zielsetzung und die Erfolgssteuerung. Der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss sind für die Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung im Rahmen des Lageberichts sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses zuständig. Der Prüfungsausschuss gibt Empfehlungen zur Sicherstellung der Integrität des Rechnungslegungsprozesses ab, auch in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Zuständigkeiten des Aufsichtsrats und seines Prüfungsausschusses sind in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat niedergelegt. Der Aufsichtsrat setzte sich zum Ende des Berichtszeitraums aus vier weiblichen und acht männlichen Mitgliedern zusammen. Im Geschäftsjahr 2025 betrug das durchschnittliche Verhältnis von weiblichen zu männlichen Aufsichtsratsmitgliedern 57 % (2024: 71 %). Gemäß den Vorgaben im deutschen dualistischen System erfolgt die Vertretung der Arbeitnehmer:innen durch Arbeitnehmervertreter:innen im paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat. Der MTU-Aufsichtsrat hat sich eingehend mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) zur Unabhängigkeit der Mitglieder, die Anteilseigner vertreten, befasst. Bezogen auf seine Zusammensetzung im Geschäftsjahr 2025 betrachtet der Aufsichtsrat alle seine Mitglieder als unabhängig.

Der Aufsichtsrat der MTU soll so zusammengesetzt sein, dass er in seiner Gesamtheit über ein breites Kompetenzspektrum verfügt, das eine wirksame Beratung und Überwachung des Vorstands hinsichtlich der gesamten Geschäftstätigkeit ermöglicht – einschließlich der Sektoren, Produkte, geografischen Standorte sowie der strategischen

Ausrichtung und der Reaktion auf gesellschaftliche und technologische Entwicklungen. Die wesentlichen Bestandteile dieses Kompetenzspektrums sind im Kompetenzprofil des Aufsichtsrats für das Gesamtgremium festgelegt. Der Aufsichtsrat verfügt über Kompetenzen u. a. in den Bereichen Luftfahrtindustrie, Supply Chain & Operations, Risikomanagement & Compliance, Marketing & Vertrieb, internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten, Zukunftstechnologien / Digitalisierung & IT sowie Nachhaltigkeit. Bei der Ausübung seiner Personalkompetenz berücksichtigt der Aufsichtsrat auch nachhaltigkeitsbezogene Erfahrungen, Fähigkeiten und Qualifikationen.

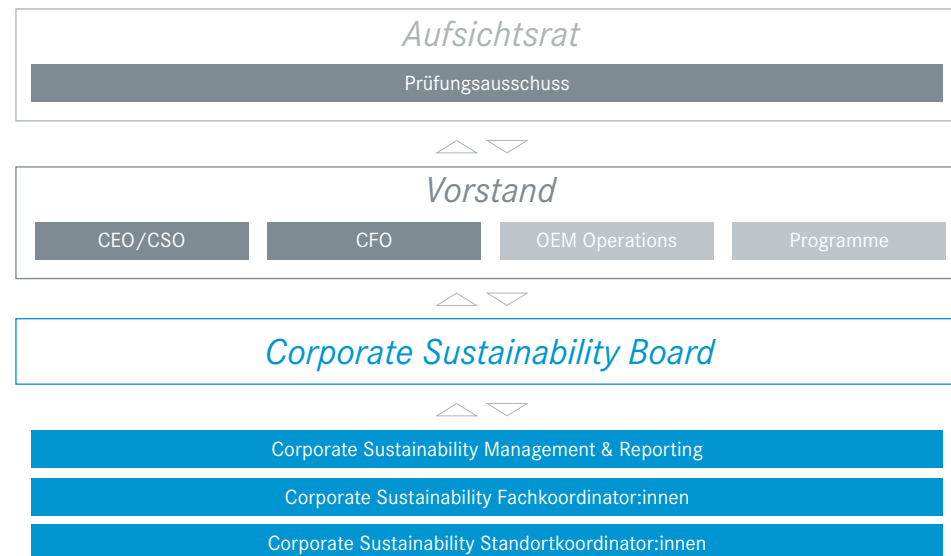
Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MTU wurden zu den regulatorischen Anforderungen der CSRD und ESRS an die Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie zu den enthaltenen ESG-Themen (Environment-, Social-, Governance-Themen) und Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Dabei haben sich die Organe auch mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der MTU auseinandergesetzt. Bei Bedarf werden interne oder externe Sachverständige in die Vorbereitung der Entscheidungsfindung eingebunden.

Weiterführende Informationen zur Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Erfahrung der Organmitglieder in Bezug auf Sektoren, Produkte und geografische Standorte des Unternehmens sind im [Abschnitt Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance des zusammengefassten Lageberichts](#) und in den auf der MTU-Website verfügbaren Lebensläufen der Organmitglieder zu finden.

Das CS-Board ist durch den Vorstand und den CSO mit der operativen Umsetzung des Nachhaltigkeitsmanagements beauftragt. Das CS-Board agiert dabei als Beratungs- und (vorbereitendes) Entscheidungsgremium. Es setzt sich aus Mitgliedern der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands zusammen, die für die Nachhaltigkeit relevante Unternehmensfunktionen ausüben. Dazu gehören die Funktionen Einkauf & Logistik, Corporate Quality & Environmental Sustainability, Unternehmensstrategie, Personalwesen, Unternehmenskommunikation & Public Affairs, Compliance, Finanzwesen sowie Entwicklung & Technologie. Die Zuständigkeit des CS-Boards umfasst die Förderung der Nachhaltigkeit bei der MTU, die Steuerung der CS-Aktivitäten für den CSO und die Umsetzung von CS-Maßnahmen. Das CS-Board beaufsichtigt die nachhaltigkeitsbezogenen Konzepte, Ziele, Maßnahmenpläne und zweckgebundenen Mittel. Es überwacht außerdem die Nachhaltigkeitsberichterstattung und somit die Erstellung der jährlichen Nachhaltigkeitserklärung. Das CS-Board berichtet direkt an den CSO und regelmäßig an den gesamten Vorstand sowie den Aufsichtsrat und seinen Prüfungsausschuss.

In Bezug auf die jährliche Aktualisierung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der MTU wird das CS-Board regelmäßig über die Ergebnisse der einzelnen Prozessschritte informiert. Das CS-Board erörtert gemeinsam mit dem Vorstand die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse – einschließlich der Festlegung des Schwellenwerts und der daraus resultierenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Ebenso werden der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss über die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die geplanten Inhalte der Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert.

MTU-Organisation in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte



Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2)

In der MTU-Organisationsstruktur werden übergeordnete Nachhaltigkeitsziele durch den Vorstand bzw. CSO definiert. Das CS-Board sorgt für geeignete Mechanismen zur Ergebnismessung und setzt diese über ein interdisziplinäres Team aus Fach- und Standortkoordinator:innen um.

Das CS-Board tritt mindestens alle zwei Monate zusammen und lädt bei Bedarf Vertreter:innen aus Fachabteilungen und anderen operativen Funktionen ein. Quartalsweise berichtet es an den Vorstand bzw. CSO sowie den Aufsichtsrat zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, der Umsetzung der Sorgfaltspflicht sowie der Wirksamkeit und den Ergebnissen der beschlossenen Konzepte, Maßnahmen und Ziele. Informationen über die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, den Inhalt der Nachhaltigkeitserklärung sowie zu erreichten Fortschritten bei Maßnahmen und Zielen sind Teil der Jahressitzungsagenda des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats. Die Überwachung der Nachhaltigkeitserklärung ist in der Agenda des Prüfungsausschusses verankert und ist integraler Bestandteil der jährlichen Bilanzsitzung des Aufsichtsrats.

Der Nachhaltigkeitsgedanke ist ein zentraler Bestandteil der Strategie und des Geschäftsmodells der MTU, wie im [Abschnitt Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette \(SBM-1\)](#) näher erläutert wird. Nachhaltigkeit wird in den jeweiligen strategischen Schwerpunkten, darunter die MTU-Technologie-Agenda Claire (Clean Air Engine), reflektiert. Der Vorstand bzw. CSO trägt die Verantwortung für die Bewertung und Anpassung nachhaltigkeitsrelevanter Aspekte der MTU-Strategie und des Geschäftsmodells. Dabei werden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt. Die übergeordneten Nachhaltigkeitsziele der MTU werden systematisch auf Abteilungs- und Standortebene in die operative Zielsetzung integriert. Somit wird sichergestellt, dass relevante Nachhaltigkeitsaspekte in Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Darüber hinaus prüft die MTU fortwährend, inwieweit Nachhaltigkeit noch stärker in Entscheidungsprozessen verankert werden kann, einschließlich möglicher mittelfristiger Anpassungen der Unternehmensregularien.

Im Berichtszeitraum wurden alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (siehe [Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Anhang der Nachhaltigkeitserklärung](#)), die sich aus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der MTU ergeben, vom CS-Board adressiert und mit dem Vorstand sowie dem Aufsichtsrat und seinem Prüfungsausschuss erörtert.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3)

Die Vergütungs- und Anreizsysteme für Mitglieder des Vorstands sind an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft. Die Erfolgsbeurteilung umfasst spezifische nachhaltigkeitsbezogene Ziele. Leistungskennzahlen gelten als Referenzwerte und werden in das Vergütungssystem für das Management aufgenommen. Zum 1. Januar 2025 hat die MTU Aero Engines AG ein neues Vergütungssystem für ihre leitenden Angestellten eingeführt, das sich am Vergütungssystem des Vorstands orientiert. Bei der Ausgestaltung des Short Term Incentives und des Long Term Incentives werden dabei Nachhaltigkeitsaspekte als eigenständige Bestandteile berücksichtigt. Die definierten ESG-Ziele und die festgelegten Zielwerte gelten sowohl für die Vorstandsmitglieder als auch für die leitenden Angestellten. Auch klimabezogene Erwägungen und Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele werden bei der Vergütung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder enthält keine aktienbasierten oder nachhaltigkeitsbezogenen Vergütungsbestandteile. Die Angaben zu den spezifischen nachhaltigkeitsbezogenen Anreizsystemen und der nachhaltigkeitsbezogenen Vergütungspolitik sowie zur Einbeziehung klimabezogener Aspekte in die Leistungspläne des Vorstands und den von diesen Zielen abhängigen variablen Vergütungsanteilen (ESRS 2 GOV-3-29 und ESRS E1-13) sind im [Kapitel Vergütungsbericht des Geschäftsberichts](#) enthalten und gleichzeitig integraler Bestandteil dieser (Konzern-)Nachhaltigkeitserklärung.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)

Aus der nachfolgenden Übersicht geht hervor, wie und wo die Anwendung der wichtigsten Aspekte und Schritte des Verfahrens zur Erfüllung der unternehmerischen Sorgfaltspflicht in der Nachhaltigkeitserklärung berücksichtigt wird. Das Ergebnis der Kernelemente im nachhaltigkeitsbezogenen Due-Diligence-Prozess fließt bereits jetzt und künftig in die Beurteilung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mit ein.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	ESRS-Angabe	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	• ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen	97
	• ESRS 2 GOV-3: Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	98
	• ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell und themenbezogene ESRS, die das Zusammenspiel zwischen Geschäftsaussichten und wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten berücksichtigen	105, 135, 157, 179
Einbindung betroffener Stakeholder in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	• ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen	97
	• ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Stakeholder; themenbezogene ESRS: Berücksichtigung der verschiedenen Phasen und Zwecke der Einbeziehung der Stakeholder während des gesamten Verfahrens zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht	101
	• ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	109
	• ESRS 2 MDR-P: Mindestangabepflichten zu Konzepten in themenbezogenen Angaben	136, 152, 158, 180, 188, 191, 196
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	• ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, einschließlich Anwendungsanforderungen unter besonderen Nachhaltigkeitsaspekten in den jeweiligen ESRS	109
	• ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	105, 135, 157, 179
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	• ESRS 2 MDR-A in themenbezogenen ESRS zu getroffenen und geplanten Maßnahmen, einschließlich der Übergangspläne, mit denen die Auswirkungen adressiert werden sollen	139, 153, 165, 184, 189, 197
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	• ESRS 2 MDR-M in themenbezogenen ESRS zu Kennzahlen	210
	• ESRS 2 MDR-T in themenbezogenen ESRS zu Zielen	142, 155, 172, 183, 190, 195, 198

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5)

Bei der MTU werden Nachhaltigkeitsrisiken im konzernweiten Risikomanagementsystem (RMS) berücksichtigt. Das RMS orientiert sich an internationalen (wie COSO) und nationalen Rahmenwerken (z. B. den IDW-Prüfungsstandards). Genaue Angaben zu nachhaltigkeitsbezogenen Risiken im Zusammenhang mit der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und deren Integration in das RMS (inkl. Strategien zur Mitigation) werden im [Kapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#) der Nachhaltigkeitserklärung erörtert. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen werden ermittelt und vierteljährlich bewertet und vom CS-Board überprüft. Auch die Nachhaltigkeitsrisiken werden nach dem Ausmaß der finanziellen Wirkungen und der Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet; dies geschieht unter Berücksichtigung des Bruttoisikos. Das operative Risikomanagement wird auf der Ebene einzelner Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften durchgeführt. Diese Einheiten sind für die Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung ihrer Risiken verantwortlich und dokumentieren diese in einem zentralen Risikomanagement-Tool. Risikoberichte werden parallel zu den Quartalsabschlüssen erstellt und unterjährig auftretende Risiken werden umgehend gemeldet. Risiken werden anhand der möglichen Abweichung von EBIT bzw. Cashflow in eine Auswirkungsklasse eingeteilt und mit den vier Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten multipliziert. Wesentliche vom CS-Board überprüfte Nachhaltigkeitsrisiken werden dem Risiko-Board gemeldet und fließen in die regelmäßige Risikomanagement-Berichterstattung an den Vorstand, den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss ein. Der Vorstand, der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss werden im Rahmen der vierteljährlichen Risikoberichterstattung über die Nachhaltigkeitsrisiken informiert. Zu den Risikoabfragen, welche im Rahmen der operativen Planung stattfinden, werden die wesentlichen Nachhaltigkeitsrisiken aus der Wesentlichkeitsanalyse in das Corporate Risk Management übernommen und anschließend unterjährig gesondert an den Vorstand, den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss ausgewiesen.

Das interne Kontrollsystem (IKS) im Bereich der Rechnungslegung ist darauf ausgelegt, eine zuverlässige Finanzberichterstattung und Abschlusserstellung zu gewährleisten. Interne Kontrollen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (Internal Controls over Sustainability Reporting, ICSR) dienen der Verlässlichkeit und Integrität der Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung und sollen Risiken bezüglich fehlerhafter Datenerhebung oder Darstellung in der Berichterstattung minimieren. Das ICSR der MTU deckt bislang ausgewählte nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen, insbesondere auch die der Vorstands-

vergütung zugrunde liegenden nachhaltigkeitsbezogenen Kennzahlen, ab. Allgemein werden für die Kennzahlen der Nachhaltigkeitsberichterstattung die folgenden grundlegenden ICSR-Elemente angewendet:

Für die Datenerfassung und Berechnung der in der Nachhaltigkeitserklärung erfassten Kennzahlen wird eine Datenmanagement-Software eingesetzt. Informationen und Daten der MTU-Standorte sind von den Datenerfasser:innen vor Ort zu erheben und am Standort zu validieren. Bei den meisten Datenpunkten wird automatisch kontrolliert, ob die Werte gegenüber dem Vorjahreswert konsistent sind. Signifikante Abweichungen müssen bestätigt und in der Datenmanagement-Software dokumentiert werden. Konsolidierte Daten werden zudem auf Konzernebene validiert. Die Datenerhebung, Kennzahldefinition und -berechnung werden jährlich von den zuständigen Fachabteilungen überprüft. Grundsätzlich müssen alle in der Datenerhebung für nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen erfolgten Eingaben nachweislich dokumentiert werden.

Weitere Informationen zum RMS und IKS, einschließlich Umfang, wesentlicher Merkmale und Bestandteile, sowie eine Beschreibung regelmäßiger Berichterstattung an die Governance-Organe enthält das [Kapitel Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im zusammengefassten Lagebericht](#).

Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)

Die MTU betreut zivile und militärische Flugzeugantriebe sowie davon abgeleitete, stationäre Industriegasturbinen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung über die Fertigung und den Vertrieb bis hin zur Instandhaltung. Technologische Kompetenz hat das Unternehmen bei Niederdruckturbinen (NDT), Hochdruckverdichtern (HDV) und Turbinenzwischengehäusen (TCF) sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften an wichtigen Triebwerksprogrammen, u. a. mit GE Aerospace und Pratt & Whitney. Im militärischen Bereich ist die MTU seit Jahrzehnten Systempartner der Bundeswehr.

Die MTU ist in zwei Segmenten tätig: im OEM-Geschäft (Original Equipment Manufacturing) und im MRO-Geschäft (Maintenance, Repair and Overhaul). Das OEM-Segment bündelt das zivile Neu- und Ersatzteilgeschäft sowie das komplette militärische Geschäft. Das MRO-Segment beinhaltet die zivile Instandhaltung.

Weiterführende Informationen zur Unternehmensstrategie der MTU, zu wesentlichen Produktgruppen und Dienstleistungen sowie zu wichtigen Märkten und Kundengruppen enthält das [Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht](#).

Die MTU hat 2021 das Nachhaltigkeitsprogramm 2025+ ins Leben gerufen, das in die folgenden sechs Handlungsfelder unterteilt ist: Unternehmensführung, Produkt, Beschaffung, Produktion und Instandhaltung sowie Mitarbeiter:innen und Gesellschaft. Die am Nachhaltigkeitsprogramm 2025+ orientierte Nachhaltigkeitsstrategie adressiert anstehende Herausforderungen, kritische Lösungen und durchzuführende Projekte, die sich auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte beziehen. Sie ist unternehmensweit verankert und zielt auf langfristige Wertschöpfung ab. Im Berichtsjahr hat die MTU ein Projekt zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie bis 2030 aufgesetzt, die 2026 vorgestellt wird. Innovation spielt eine wichtige Rolle im Unternehmen, beispielsweise zielt die Technologie-Agenda Claire darauf ab, die Vision von klimaneutralem Fliegen zu ermöglichen. Die Klimaziele der MTU orientieren sich am EU Green Deal, der auf dem Pariser Klimaabkommen basiert und bis 2050 Klimaneutralität zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C anstrebt.

Das Unternehmen hat Nachhaltigkeitsziele definiert, die seine Produkt- und Dienstleistungsgruppen, Kundenkategorien, geografischen Gebiete und Beziehungen zu Interessenträgern umfassen. Dabei sollen folgende Ziele erreicht werden: ein umfassendes Nachhaltigkeitsmanagement, die Weiterentwicklung der Compliance-Kultur, die Umsetzung einer konzernweiten Klimastrategie, höchste Priorität für Produktqualität und Flugsicherheit, Menschenrechte und Arbeitnehmer:innenrechte als zentrale Bestandteile von Geschäftsbeziehungen sowie eine ressourcen- und umweltfreundliche Wertschöpfungskette, eine stetige Verbesserung der Ressourceneffizienz, aktive und zielgerichtete Mitarbeiterentwicklung auf allen Hierarchiestufen, Verantwortung in der Gesellschaft und die Bildung von Forschungsk Kooperationen für einen gemeinsamen Wissensaufbau. Im Produktbereich verfolgt die MTU beispielsweise die Reduzierung von Emissionen durch die Entwicklung effizienterer Technologien und die Optimierung bestehender Produkte. Die MTU strebt Partnerschaften mit Kunden aus der Luftfahrtindustrie an, die auf gemeinsamen Nachhaltigkeitsprinzipien basieren, und legt einen Fokus auf die Förderung nachhaltiger Innovationen. Die Beziehungen zu Interessenträgern werden durch transparente Kommunikation und kooperative Initiativen gestärkt, um den Dialog über Nachhaltigkeit zu fördern. Weitere Informationen hierzu sind im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) zu finden.

Die Elemente der MTU-Unternehmensstrategie, die Nachhaltigkeitsaspekte betreffen, umfassen eine Vielzahl von Initiativen und Projekten, die auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen abzielen. Zu den wichtigsten Herausforderungen zählen die Anpassung an sich schnell ändernde regulatorische Anforderungen, der technologische Wandel in der Luftfahrtindustrie und die Notwendigkeit, nachhaltige Geschäftspraktiken weiter zu integrieren – worauf die MTU u. a. mit der Entwicklung neuer Triebwerksgenerationen und der Implementierung von Kreislaufwirtschaftsprinzipien reagiert. Für die detaillierte Beschreibung der maßgeblichen Lösungen oder Projekte wird auf die themenspezifischen Berichtsabschnitte der Nachhaltigkeitserklärung verwiesen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die geografische Verteilung der Mitarbeiter:innen der MTU:

Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Personenzahl und Region

Region	Personenzahl	
	2025	2024
Deutschland	9.672	9.241
Europa ohne Deutschland	1.925	1.733
Amerika	1.042	954
Asien-Pazifik	31	25

Die Position der MTU in der Wertschöpfungskette umfasst Forschung und Entwicklung, Teileproduktion, Modulmontage, Qualitätskontrolle und -abnahmen, Vertrieb und Marketing sowie Instandhaltung. Wichtige Akteure in der Wertschöpfungskette sind Minen und Schmelzen (Rohstoffe), Lieferanten von Triebwerksteilen (Zwischenprodukte), Kunden (Triebwerks-OEMs, Airlines), Zellenhersteller sowie Endnutzer (Fluggäste).

Die Vertriebskanäle der MTU variieren je nach Geschäftssegment. Im OEM-Geschäft nutzt die MTU ihre strategischen Partnerschaften und Joint Ventures mit anderen Unternehmen in der Luftfahrtindustrie, wie Pratt & Whitney und GE Aerospace. Diese Partnerschaften ermöglichen es der MTU, Triebwerke und Komponenten gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten. Im MRO-Geschäft betreibt die MTU Instandhaltungszentren weltweit, darunter Standorte in Europa, Asien und Nordamerika. Die MTU arbeitet für ihre Instandhaltungsdienstleistungen direkt mit Airlines zusammen.

Die folgende Tabelle zeigt schematisch die Wertschöpfungskette der MTU.

Wertschöpfungskette der MTU					
Vorgelagerte Wertschöpfungskette		Eigene Tätigkeiten MTU	Nachgelagerte Wertschöpfungskette		
Rohstoffe (indirekte Lieferanten)	Zwischenprodukte (direkte Lieferanten)	Herstellung und Instandhaltung	Verarbeitung durch Triebwerks-OEMs und Zellenhersteller	Nutzungs- phase (Airlines)	Ende der Lebensdauer

In der Wertschöpfungskette der MTU zählen spezialisierte Technologiepartner sowohl auf Lieferanten- als auch auf Kundenseite zu den wichtigsten Geschäftspartnern. Im Aftermarket-Geschäft profitiert die MTU von einem starken Triebwerksportfolio. Über ein globales Netzwerk von Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen sichert sich die MTU den kontinuierlichen Austausch zu aktuellen Forschungsergebnissen im Bereich Luftfahrtantriebe. Um die eigene Technologiekompetenz zu erhalten, ist eine kontinuierliche Präsenz in der Forschung und die Entwicklung von Antriebstechnologien, die zur Emissionsreduktion beitragen sollen, unerlässlich. Die MTU verfolgt bei der Sammlung, Entwicklung und Sicherung der Inputs in der Wertschöpfungskette einen ganzheitlichen Ansatz. Durch den zuverlässigen Bezug von hochwertigen Werkstoffen, Investitionen in Forschung und Entwicklung, den Schutz des geistigen Eigentums und die Förderung qualifizierter Arbeitskräfte ist das Unternehmen bestrebt, seine führende Marktposition zu behaupten. Die MTU erzielt auf verschiedene Weise Outputs, wovon Kunden, Investoren und andere Interessenträger heute und in Zukunft profitieren können. Neue Triebwerksdesigns oder Komponenten können für Kunden zu höherer Effizienz, niedrigerem Treibstoffverbrauch und geringeren Emissionen führen. Diese Entwicklungen verbessern den Flugzeugbetrieb und senken Betriebskosten, was auch der Gesellschaft und Umwelt zugutekommt. Die MTU unterstützt ihre Kunden mit individuellen Dienstleistungen rund um das Triebwerk mit dem Ziel, die Kosten für die Kunden

über die Nutzungsdauer zu optimieren und die Instandsetzungszyklen zu verlängern. Dies führt zu weniger Shop Visits und kürzeren Standzeiten beim Kunden für den Triebwerksaus- und -einbau am Flugzeug. Der Fokus liegt dabei in der Erzielung nachhaltiger Rentabilität und Generierung von Shareholder Value. Mit diesen Outputs gewinnt und bindet die MTU Kunden und sichert sich fortwährend Kapital für künftige Investitionen.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2)

Die MTU steht im stetigen Austausch mit ihren zentralen Stakeholdern und setzt vor allem auf eine Beteiligung durch Wissensaustausch, Netzwerke und Zusammenarbeit. Dadurch wird ein Verständnis für die Bedürfnisse und Erwartungen der Stakeholder entwickelt, das in der Strategie und in der Zielsetzung der MTU berücksichtigt werden kann. Durch den Austausch können gemeinsame Interessen gefunden sowie Innovation und Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Einen elementaren Prozess stellt dabei der Austausch mit Partnern dar, um gemeinsam an zukunftsorientierten Lösungen für eine nachhaltigere Luftfahrt zu arbeiten. Die Einbeziehung von Stakeholdern zeichnet sich durch einen kontinuierlichen und offenen Austausch aus, der sich mit den Geschäftsaktivitäten des Unternehmens und ihren Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft befasst. Die Ergebnisse daraus werden vor allem in den Prozess der doppelten Wesentlichkeit einbezogen (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). An diesem Prozess sind der Vorstand, das CS-Board und der Aufsichtsrat beteiligt. Die Gremien werden zudem über Feedback und Standpunkte der Stakeholder informiert.

Die MTU verfolgt in ihrer Nachhaltigkeitskommunikation einen medienübergreifenden Ansatz und nutzt verschiedene Kanäle und Plattformen, um regelmäßig mit den Stakeholdern zu kommunizieren. Format und Häufigkeit hängen dabei von den Kommunikations- und Informationsanforderungen oder der jeweiligen Plattform ab. Im Dialog mit den Stakeholdern können relevante Interessen einbezogen und Rückmeldungen berücksichtigt werden. Er stellt auch eine Gelegenheit zum direkten Austausch mit Unternehmensvertreter:innen dar, gerade für die örtliche Bevölkerung, das unmittelbare Umfeld oder sonstige Interessengruppen, die von den potenziellen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens betroffen sein könnten. Die MTU analysiert gezielt Stakeholdergruppen, um zu ermitteln, wessen Interessen direkt oder indirekt durch die Geschäftstätigkeiten betroffen sind. Dieses Engagement gegenüber Stakeholdern vermittelt dem Unternehmen ein umfassendes Verständnis davon, welche Interessen und Sichtweisen die wichtigsten Stakeholder in Bezug auf die Strategie und das

Geschäftsmodell der MTU haben. Ihre Ansichten finden Niederschlag in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). Die MTU erfasst die verschiedenen Interessen ihrer wichtigsten Interessenträger und integriert sie in ihren Strategierahmen.

Das Unternehmen hat mehrere Stakeholdergruppen ermittelt und nutzt für jede Gruppe unterschiedliche Formen der Einbindung. Grundsätzlich lassen sich die wichtigsten Stakeholder der MTU in zwei Gruppen unterteilen: betroffene Stakeholder und Nutzer:innen der Nachhaltigkeitserklärung. Betroffene Stakeholder sind Einzelpersonen oder Gruppen, deren Interessen von den Tätigkeiten der MTU sowie ihren direkten und indirekten Geschäftsbeziehungen in ihrer gesamten Wertschöpfungskette betroffen sind oder betroffen sein könnten, sei es auf positive oder negative Weise. Unter die betroffenen Stakeholder fallen beispielsweise Arbeiter:innen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und die Natur als stiller Interessenträger. Nutzer:innen von Nachhaltigkeitserklärungen der MTU sind Hauptnutzer:innen der allgemeinen Finanzberichterstattung (bestehende und potenzielle Investoren, Kreditgeber, Kapitalmärkte, Verbände und Organisationen, Politik und Behörden, Wissenschaft und Forschung sowie Medien). Zudem zählen zahlreiche betroffene Stakeholder ebenfalls zu den Nutzer:innen der Nachhaltigkeitsberichterstattung, wie etwa Geschäftspartner und Kunden, Analysten und Ratingagenturen, Gewerkschaften und Sozialpartner sowie Mitarbeiter:innen, Lieferanten und regionale Stakeholder. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die wichtigsten Stakeholder der MTU, die Art der Stakeholdereinbindung, die erfassten Stakeholderinteressen sowie Maßnahmen in Reaktion auf deren Interessen.

Übersicht über wesentliche Stakeholdergruppen

Stakeholdergruppe	Typ	Art der Stakeholdereinbindung	Stakeholderinteressen	Maßnahmen der MTU in Bezug auf Stakeholderinteressen
Eigene Arbeitskräfte	Betroffene Stakeholdergruppe/ Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Mitarbeiterbefragungen, interne Medien Informations- und Dialogveranstaltungen, Mitarbeitergespräche	Zuträgliches und dynamisches Arbeitsumfeld, Aus- und Weiterbildung sowie Entwicklung, Arbeitsplatzsicherheit, angemessene Vergütung und positive, inklusive Unternehmens- kultur	Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit, Flexibilität und Mitarbeiterentwicklungsprogrammen, attraktive Vergütungs- systeme, Work-Life-Balance-Angebote
Geschäftspartner und Kunden	Betroffene Stakeholdergruppe/ Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Kundenbesuche und Gespräche, Audits, Messen, Medien	Sichere, qualitativ hochwertige, effiziente und innovative Triebwerkslösungen, Erfolg, Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit der Produkte und Dienstleistungen	Kontinuierliche Anpassung des Angebots, Fokus auf sichere und fortschrittliche Technologien sowie nachhaltigere Verfahren
Lieferanten	Betroffene Stakeholdergruppe/ Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Lieferantenportal, Qualitätsaudits, Befragungen, gemeinsame Veranstaltungen	Enge Zusammenarbeit mit der MTU, Transparenz, faire Geschäftspraktiken und Chancen für langfristige Partnerschaften	Regelmäßiger Dialog zum beiderseitigen Nutzen, um eine zuverlässige Lieferkette zu gewährleisten
Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Betroffene Stakeholdergruppe	Nutzung von Erkenntnissen aus dem Sustainability Assessment Program der International Aerospace Environmental Group (IAEG)	Faire Arbeitsbedingungen, Schutz der Menschenrechte, Arbeitsplatzsicherheit, Entwicklungsmöglichkeiten, Mitbestimmung	Durchführung einer Risikoanalyse in Bezug auf menschen- rechtliche Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Wertschöp- fungskette und entsprechende Reaktion (sofern erforderlich)
Kapitalmarktteilnehmer	Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Jahreshauptversammlung, Konferenzen und Roadshows, Investorengespräche, Messen, Ratings	Ertragslage, Rentabilität und langfristiges Unternehmens- wachstum, Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit, kontinuierliche Renditen	Umsetzung einer Strategie für nachhaltiges Wachstum im Einklang mit Anlegererwartungen
Verbände und Organisationen	Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Mitgliedschaften in Initiativen und Verbänden, Teilnahme an Veranstaltungen und Arbeitsgruppen, Kooperationen mit NGOs	Angemessene Vertretung der Interessen von Verbands- und Organisationsmitgliedern, Verfolgung des Organisationszwecks, Förderung von Branchenstandards und -richtlinien, Dialog zu Konsultationen	Austausch und Teilnahme an Brancheninitiativen, z. B. in Arbeitsgruppen, Unterstützung bei der Entwicklung von Branchenrichtlinien, Mitwirkung an Konsultationen, Anwenderfeedback zu Regulierungen
Politik und Behörden	Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Bereitstellung von Informationen für politische Entscheidungsträger:innen in Form von Veranstaltungen, politischer Dialog (z. B. bei Werksbesuchen)	Förderung von wirtschaftlichem Wachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen, Einhaltung von Umwelt- und Sicherheitsstandards, Absicherung privilegierender Zollverfahren und exportkontroll- rechtlicher Genehmigungen, Sicherung der rechtskonformen Abwicklung in der Lieferkette	Dialog mit politischen Entscheidungsträger:innen zur Entwicklung von wirtschaftlichen und umweltrelevanten Themen
Wissenschaft und Forschung	Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Besuche von Hochschulgruppen, Vorträge und Diskussionen an Hochschulen, Arbeit in MTU- Kompetenzzentren, gemeinsame Forschungsprojekte, Messen	Förderung und finanzielle Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis	Kooperationen mit Hochschulen und Forschungseinrichtun- gen, Unterstützung von Forschungsprojekten, Teilnahme an Fachmessen und -konferenzen, Förderung von Nachwuchs- talenten
Medien	Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Presseinformationen, Pressegespräche und -konferenzen, Beantwortung von Presseanfragen, Internet, Social Media, Messen	Aktuelle und umfassende Informationen über das Unternehmen, Transparenz, Berichterstattung über Unternehmens- entwicklungen	Regelmäßige Bereitstellung von Pressemitteilungen, Interviews und Hintergrundinformationen, aktive Präsenz in den Medien, Beantwortung von Anfragen, Presseverteiler, Pressekontakte (Website)
Regionale Stakeholder	Betroffene Stakeholdergruppe/ Nutzer der Nachhaltigkeits- erklärung	Gesellschaftliche Kooperationen, Social Media, Internet, Stakeholderbefragungen, Nachbarschaftsdialog, Anhörungen, z. B. zu Bauprojekten und Prüfstands- nutzung, Informationen nach Störfallverordnung	Informationsbedarf zu Auswirkungen der MTU auf die Umwelt, zu Initiativen der sozialen Verantwortung und zur Förderung der regionalen Wirtschaft	Regelmäßiger Austausch mit regionalen Interessengruppen, Berichterstattung über Umwelt- und Nachhaltigkeitsmaßnah- men, Förderung von lokalen Wirtschaftsjahren, regionale Dialogangebote, Informationen in Gemeindemedien

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf S1 – Eigene Arbeitskräfte

Die eigenen Arbeitskräfte sind betroffene Interessenträger, da sie maßgeblich von den Geschäftsaktivitäten der MTU beeinflusst werden können. Sie umfassen gemäß ESRS sowohl Arbeitnehmer:innen (nachfolgend auch Mitarbeiter:innen der MTU) als auch Fremdarbeitskräfte. Die Interessen, Meinungen und Rechte der Arbeitskräfte spielen eine wichtige Rolle für das Geschäftsmodell und die Strategie der MTU. Sie werden durch regelmäßige Dialogformate wie Mitarbeiterbefragungen und interne Medienkommunikation aktiv in die Unternehmensplanung einbezogen. Im Rahmen der jährlichen doppelten Wesentlichkeitsanalyse evaluiert die MTU unter Einbindung der Interessenträger und deren Vertreter:innen, ob sich aus der Unternehmensstrategie und dem Geschäftsmodell wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte ergeben. Im Hinblick auf die Mitarbeiter:innen bedeutet dies, dass regelmäßig analysiert wird, wie die strategischen Entscheidungen und das Geschäftsmodell die Arbeitsbedingungen und das Wohlbefinden von Mitarbeiter:innen beeinflussen. Durch die Berücksichtigung in der strategischen und operativen Planung können Anpassungen und Maßnahmen einbezogen werden, um wesentliche Auswirkungen zu adressieren. Darüber hinaus achtet die MTU ausdrücklich auf die Wahrung der Menschenrechte innerhalb der Organisation und richtet ihre Unternehmenspraxis entsprechend aus.

Die MTU setzt auf eine Unternehmenskultur, die offen für Veränderungen ist, die Entscheidungsbefugnisse der Mitarbeiter:innen stärkt („Empowerment“) und unternehmerisches Denken sowie ein digitales Mindset fördert. Die Innovationskraft und der langfristige Erfolg beruhen auf der Bereitschaft zu Veränderungen sowie auf einer Zusammenarbeit, die von Vertrauen und Verlässlichkeit geprägt ist.

Die strategische Roadmap der MTU für die Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen konzentriert sich in den kommenden Jahren darauf, unternehmerisches Handeln auf allen Ebenen zu fördern, ein globales Mindset sowie Internationalität zu stärken, digitale Fähigkeiten auszubauen und eine wertebasierte Transformation voranzutreiben.

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf S2 – Arbeiter in der Wertschöpfungskette

Die Mehrheit der direkten Vertragspartner der MTU für Produktions- und indirekte Materialien befindet sich in der EU oder den USA, wo soziale Aspekte gesetzlich stark reguliert sind. Ein kleinerer Anteil der Waren wird in anderen Regionen der Welt beschafft. Bei eingekauften Produktionsmaterialien wird auf hohe Qualität geachtet und die Produkte erfordern in der Regel ein hohes Maß an technischer Sachkenntnis in der Herstellung. Daher ist die Auswahl der Lieferanten eingeschränkt. Dies führt dazu, dass Beschaffungsprozesse und -strategien überwiegend von Qualitätsaspekten geprägt sind, die im Mittelpunkt der Entscheidungen stehen. Aufgrund dieser Gegebenheiten prägt die Achtung der Menschenrechte sowie der Interessen der Rechteinhabenden in der vorgelagerten Wertschöpfungskette weniger die Ausrichtung der Strategie oder des Geschäftsmodells, sondern ist mehr eine Grundvoraussetzung für eine Geschäftsbeziehung, unabhängig von der Einkaufsregion. Die wachsende Unsicherheit bezüglich internationaler politischer Entscheidungen und Regulierungen und deren potenzieller negativer Einfluss auf die Achtung der Menschenrechte werden beobachtet und mögliche Auswirkungen auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette der MTU bewertet. Zum Zeitpunkt der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten keine konkreten Ableitungen auf die Geschäftsbeziehungen der MTU festgestellt werden.

Die Verarbeitungsschritte in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind bekannt, jedoch mangelt es an Transparenz hinsichtlich des Landes und des Unternehmens, in denen sie erfolgen. Die Bedeutung der Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist bereits erkannt und wird in den kommenden Jahren eine zentrale Rolle in der strategischen Ausrichtung im Themenfeld Nachhaltigkeit einnehmen. Sie ist eine Grundvoraussetzung dafür, die Einhaltung der Menschenrechte und sozialer Standards innerhalb der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette sicherzustellen.

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf Produktqualität und Flugsicherheit

Safety first – die MTU betont die Bedeutung von Produktqualität und Flugsicherheit als zentrale Unternehmensziele, die im Leitbild verankert und mit einer hohen Kundenzufriedenheit sowie der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens verknüpft sind. Um diese Ziele zu erreichen, setzt die MTU ein Integriertes Managementsystem (IMS) ein. Damit adressiert sie die Interessen der betroffenen Stakeholdergruppen in Bezug auf Produktqualität und Flugsicherheit. Hierzu zählen u. a. Kunden, Technologiepartner und Lieferanten sowie Flugpassagier:innen, Regulierungsbehörden und MTU-Mitarbeiter:innen. Die MTU verfolgt mit ihrer „Qualitätsvision 2025“ die Zielsetzung einer fehlerfreien Produktqualität und Sicherheit der Produkte im Flug sowie einer hohen Kundenzufriedenheit.

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf verantwortungsvolle Außenwirtschaft

Im Kontext des internationalen Außenhandels sieht sich die MTU vor Herausforderungen, die sich aus den Interessen und Standpunkten ihrer Interessenträger ergeben. Insbesondere die Einhaltung von Zoll- und Exportkontrollvorschriften und die Wahrung der Menschenrechte stehen im Fokus. Der Gesetzgeber fordert explizit die Berücksichtigung wirtschaftlicher, sicherheitspolitischer und außenpolitischer Erwägungen, wobei der Friedensansatz der Vereinten Nationen grundsätzlich handlungsleitend ist. Außenwirtschaftsrechtliche Regelungsanpassungen werden fortlaufend überwacht und vor dem Hintergrund eines hoch volatilen geopolitischen Umfelds zeitnah auf mögliche Auswirkungen für die MTU-Gruppe bewertet.

Für die MTU ist entscheidend, die Erwartungen und Perspektiven ihrer wichtigsten Interessengruppen, beispielsweise Geschäftspartner, Behörden und Ministerien, Umwelt und Gesellschaft sowie die Geschäftsführungen und Mitarbeiter:innen der Unternehmensstandorte weltweit, im Bereich des Außenhandels zu verstehen und in Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Für unsere internen und externen Stakeholder ist ein Gleichklang von wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und verantwortungsvollem wie nachhaltigem Handeln der MTU von zentralem Interesse. Durch den offenen Dialog mit den Stakeholdern trägt die MTU dazu bei, dass außenwirtschaftliche Aktivitäten nicht nur gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen entsprechen, sondern auch gesellschaftliche Zielsetzungen reflektieren. Dieses Verständnis bildet die Grundlage für ein verantwortungsvolles, gesetzeskonformes, transparentes und nachhaltiges Wachstum im globalen Marktumfeld.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell (SBM-3)

Die MTU bewertet den Einfluss der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf die Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell, um negative Auswirkungen und Risiken zu verringern sowie positive Auswirkungen zu verstärken und Chancen zu nutzen. Eine vollständige Übersicht über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Verortung in der Wertschöpfungskette kann der [Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Anhang](#) entnommen werden. Sämtliche wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie ihr derzeitiger und erwarteter Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Wertschöpfungskette, die Strategie und die Entscheidungsfindung sowie die Art und Weise, wie die MTU auf diese Einflüsse reagiert bzw. im Rahmen der Maßnahmen zum Umgang mit bestimmten wesentlichen Auswirkungen oder Risiken und Chancen vorgeht, werden im Rahmen der themenspezifischen Kapitel im Detail erläutert und nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Die MTU passt ihre Strategien und das Geschäftsmodell stetig an die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen an. Das Unternehmen investiert in nachhaltigere Technologien, bessere Verfahren in der Kreislaufwirtschaft, bessere Bedingungen für Arbeitskräfte und die Stärkung des Compliance-Rahmens. Ziele sind dabei die Stärkung der Widerstands- und Wettbewerbsfähigkeit der MTU sowie ein positiver Beitrag zur Gesellschaft und Umwelt bei gleichzeitiger Sicherung des langfristigen Erfolgs.

Mit Ausnahme der Nachhaltigkeitsaspekte „Produktqualität und Flugsicherheit“ und „Verantwortungsvolle Außenwirtschaft“ werden alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen von den ESRS-Offenlegungspflichten abgedeckt. Die genannten Themen sind als unternehmensspezifische Angabe in der vorliegenden Nachhaltigkeitserklärung enthalten.

Die identifizierten wesentlichen Risiken betrachtet die MTU als beherrschbar und erwartet keine aktuellen finanziellen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Zur strategischen Planung der MTU gehört die Prüfung der Sensitivität künftiger strategischer Entscheidungen und der Widerstandsfähigkeit der Strategie und der auf das Geschäftsmodell bezogenen Kapazitäten, um die wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen. Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU sogenannte ESG-Szenarien berücksichtigt, die von ausgewählten Risiken und Chancen abgeleitet wurden. So soll geprüft werden, ob es mit der übergeordneten Strategie Überschneidungen gibt. Diese Szenarien helfen dabei, mögliche Überschneidungen mit der Unternehmensstrategie der MTU zu identifizieren, und werden mit disruptiven Faktoren, wie künstlicher Intelligenz, und ESG-Initiativen aus der Peergroup kombiniert.

Das ESG-Szenario „Green Pressure Regulation“ hat im Einklang mit den ESRS und dem langfristigen Zeithorizont der MTU einen Zeitrahmen von etwa 15 Jahren. In diesem Szenario werden die Auswirkungen verschärfter Emissionsvorschriften und Flugverbote auf den Luftverkehr untersucht. Auf Basis der für die MTU allgemeingültigen Annahmen erfolgt eine Grobschätzung der Auswirkungen auf die Kennzahlen, wie eine Verringerung der Anzahl an Shop Visits, Umsatzerlöse und Bruttoergebnis in den kommenden 15 Jahren. Da die Berechnungen der finanziellen Effekte auf Annahmen basieren, ist es wichtig, Szenarien hinsichtlich des Ausmaßes der finanziellen Effekte und nicht hinsichtlich exakter Zahlen zu vergleichen. Alle zwei Jahre werden bei Bedarf neue Szenarien entwickelt, um auf wirtschaftliche, politische, soziale, ökologische und rechtliche Veränderungen im Luftverkehr zu reagieren.

Wesentliche Umweltaspekte

Es bestehen wesentliche negative Auswirkungen aufgrund von Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit durch die Verbrennung fossiler Energieträger an den eigenen Standorten, bei direkten Lieferanten und in der tieferen Lieferkette durch den Bezug von Gütern, durch die Beteiligung an Unternehmen im Luftfahrtsektor sowie durch die Nutzungsphase der MTU-Produkte. In Bezug auf Emissionen, die in der Lieferkette entstehen, wurden die Auswirkungen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2025 granularer beschrieben, wodurch zwischen Auswirkungen auf den Klimawandel durch die Emission von Treibhausgasen bei direkten Lieferanten und in der tieferen Lieferkette unterschieden wird. Des Weiteren wurde eine wesentliche negative Auswirkung ergänzt, die durch die begrenzte Möglichkeit alternativer Bezugsquellen in Bezug auf Produktionsmateriallieferanten begründet ist. Die Emissionen, die im Wesentlichen aus CO₂ bestehen, und Nicht-CO₂-Effekte durch NO_x und Kondensstreifen während der Produktnutzungsphase tragen zur globalen Erwärmung bei, was auf die Verbrennung fossiler Kraftstoffe zurückzuführen ist. Diese Auswirkungen sind in der gesamten Wertschöpfungskette präsent. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse 2025 wurden zudem wesentliche negative Auswirkungen durch die Erschöpfung nicht erneuerbarer Ressourcen in Folge des Energieverbrauchs in der Produktnutzungsphase und im eigenen Geschäftsbetrieb identifiziert.

Ein langfristiges Risiko stellt die Möglichkeit einer Verfehlung der Klimaziele dar, was die ESG-Performance-Bewertung durch Dritte und die Kundenwahrnehmung beeinträchtigen könnte. Dies könnte negative Auswirkungen auf die finanzielle Performance, insbesondere auf EBIT und Cashflow, haben. 2025 wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse weitere wesentliche Risiken in Bezug auf den Klimawandel identifiziert. Ein

langfristiges Risiko für die MTU besteht darin, dass Transitionsrisiken – wie steigende Preise für Treibhausgasemissionen durch den Emissionshandel und Kraftstoffsteuern sowie negative Wahrnehmungen des konventionellen Fliegens – zu einer verringerten Nachfrage nach Flügen führen, was wiederum die Einnahmen aus OEM-Verkäufen und MRO-Dienstleistungen negativ beeinflussen und zu finanziellen Verlusten führen könnte.

Die Anpassung des Geschäftsmodells der MTU an die Herausforderungen des Klimawandels ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der MTU, operationalisiert durch die Technologie-Agenda Claire, die Klimastrategie ecoRoadmap und die 2025 neu gegründete ecoTransition Initiative. Die MTU hat ein umfangreiches Nachhaltigkeitsmanagement eingerichtet und investiert in Forschung und Entwicklung, um emissionsarme Technologien zu fördern und die Nachhaltigkeit ihrer Produkte zu verbessern. Spezifische Leistungsindikatoren („Erreichte CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ (STI) und „CO₂-Restemissionen“ (LTI)) sind in den Zielen des Vorstands und der leitenden Angestellten verankert.

Die MTU leistet durch ihre MRO-Dienstleistungen einen positiven Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Die Qualität und Effizienz der Dienstleistungen sorgen dafür, dass nur nicht reparierbare Teile ausgetauscht werden. Das restliche Triebwerk wird weiterverwendet, was die Lebensdauer der Triebwerke verlängert und den Ressourcenverbrauch reduziert. Die MTU nutzt ihre Expertise im MRO-Bereich, um die Ressourcennutzung zu optimieren und zur Kreislaufwirtschaft beizutragen. Durch den Einsatz intelligenter Reparaturmethoden und die Wiederverwendung von Komponenten wird der Ressourcenverbrauch reduziert. Die kontinuierliche Entwicklung innovativer Technologien ermöglicht eine effizientere Schadenserkenkung und trägt zur Optimierung der Instandhaltungskosten bei, was sich ebenfalls positiv auf die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU auswirkt.

Wesentliche soziale Aspekte

Es bestehen sowohl potenzielle als auch tatsächliche positive und negative Auswirkungen sowie ein Risiko in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte.

Die MTU erzeugt potenzielle negative Auswirkungen durch ihr Geschäftsmodell als produzierendes Unternehmen, da alle Mitarbeiter:innen, insbesondere die, die in der Produktion arbeiten, dem Risiko von Verletzungen oder Unfällen während der Arbeitszeit ausgesetzt sind. Dies kann sich negativ auf das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Zufriedenheit innerhalb des Unternehmens auswirken. Im Gegensatz zum vorherigen Berichtszeitraum wurde als Grundlage für diese Auswirkung statt unzureichender Maßnahmen in Bezug auf Arbeitsgesundheit und -sicherheit das Geschäftsmodell der MTU

identifiziert. Durch das implementierte Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit sowie durch gezielte Schulungen und hohe Sicherheitsstandards erzeugt die MTU jedoch auch positive Auswirkungen auf ihre Mitarbeiter:innen. Einzelne Fälle von Diskriminierung und Mobbing führten im Berichtsjahr zu negativen Auswirkungen auf das Wohlbefinden der betroffenen Arbeitskräfte. Dem gegenüber stehen positive Effekte durch Strukturen, die das Wohlbefinden und die Arbeitsflexibilität der Mitarbeiter:innen fördern, sowie durch Schulungsprogramme, welche die persönliche Entwicklung und Karrierechancen unterstützen. In den Zielen des Vorstands und der leitenden Angestellten ist hierzu der Leistungsindikator „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ (STI) verankert. Die im Geschäftsjahr 2024 identifizierte potenzielle negative Auswirkung auf das psychische und physische Wohlbefinden der Mitarbeiter:innen durch unwirksame Maßnahmen zur Verhinderung, Bewertung und Minderung von Menschenrechtsverletzungen wurde für das Jahr 2025 als nicht wesentlich bewertet.

Die positiven Auswirkungen in Bezug auf die eigenen Mitarbeiter:innen wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2025 granularer beschrieben, was in einer höheren Anzahl wesentlicher Auswirkungen resultiert. Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf die sichere Beschäftigung ihrer Mitarbeiter:innen durch den überwiegenden Anteil unbefristeter Arbeitsverträge. Wesentlich sind zudem tatsächliche positive Auswirkungen durch etablierte, flexible Arbeitszeitmodelle, die eine Anpassung der Arbeitszeit an die jeweilige Arbeitsbelastung ermöglichen und dadurch umfangreiche Überstunden vermeiden. Ergänzend trägt die Zahlung angemessener und wettbewerbsfähiger Löhne zu finanzieller Stabilität und einer hohen Lebensqualität der Mitarbeiter:innen bei. Eine weitere tatsächliche positive Auswirkung ergibt sich aus der Bereitstellung angemessener Informationen durch den regelmäßigen Dialog mit den verschiedenen Arbeitnehmervertretungen. Dies ermöglicht den Abschluss von Kollektivvereinbarungen, die hohe Transparenz und faire Arbeitsbedingungen schaffen. Darüber hinaus können umfassende Tarifverträge eine gleichwertige Behandlung der Mitarbeiter:innen sowie bessere Arbeitsbeziehungen fördern. Schließlich unterstützt die MTU die Work-Life-Balance ihrer Mitarbeiter:innen durch familienbezogene Freistellungen und flexible Arbeitsmodelle wie Homeoffice sowie durch Kinderbetreuungsangebote am Hauptsitz in München, was die Vereinbarkeit von beruflichen und privaten Verpflichtungen wesentlich erleichtert. Positive Auswirkungen betreffen ebenso die Förderung der Mitarbeiterqualifikation, welche direkt mit der Unternehmensstrategie der MTU verknüpft ist. Eine im Vorjahr als wesentlich bewertete potenzielle negative Auswirkung durch unwirksame Maßnahmen in den Bereichen Schulung, Karriereentwicklung und Leistungsförderung war für 2025 nicht mehr wesentlich. Dahingegen wurden die nach-

folgenden positiven Auswirkungen 2025 erstmals als wesentlich identifiziert: Durch die Erarbeitung von Unternehmenswerten, den sogenannten MTU Corporate Values, bestehen potenzielle positive Auswirkungen. Sie fördern eine respektvolle Zusammenarbeit, achten auf individuelle Unterschiede und wahren die Integrität der Organisation. Durch den vergleichsweise niedrigen Anteil an Frauen in der Belegschaft bestehen grundsätzlich potenzielle negative Auswirkungen auf Mitarbeiter:innen, welche sich unterrepräsentiert fühlen könnten. Zur Förderung von Frauen in Führungspositionen wurde der spezifische Leistungsindikator „Frauen in Führungspositionen“ (LTI) in die Ziele des Vorstands und der leitenden Angestellten aufgenommen. Durch Richtlinien und die Stärkung der Gemeinschaft im Rahmen der Inclusion Roadmap 2025 erzeugt die MTU potenzielle positive Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen im Unternehmen. Dadurch können langfristig ein inklusiveres Arbeitsumfeld geschaffen und die beruflichen Perspektiven betroffener Mitarbeiter:innen verbessert werden. Abschließend wurden in der Wesentlichkeitsanalyse 2025 tatsächliche positive Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiter:innen durch das implementierte Arbeitsschutzmanagementsystem, strenge Arbeitssicherheitsstandards und präventive Ansätze zur Vermeidung von Unfällen, z. B. durch Schulungsmaßnahmen, identifiziert. Eine potenzielle negative Auswirkung durch unwirksame Schulungsmaßnahmen aus dem vorangegangenen Berichtszeitraum wurde 2025 nicht mehr als wesentlich eingestuft.

Im Bereich der finanziellen Materialität wurde 2025 ein neues Risiko identifiziert. Wenn keine langfristige strategische Personalplanung gewährleistet wird, kann das geplante Umsatzwachstum möglicherweise nicht realisiert werden, was die Erreichung der strategischen Ziele der MTU gefährden könnte. Dieses wesentliche Risiko ist ebenfalls mit der Unternehmensstrategie verknüpft und wird auch zukünftig entscheidend für den Unternehmenserfolg sein. Daher setzt die MTU gezielt Maßnahmen ein, um Personal langfristig zu binden und neue Talente zu akquirieren. Die MTU bietet kontinuierliche Angebote für eine sichere Beschäftigung, faire und angemessene Löhne, Chancengleichheit und die Möglichkeit der beruflichen Weiterentwicklung, was wiederum tatsächliche positive Auswirkungen auf Mitarbeiter:innen erzeugt. Das im Vorjahr identifizierte Risiko steigender Personalkosten durch eine verringerte Arbeitgeberattraktivität in Folge eingeschränkter Arbeitsbedingungen wurde 2025 als nicht wesentlich bewertet.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte identifiziert. Mangelnde Transparenz über die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette führt dazu, dass potenzielle negative Auswirkungen etwa im Bereich Arbeitsbedingungen sowie Kinder- und Zwangsarbeit nicht ausgeschlossen werden können. Auch für direkte Lieferanten können potenzielle negative Auswirkungen

im Bereich der Gleichbehandlung und Chancengleichheit nicht vollständig ausgeschlossen werden. Der Einfluss auf die Auswirkungen ist durch die eingeschränkte Auswahl an Lieferanten und die mangelnde Transparenz in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette begrenzt. Die MTU formuliert klare Anforderungen an ihre Lieferanten in Bezug auf Menschenrechte und soziale Standards und arbeitet an der kontinuierlichen Verbesserung der Datenqualität und -verfügbarkeit.

MTU-spezifischer Aspekt der Produktqualität und Flugsicherheit

Im Hinblick auf die eigene Geschäftstätigkeit und die nachgelagerte Wertschöpfungskette ist die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit von entscheidender Bedeutung für die MTU. Zur Vermeidung potenzieller negativer Auswirkungen ist das Integrierte Managementsystem (IMS) unerlässlich. Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Um potenzielle Auswirkungen auf die Flugsicherheit zu minimieren, ist die fehlerfreie Produktqualität als wesentliches Unternehmensziel – abgeleitet aus der Quality-Vision Zero und insbesondere aus dem Thema „Zero Defects“ – von integraler Bedeutung für die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU.

MTU-spezifischer Aspekt der verantwortungsvollen Außenwirtschaft

Änderungen im außenwirtschaftsrechtlichen Umfeld werden seitens Zoll- und Exportkontrollfunktionen kontinuierlich überwacht und hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf den Konzern sowie das Produktportfolio bewertet. Dies geschieht vor dem Hintergrund eines dynamischen geopolitischen Umfelds. Ziel ist es, zur rechtssicheren und verantwortungsvollen Ausgestaltung der globalen Geschäftstätigkeit beizutragen. Maßgebliche Rechtsgrundlagen hierfür sind die jeweils am Unternehmensstandort geltenden nationalen Gesetze sowie die Bestimmungen der US-(Re-)Exportkontrolle und des EU-Sanktionsrechts, sofern anwendbar.

Potenzielle negative Auswirkungen für Dritte können sich aus einer nicht konformen Weitergabe von exportkontrollrechtlich erfassten Gütern, Technologien oder Daten ergeben. Eine unsachgemäße Nutzung sensibler Waren könnte sicherheits- oder außenpolitische Interessen gefährden und den Grundsätzen der Vereinten Nationen zum Frieden und zur internationalen Sicherheit widersprechen. Darüber hinaus können Nichteinhaltungen innerhalb der Wertschöpfungskette zu negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte führen. Die MTU verpflichtet sich daher nicht nur zur Einhaltung eigener Compliance-Standards, sondern trägt auch dazu bei, dass Geschäftspartner und Kunden diese Standards gleichermaßen beachten.

Wesentliche Aspekte der Unternehmensführung

Die MTU verfolgt strikte Antikorruptionsmaßnahmen nach europäischen Standards, die sich potenziell positiv auf die gesellschaftliche Stabilität und das Vertrauen in lokalen Märkten auswirken sowie fairen Wettbewerb fördern. Die Weiterentwicklung der Compliance-Kultur ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie und des Geschäftsmodells der MTU und als Ziel im MTU-Nachhaltigkeitsprogramm 2025+ verankert. Positive Auswirkungen ergeben sich ebenfalls aus Unternehmensrichtlinien, die Mitarbeiter:innen dazu ermutigen, Bedenken ohne Angst vor Konsequenzen zu äußern. Die MTU strebt eine Kultur an, die offen für Veränderungen ist, innovatives Denken fördert und Mitarbeiter:innen zu eigenständigen Entscheidungen anregt. Diese Auswirkung wurde in der Wesentlichkeitsanalyse 2025 erstmals als wesentlich identifiziert.

IRO-Management

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)

Die MTU hat für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse einen strukturierten Prozess mit klaren Rollen und Verantwortlichkeiten etabliert, unterstützt durch interne Kontrollen. Die Prozessverantwortung obliegt dem Fachbereich Corporate Sustainability Management and Reporting. Der Prozess beginnt mit der Identifikation und Analyse relevanter Nachhaltigkeitsthemen, die sowohl interne als auch externe Stakeholderperspektiven berücksichtigen. Anschließend wird ein umfassender Bewertungsrahmen angewendet, der qualitative und quantitative Analysemethoden kombiniert. Ein interdisziplinäres und standortübergreifendes Team aus Expert:innen verschiedener Unternehmensbereiche unterstützt die jeweiligen Prozessschritte. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich überprüft und an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Im Detail beinhaltet die doppelte Wesentlichkeitsanalyse der MTU zur Ermittlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities - IRO) entlang der ESRS-Nachhaltigkeitsaspekte (gemäß ESRS 1 AR 16) sowie sektor- und unternehmensbezogenen Themen vier Phasen.

In der ersten Phase soll ein umfassendes Verständnis der Geschäftsbeziehungen, der Wertschöpfungskette und der jeweiligen Interessenträger der MTU erlangt werden. Dazu gehört, sich einen Überblick über die Geschäftstätigkeiten der MTU entlang der Wertschöpfungskette zu verschaffen und die im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb, der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, den Produkten, Dienstleistungen und Geschäftsbeziehungen (Lieferanten, Kunden und Partner) sowie den jeweiligen Regionen stehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen zu ermitteln. Zudem sollen Faktoren identifiziert werden, die zu einem erhöhten Risiko nachteiliger Auswirkungen führen können.

In der zweiten Phase werden die Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Themenbereiche Umwelt, Sozialbelange und Unternehmensführung in Abhängigkeit von Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette identifiziert und dokumentiert. Der Prozess umfasst alle in ESRS 1 AR 16 dargestellten Themen sowie zusätzliche sektor- und unternehmensspezifische Aspekte. Die MTU hat für die Identifizierung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen auf sektorspezifische Informationen des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) zurückgegriffen. Themen mit identifizierten potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden weiterge-

hend evaluiert. Unterstützt wird dieser Prozess durch die Einbeziehung der Perspektiven betroffener Stakeholdergruppen (wie der Belegschaft, der Arbeiter:innen in der Wertschöpfungskette, der Kunden und der Natur als stiller Stakeholder) sowie durch ein interdisziplinäres Team aus Expert:innen verschiedener Unternehmensbereiche (Produktion, Entwicklung & Technologie, Corporate Quality & Environmental Sustainability, Einkauf & Logistik, Personalwesen, Arbeitssicherheit, Compliance, Vertrieb, Datenschutz, IT-Security und Informationssicherheit, Außenwirtschaft, Strategie sowie Risikomanagement), öffentlich verfügbarer Informationen und branchenspezifischer Analysen.

Nach der Identifikation der Auswirkungen, Risiken und Chancen werden diese in der dritten Phase anhand einer standardisierten Methode unter Berücksichtigung der ESRS-Anforderungen sowie der Leitlinien der EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) bewertet. Bei der Bewertung der Auswirkungen werden die Bestandteile des Schweregrads – Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit (bei negativen Auswirkungen) jeweils auf einer vierstufigen Skala – sowie zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit bei potenziellen Auswirkungen einbezogen. Für die Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU ihre vordefinierten unternehmensspezifischen Zeithorizonte verwendet, welche von den in ESRS 1 Abschnitt 6.4 Absatz 77 definierten Zeithorizonten abweichen (siehe [Abschnitt Zeithorizonte im Kapitel Konkrete Umstände \(BP-2\)](#)). Positive und negative Auswirkungen werden getrennt analysiert, wobei negative Auswirkungen nicht mit positiven Auswirkungen verrechnet werden können. Im Falle potenzieller Auswirkungen auf die Menschenrechte hat der Schweregrad gemäß ESRS 1 Abschnitt 3.4 Absatz 45 Vorrang vor der Eintrittswahrscheinlichkeit. Im Berichtsjahr hat die MTU das bislang separat angewandte Null-Toleranz-Kriterium, das aus dem Null-Toleranz-Managementansatz abgeleitet war, in den übergeordneten DMA-Ansatz integriert. Dadurch wird eine einheitliche Identifikation und Bewertung wesentlicher Themen ermöglicht. Eine gesonderte Berücksichtigung des Null-Toleranz-Kriteriums ist ab diesem Geschäftsjahr nicht mehr erforderlich. In den Vorjahren wurde das Kriterium bei vier Themen angewandt – Verhinderung von Korruption, Menschenrechtsverletzungen in der eigenen Belegschaft, Nichteinhaltung von Exportkontrollvorschriften sowie Produktqualität und Flugsicherheit. Das Kriterium besagte, dass in der Bewertung die Schwere und Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen dieser Themen automatisch mit der maximalen Punktzahl bewertet wurde, sodass sie unabhängig vom tatsächlichen oder potenziellen Auftreten immer wesentlich waren.

Im Rahmen des Prozesses zur Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte hat die MTU die finanzielle Wesentlichkeit der identifizierten Risiken und Chancen anhand der Effekte auf EBIT bzw. Cashflow bemessen, welche sich außer in Bezug zu der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU indirekt auch in Bezug zu ihrem Zugang zu

Kapital oder den Kapitalkosten setzen lassen. Die Wesentlichkeit der ermittelten Risiken und Chancen wurde anhand des o. g. finanziellen Effekts und der Eintrittswahrscheinlichkeit auf einer vierstufigen Skala bewertet. Die identifizierten Risiken und Chancen werden in das bestehende Risikomanagementsystem integriert und vierteljährlich von den verantwortlichen Fachbereichen evaluiert. Nachhaltigkeitsrisiken werden auch im Risikomanagementsystem hinsichtlich ihrer erwarteten finanziellen Effekte und Eintrittswahrscheinlichkeiten bewertet, ohne gegenüber sonstigen Risiken anders priorisiert zu werden. Im gesamten Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden Auswirkungen, Risiken und Chancen zunächst nicht aufgrund ihrer relativen Bewertung gegenüber anderen Auswirkungen, Risiken und Chancen priorisiert. Für die Bewertung der Nachhaltigkeitsrisiken wird von dem Zeithorizont des Corporate Risk Managements abgesehen und die unter ESRS BP-2-9 erläuterten Zeithorizonte herangezogen (< 1 Jahr, 1–3 Jahre, 4–15 Jahre). Nachgelagert wurden identifizierte wesentliche Auswirkungen und Risiken jedoch innerhalb der themenspezifischen Fachbereiche zur Ableitung von Maßnahmen priorisiert. Alle identifizierten Auswirkungen und Abhängigkeiten von natürlichen, personellen und sozialen Ressourcen werden durch die Themenverantwortlichen – unterstützt durch das Risikomanagement – auf Risiken und Chancen für die MTU überprüft.

In der vierten Phase wird die Wesentlichkeitsschwelle festgelegt. Die Ergebnisse der oben genannten Phasen der Wesentlichkeitsanalyse werden in einer standardisierten und jährlich aktualisierten Vorlage dokumentiert. Dieses Bewertungstemplate enthält die Beschreibung der individuellen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die betroffene Stufe der Wertschöpfungskette, den Zeithorizont, die individuelle Bewertung sowie die verantwortlichen Personen aus dem Bewertungsprozess. Bei der Inside-out-Betrachtung liegt der Schwellenwert so, dass Auswirkungen mit einem hohen oder sehr hohen Wert und einer entsprechenden Wahrscheinlichkeit als wesentlich gelten. Die Wahrscheinlichkeit wird bei aktuellen Auswirkungen und solchen, die die Menschenrechte betreffen, auf den Höchstwert gesetzt. Damit soll sichergestellt werden, dass auch sehr seltene, aber erhebliche Auswirkungen auf Dritte bei tatsächlich aufgetretenen Auswirkungen und Menschenrechtsbelangen als wesentlich eingestuft werden. Bei der Outside-in-Betrachtung gelten Risiken und Chancen mit einer Kombination aus hohem oder sehr hohem finanziellen Effekt (Abweichung von EBIT bzw. Cashflow in Euro gegenüber Planansatz) und einer hohen oder sehr hohen Eintrittswahrscheinlichkeit als wesentlich.

Die Berichtsgrenzen, innerhalb derer sich die MTU im Prozess zur Ermittlung und Analyse der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bewegt, umfassen den eigenen Geschäftsbereich der MTU sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, wie in [Kapitel Allgemeine Grundlagen \(BP-1\)](#) dargelegt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E1 – Klimawandel

Die MTU hat einen Prozess zur Ermittlung und Prüfung klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen eingerichtet. Zu diesem Zweck werden Vermögenswerte und Geschäftsaktivitäten im eigenen Geschäftsbetrieb sowie innerhalb der Wertschöpfungskette in Bezug auf ihre Auswirkungen auf den Klimawandel sowie die Risiken und Chancen beurteilt.

Um die Auswirkungen der MTU auf den Klimawandel zu bestimmen, wurden die folgenden Emissionsquellen und zugrunde liegenden Energieverbräuche beurteilt: Unternehmenseinrichtungen und Fuhrpark (Scope 1), eingekaufter Strom und Wärme für den Eigengebrauch (Scope 2) sowie erworbene Waren und Dienstleistungen, Kapitalgüter, treibstoff- und energiebezogene Tätigkeiten, vorgelagerter Transport und Distribution, Abfallerzeugung im Geschäftsbetrieb, Geschäftsreisen, Fahrten vom und zum Arbeitsort, geleaste Vermögenswerte, nachgelagerter Transport, Verarbeitung verkaufter Produkte, Verwendung verkaufter Produkte, Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer sowie geleaste Vermögenswerte und Investitionen (Scope 3). Im Rahmen des Prozesses konnten die Quellen der wesentlichen Treibhausgasemissionen und die Gründe für andere klimabezogene Auswirkungen, wie Nicht-CO₂-Effekte, ausgelöst durch die Emission von Stickoxiden und die Bildung von Kondensstreifen, in den Tätigkeiten und der Wertschöpfungskette ermittelt werden. Durch die Ermittlung der Treibhausgasemissionen wurden tatsächliche und potenzielle Auswirkungen auf den Klimawandel bewertet. Für weitere Informationen zu Treibhausgasemissionen siehe [Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen \(E1-6\)](#).

Im Jahr 2025 wurde die physische Klimarisikoanalyse zur Bewertung klimabedingter Gefahren für Vermögenswerte und Geschäftsaktivitäten der MTU aktualisiert und auf weitere Standorte und Wertschöpfungsschritte ausgeweitet. Die Analyse wurde für den MTU-Konzern unter Berücksichtigung aller Gesellschaften unter operativer Kontrolle sowie für relevante Standorte von Geschäftspartnern und Aktivitäten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette vorgenommen. Die Analyse basiert auf Klimaprojektionen aus Klimamodellen, die sich am neuesten Sachstandsbericht des IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change) orientieren. Die Projektionen relevanter Klimaparameter wie Temperatur, Windgeschwindigkeit oder Niederschlag wurden genutzt, um Klimarisiken zu identifizieren. Alle 28 chronischen und akuten Klimagefahren, die vom ESRS E1 vorgegeben werden, sind in der Analyse berücksichtigt. Das Szenario mit hohen THG-Emissionen im 21. Jahrhundert: Shared Socioeconomic Pathway (SSP) 5-8.5 wurde für die Analyse der physischen Klimarisiken gewählt, da in diesem Szenario die Treibhausgasemissionen die höchsten Werte erreichen und daher die physischen Risiken am ausgeprägtesten sind.

Das Narrativ von SSP5-8.5 konzentriert sich auf die zunehmende Integration globaler Märkte, die zu Innovationen und technologischen Fortschritten führen, während die Nutzung fossiler Brennstoffe zunimmt. Die hiermit verbundenen Treibhausgasemissionen führen gemäß den Schätzungen des IPCC zu einer globalen Erwärmung von 3,3 bis 5,7 °C bis Ende des Jahrhunderts und gehen mit den weitreichendsten Klimagefahren einher. Die MTU hat dieses Worst-Case-Szenario gewählt, um ein Verständnis für notwendige Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln, die auch unter weniger emissionsintensiven Bedingungen wirksam bleiben. Das Szenario deckt den Zeitraum von 2015 bis 2100 ab und geht damit über die strategischen Planungshorizonte der MTU hinaus.

Die klimabezogene Risikoanalyse für physische Risiken wurde sowohl für aktuelle als auch für zukünftige Klimagefahren betrachtet. Für aktuelle Klimagefahren wurde der 20-Jahres-Zeitraum von 2011 bis 2030 definiert. Für zukünftige Klimagefahren wurde ein 20-Jahres-Zeitraum von 2031 bis 2050 definiert. Die Wahl der Zeithorizonte vereint die Notwendigkeit, physische Risiken über längere Zeiträume hinweg zu untersuchen, um die Auswirkungen des Klimawandels zu erfassen, mit der Praxis, kürzere, absehbare Zeiträume gemäß der MTU-Definition für die strategische Planung und Kapitalallokationspläne zu nutzen. Dies berücksichtigt die Nutzungsdauer der MTU-Vermögenswerte in angemessener Weise.

Für die Bewertung der Gefährdung von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten der MTU durch chronische und akute Klimagefahren wurden die georäumlichen Koordinaten der Standorte genutzt, um standortspezifische Klimaprojektionen zu erhalten. Für das künftige Klima, definiert als die 20-jährige Spanne von 2031 bis 2050, basiert die Einschätzung des klimabezogenen Risikos auf der Wahrscheinlichkeit, dass die Ausprägung eines Klimafaktors in Zukunft den Mittelwert der Ausprägung des Klimas in der Referenzperiode 1995 bis 2014 am selben Standort überschreiten wird. Die Werte der Klimavariablen wurden anschließend in fünf Risikoklassen (sehr gering, gering, mittel, hoch und sehr hoch) eingestuft. Für den Fall, dass keine Informationen über die zukünftige Entwicklung verfügbar waren, wurde – sofern möglich – eine Bewertung des aktuellen Klimarisikos durchgeführt. Die bedeutendste Einschränkung der Szenarioanalyse besteht darin, dass die aktuelle Generation von Klimamodellen nicht in der Lage ist, alle von den ESRS vorgegebenen Gefahren zu simulieren. Daher basiert die Analyse für einige Gefahren auf historischen Daten anstelle von Klimaprojektionen. Für jede der chronischen und akuten Klimagefahren wurde der Einfluss auf den Standort und die dort durchgeführten Aktivitäten bewertet. Spezifische Standorte von Lieferanten wurden dabei nicht berücksichtigt. Klimavariablen, die als mindestens mittleres Risiko eingestuft werden, gelten als potenzielle Gefahr für die wirtschaftliche Tätigkeit der MTU, sofern nicht bereits Maßnahmen zur Risikominderung getroffen wurden.

Neben der physischen wurde auch die transitorische Klimarisikoanalyse im Jahr 2025 aktualisiert, um den aktuellen Stand klimabezogener Übergangsereignisse in den Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten der MTU und der nachgelagerten Wertschöpfungskette zu berücksichtigen. Die Bewertung der klimabezogenen Übergangsereignisse wurde auf Grundlage der Klassifizierung der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) entlang der Dimensionen Politik und Recht, Technologie, Markt und Reputation sowie deren Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten der MTU vorgenommen. Um die Übergangsereignisse zu analysieren und sie im Hinblick auf das Auftreten von Übergangsrisiken oder -chancen für die Vermögenswerte und Aktivitäten der MTU zu bewerten, wurde in diesem Jahr das Szenario „Net Zero 2050“ des „Networks for Greening the Financial System“ (NGFS) in seiner aktuellsten Version aus dem Jahr 2024 verwendet. Die für die Bewertung der klimabezogenen Übergangsrisiken und -chancen verwendeten Zeithorizonte entsprechen denen, die in diesem Bericht definiert sind, d. h., sie reichen bis zum Jahr 2039. Gemäß dem NGFS-Szenario „Net Zero 2050“ wird die globale Erwärmung durch strenge Klimapolitik und Innovationen auf 1,5 °C begrenzt, sodass um das Jahr 2050 weltweit Netto-Null-CO₂-Emissionen erreicht werden.

Für die Analyse und Bewertung von Übergangsereignissen in der Produktnutzungsphase wurden außerdem intern entwickelte Übergangsszenarien herangezogen. Seit 2023 hat die MTU mehrere Übergangsszenarien erarbeitet, um die zukünftigen Entwicklungen im Luftfahrtsektor zu modellieren. Diese Szenarien beziehen sektorspezifische Daten sowie umfassende makroökonomische Variablen und Preismetriken ein, um daraus Risiken und Chancen für die MTU auf Basis politischer und marktbasierter Entwicklungen bis ins Jahr 2039 abzuleiten. Die entwickelten und analysierten Szenarien orientieren sich an den politischen Entwicklungen des EU Green Deal, der auf Klimaneutralität bis 2050 und die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C ausgerichtet ist. Das Ausmaß der Übergangsereignisse wurde auf Basis sektorspezifischer Daten sowie umfassender makroökonomischer Variablen und Preismetriken bestimmt. Die Wahrscheinlichkeit und Dauer wurden auf Basis von Expertenurteilen für einzelne Übergangsereignisse bewertet. Die Auswahl der Szenarien deckt die plausiblen Risiken und Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Szenariodefinition ab.

Als Teil der Analyse wurden die Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der MTU dahingehend überprüft, ob sie mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar sind oder erhebliche Anstrengungen erfordern. Relevante gebundene Treibhausgasemissionen ergeben sich vor allem aus der Produktnutzungsphase. Diese Emissionen lassen sich aufgrund der langen Produktzyklen in der Luftfahrt nur langfristig reduzieren. Um dies zu erreichen, hat die MTU Konzepte für Luftfahrtantriebe und deren

Potenziale hinsichtlich einer Reduktion der Klimawirkung und des Energieverbrauchs in der Technologie-Agenda Claire formuliert.

Die Ausarbeitung der Szenarien wurde mit wissenschaftlichen und sektorspezifischen Entwicklungen abgestimmt, um deren Relevanz und Genauigkeit bei der Darstellung potenzieller klimabezogener Ergebnisse zu gewährleisten. Die Auswahl der Szenarien deckt die plausiblen Risiken und Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Szenariodefinition ab. Durch die Berücksichtigung von politischen Entwicklungen, die auf Klimaneutralität bis 2050 und die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C abzielen, werden erwartete Übergangsrisiken in die Analyse der MTU einbezogen. Die wichtigsten Treiber der Szenarien in Bezug auf die Auswirkungen auf die MTU sind die zunehmende Bepreisung von THG-Emissionen und Kraftstoffen, die schrittweise Einführung von Mindestanforderungen für SAF, partielle Flug- und Flugrouteneinschränkungen sowie steigende Stakeholderanforderungen zu Nachhaltigkeits- und Klimazielen. Die erwarteten Szenarioentwicklungen basieren auf Informationen zur Umsetzung des EU Green Deal und des EU-Fit-for-55-Pakets. Unsicherheiten ergeben sich aus den getroffenen Annahmen zu Übergangsereignissen, die über die derzeit absehbare politische Agenda hinausgehen und sich aktuell nur auf Annahmen basierend abbilden lassen. Für weitere Informationen zu den Ergebnissen der beschriebenen Analyse siehe [Kapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#). Für die Bewertung der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurde keine szenariobasierte Analyse der Übergangs- und physischen Risiken durchgeführt. Übergangs- und physische Risiken, bezogen auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette, wurden stattdessen auf einer allgemeinen Ebene betrachtet, wobei die Herausforderung begrenzter Transparenz besteht. Die MTU hat im Berichtsjahr das Projekt „Nature-Embedded Value Chains: A TNFD LEAP Data Initiative“ (im Folgenden als „TNFD-Projekt“ bezeichnet) gestartet, um mehr Transparenz und eine bessere Datenlage für die vorgelagerte Wertschöpfungskette bezüglich Klimaschutz und relevanter Umweltthemen zu schaffen.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E2 – Umweltverschmutzung

Die MTU hat eine Bewertung durchgeführt, um die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen der Umweltverschmutzung sowie Risiken und Chancen im Geschäftsbetrieb und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln. Für die Durchführung der Umweltbewertung im Rahmen des eigenen Geschäftsbetriebs sowie der nachgelagerten Wertschöpfungskette entspricht der MTU-Bewertungsansatz dem LEAP-Ansatz der TNFD (Locate, Evaluate, Assess and Prepare/Taskforce on Nature-related Financial Disclosures).

Um Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung zu ermitteln, hat die MTU zunächst die Tätigkeiten ihres Geschäftsbetriebs und der Wertschöpfungskette bewertet und so bestimmt, bei welchen Aktivitäten und an welchen Standorten Luft, Böden und Wasser verschmutzt werden, besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe eingesetzt werden oder andere Formen der Umweltverschmutzung auftreten. Im nächsten Schritt wurden die verschmutzungsrelevanten Abhängigkeiten und Auswirkungen der ermittelten Standorte analysiert und geprüft. Dazu wurden Informationen des Umweltmanagementsystems verwendet und interne Umweltspezialist:innen in die Bewertung einbezogen. Im abschließenden Schritt wurde bestimmt, ob aus den ermittelten Auswirkungen zusätzliche Risiken und Chancen abgeleitet werden können.

Für die Identifikation und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette im Hinblick auf Umweltverschmutzung wurden Informationen aus der Sekundärliteratur und der Konsultation von MTU-internen Produktionsexpert:innen verwendet. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU keine betroffenen Gemeinschaften konsultiert. Für Informationen zur Verbesserung der Transparenz und Datenlage in der vorgelagerten Wertschöpfungskette siehe Beschreibung des TNFD-Projektes im [Unterkapitel Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E1 – Klimawandel](#).

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Um die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen im eigenen Geschäftsbereich und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln, hat die MTU eine umfassende Analyse anhand von Daten ihres Geschäftsbetriebs mit Unterstützung von Daten des Wasserrisikoatlas „Aqueduct“ des Weltressourceninstituts (WRI) durchgeführt und die nachgelagerte Wertschöpfungskette auf Wasser- und Meeresressourcen-bezogene Auswirkungen hin analysiert. Zu diesem Zweck wurde der MTU-Prozess an den LEAP-Ansatz der TNFD angepasst. Anhand der Informationen aus dem WRI-Aqueduct-Wasserrisikoatlas und der MTU-Daten zum Wasserverbrauch wurden Aktivitäten und Standorte ermittelt, die Auswirkungen auf die Wasser- und Meeresressourcen haben könnten. Als relevante Ebene für die Bewertung von Standorten im MTU-Geschäftsbetrieb wurden Flusseinzugsgebiete berücksichtigt. Im nächsten Schritt wurden die Abhängigkeiten und Auswirkungen der ermittelten Standorte auf Wasser analysiert und geprüft. Zu diesem Zweck verwendete die MTU Informationen des Umweltmanagementsystems und konsultierte interne Umweltspezialist:innen. Im abschließenden Schritt wurde bestimmt, ob aus den ermittelten Auswirkungen zusätzliche Risiken und Chancen abge-

leitet werden können. Die Identifikation und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden auf Basis von Sekundärdaten und der Konsultation von MTU-Expert:innen hinsichtlich der Nutzung von Wasser und Meeresressourcen in den Produktionsprozessen durchgeführt. Eine Analyse der Standorte von Lieferanten wurde in diesem Kontext nicht durchgeführt.

Die Analyse orientiert sich an den Kriterien für die Bestimmung des Gewässerzustands gemäß den einschlägigen Anhängen der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) und den Leitlinien für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Die MTU hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse keine betroffenen Gemeinschaften konsultiert. Für Informationen zur Verbesserung der Transparenz und Datenlage in der vorgelagerten Wertschöpfungskette siehe Beschreibung des TNFD-Projektes im [Unterkapitel Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E1 – Klimawandel](#).

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Um wesentliche Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen zu identifizieren, hat die MTU ein Verfahren in Anlehnung an die ersten drei Phasen des LEAP-Ansatzes der TNFD durchgeführt. Im ersten Schritt wurden die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie die Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und von Ökosystemen identifiziert. Dabei wurden die lokalen Gegebenheiten der Betriebsstandorte sowie die Geschäftstätigkeiten und die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt. Die identifizierten Auswirkungen wurden von MTU-internen Stakeholdern evaluiert. Die folgenden Einflussfaktoren für den Verlust an biologischer Vielfalt wurden hierbei berücksichtigt:

- / Klimawandel,
- / Landnutzungsänderungen,
- / Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen,
- / direkte Nutzung,
- / invasive, gebietsfremde Arten,
- / Umweltverschmutzung,
- / sonstige Auswirkungen auf den Zustand von Arten,
- / Auswirkungen auf die Ausdehnung und den Zustand von Ökosystemen, u. a. durch Landdegradation, Wüstenbildung und Bodenversiegelung,
- / Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen.

Basierend auf den evaluierten Auswirkungen wurden im Prozess zudem physische Übergangs- und systemische Risiken sowie Chancen für die MTU identifiziert und analysiert.

Da für die vorgelagerte Wertschöpfungskette keine umfassende Transparenz der Produktionsstandorte vorliegt, identifiziert und bewertet die MTU die Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Grundlage der Prozesse in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Für diesen Analyseprozess stützt sich die MTU auf Sekundärliteratur und auf Konsultation von internen Produktionsprozessexpert:innen. Für Informationen zur Verbesserung der Transparenz und Datenlage in der vorgelagerten Wertschöpfungskette siehe Beschreibung des TNFD-Projektes im [Unterkapitel Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E1 – Klimawandel](#).

Aus den Ergebnissen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen.

Die MTU hat drei Standorte in der Nähe (d. h. in einem Radius von zwei Kilometern) von biodiversitätssensiblen Gebieten identifiziert, an denen durch die Tätigkeiten der MTU potenzielle Auswirkungen auf die Lebensräume bedrohter Arten entstehen könnten. Die Bestimmung der Standorte sowie deren spezifische Auswirkungen wurde in einem zweistufigen Prozess durchgeführt. Zunächst wurden die Standorte mithilfe des WWF Risk Filter Tools ausgewertet. Für die Bestimmung der Standorte wurde der WWF-Risk-Filter-Indikator „Environmental Factors“ verwendet. Dieser Indikator fasst unterschiedliche biodiversitätsbezogene Aspekte zu schutzbedürftigen Biodiversitätsgebieten zusammen. Zu den Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität gehören „Key Biodiversity Areas“ (KBAs) und Schutzgebiete, die in der World Database of Protected Areas (WDPA) aufgeführt sind. Die World Database of Protected Areas ist die umfassendste globale Datenbank mariner und terrestrischer Schutzgebiete. Die Standorte der MTU, die mit „High Risk“ gekennzeichnet sind, wurden als „relevante Biodiversitätsstandorte“ definiert. Die drei identifizierten Standorte wurden anschließend auf ihre biodiversitätsbezogenen Auswirkungen – unter Berücksichtigung der standortspezifischen Tätigkeiten – analysiert. Die Analyse ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die MTU keine wesentlichen Auswirkungen auf bedrohte Arten in Ökosystemen mit schutzbedürftiger Biodiversität hat. Gemäß den Richtlinien und Rahmenwerken oder den gleichwertigen nationalen Bestimmungen oder internationalen Normen, wie z. B. 2009/147/EG, 92/43/EWG, 2011/92/EU und Leistungsnorm 6 der International Finance Corporation (IFC), sind keine spezifischen Minderungsmaßnahmen erforderlich. Des Weiteren konnten keine MTU-spezifischen Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation, Wüstenbildung und Bodenversiegelung festgestellt werden. Das Geschäftsmodell der MTU hat keine bekannten Auswirkungen auf bedrohte

Arten. Im Rahmen des Prozesses hat die MTU keine gesonderten Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften geführt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Ermittlung der Auswirkungen, Risiken und Chancen, bezogen auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, basiert auf einer umfassenden Analyse aller OEM- und MRO-Standorte der MTU, die sich nach dem LEAP-Ansatz der TNFD richtet. Dabei wurden die Aktivitäten in den eigenen Geschäftsbetrieben sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bewertet, um Vermögenswerte und Tätigkeiten zu identifizieren, die sich auf den Ressourcenverbrauch und die Ressourcenabflüsse, einschließlich der Produkte, Dienstleistungen und Abfälle der MTU, auswirken. In der Wertschöpfungskette wurden die wesentlichen Materialströme analysiert, um zu bestimmen, welche Abhängigkeiten jeweils für und zwischen OEM und MRO bestehen. Ausgehend von den ermittelten Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden die Risiken und Chancen unter Zuhilfenahme von Daten aus dem Umweltmanagementsystem, Marktscreening, wissenschaftlichen Veröffentlichungen und EU-Verordnungen sowie Diskussionen mit Umweltschutzexpert:innen abgeleitet und bewertet. Insbesondere wurden Mengenabschätzungen und Expertenbefragungen herangezogen, um wesentliche tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen im Geschäftsbetrieb sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln. Die Bewertung fand mithilfe der folgenden Methoden, Annahmen und Tools statt: LEAP-Ansatz, CO₂-Fußabdruck auf Unternehmensebene mit Fokus auf die Scope-3-Emissionen und Materialflussanalyse (MFA). Zusätzlich wurden vergleichende Kennzahlen herangezogen, um das Ausmaß der Auswirkungen objektiver bewerten zu können. Für die Ressourcenzuflüsse diente die weltweite jährliche Produktionsrate eines Materials auf Elementebene als Vergleichsbasis. Zur Bewertung der anfallenden Abfallmengen in der MTU wurden die durchschnittlichen jährlichen, länderspezifischen Abfallmengen pro Einwohner:in aus dem EU Monitoring Framework herangezogen.

Als Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden die positiven Auswirkungen der MRO-Tätigkeiten der MTU auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft und konkret das Unterthema Ressourcenabflüsse als wesentlich bewertet. So wird etwa durch das Produktdesign die Grundlage für die Anwendung verschiedener Kreislaufwirtschaftsstrategien (z. B. Reparierbarkeit) geschaffen (OEM-Standorte der MTU). Durch die Instandhaltungstätigkeiten werden die unterschiedlichen Kreislaufwirtschaftsstrategien (Vermeidung, Wiederverwendung, Reparatur) direkt umgesetzt (MRO-Standorte der

MTU). In diesem Kontext werden Hochdruckverdichter, Niederdruckturbine und Turbinenzwischengehäuse für den zivilen oder militärischen Luftfahrtsektor sowie für Industriegasturbinen als wesentliche Ressourcenabflüsse betrachtet. Für die Herstellung dieser Produkte verwendet die MTU überwiegend Nickel- und Titanlegierungen. Die MRO-Tätigkeiten resultieren u. a. in einer erhöhten Lebensdauer der Produkte und führen folglich zu einer Einsparung von Ressourcen.

Die MTU hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse keine Konsultationen durchgeführt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf G1 – Unternehmensführung

Um Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung der MTU zu ermitteln, wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse auf Ergebnisse der laufenden und systematischen Analyse von Geschäftsbeziehungen und Transaktionen zurückgegriffen, die fester Bestandteil des unternehmensweiten Risiko- bzw. Compliance Management Systems sind. Dies umfasst auch die Analyse des kontextuellen Umfelds je Standort. Darüber hinaus bewertet die MTU ihre Geschäftsbeziehungen, Geschäftspartner, Kunden und Lieferanten, indem sie Art und Laufzeit von Verträgen beurteilt und länderspezifische Korruptions- und Bestechungsrisiken etwa im Rahmen der Vertriebs- und Marketingaktivitäten berücksichtigt.

Grundlage für die Länderrisikoüberwachung und -analyse ist der zuletzt erschienene Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perception Index – CPI) von Transparency International.

In ESRS enthaltene und von den Nachhaltigkeitserklärungen des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)

Die Liste der Angabepflichten, die bei der Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung auf Grundlage der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt wurden, einschließlich der Seitenzahlen, die die entsprechenden Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung enthalten, ist im Anhang aufgeführt.

Auf Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU folgende Themen als wesentlich identifiziert:

Liste der wesentlichen ESRS-Themen

ESRS	Thema	Unterthemen	Unter-Unterthemen
ESRS E1	Klimawandel	Klimaschutz, Energie	
ESRS E5	Kreislaufwirtschaft	Ressourcenabflüsse	
ESRS S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	Arbeitsbedingungen	/ Sichere Beschäftigung / Arbeitszeit / Angemessene Entlohnung / Sozialer Dialog / Vereinigungsfreiheit / Kollektiv vereinbarte Entgeltsysteme / Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben / Gesundheitsschutz und Sicherheit
		Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	/ Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit / Weiterbildung und Kompetenzentwicklung / Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen / Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz / Vielfalt
ESRS S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Arbeitsbedingungen	Alle Unter-Unterthemen (s. ESRS S1)
		Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Alle Unter-Unterthemen (s. ESRS S1)
		Sonstige arbeitsbezogene Rechte	/ Kinderarbeit / Zwangsarbeit
ESRS G1	Unternehmensführung	Unternehmenskultur	
		Korruption und Bestechung	Vermeidung und Aufdeckung einschließlich Schulung
Unternehmensspezifische Themen	/ Produktqualität und Flugsicherheit / Verantwortungsvolle Außenwirtschaft		

Nach dem Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)) für eine detaillierte Beschreibung des Prozesses einschließlich der Festlegung von Schwellenwerten) werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen den jeweiligen ESRS-Nachhaltigkeitsaspekten gemäß ESRS 1 AR 16 zugeordnet. Ein Nachhaltigkeitsaspekt ist dann wesentlich, wenn er eine wesentliche Auswirkung oder wesentliche Risiken und Chancen oder beides enthält. Wesentliche Informationen zu wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten werden gemäß den EFRAG- und IDW-Leitlinien (inkl. EFRAG-Liste der Datenpunkte und EFRAG ESRS Q&A) bestimmt, um die in den themenbezogenen ESRS abgedeckten Nachhaltigkeitsaspekte den ESRS-Angabepflichten zuzuordnen.

In Anlehnung an die Kriterien zu wesentlichen Aspekten und die Wesentlichkeit von Informationen gemäß ESRS 1 wird in dieser Nachhaltigkeitserklärung aus Gründen der Wesentlichkeit von Informationen auf keine Kennzahl verzichtet.

Umweltinformationen

Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung)

Hintergrund

Eine wesentliche Zielsetzung des EU-Aktionsplans zur „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Im Rahmen der EU-Taxonomie-Verordnung 2020/852 (im Folgenden Taxonomie-VO) ist die MTU verpflichtet, die Wirtschaftstätigkeiten offenzulegen, die als „ökologisch nachhaltig“ gelten.

Angaben sind zu allen der folgenden sechs Umweltziele zu machen:

1. Klimaschutz (Climate Change Mitigation: CCM);
2. Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaption: CCA);
3. die nachhaltige Nutzung und der Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources: WTR);
4. der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (Circular Economy: CE);
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control: PPC);
6. der Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems: BIO).

Die Berichterstattung im Rahmen der Taxonomie-VO erfolgt unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 vom 4. Juli 2025 sowie gemäß den folgenden Delegierten Verordnungen und den damit einhergehenden Änderungen und Ergänzungen:

Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 („Climate Delegated Act“)

Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 („Disclosures Delegated Act“)

Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 („Environmental Delegated Act“)

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der Taxonomie-VO ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität erforderlich. Als taxonomiefähig gelten ausschließlich solche Wirtschaftstätigkeiten, die sich den Beschreibungen der Tätigkeiten in den Delegierten Rechtsakten zuordnen lassen, unabhängig davon, ob die technischen Bewertungskriterien erfüllt werden.

Eine Wirtschaftstätigkeit wird als taxonomiekonform klassifiziert, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, kein anderes Umweltziel erheblich beeinträchtigt und unter Einhaltung des Mindestschutzes entsprechend den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta ausgeübt wird. Im Einklang mit dem Mindestschutz berücksichtigt die MTU die Themen Menschenrechte, Korruption und Bestechung, fairer Wettbewerb, Steuern sowie Wissenschaft, Technologie und Innovation. Sofern diese Kriterien kumulativ erfüllt sind, kann die Wirtschaftstätigkeit als taxonomiekonform klassifiziert werden. Entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung und relevanten Delegierten Rechtsakten berichtet die MTU über den Anteil der Umsatzerlöse, der Investitionsausgaben (CapEx) und der operativen Ausgaben (OpEx) von taxonomiefähigen, taxonomiekonformen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und macht ergänzende qualitative und quantitative Angaben.

Analyse der Taxonomiefähigkeit

Die MTU prüft im Rahmen der EU-Taxonomie systematisch, inwiefern ihre wirtschaftlichen Aktivitäten als taxonomiefähig und potenziell taxonomiekonform eingestuft werden können. Dabei werden die relevanten Geschäftsbereiche entlang der Wertschöpfungskette analysiert und den in der Verordnung definierten Umweltzielen zugeordnet. Auf Basis interner Daten sowie regulatorischer Kriterien beurteilt die MTU, ob die Aktivitäten grundsätzlich unter die in der Taxonomie beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten fallen (Taxonomiefähigkeit). Diese Prüfung bildet die Grundlage für die nachgelagerte Bewertung des substantiellen Beitrags, der „Do no significant harm“-(DNSH-)Anforderungen und der Mindestschutzmaßnahmen (Taxonomiekonformität).

Die entsprechende Übersicht zeigt die für MTU identifizierten taxonomiefähigen Tätigkeiten.

Übersicht über die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten der MTU

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Wirtschaftstätigkeit MTU
3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen	Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen	Entwicklung, Reparatur, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption und Umnutzung von zivilen und militärischen Flugzeugantrieben
4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie	Bau oder Betrieb von Anlagen für die Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie	Bau der Geothermieranlage der MTU am Standort München
6.18 Leasing von Luftfahrzeugen	Vermietung und Leasing von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen	Kurz- und mittelfristiges Triebwerksleasing durch die MTU Maintenance Lease Services
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	Kauf, Finanzierung, Miete, Leasing und Betrieb von Fahrzeugen der Klassen M1, N1 und L	Fuhrpark
7.2 Renovierung bestehender Gebäude	Hoch- und Tiefbauarbeiten oder deren Vorbereitung	Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen, wie z. B. Renovierung bestehender Produktionshallen oder Bürogebäude
7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Einzelne Renovierungsmaßnahmen, die in der Installation, Wartung oder Reparatur von energieeffizienten Geräten bestehen	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten, wie z. B. die Dämmung von Gebäudehüllen oder der Ersatz alter Leuchtmittel durch energieeffizientere LED-Leuchtmittel in Gebäuden und Produktions- bzw. Instandhaltungshallen
7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	Beleuchtungssteuerungs- und Energiemanagementsysteme, Systeme zur Gebäudeautomatisierung
7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Installation einer Wärmepumpe
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Erwerb von Immobilien und Ausübung des Eigentums an diesen Immobilien	Erwerb von und das Eigentum an Gebäuden sowie Nutzungsrechte an Gebäuden und Einbauten
8.1 Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	Speicherung, Manipulation, Verwaltung, Bewegung, Kontrolle, Anzeige, Vermittlung, Austausch, Übertragung oder Verarbeitung von Daten über Rechenzentren, einschließlich Edge-Computing	Interne Aktivitäten, die mit den Rechenzentren und Serverräumen der MTU verbunden sind, wie z. B. Ausgaben für Serverräume einschließlich Servern, Speichern und Netzwerkgeräten sowie Wartung und Betrieb energieeffizienter IT-Infrastrukturen, die zur Senkung des Energieverbrauchs beitragen, z. B. Kühlsysteme mit geringerem Energieverbrauch, Optimierung der Hardware zur Senkung des Stromverbrauchs
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen (FuEuI), bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad (TRL) 6 nachgewiesen wurde	Forschungstätigkeiten der MTU an neuen Triebwerkstechnologien, welche zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen und somit zu einer Ausweitung der Konformität der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen führen sollen. Insgesamt handelt es sich dabei um unterschiedliche Forschungsprojekte, von denen die MTU innerhalb der nächsten fünf bis neun Jahre das Erreichen der Taxonomiekonformität gemäß der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation erwartet

Analyse der Taxonomiekonformität

Die zu berichtenden Wirtschaftstätigkeiten der MTU zielen hauptsächlich auf das Umweltziel 1 (Klimaschutz) ab. Für die Prüfung der Taxonomiekonformität wurden die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten anhand der jeweiligen technischen Bewertungskriterien in einem ersten Schritt daraufhin überprüft, ob sie einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die im zweiten Schritt durchgeführte Analyse der DNSH-Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen („Anpassung an den Klimawandel“, „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ und „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“) erfolgte wo sinnvoll standortspezifisch. Die im letzten Schritt notwendige Überprüfung der Einhaltung des sozialen Mindestschutzes entsprechend den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta wird unter anderem durch die MTU-Verhaltensgrundsätze, die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte und den Verhaltenskodex für Lieferanten sowie durch das Risikomanagement der MTU zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten auf Konzernebene sichergestellt.

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Für das Geschäftsjahr 2025 wurden die folgenden relevanten taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten hinsichtlich des Umweltziels „Klimaschutz“ identifiziert:

3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen

Das Kerngeschäft der MTU umfasst die Entwicklung, Fertigung, den Vertrieb und die Instandhaltung ziviler und militärischer Flugzeugantriebe. Daher ist die Wirtschaftstätigkeit 3.21 als wesentliche, umsatzgenerierende Tätigkeit im Bereich der Herstellung von Luftfahrzeugen einzuordnen.

Für die Erfüllung des Kriteriums wurde u. a. geprüft, ob die Flugzeugtriebwerke der MTU, die für diese Wirtschaftstätigkeit zugrunde gelegt wurden, in Flugzeugen Anwendung finden, die unter dem vorgegebenen metrischen CO₂-Emissionswert des ICAO-Standards liegen. Im Bereich der militärischen Antriebe sowie für den Großteil der Triebwerke im zivilen Bereich liegen die erforderlichen externen Belege zur Überprüfung des wesentlichen Beitrags nicht vor, sodass hier lediglich eine Taxonomiefähigkeit ausgewiesen werden kann. Für einen geringen Teil der Triebwerke im zivilen Bereich konnte die Konformitätsprüfung erfolgreich durchgeführt werden.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden im Zusammenhang mit dem OEM- und MRO-Triebwerks-geschäft der MTU taxonomiefähige Umsatzerlöse in Bezug auf Kriterium 3.21 von 93 % (bzw. 8.155 Mio. €) und taxonomiekonforme Umsatzerlöse von 19 % (bzw. 1.677 Mio. €) erzielt. Die CapEx für diese Wirtschaftstätigkeit beinhalten Ausgaben für technische Anlagen und Maschinen, Werkzeuge und Toolings sowie aktivierte Entwicklungsleistungen. Mit 468 Mio. € machen die taxonomiefähigen CapEx für das Geschäftsjahr 54 % und die taxonomiekonformen 9 % (79 Mio. €) der Gesamtinvestitionen der MTU aus. Im Zusammenhang mit dieser Wirtschaftstätigkeit umfassen die OpEx direkte Aufwendungen für die Instandhaltung der technischen Anlagen und Maschinen sowie nicht aktivierungsfähige Aufwendungen für die Weiterentwicklung bestehender Triebwerksprogramme. Mit 201 Mio. € wurden 63 % der gesamten OpEx der MTU als taxonomiefähig bzw. 9 % (28 Mio. €) als taxonomiekonform in Bezug auf diese Wirtschaftstätigkeit eingestuft.

4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie

Da die Lebenszyklus-THG-Emissionen der Geothermieanlage der MTU am Standort München unter 100 g CO₂e/kWh liegen, erfüllt diese die Anforderungen an einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Im Berichtsjahr 2025 konnte eine Konformität in Höhe von 9 Mio. € CapEx ausgewiesen werden (1 % der Gesamtinvestitionen der MTU).

6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

Mit der Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Die als taxonomiefähig erfassten CapEx für diese Tätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr auf 1 Mio. €. Die im Berichtsjahr angefallenen taxonomiefähigen OpEx betrugen ebenfalls 1 Mio. €. Die technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2025 nicht vollständig erfüllt werden.

6.18 Leasing von Luftfahrzeugen

Die mit dem Triebwerkleasing verbundenen taxonomiefähigen Kennzahlen belaufen sich für das Geschäftsjahr 2025 auf 2 % (bzw. 210 Mio. €) Umsatzerlöse, 18 % (bzw. 156 Mio. €) CapEx und 1 % (bzw. 3 Mio. €) OpEx. Trotz entsprechender Anstrengungen, die notwendigen Belege für eine Überprüfung der Taxonomiekonformität zu erhalten, konnten die technischen Bewertungskriterien für diese Wirtschaftstätigkeit für das Geschäftsjahr 2025 nicht vollständig erfüllt werden.

7.2 Renovierung bestehender Gebäude

Mit der Durchführung von Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Die für diese Wirtschaftstätigkeit als taxonomiefähig erfassten CapEx beliefen sich im Geschäftsjahr auf 10 Mio. € (bzw. 1 % der gesamten CapEx). Die OpEx für die im Berichtsjahr erfassten taxonomiefähigen Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen betrugen 5 Mio. € (bzw. 1 % der gesamten OpEx). Die erforderlichen technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2025 nicht vollständig erfüllt werden.

7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten

Mit der Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten sind keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt worden. Die wesentlichen OpEx für die im Berichtsjahr erfassten taxonomiefähigen Maßnahmen in diesem Zusammenhang betrugen 1 Mio. € und die CapEx beliefen sich auf 2 Mio. €. Dazu gehören Maßnahmen wie der Ersatz alter Leuchtmittel durch energieeffizientere LED-Leuchtmittel in Gebäuden und Produktions- bzw. Instandhaltungshallen. Die erforderlichen technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2025 nicht vollständig erfüllt werden.

7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

Mit der Installation, Wartung und Reparatur von Geräten sind keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt worden oder wesentliche CapEx ausgegeben worden. Die im Berichtsjahr angefallenen taxonomiefähigen OpEx betrugen 1 Mio. €. Die technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2025 nicht vollständig erfüllt werden.

7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien

Mit der Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien sind keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt worden oder wesentliche OpEx ausgegeben worden. Die als taxonomiefähig erfassten CapEx für diese Tätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr auf 2 Mio. €. Die technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2025 für die gesamten CapEx in Höhe von 2 Mio. € erfüllt werden.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Der Erwerb von und das Eigentum an Gebäuden stellen für die MTU keine umsatzrelevanten Tätigkeiten dar. Die ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betrugen im Berichtsjahr 64 Mio. € und damit 7 % der Gesamtinvestitionen der MTU. Für einen Teil der Neubauten konnte die Taxonomiekonformität festgestellt werden, wofür u. a. die Primärenergiebedarfe und die Einhaltung der Kriterien für einen energieeffizienten Gebäudebetrieb geprüft wurden. Die taxonomiekonformen CapEx betrugen im Geschäftsjahr 2025 32 Mio. € und damit 4 % der Gesamtinvestitionen der MTU. Die taxonomiefähigen OpEx für die im Berichtsjahr erfassten Gebäude betrugen 4 Mio. € (bzw. 1 % der gesamten OpEx) im Konzern.

8.1 Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten

Da es sich um interne Aktivitäten handelt, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Die mit dieser Wirtschaftstätigkeit verbundenen taxonomiefähigen CapEx für das Geschäftsjahr 2025 betrugen 1 % (9 Mio. €) und die taxonomiefähigen OpEx beliefen sich auf 1 Mio. €.

Eine Taxonomiekonformität konnte für das Geschäftsjahr 2025 nicht erzielt werden, da die Anforderung an einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz nicht erfüllt werden konnte.

9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation

Als Teil der Investitionspläne, welche zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen und somit zu einer Ausweitung der Konformität der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen führen sollen, ergeben sich für das Jahr 2025 taxonomiekonforme CapEx in Höhe von 3 Mio. €, die aus der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation resultieren. Die taxonomiekonformen OpEx für Forschung und Entwicklung, welche der Tätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation zuzuordnen sind, betrugen im Geschäftsjahr 2025 49 Mio. € und entsprechen somit einem Anteil von 15 % der Betriebsausgaben. Dieser Anteil besteht aus nicht aktivierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit Forschungstätigkeiten der MTU an neuen Triebwerkstechnologien gemäß Investitionsplänen.

Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen EU-Umweltziele („DNSH“)

Für die Tätigkeiten, die als taxonomiekonform bzgl. des Umweltziels „Klimaschutz“ ausgewiesen werden können, sind im Folgenden die Nachweise ausgeführt, welche belegen, dass keine erhebliche Beeinträchtigung der fünf weiteren Umweltziele erfolgt:

Anpassung an den Klimawandel

Für die Sicherstellung des Umweltziels „Anpassung an den Klimawandel“ wurde eine Klimarisikoanalyse durchgeführt. Im Jahr 2025 wurde die physische Klimarisikoanalyse zur Bewertung klimabedingter Gefahren aktualisiert und auf weitere Standorte und Wertschöpfungsschritte ausgeweitet. Die Analyse wurde für den MTU-Konzern unter Berücksichtigung aller Gesellschaften unter operativer Kontrolle sowie für relevante Standorte von Geschäftspartnern und Aktivitäten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette vorgenommen. Die Analyse basiert auf Klimaprojektionen aus Klimamodellen, die sich am neuesten Sachstandsbericht des IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change) orientieren (siehe [Abschnitt Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, bezogen auf E1 – Klimawandel im Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)).

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Einhaltung der Anforderungen zu nachhaltiger Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen gemäß europäischen Verordnungen und Richtlinien sind von zentraler Bedeutung die verpflichtende Umsetzung der Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinien sowohl bei neu einzuholenden wasserrechtlichen Erlaubnissen als auch bei Bedarf bei bestehenden Erlaubnissen. Dies wird durch interne Prozesse und Regelungen berücksichtigt. Über das Umweltmanagementsystem EMAS werden jährlich die Umweltaspekte aktualisiert und wassergefährdende Themen analysiert. Insbesondere bei baulichen Erweiterungen der Produktions- und Instandhaltungsflächen wird überprüft, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den gesetzlichen Anforderungen erforderlich ist, und wird bei Bedarf entsprechend durchgeführt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Im Bereich Kreislaufwirtschaft verfügt die MTU im Rahmen ihrer OEM- und MRO-Tätigkeiten über etablierte Prozesse zur Wiederverwendung von Komponenten sowie zur Nutzung von Sekundärrohstoffen, was positiv auf die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 3.21 einzahlt. Ergänzend bestehen Verfahren zur Rückverfolgbarkeit der eingesetzten Materialien. Das auf hohe Haltbarkeit ausgelegte

Produktdesign – bedingt durch die Anforderungen der Luftfahrt und das MRO-Geschäft – verlängert die Lebensdauer der Komponenten zusätzlich. Eine einfache Demontage ist im MRO-Bereich ebenfalls gewährleistet. Darüber hinaus sind viele der verwendeten Metalllegierungen vollständig recycelbar. Weitere Details zur Recyclingfähigkeit der eingesetzten Materialien finden sich im [Kapitel Ressourcenabflüsse \(E5-5\)](#).

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Dieses DNSH-Kriterium bezieht sich zum einen auf den Appendix C und schreibt vor, dass in EU-Chemikalienverordnungen und -Richtlinien (z. B. REACH- und RoHS-Regularien) gelistete Substanzen weder hergestellt, in Verkehr gebracht noch verwendet werden. Es soll sichergestellt werden, dass interne Prozesse und Richtlinien diesen Vorgaben entsprechen und regelmäßig überprüft werden.

Neben den Anforderungen an den Appendix C werden im Rahmen der Konformität der Wirtschaftstätigkeit 3.21 außerdem die geltenden regulatorischen Anforderungen zu Lärm und Motorenemissionen eingehalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Die Einhaltung des Schutzes und der Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme soll gemäß europäischen Verordnungen und Richtlinien gewährleistet werden. So werden Vorprüfungen zur Feststellung der UVP-Pflicht und nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) nach UVPG projektspezifisch gemäß gesetzlichen Vorgaben durchgeführt.

Erfüllung von Mindestschutzmaßnahmen

Die Einhaltung des Mindestschutzes entsprechend den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta wird über etablierte Richtlinien und Prozesse auf unternehmensweiter Ebene sichergestellt. Im Einklang mit dem Mindestschutz berücksichtigt die MTU die Themen Menschenrechte, Korruption und Bestechung, fairer Wettbewerb, Steuern sowie Wissenschaft, Technologie und Innovation. Über die Verhaltensgrundsätze, die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte und den Verhaltenskodex für Lieferanten und weitere interne Richtlinien werden die Grundlagen für die Einhaltung dieser Rechte gelegt. Die Sicherstellung und Überprüfung erfolgt durch Risikoanalysen, Beschwerdemechanismen und weitere Maßnahmen sowie durch das Risikomanagement der MTU (siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens \(S1-1\)](#) und [Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette \(S2-1\)](#)).

Kennzahlen der Taxonomiekonformität für das Geschäftsjahr 2025

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Unternehmensaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlöse (Umsatz), Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen des MTU-Konzerns für das Geschäftsjahr 2025.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Ergebnisse der KPI-Berechnung dar:

Kennzahlen der EU-Taxonomie

in Prozent	Taxonomie- konform	Taxonomie- fähig, aber nicht -konform	Nicht taxonomiefähig
Umsatz	19	76	5
CapEx	15	69	16
OpEx	24	59	17

Herleitung der Taxonomie-Kennzahlen

Die für die Berechnung der Umsatzkennzahlen, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen. Gemäß § 315e Abs. 1 HGB ist der Konzernabschluss der MTU zum 31. Dezember 2025 nach den IFRS aufgestellt worden. In die Betrachtung werden alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften einbezogen. Basierend auf einer vollständigen Analyse der Unternehmensaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlöse (Umsatz)/Investitionen (CapEx)/Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen des MTU-Konzerns für das Geschäftsjahr 2025. Sollten taxonomiekonforme CapEx und OpEx, welche den Wirtschaftstätigkeiten 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen und 6.18 Leasing von Luftfahrzeugen entsprechen, nicht nur einem Triebwerk zugeordnet werden können, finden Allokationsschlüssel Anwendung. Datengrundlage für die verwendeten Allokationsschlüssel ist der jeweilige Anteil an taxonomiekonformen Umsatzerlösen.

Umsatz

Die Umsatzkennzahlen ergeben sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten zu den Gesamtumsatzerlösen des jeweiligen Geschäftsjahres. Die Basis des Umsatzes ist der Nettoumsatz, resultierend aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15), aus den Bereichen Leasinggeschäft (IFRS 16), Technologieförderung (IAS 20) sowie aus sonstigen Unterstützungsleistungen und dem umsatzrelevanten Währungsergebnis.

Die Gesamtumsatzerlöse des jeweiligen Geschäftsjahres bilden den Nenner der Umsatzkennzahl und können der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns [Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#) entnommen werden. Diese werden über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten gemäß den Anhängen der Delegierten Verordnung 2021/2139 sowie der Delegierten Verordnung 2023/2486 zur Taxonomie-VO erzielt wurden.

Der Zähler der nach der Taxonomie zu berücksichtigenden taxonomiekonformen Umsatzerlöse setzt sich wie folgt zusammen:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen Umsatz-Zählers

in Mio. €	Verträge mit Kunden	Leasing- geschäft	Technologie- förderung	Sonstige Umsatzerlöse	Summe
Gesamt	1.677				1.677

CapEx-Kennzahl

Die CapEx-Kennzahlen geben den Anteil der Investitionsausgaben an, der sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, Teil eines CapEx-Plans zur Ausweitung einer nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit bezieht.

Basis der Investitionsausgaben sind die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen. Unter den immateriellen Vermögenswerten werden die aktivierten Programmwerte sowie programmabhängige Technologien ausgewiesen. Außerdem umfassen die Investitionsausgaben Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS [IAS 16, 38, 40, IFRS 16] sowie von nationalen Rechnungslegungsmethoden). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Die Investitionsausgaben für das jeweilige Geschäftsjahr können dem Konzernanlagenspiegel entnommen werden [Vermögenswertentwicklung – Anschaffungs- und Herstellungskosten 2025](#).

CapEx-Plan

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben, welche zu einer Reduktion an Treibhausgasemissionen und einer Ausweitung der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen sollen, ergeben sich bei der MTU derzeit aus Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten an neuen Triebwerkstechnologien gemäß Investitionsplänen. Bei den Investitionsplänen handelt es sich um Investitions- und nicht aktivierungsfähige Betriebsausgaben, welche auf die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten abzielen.

Nach dem aktuellen MTU-Verständnis der EU-Taxonomie kann der Ausweis von Investitionsplänen auch dann erfolgen, wenn die Pläne bezüglich Forschung und Entwicklung nahezu ausschließlich operative Betriebsausgaben (OpEx) enthalten, welche in diesem Fall unter der OpEx-Kennzahl ausgewiesen werden.

Hierbei wird zwischen der produktnahen Weiterentwicklung bestehender Triebwerkstechnologien und den Forschungstätigkeiten an neuen Triebwerkstechnologien unterschieden. Die Zuordnung von Investitions- und Betriebsausgaben zu einer Wirtschaftsaktivität erfolgt über die Triebwerkstypen. CapEx und OpEx für die Weiterentwicklung bestehender Triebwerkstechnologien werden entsprechend der Umsatztätigkeit, für die Entwicklungsarbeiten geleistet werden, der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen zugeordnet. CapEx und OpEx für die Forschung an neuen Triebwerkstechnologien werden der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation zugeordnet und dienen der Ausweitung der taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeit. Dabei handelt es sich um unterschiedliche Forschungsprojekte, von denen die MTU innerhalb der nächsten fünf bis acht Jahre die weitere Ausweitung der Taxonomiekonformität gemäß der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation erwartet. Die Dauer einer Triebwerksentwicklung bis zur Zertifizierung beträgt ca. 7 Jahre. Der Planungshorizont für die relevanten Forschungsprojekte entspricht dem branchenüblichen Entwicklungszyklus mit Blick auf Luftfahrttechnologie.

Der Zähler der nach der Taxonomie zu berücksichtigenden taxonomiekonformen Investitionen setzt sich wie folgt zusammen:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen CapEx-Zählers nach ökonomischen Aktivitäten

Aktivität in Mio. €	Sachanlagen	Immaterielle Vermögens- werte	Nutzungsrechte	Summe	Davon aus Unternehmens- erwerb	Davon Teil eines CapEx-Plans
3.21	30	49	0	79		
4.22	9			9		
7.6	2			2		
7.7	32			32		
9.1	3			3		3
Gesamt	77	49	0	126		

OpEx-Kennzahl

Die OpEx-Kennzahlen geben den Anteil der Betriebsausgaben an, der sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, Teil eines CapEx-Plans zur Ausweitung einer nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer entsprechenden Wirtschaftstätigkeit bezieht.

Die Basis für die Betriebsausgaben bilden die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie für alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

Zur Ermittlung des Nenners wurde die Summe der oben genannten Kosten anhand einer Detailanalyse nach relevanten Konten und Kostenstellen gebildet.

Der Zähler der OpEx-Kennzahl entspricht dem Teil der im Nenner enthaltenen Betriebsausgaben, der sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die laut der zugrunde liegenden Annexe der Taxonomie-VO mit taxonomiefähigen oder -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind.

Der taxonomiekonforme Zähler zur Berechnung der OpEx-Kennzahl ermittelt sich wie folgt:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen OpEx-Zählers

in Mio. €	Wartung und Instandhaltung	kurzfristige Leasing- verhältnisse	Gebäude- sanierungs- maßnahmen	Forschung und Entwicklung	Andere direkte Ausgaben	Summe
Gesamt	16	0	0	61		77

Bei der Ermittlung der oben genannten Kennzahlen wurden über diverse Prüfschritte – unter anderem die Dokumentation der Datengenerierung sowie Sicherstellung der Abstimmbarkeit zu übrigen Finanzinformationen – jegliche Doppelzählungen über die Wirtschaftstätigkeiten vermieden.

Meldebogen 1: Anteil des Umsatzes, der CapEx und OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)

Geschäftsjahr 2025

Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen															
KPI	Insgesamt	Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten	Taxonomie-konforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf-wirtschaft	Umweltver-schmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermögli-chenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangs-tätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorangegan-genen Geschäftsjahr 2024	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorangegan-genen Geschäftsjahr 2024
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
	in Mio. €	%	in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	in Mio. €	%
Umsatz	8.763	95	1.677	19	19							19		1.151	16
CapEx	865	84	126	15	15						1	9		137	17
OpEx	322	83	77	24	24						15	9		63	22

Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und –konformität je Umweltziel für den Umsatz kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Meldebogen 2: Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Tätigkeit)

Gemeldeter KPI (Umsatz)
Geschäftsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger KPI (Anteil des taxonomie- fähigen Umsatzes)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert des Umsatzes)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil des taxonomie- konformen Umsatzes)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög- liche Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		%	in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	93	1.677	19	19							T	20
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	2										T	
Summe der Konformität nach Ziel					19								
KPI-Gesamtwert (Umsatz)		95	1.677	19	19							19	20

Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und –konformität je Umweltziel für CapEx kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Meldebogen 2: Anteil der CapEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Tätigkeit)

Gemeldeter KPI (CapEx)
Geschäftsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger KPI (Anteil der taxonomie- fähigen CapEx)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert der CapEx)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil der taxonomie- konformen CapEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten							Ermög- liche Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		(12)	(13)	(14)
		%	in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%		(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	54	79	9	9								T	17
Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie	CCM 4.22	1	9	1	1									100
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0											T	
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	18											T	
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2 / CE 3.2	1											T	
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0										E		
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0	2	0	0							E		100
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	7	32	4	4									57
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	CCM 8.1	1											T	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	0	3	0	0							E		100
Summe der Konformität nach Ziel					15									
KPI-Gesamtwert (CapEx)		84	126	15	15							1	9	18

Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität je Umweltziel für OpEx kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Meldebogen 2: Anteil der OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (Aufgliederung nach Tätigkeit)

Gemeldeter KPI (OpEx)
Geschäftsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger KPI (Anteil der taxonomie- fähigen OpEx)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert der OpEx)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil der taxonomie- konformen OpEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten							Ermög- liche Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)		(12)	(13)	(14)
		%	in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%		(Ggf. E)	(Ggf. T)	%
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	63	28	9	9								T	14
Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie	CCM 4.22	0	0	0	0									100
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0											T	
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	1											T	
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2 / CE 3.2	1											T	
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0										E		
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0										E		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	1												
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	CCM 8.1	0											T	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	15	49	15	15							E		100
Summe der Konformität nach Ziel					24									
KPI-Gesamtwert (OpEx)		83	77	24	24							15	9	29

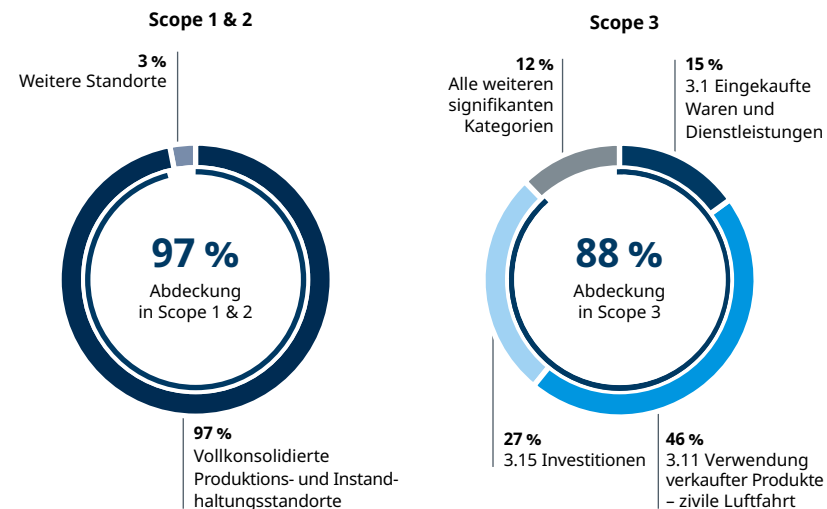
Klimawandel (E1)

Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)

Die MTU hat als langfristiges Leitbild die Ausrichtung auf eine nachhaltige Zukunft etabliert, mit dem Ziel, Emissionen kontinuierlich zu reduzieren. „Together green“ ist als Prinzip verankert und stellt den Anspruch dar, Umwelt- und Klimaschutz gemeinsam im Unternehmen umzusetzen. Die MTU versteht Klimaschutz als zentralen Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie und als Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie. Der Übergangsplan der MTU folgt den Handlungshebeln Reduce, Shift, Remove und Enable und stützt sich auf drei zentrale Programme, welche zur Erreichung der Ziele stetig weiterentwickelt werden:

- / ecoRoadmap: THG-Reduktion an allen vollkonsolidierten Produktions- und Instandhaltungsstandorten (Scope 1 und 2)
- / Technologie-Agenda Claire: Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte (Scope 3.11, zivile Luftfahrt)
- / ecoTransition: Verbesserung der Datentransparenz und Maßnahmenentwicklung entlang der gesamten Wertschöpfungskette (insbesondere Scope 3.1 und Scope 3.15)

Abdeckung der Emissionen durch die zentralen Programme



Berücksichtigung der Emissionen in den Programmen ecoRoadmap (Scope 1 und 2, standortbezogen), Technologie-Agenda Claire (Scope 3.11, zivile Luftfahrt) und ecoTransition (insbesondere Scope 3.1 und Scope 3.15)

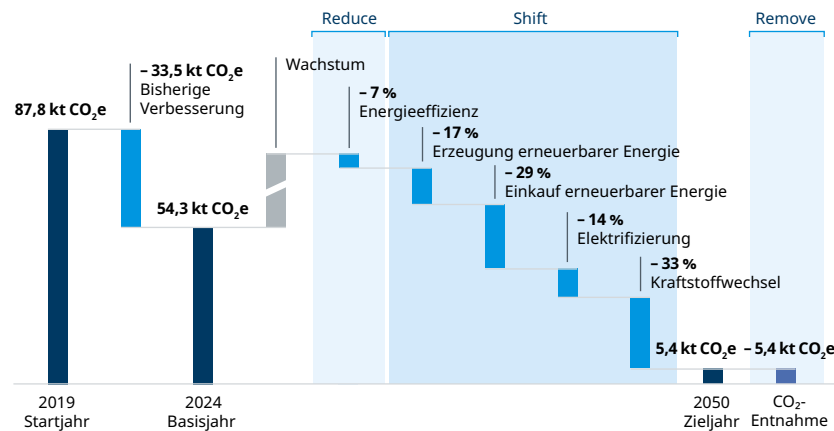
Klimaschutz im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit

Mit der ecoRoadmap strebt die MTU das Ziel an, die Verwendung fossiler Brennstoffe und die Emission von Treibhausgasen an den eigenen Produktions- und Instandhaltungsstandorten dauerhaft zu reduzieren. Die bisherige Zielsetzung einer Senkung der Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen um 60 % bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019 führte bis zum Jahr 2024 bereits zu einer Reduktion von 42,2 % der Emissionen. Die Zielsetzung wurde im Berichtsjahr 2025 aktualisiert: Bis zum Jahr 2035 sollen die Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen gegenüber dem neuen Basisjahr 2024 um 63 % und bis zum Jahr 2050 um 90 % reduziert werden. Verbleibende und nicht vermeidbare Restemissionen sollen durch dauerhafte CO₂-Entnahme- und Speicherungs-lösungen ausgeglichen werden. Das neue Basisjahr 2024 wurde gewählt, um die Integration des seit Ende 2024 vollkonsolidierten MTU-Instandhaltungsstandorts in Fort Worth in der Zielarchitektur abzudecken. Bei der Festlegung der Scope-1- und -2-Ziele hat sich die MTU am Green Deal der EU und der zugrunde liegenden Zielsetzung

des Pariser Klimaabkommens orientiert, das darauf abzielt, die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen.

Die Produktion und Instandhaltung von Triebwerken führt an den eigenen Standorten zu einem hohen Energieverbrauch und damit verbundenen THG-Emissionen. Um die THG-Emissionsreduktionsziele zu erreichen, wurden in den eigenen betrieblichen Abläufen folgende Maßnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen identifiziert:

Reduktionspfad ecoRoadmap



Reduktionspfad ecoRoadmap Scope-1- und marktbezogene Scope-2-Emissionen [kt CO₂e]. Die dargestellte Verteilung der Dekarbonisierungsehebel basiert auf aktuellen Planungsannahmen und kann sich in Abhängigkeit von Geschäftsentwicklung und technologischer Umsetzung verändern.

Reduktionshebel im Rahmen der ecoRoadmap Scope 1 und 2

Reduce	Steigerung der Energieeffizienz	Durch Prozessoptimierungen, den Einsatz energieeffizienter Technologien sowie die fortlaufende Modernisierung von Produktions- und Instandhaltungsanlagen wird angestrebt, den Energieverbrauch und die damit verbundenen CO ₂ -Emissionen an den eigenen Standorten nachhaltig zu senken.
Shift	Erzeugung und Einkauf erneuerbarer Energie	Die MTU stellt sukzessive auf erneuerbare Energiequellen um, dazu zählt die Beschaffung von Energie aus erneuerbaren Quellen für ihre Betriebe sowie die Erhöhung der eigenerzeugten erneuerbaren Energie durch z. B. die Installation von Photovoltaik-Anlagen und die Nutzung von Geothermie.
	Elektrifizierung von Anlagen und Fahrzeugen	Durch die Implementierung elektrischer Wärmepumpen für Heizungs- und Warmwasseranwendungen wird der Bedarf an fossilen Brennstoffen für Gebäude gesenkt. Darüber hinaus wird der Fuhrpark schrittweise auf Elektrofahrzeuge umgestellt, um den CO ₂ -Ausstoß aus firmeneigenen Fahrzeugen zu reduzieren.
	Kraftstoffwechsel an den Prüfständen	Ein weiterer zentraler Bestandteil der ecoRoadmap ist der gezielte Kraftstoffwechsel zu nachhaltigen Alternativen wie Sustainable Aviation Fuel (SAF) bei den Testläufen auf den MTU-Prüfständen. Die MTU fördert die Nutzung von SAF, um die CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen fossilen Treibstoffen zu reduzieren.
Remove	Ausgleich der Restemissionen	Zur Einhaltung des 1,5 °C-kompatiblen Klimapfades in Scope 1 und 2 untersucht die MTU, verbleibende und nicht vermeidbare Restemissionen durch dauerhafte CO ₂ -Entnahme- und Speicherungslösungen auszugleichen.
Enable	Emissionsarme und klimaresiliente Standorterweiterung	Bei Neubauten und größeren Umbauten werden gebundene Treibhausgasemissionen berücksichtigt und durch emissionsarme Bauweisen und energieeffiziente Versorgungskonzepte minimiert. Ergänzend werden Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel umgesetzt, um die Standortresilienz gegenüber klimabedingten Risiken zu erhöhen.

Im Berichtsjahr 2025 erreichte die MTU einen wesentlichen Meilenstein beim Ausbau einer klimafreundlichen Energieversorgung: Am Standort München wurde die Tiefengeothermieranlage erfolgreich in Betrieb genommen. Nach vollständiger Umsetzung aller Ausbaustufen soll diese Anlage künftig planmäßig bis zu 80 % des Wärmebedarfs aus erneuerbarer Energie decken und trägt damit zu einer dauerhaften Reduktion der CO₂-Emissionen des größten MTU-Produktionsstandortes bei. Durch die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme leistet die MTU einen substanziellen Beitrag zur Erreichung ihrer Klimaschutzziele und unterstützt zugleich die Klimastrategie der Stadt München.

Bei den Produktionsgebäuden identifizierte die MTU gebundene Treibhausgasemissionen. Maßnahmen zur Emissionsreduktion an diesen Gebäuden parallel zum operativen Geschäft sind mit technischen und logistischen Herausforderungen verbunden. Aus diesem Grund sind Maßnahmen nicht immer kurzfristig umsetzbar, sondern benötigen einen höheren Planungsaufwand und zeitlichen Vorlauf. Um das Risiko, das Redukti-

onsziel der MTU nicht einhalten zu können, so gering wie möglich zu halten, wird der Maßnahmenplan innerhalb der ecoRoadmap jährlich aktualisiert und über eine Maßnahmenpriorisierung die jeweiligen Verbesserungen eingesteuert.

Eine Herausforderung ist die Reduzierung der THG-Emissionen, die durch den Verbrauch von Kerosin an den Prüfständen für Forschung und Entwicklung sowie Instandhaltung freigesetzt werden. Die MTU unterstützt daher die Nutzung von SAF im notwendigen Testbetrieb der Triebwerke. Bei den Emissionen der Prüfstände handelt es sich um potenziell gebundene Treibhausgasemissionen. Der Brennstoffwechsel hängt in hohem Maße von der tatsächlichen Marktverfügbarkeit ab und ist somit ein Reduktionshebel, der für ein langfristiges Ziel an Bedeutung gewinnen wird.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung der CO₂-Reduktionsmaßnahmen im Rahmen der eigenen Tätigkeiten fokussiert sich die MTU auch auf die Entwicklung effizienter Antriebskonzepte in der Nutzungsphase der MTU-Produkte.

Klimaschutz im Rahmen der vor- und nachgelagerten Geschäftsaktivität

Innovation und Technologie sind zentrale Bestandteile der MTU-Strategie. Seit Jahrzehnten entwickelt die MTU neue Antriebstechnologien und gestaltet damit die Zukunft der Luftfahrt aktiv mit. Die Luftfahrtbranche steht dabei vor besonderen Herausforderungen: Wachsende globale Mobilitätsansprüche, begrenzte natürliche Ressourcen und die sich verschärfende Klimaproblematik erfordern nachhaltige Lösungen für die Antriebskonzepte von morgen. Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens sowie des EU Green Deal zu erreichen, müssen zukünftige Flugzeuge und Antriebe deutlich sparsamer und emissionsärmer werden.

Die Luftfahrt zählt zu den Branchen, in denen klimafreundliche Lösungen besonders anspruchsvoll umzusetzen sind: Lange Produktzyklen von mehr als 20 Jahren zwischen der Einführung zweier Generationen von Triebwerken und Nutzungszyklen von weiteren 25 Jahren führen dazu, dass neue Technologien erst langfristig den Markt durchdringen. Darüber hinaus führen die hohen Anforderungen der kommerziellen Luftfahrt an eine hohe Leistung bei zugleich geringem Gewicht dazu, dass viele Energiespeicher und Antriebsvarianten aufgrund zu geringer Energie- oder Leistungsdichte als mögliche Alternativen ausscheiden.

Vor diesem Hintergrund setzt die MTU auf einen technologisch und wirtschaftlich realistischen Transformationspfad, um den Beitrag der Luftfahrt zur globalen Emissionsminderung zu steigern und die Grundlagen für klimaneutrale Antriebe der Zukunft zu schaffen.

Nach der im Jahr 2025 aktualisierten MTU-Technologie-Agenda Claire verfolgt die MTU einen Zeithorizont bis 2050 und darüber hinaus, um einen substanziellen Beitrag zur Reduktion der Klimawirkung der zivilen Luftfahrt zu leisten.

Technologie-Agenda Claire (Clean Air Engine): Reduzierung der produktbezogenen Klimawirkung auf Triebwerksebene je Standardmission (typischer Referenzflug)

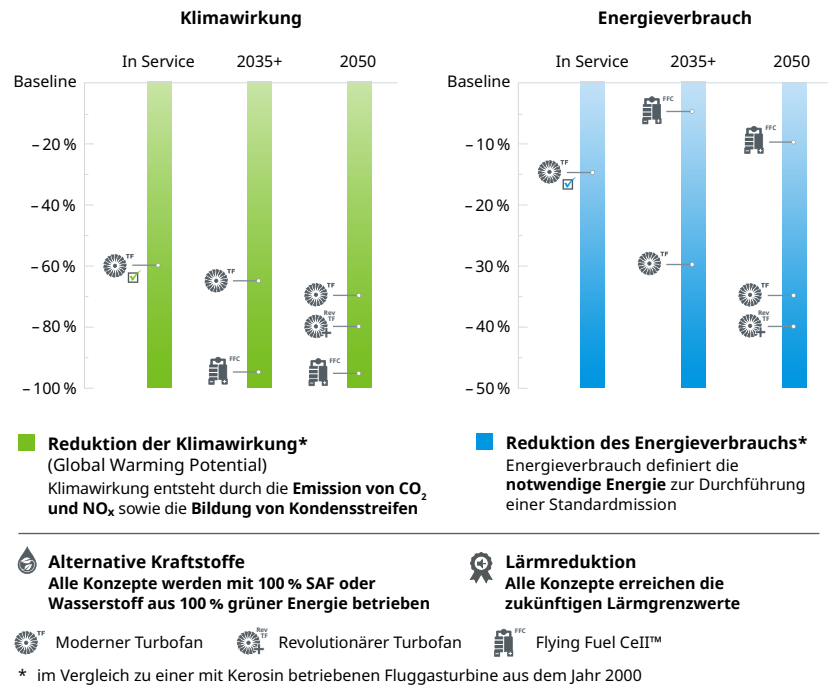
Mit der Technologie-Agenda Claire definiert die MTU Etappenschritte zur Effizienzsteigerung zukünftiger Antriebskonzepte, um den Treibstoffverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen signifikant zu senken. Darüber hinaus adressiert Claire die Reduktion der Gesamtklimawirkung, die neben CO₂ auch Nicht-CO₂-Effekte umfasst, die insbesondere durch Kondensstreifen und Stickoxid-Emissionen (NO_x) hervorgerufen werden. Im Fokus stehen dabei Weiterentwicklungen der Turbofan-Technologie sowie der Flying Fuel Cell™ (FFC). Dies erfolgt in drei Schritten:

Schritt eins: Die Transition hat bereits mit dem Getriebefan (Pratt & Whitney GTF™-Triebwerk) begonnen, der seit 2016 im Einsatz ist und damit schon heute aufgrund seiner Getriebe-Architektur Kraftstoffeinsparungen von 16 % gegenüber den Vorgängermodellen erzielt. Insbesondere in Kombination mit nachhaltigen Flugkraftstoffen kann der GTF die Klimawirkung erheblich reduzieren.

Schritt zwei: Mitte der 2030er Jahre plant die MTU, die nächste Generation des GTF (TF) mit zusätzlichen Effizienzgewinnen zusammen mit ihren Partnern auf den Markt zu bringen, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren, sowie mit fortschrittlichen Brennkammertechnologien Nicht-CO₂-Effekte zu minimieren. Als alternatives Antriebskonzept erzeugt die Flying Fuel Cell™ elektrische Energie aus Wasserstoff und Sauerstoff und stößt außer Wasser keine weiteren Emissionen mit Klimawirkung aus.

Schritt drei: Bis 2050 tragen weitere Effizienzsteigerungen der MTU-Antriebstechnologien dazu bei, die Emissionen noch weiter zu reduzieren. Darüber hinaus hat der revolutionäre Turbofan (RevTF) das Potenzial, die Klimawirkung durch innovative Technologien weiter zu verringern. Ein zusätzliches Ziel ist die Einführung der Flying Fuel Cell™ für Kurz- und Mittelstreckenflüge.

Etap্পenschritte der produktbezogenen Klimawirkung je Standardmission



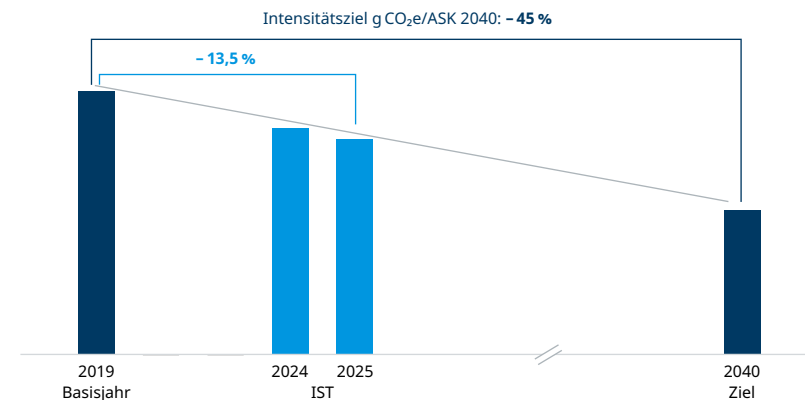
Etap্পenschritte der produktbezogenen Klimawirkung unter Einbeziehung von CO₂- und Nicht-CO₂-Effekten, des Einsatzes alternativer Kraftstoffe sowie der Verringerung des energiebedingten Verbrauchs auf Triebwerkebene – jeweils bezogen auf eine Standardmission und im Vergleich zu einer kerosinbetriebenen Fluggasturbine des Jahres 2000

Die MTU ist Hersteller von Triebwerkskomponenten, insbesondere von Hochdruckverdichtern, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäusen. Durch den Verkauf und die Nutzung dieser Produkte entstehen über deren gesamte Lebensdauer erhebliche Treibhausgasemissionen. Diese werden gemäß dem Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) in Scope 3.11 „Nutzung verkaufter Produkte“ erfasst und stellen den größten Anteil der unternehmensbezogenen Emissionen der MTU dar. Die Reduktion dieser Emissionen ist daher ein zentraler Bestandteil des Übergangsplans der MTU.

Diese Reduktion hängt jedoch nicht allein von der technologischen Leistungsfähigkeit der MTU-Komponenten, sondern auch von externen Einflussgrößen ab: Da Triebwerke grundsätzlich in internationalen Partnerschaften entwickelt und produziert werden, hängt die Verbesserung auch von Effizienz und Klimawirkung der Technologien von Partnerunternehmen ab. Der Zeitpunkt einer breiten Inbetriebnahme neuer Antriebskonzepte ist zudem mit der Akzeptanz und Nachfrage der Kunden verbunden. Und während die Technologie-Agenda Claire perspektivisch einen SAF-Einsatz in Höhe von 100 % vorsieht, entwickelt sich die tatsächliche Verfügbarkeit am Markt bislang nur schrittweise.

Um die in der Nutzungsphase verursachten Emissionen der jährlich verkauften Triebwerkskomponenten zu überwachen, zu steuern und systematisch zu reduzieren, hat sich die MTU das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen pro verfügbarem Sitzkilometer bis 2040 um 45 % gegenüber dem Basisjahr 2019 zu reduzieren.

Intensitätsziel Scope 3.11 Emissionen – Nutzung der verkauften Produktkomponenten [%]



Scope-3.11-Intensitätsziel: Reduktion der Nutzungsemissionen der verkauften zivilen OEM-Produkte im Narrowbody- und Widebody-Segment je verfügbarem Sitzkilometer (gCO₂e/ASK) in Prozent, unter Berücksichtigung technologischer Verbesserungen und eines über die kommenden Jahre fortschreitenden SAF-Anteils

Das Ziel wird durch die evolutionäre Weiterentwicklung des Turbofans (vgl. Technologie-Agenda Claire) und dessen Einflottung durch Reduktion der CO₂-Emissionen (Reduce) unterstützt und berücksichtigt eine schrittweise Erhöhung des SAF-Anteils (Shift) über die gesamte Lebensdauer der Triebwerke. Dies ist am „Fuel“-Szenario F2 gemäß dem Long-Term

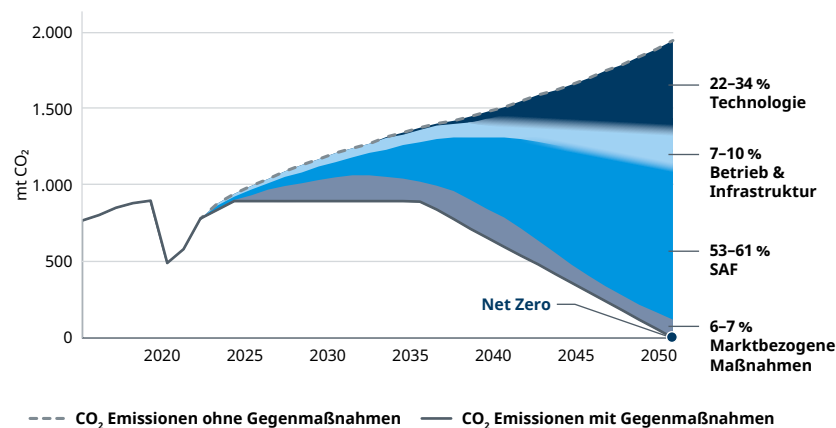
Aspirational Goal (LTAG) der International Civil Aviation Organization (ICAO) ausgerichtet und berücksichtigt eine angenommene zeitliche Verzögerung beim Hochlauf von SAF.

Darüber hinaus arbeitet die MTU an revolutionären Antriebskonzepten, wie der Flying Fuel Cell, die langfristig eine CO₂-freie Nutzung ermöglichen soll.

Um die Ambitionen der Branche zu verwirklichen, ist ein signifikanter Ausbau der Verfügbarkeit von SAF dringend erforderlich. Die Nutzung von Triebwerken mit Komponenten der MTU ist derzeit mit gebundenen Emissionen verbunden. Aus diesem Grund setzt sich die MTU für SAF ein – eine zentrale Brückentechnologie auf dem Weg zu einem CO₂-armen Luftverkehr (Enable). Die MTU leistet ihren Beitrag dazu, dass dieses Potenzial in der Luftfahrt genutzt wird. Sie ist aktives Mitglied der Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany (aireg e. V.) und beteiligt sich an Forschungsprojekten zur Kompatibilität und Leistungsfähigkeit von SAF in bestehenden Triebwerksarchitekturen. Durch umfassende Tests untersucht die MTU die Auswirkungen dieser alternativen Kraftstoffe auf das Leistungs- und Betriebsverhalten und die Emissionen der Triebwerke.

Mit diesen Hebeln reduziert die MTU nicht nur die Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte, sondern unterstützt auch die Net-Zero-Ambition der zivilen Luftfahrtindustrie bis 2050, um die jährlich ausgestoßenen Emissionen kontinuierlich zu reduzieren.

Net-Zero-Ambition der zivilen Luftfahrtindustrie bis 2050



Net-Zero-Ambition der zivilen Luftfahrtindustrie bis 2050: jährliche CO₂-Emissionen (Scope 1) der Luftfahrtindustrie orientiert an Szenario 1 „Pushing technology and operations“ und Szenario 3 „Aspirational and aggressive technology perspective“ des „Waypoint 2050 report“, 2nd edition September 2021 der Air Transport Action Group “

Die MTU engagiert sich zudem aktiv im Rahmen ihrer Branchenverantwortung für die Bewertung und das Verständnis der Auswirkungen nicht-CO₂-bedingter Effekte (Enable). Sie adressiert diese Klimaeffekte in Forschungs Kooperationen mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und weiteren Partnern. Außerdem wird auch bei diesen Klimaeffekten der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) bewertet, die im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen eine deutlich geringere Rußpartikelbildung und damit eine geringere Klimawirkung der Kondensstreifen bewirken. Die Ergebnisse dieser Forschung fließen in die Weiterentwicklung der Technologie-Agenda Claire ein und unterstützen die Entwicklung von Antriebskonzepten, die sowohl CO₂-Emissionen als auch Nicht-CO₂-Effekte langfristig reduzieren.

Neben der signifikanten Scope-3-Kategorie „Verwendung verkaufter Produkte“ fallen auch bei der Produktion von Triebwerkskomponenten sowie bei der Instandhaltung und Reparatur von Triebwerken hohe Emissionen in der Scope-3.1-Kategorie „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ an. Außerhalb des Betriebs entstehen zudem THG-Emissionen der Scope-3.15-Kategorie „Investitionen“, da die MTU an Unternehmen beteiligt ist, die ebenfalls im energieintensiven Luftfahrtsektor tätig sind.

Bis zum Jahr 2028 soll der Anteil der gewichtsbasierten und/oder lieferantenspezifischen Daten in Scope 3.1 auf 70 % steigen, während für Scope 3.15 eine Erhöhung des Anteils investitionsspezifischer Daten auf 50 % angestrebt wird – jeweils ausgehend vom Basisjahr 2024.

Unterstützt wird dieser Prozess durch die ecoTransition-Initiative der MTU, die Fachexpert:innen aus Beschaffung, Engineering, Nachhaltigkeitsmanagement, Strategie sowie Klima- und Umweltschutz zusammenbringt, um bereichsübergreifende Methoden zu entwickeln. Das ecoTransition-Team berichtet regelmäßig an das unternehmensweite Climate Transition Board, das in die Nachhaltigkeitsgovernance der MTU eingebettet ist und die operative Umsetzung der Klimastrategie an die jeweiligen Fachbereiche adressiert.

Investitionen und Finanzmittel zur Unterstützung der Umsetzung des Übergangsplans

Durch ihre Tätigkeiten in der Forschung und Entwicklung fördert die MTU aktiv einen emissionsreduzierten Luftverkehr und investiert gleichzeitig in die Zukunft ihres Geschäftsmodells. Die MTU hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 insgesamt 80 % ihrer eigenfinanzierten Technologieinvestitionen für die Technologieentwicklung von Produkten mit verbesserter Umweltleistung einzusetzen. Damit zielt die MTU darauf ab, dass ihre Forschungs- und Entwicklungsmittel konsequent auf die Transformation hin zu emissionsärmeren und klimafreundlicheren Antriebstechnologien wirken.

Schwerpunkt der F&E-Aktivitäten im Jahr 2025, welche auf den Übergangsplan der MTU einzahlen, waren die Technologieentwicklung für den noch effizienteren Getriebefan der nächsten Generation und für die Flying Fuel Cell. Diese Investitionen und Finanzierungen unterstützen die Technologieentwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte, wie sie in der MTU-Technologie-Agenda Claire dargelegt sind. Außerdem stehen sie teilweise im Zusammenhang mit taxonomiekonformen OpEx und CapEx aus dem CapEx-Plan der MTU unter der Tätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation, wie in der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 gefordert. Die Summe der Investitionen und Betriebsausgaben dieses CapEx-Plans belaufen sich im Jahr 2025 auf rund 52 Mio. € (2024: 49 Mio. €). Weitere Informationen zum CapEx-Plan sind im [Abschnitt Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#) zu finden. Außerdem ergeben sich aus der Weiterentwicklung des GTF taxonomiekonforme Investitionen gemäß der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen.

Darüber hinaus hat die MTU im Jahr 2025 in die Eigenerzeugung erneuerbarer Energien, in Energieeffizienzmaßnahmen und in den Bezug erneuerbarer Energien als Teil der betrieblichen Klimastrategie investiert. Diese Investitionen zahlen ebenfalls auf den Übergangsplan der MTU ein und werden größtenteils im taxonomiekonformen CapEx der Wirtschaftstätigkeit 4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus Geothermie widerspiegelt.

Die taxonomiekonformen Investitionen im Jahr 2025, welche zum Übergangsplan für den Klimaschutz der MTU beitragen, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Berichtsjahr 2025 wurde die Berechnung der Investitionen und Finanzmittel in nachhaltige Antriebskonzepte überarbeitet. Die hierfür berücksichtigten Triebwerksprogramme umfassen nun vollständig alle derzeit am Markt verfügbaren zukunftsfähigen und emissionsärmeren Triebwerke, die der ICAO-Norm für CO₂-Emissionen gemäß ICAO-Anhang 16, Band III entsprechen und damit einen positiven Beitrag zur Umsetzung des Übergangsplans leisten. Die für 2024 ausgewiesenen Werte wurden entsprechend neu berechnet. Die geänderte Berechnungsmethodik führt im Vergleich zum Vorjahr zu Abweichungen sowohl bei der Summe der taxonomiekonformen Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan der Wirtschaftstätigkeit 3.21 als auch bei der Gesamtsumme der finanziellen Ressourcen für die Implementierung der Maßnahmen.

Taxonomiekonforme CapEx in Mio. €		
Wirtschaftstätigkeiten	2025	2024
3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen	46	34 ¹⁾
4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus Geothermie	9	17
7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	2	
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	3	9

¹⁾ Im Vergleich zu dem im Vorjahr berichteten Wert für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich durch die beschriebene methodische Anpassung eine Erhöhung um 19 Mio. €.

Insgesamt belaufen sich die finanziellen Ressourcen der MTU für die Implementierung von Maßnahmen als Teil des Übergangsplans im Jahr 2025 auf 158 Mio. € (2024: 167 Mio. €). Im Vergleich zu dem im Vorjahr berichteten Wert für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich durch die beschriebene methodische Anpassung eine Erhöhung um 52 Mio. €. Die Summe der finanziellen Ressourcen ist neben den bereits erwähnten Maßnahmen wie der Forschung und Entwicklung und der Eigenerzeugung erneuerbarer Energien auf die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen und der Elektrifizierung, insbesondere durch den Einsatz von Wärmepumpen, an den vollkonsolidierten Standorten der MTU zurückzuführen. Weitere Details zu den Maßnahmen im Zusammenhang mit den Klimakonzepten der MTU werden im [Kapitel Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten \(E1-3\)](#) erläutert.

Die MTU arbeitet daran, ihre wirtschaftlichen Aktivitäten gemäß den Bestimmungen der EU-Verordnung 2021/2139 anzupassen, um zu einer nachhaltigeren Wirtschaft überzugehen. Dies beinhaltet Investitionen in die Erforschung und Entwicklung klimafreundlicher Triebwerkstechnologien, um zur Nachhaltigkeit der Luftfahrtindustrie beizutragen, sowie Investitionen in Technologien zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und der Treibhausgasemissionen. Die MTU überwacht aktiv Investitionen und Betriebskosten im Zusammenhang mit der Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte wie der Technologie-Agenda Claire und der ecoRoadmap, um diesen Übergang zu erleichtern. Sie führt wirtschaftliche Aktivitäten durch, die im Zusammenhang mit der Minderung des Klimawandels stehen und den Kriterien der EU-Taxonomie-Verordnung entsprechen. Die MTU strebt an, ihre wirtschaftlichen Aktivitäten kontinuierlich an die Kriterien der Verordnung anzupassen, hat jedoch im Berichtsjahr keine konkreten Zielvorgaben für die Anpassungen festgelegt.

Die kontinuierliche Entwicklung und Verbesserung der Produktion für eine kohlenstoff-arme Wirtschaft ist Teil der Geschäftsstrategie der MTU und wird in der ecoRoadmap dokumentiert. Mit der Technologie-Agenda Claire arbeitet die MTU intensiv daran, die Klimawirkung und den Treibstoffverbrauch von Flugzeugtriebwerken in verschiedenen Phasen zu verringern. Somit ist der Übergangsplan Teil der Geschäftsstrategie und der Finanzplanung der MTU.

Die Roadmaps und Maßnahmen wurden vom Vorstand der MTU gebilligt.

Gemäß den in Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission (Verordnung über Referenzwerte für den klimabedingten Wandel) genannten Kriterien ist die MTU von den auf das Pariser Klimaabkommen abgestimmten EU-Referenzwerten nicht ausgenommen.

Die MTU bietet bereits heute ein Produktportfolio an, das durch zukunftsfähige, emissionsärmere Technologien und Dienstleistungen den Übergang zu einem emissionsreduzierten und ressourcenschonenderen Luftverkehr fördert.

Die Umsätze der MTU mit zukunftsfähigen, emissionsärmeren Triebwerken, die in Übereinstimmung mit der ICAO-Norm für CO₂-Emissionen von Flugzeugen gemäß ICAO-Anhang 16 Band III sind, betrugen 2025 40 % (davon 10 % im OEM-Segment und 30 % im MRO-Segment):

Umsätze mit zukunftsfähigen, emissionsärmeren Technologien und Dienstleistungen ¹⁾²⁾		
in Mio. €	2025	in %
Umsatz³⁾	8.763	100 %
davon: ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)	2.837	32 %
davon: zukunftsfähiges, emissionsärmeres ziviles Triebwerksgeschäft ⁴⁾	900	10 %
davon: sonstiges Triebwerksgeschäft ⁵⁾	1.937	22 %
davon: zivile Triebwerksinstandhaltung⁶⁾ (MRO-Segment)	5.927	68 %
davon: Instandhaltung von zukunftsfähigen, emissionsärmeren Triebwerken ⁴⁾	2.637	30 %
davon: sonstige zivile Triebwerksinstandhaltung ⁵⁾	3.291	38 %

¹⁾ Die Angabe erfolgt unter Bezugnahme auf die Anforderungen aus ESG-Ratings (z. B. MSCI, Sustainalytics), die für die MTU als relevante Rahmenwerke betrachtet werden.

²⁾ 19 % der Umsätze 2025 sind EU-Taxonomie-konform (Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Flugzeugen). Diese Kennzahl ist niedriger als der Umsatz mit zukunftsfähigen, emissionsärmeren Triebwerken, da bei der EU-Taxonomie neben dem Beitrag zum Klimaschutz auch die Auswirkung auf fünf weitere Umweltziele (DNSH-Kriterien) geprüft wird, die für die Aktivität 3.21 derzeit nur für zwei MTU-Standorte vollständig vorliegt. Darüber hinaus sind die für die EU-Taxonomie erforderlichen Belege noch nicht für alle relevanten Triebwerke verfügbar.

³⁾ Nach Konsolidierung.

⁴⁾ Triebwerke mit einem zertifizierten metrischen CO₂-Emissionswert, der in Übereinstimmung mit der ICAO-Norm für CO₂-Emissionen von Flugzeugen (Anhang 16, Band III) die geforderte Unterschreitung des Grenzwerts erfüllt.

⁵⁾ Deckt z. B. Industriegasturbinen, militärisches Triebwerksgeschäft und Triebwerke mit CO₂-Emissionen ab, die über dem erforderlichen Grenzwert gemäß der ICAO-Norm liegen.

⁶⁾ Durch Reparatur, Wiederverwendung und Recycling von Komponenten wird die Gewinnung und Verarbeitung endlicher Ressourcen sowie die damit verbundenen Treibhausgasemissionen vermieden. Die Aktivitäten der MTU in der Instandhaltung von Triebwerken haben zum Ziel, durch ihren positiven Einfluss auf die Ressourcennutzung und den Wirkungsgrad des Triebwerks einen emissionsärmeren und ressourcenschonenderen Luftverkehr zu erreichen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1 SBM-3)

Zur weiterführenden Bewertung klimabezogener physischer Risiken und klimabezogener Übergangsrisiken hat die MTU im Berichtsjahr eine Resilienzanalyse für den eigenen Geschäftsbereich und die nachgelagerte Wertschöpfungskette durchgeführt. Ausgangspunkt der Resilienzanalyse bildete die Klimarisiko- und Klimaszenarioanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). Da im Rahmen der Klimarisikoanalyse keine wesentlichen physischen Risiken innerhalb der Geschäftstätigkeiten der MTU und der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie keine wesentlichen Übergangsrisiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert wurden, fokussiert sich die Resilienzanalyse aktuell auf Übergangsrisiken für den eigenen Geschäftsbereich und die nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die im Kontext der Klimaszenarioanalyse betrachteten Übergangsrisiken umfassen regulatorische Änderungen, Marktveränderungen, technologische Fortschritte und Reputationsauswirkungen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft sowie steigende Stakeholderanforderungen. Die identifizierten Risiken und Chancen wurden basierend auf ihrem potenziellen Einfluss auf das Geschäftsmodell, die finanzielle Leistung und die strategischen Ziele der MTU bewertet.

Für die im [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) beschriebene Analyse der Übergangsereignisse wurden intern entwickelte Übergangsszenarien sowie das NGFS-Szenario „Net Zero 2050“ zugrunde gelegt und der Einfluss auf die Geschäftstätigkeiten der MTU bewertet. Die angewandten Szenarien berücksichtigen das Ziel, die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen und somit bis zum Jahr 2050 Netto-Null-CO₂-Emissionen zu erreichen. Gemäß dem NGFS-Szenario erfolgt dies durch strenge Klimapolitik, welche die sofortige Umsetzung ambitionierter Klimaschutzmaßnahmen impliziert, sowie technologische Innovationen. Zu den betrachteten Übergangsereignissen gehören ein schneller Technologiewechsel hin zu emissionsärmeren Optionen sowie der Wechsel zu klimaneutralen Kraftstoffen, mit dem auch die sukzessive Einführung von Mindestanforderungen von SAF (z. B. im Rahmen der ReFuelEU-Aviation-Initiative der EU) verbunden ist. Darüber hinaus wurden unter anderem auch die zunehmende Bepreisung von THG-Emissionen, die steigende Erwartung externer Interessenträger sowie partielle Flug- und Flugrouteneinschränkungen in die Betrachtung einbezogen.

Als wesentliches Übergangsrisiko wurde die Nichterreichung der Klimaziele identifiziert, da dies die Wahrnehmung durch externe Stakeholder und Kunden verschlechtern, die Reputation langfristig beeinträchtigen und negative finanzielle Effekte zur Folge haben könnte. Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus einem möglichen Nachfragerückgang im Luftverkehr aufgrund steigender CO₂-Kosten sowie der negativen Wahrnehmungen des konventionellen Fliegens.

Der Zeithorizont der Resilienzanalyse orientiert sich gestaffelt an wichtigen internationalen Klimapolitik-Meilensteinen und Klimaszenarien und umfasst 15 Jahre. THG-Emissionsreduktionsziele wurden für die Jahre 2030, 2035, 2040 und 2050 festgelegt. Für die Bewertung der Resilienz wurden die in der ecoRoadmap, der Technologie-Agenda Claire und der ecoTransition-Initiative verankerten Klimaschutzmaßnahmen und Mittel der MTU risikomindernd berücksichtigt. Die Resilienzanalyse trägt dazu bei, die Übergangsrisiken der MTU zu verstehen, und unterstützt bei der Entscheidungsfindung unter komplexen und unsicheren Bedingungen.

Unsicherheiten im Rahmen der Resilienzanalyse ergeben sich aus getroffenen Annahmen zu Übergangsereignissen, die über die derzeit absehbare politische Agenda hinausgehen und sich aktuell nur auf Annahmen basierend abbilden lassen. Diese werden jährlich überprüft und im Rahmen der Klimaszenario- und Klimaresilienzanalyse aktualisiert.

Die Anpassung des Geschäftsmodells der MTU an die Herausforderungen des Klimawandels ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Haupthandlungsfelder sind der Übergang zu einer klimaneutralen Luftfahrt sowie der Wandel hin zur klimaneutralen Bereitstellung der Produkte und Dienstleistungen. Die Resilienzanalyse der MTU hat gezeigt, dass durch die Einführung der Klimastrategie, operationalisiert durch die ecoRoadmap, Claire und ecoTransition, bereits wichtige Maßnahmen zur Mitigation und Erhaltung der Innovationsfähigkeit der MTU getroffen wurden. Zudem unterstreichen die Ergebnisse der Resilienzanalyse, dass die strategische Ausrichtung der MTU bereits viele der identifizierten Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel – unabhängig von der Wesentlichkeit – berücksichtigt. Beispielsweise werden im Rahmen der Technologie-Agenda Claire effiziente Antriebstechnologien entwickelt sowie neue Antriebstechnologien wie die Flying Fuel Cell erforscht. Die größte Herausforderung besteht in der zeitlichen Diskrepanz zwischen der Technologiereife und den potenziell steigenden CO₂-Kosten, welche durch die langen Entwicklungszyklen bedingt ist.

Auf Basis der Resilienzanalyse ist die MTU der Überzeugung, ihr Geschäftsmodell an den Klimawandel anpassen zu können. Die MTU ist zuversichtlich, einen ständigen Zugang zu Finanzmitteln zu vertretbaren Kapitalkosten sichern und flexibel auf sich ändernde klimatische und regulatorische Bedingungen reagieren zu können, indem unter anderem vorhandene Vermögenswerte modernisiert, das Produkt- und Dienstleistungsportfolio angepasst oder die Arbeitskräfte umgeschult werden. Dies trägt gleichzeitig zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bei.

Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-2)

Die MTU hat Unternehmensrichtlinien ausgearbeitet, mit denen die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel gesteuert werden. Die folgenden zentralen Richtlinien wurden für die Themenbereiche Klimaschutz, Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien implementiert. Sie beinhalten ergänzend Regelungen zur Anpassung an den Klimawandel im Zusammenhang mit Aktivitäten im Standortausbau.

MTU-Klimaschutzhandbuch mit Anhang	
Inhalte	Das Klimaschutzhandbuch bildet das übergreifende Konzept für den Klimaschutz im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit. Es zielt darauf ab, den Ressourcen- und Energieverbrauch zu minimieren und die Treibhausgasemissionen des Unternehmens dauerhaft zu senken. Das Konzept beschreibt die Datenerhebung und -berichterstattung, die Berechnungsgrundsätze sowie die THG-Emissionsreduktionsziele des Unternehmens. Der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung von Maßnahmen ist definiert und über die betriebliche Klimastrategie ecoRoadmap operationalisiert.
Ziel	Die MTU definiert im Rahmen der ecoRoadmap, die seit 2019 Maßnahmen zur Emissionsreduktion misst, ausgehend vom Basisjahr 2024 eine Verringerung der Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen bis spätestens 2035 um 63 %. Das Ziel orientiert sich damit am Pariser Klimaabkommen zur Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Als Industrieunternehmen, das Teile für Flugzeugtriebwerke herstellt und instandsetzt, emittiert die MTU THG-Emissionen in Scope 1 und 2 aus Produktion, Reparatur und Erprobung. Daraus ergeben sich negative Auswirkungen auf die Umwelt, die reduziert werden sollen.
Überwachung	Die Überwachung des Konzepts erfolgt über definierte KPIs, wie die Zielerreichung hinsichtlich jährlicher nachhaltiger Maßnahmen und Restemissionen und durch ein monatliches internes Reporting sowie regelmäßige Berichterstattung an das Corporate Sustainability Board und den CSO.
Anwendungsbereich	Eigene Betriebe (Scope 1 und 2) aller vollkonsolidierten Produktions- und Instandhaltungsstandorte: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o. Auf sie entfallen 97,3% der Scope-1- und standortbezogenen Scope-2-Emissionen der MTU im Jahr 2025 (2024: 97,3%).
Verantwortliche Organisationsebene	Der Fachbereich Klima- und Umweltschutz sowie auf Managementebene Vorstand und CSO sind verantwortlich für die Umsetzung des Klimaschutzhandbuchs.
Standards oder Initiativen Dritter	GHG Protocol, Pariser Klimaabkommen
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Verfahrensanweisung – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung

Inhalte	Diese Verfahrensanweisung beschreibt, wie umweltrelevante Aspekte im Produktdesign berücksichtigt werden. Während des Produktdesigns werden umweltrelevante Aspekte (wie niedrigerer Verbrauch, Emissionsverringerung in der Produktions- und Nutzungsphase) von den Planungs- und Beratungsabteilungen evaluiert. Das Planungssystem der MTU soll sicherstellen, dass diese Evaluierung an bestimmten Punkten des Entwicklungsprozesses möglich ist und geprüft wird. Die Leitlinie beschreibt unter anderem, welche umweltrelevanten Aspekte vom Produktdesign unmittelbar bestimmt oder mittelbar beeinflusst werden. Dieses Konzept befasst sich mit dem Klimaschutz und der Energieeffizienz im Zusammenhang mit den MTU-Produkten.
Ziel	Verringerung der Umweltauswirkungen sowohl in der Nutzungsphase als auch bei der Produktion und Instandhaltung (durch niedrigeren Verbrauch und reduzierte Emissionen). Verwendung umweltfreundlicherer Materialien und Betriebsstoffe sowie Auswahl von Werkstoffen mit guter Recyclingfähigkeit.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Produkte der MTU sind Triebwerksmodule für die Luftfahrt. Die von diesen Produkten während der Nutzungsphase erzeugten Emissionen wirken sich tatsächlich negativ auf die Umwelt aus, indem sie zur globalen Erwärmung beitragen.
Überwachung	Um sicherzustellen, dass umweltrelevante Aspekte im Produktdesign berücksichtigt werden, definiert das MTU-Planungssystem Punkte in der Produktentwicklung, an denen der aktuelle Entwicklungsstand überprüft wird (z. B. technische Überprüfungen und Gate Reviews). Im Rahmen der Bestimmungen sind zwingend Fragebögen zu beantworten, die die Dokumentation der Evaluierung des Designs auf Basis umweltrelevanter Kriterien enthalten.
Anwendungsbereich	Die Konzepte sind bei der Entwicklung neuer Produkte maßgeblich und betreffen alle technischen Abteilungen in der Entwicklung an folgenden Standorten: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.
Verantwortliche Organisationsebene	Das Engineering Office ist für die Umsetzung und Überwachung der Verfahrensanweisung zur Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten in der Produktgestaltung verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Climate Transition Plan Regelwerk

Inhalte	Das Regelwerk inkl. mitgeltender Anlagen beschreibt die Leitlinien für den Übergang der MTU zu einem emissionsarmen und klimaresilienten Unternehmen. Es umfasst die Ausgangslage des Klimamanagements, strategische Ambitionen, Reduktionspfade, Bilanzierung, Zielsetzung, Risikobewertung sowie Ansätze zur Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen.
Ziel	Ziel des Konzeptes ist es, die Risiken des Klimawandels für das Unternehmen zu adressieren und gleichzeitig die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Geschäftsstrategie und das Geschäftsmodell zu fördern. Es betont die Notwendigkeit, zu handeln, um Emissionen zu reduzieren und die Betriebsabläufe anzupassen, um das Unternehmen nicht nur vor potenziellen Risiken zu schützen, sondern auch Chancen zur Innovation zu nutzen und den wachsenden Anforderungen der Stakeholder an nachhaltige Geschäftspraktiken gerecht zu werden.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	In der Entwicklung, Fertigung und Instandhaltung von Flugzeugtriebwerken erzeugt die MTU Emissionen, welche negative Auswirkungen auf das Klima haben. Ein Risiko für die MTU besteht darin, dass das Unternehmenswachstum und hohe gebundene Emissionen die Erreichung der Klimaschutzziele gefährden, während gleichzeitig neue Regularien zu erhöhten Ticketpreisen führen und die Attraktivität alternativer Mobilitätslösungen erhöhen könnten, was die Nachfrage nach Flügen verringert und zu Umsatzverlusten in den Bereichen OEM-Verkäufe und Instandhaltungsdienstleistungen führt.
Überwachung	Das Climate Transition Board unterstützt die Umsetzung und den Fortschritt der Klimaschutzmaßnahmen anhand definierter KPIs mit klar zugeordneten Verantwortlichkeiten. Ein interdisziplinäres Fachteam arbeitet bereichsübergreifend an der Weiterentwicklung und Anwendung von Methoden zur Bewertung und Optimierung von Klimaschutzmaßnahmen und stellt deren Integration in die relevanten Fachfunktionen sicher. Diese Struktur soll gewährleisten, dass alle wesentlichen Aspekte der Klimatransition koordiniert, konsistent und unter Einbindung aller betroffenen Fachbereiche umgesetzt werden. Über den Fortschritt erfolgt ein regelmäßiges Reporting an das Corporate Sustainability Board und den Vorstand.
Anwendungsbereich	Alle MTU-Standorte unter operativer Kontrolle: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Aero Engines (Shanghai) Ltd. / MTU Maintenance Australia Pty. Ltd. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance do Brasil Ltda. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Lease Services B.V. / MTU Maintenance Serbia d.o.o. / MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. / MTU Maintenance Singapore Pte. Ltd. / 3d.aero GmbH / eMoSys GmbH Auf sie entfallen 100 % der Scope-1- und standortbezogenen Scope-2-Emissionen der MTU im Jahr 2025.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Fachbereiche Klima- und Umweltschutz, Einkauf & Logistik, Finanzwesen und Entwicklung & Technologie sowie auf Managementebene Vorstand und CSO sind verantwortlich für die Umsetzung des Konzepts.
Standards oder Initiativen Dritter	GHG Protocol, Pariser Klimaabkommen
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten (E1-3)

Die MTU arbeitet im Rahmen ihres Climate Transition Plan an einem strukturierten Maßnahmenprogramm, das auf die Emissionsreduktion der gesamten Wertschöpfungskette ausgerichtet ist. Die Umsetzungsstrategie folgt den Handlungshebeln Reduce, Shift, Remove und Enable und ist in drei übergeordnete Programme gegliedert:

- / ecoRoadmap: THG-Reduktion an allen vollkonsolidierten Produktions- und Instandhaltungsstandorten (Scope 1 und 2)
- / Technologie-Agenda Claire: Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte (Scope 3.11, zivile Luftfahrt)
- / ecoTransition: Verbesserung der Datentransparenz und Maßnahmenentwicklung entlang der gesamten Wertschöpfungskette (insbesondere Scope 3.1 und Scope 3.15)

Diese Programme bilden gemeinsam den operativen Rahmen der Klimaschutzstrategie und stellen sicher, dass technologische, organisatorische und finanzielle Maßnahmen koordiniert umgesetzt werden.

ecoRoadmap: THG-Reduktion an den eigenen Standorten (Scope 1 und 2)	
Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Reduce – Energieeffizienz steigern / Umsetzung umfassender Energieeffizienzmaßnahmen, u. a. durch Modernisierung von Produktionsmaschinen, Optimierung der raumlufttechnischen Anlagen (RLT-Anlagen), Umstellung auf LED-Beleuchtung sowie Effizienzsteigerung in der Druckluftversorgung. Shift – Erneuerbare Energien und Elektrifizierung vorantreiben / Erneuerbare Energien: Inbetriebnahme der Tiefengeothermieranlage am Standort München im Berichtsjahr, Steigerung des Anteils eingekaufter erneuerbarer Energien am Gesamtterdgasverbrauch, wie Biogas am Standort Kanada auf 17,9 % (2024: 8,2 %). / Elektrifizierung: Einführung von Wärmepumpen und kontinuierliche Umstellung des Fuhrparks auf Elektromobilität. Enable – Rahmenbedingungen für Klimaschutz schaffen / Einführung von SAF-fähigen Prüfständen in Forschung und Instandhaltung. / Unterstützende Energie-Assessments an den Standorten München, Hannover und Ludwigsfelde zur Identifikation weiterer Einsparpotenziale.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Reduce / Heiznetz- und Gebäudeeffizienzoptimierung bis 2030. Shift / Ausbau der Geothermie- und PV-Kapazitäten bis 2030. / Steigerung des Anteils von eingekauftem erneuerbarem Strom auf 100 % bis 2030. / Erweiterung des SAF-Einsatzes an allen Prüfständen bis 2035, orientiert an den Vorgaben der EU-Initiative ReFuelEU Aviation zur Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Remove / Prüfung und Auswahl geeigneter Carbon-Removal-Aktivitäten bis 2028 zur Neutralisation unvermeidbarer Restemissionen. Enable / Planung eines Zentrums für Zentralprozesse mit Fokus auf Energie- und Ressourceneffizienz, Klimaschutz und Digitalisierung. / Unterstützende Energie-Assessments an den MTU-Standorten in Polen und Serbien 2026 zur Identifikation weiterer Einsparpotenziale. / Pilotprojekt für nachhaltige Standortentwicklung gemäß unternehmensinternem Leitfaden für Klimaanpassungs- und Effizienzmaßnahmen.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Diese Maßnahmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen für die neu gesetzten Ziele – 63 % bis 2035, – 90 % bis 2050 gegenüber 2024 sowie die geplante dauerhafte Neutralisation unvermeidbarer Restemissionen zur Einhaltung eines 1,5 °C-kompatiblen Klimapfades in Scope 1 und 2 gemäß dem Klimaschutzhandbuch und Climate Transition Plan.
Fortschritt	Die Tiefengeothermieranlage ging im Berichtsjahr 2025 vollständig in Betrieb. Insgesamt stieg der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch auf 41,1 %.

Insgesamt konnten mit den Maßnahmen im Rahmen der ecoRoadmap im Berichtsjahr 1.643 t CO₂e (2024: 914 t CO₂e) eingespart werden. Wenn die von der MTU geplanten Maßnahmen gemäß der operativen Planung umgesetzt werden, wird neben dem Einkauf erneuerbarer Energie und erneuerbarer Kraftstoffe bis zum Jahr 2030 eine weitere Reduktion der Emissionen in Höhe von 15.924 t CO₂e erwartet. Die erwartete Reduktion verteilt sich auf die Maßnahmenhebel Energieeffizienz (5 %), Ausbau eigenerzeugter erneuerbarer Energie (76 %) und Elektrifizierung (19 %).

Technologie-Agenda Claire (Scope 3.11, zivile Luftfahrt):
Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Reduce – Energieeffizienz steigern
	/ Geared-Turbofan(GTF™)-Technologie: Die Getriebefan-Triebwerke von Pratt & Whitney, an deren Entwicklung die MTU als Technologiepartner beteiligt ist, senken den Treibstoffverbrauch und die CO ₂ -Emissionen um 16–20 % gegenüber Vorgängermodellen. Sie sind seit 2016 erfolgreich im Einsatz.
	/ GTF™ Gen2: Darauf aufbauend arbeitet die MTU gemeinsam mit dem Partner an der zweiten Generation der Getriebefan-Triebwerke. Ziel ist eine zusätzliche Effizienzsteigerung und eine CO ₂ -Reduktion gegenüber der aktuellen Generation um bis zu 10 % ohne milde Hybridisierung und bis zu 15 % mit milder Hybridisierung, die der Flugzeughersteller als zusätzlichen Technologiebaustein wählen kann. Gleichzeitig soll die Klimawirkung durch Nicht-CO ₂ -Effekte mithilfe der Brennkammertechnologie des OEMs weiter verringert werden.
	Revolutionäre Antriebskonzepte
	/ Flying Fuel Cell™: Elektrischer Antrieb auf Basis einer Brennstoffzelle, in der Wasserstoff und Sauerstoff zu Wasser reagieren und elektrische Energie erzeugen. Nahezu emissionsfrei: keine CO ₂ -, NO ₂ - oder Partikelemissionen, lediglich Wasser. Geeignet zunächst für den Regionalverkehr, perspektivisch auch für Kurz-/Mittelstrecke.
	/ Status 2025: Fertigung der Brennstoffzellen-Stacks gestartet, erster Prüfstand in München in Betrieb, erfolgreiche Tests des Flüssigwasserstoff-Systems. MTU und Airbus haben ein Memorandum of Understanding (MoU) zur Zusammenarbeit der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie unterzeichnet. Ziel: Entwicklung und Demonstration eines für die Luftfahrt optimierten Brennstoffzellen-Antriebssystems, das die CO ₂ -Emissionen um 100 % und die gesamte Klimawirkung um bis zu 95 % reduziert.
	Enable
	/ Nicht-CO ₂ -Klimawirkung: Die MTU nimmt eine aktive Rolle in der Branche zur Bewertung und Minderung von Nicht-CO ₂ -Effekten ein. Im Rahmen von Forschungskooperationen mit dem DLR und Industriepartnern werden Einflussfaktoren analysiert und die Ergebnisse in die Technologie-Agenda Claire integriert.
	/ SAF: Die MTU unterstützt den Einsatz und die Weiterentwicklung von SAF durch aktive Mitgliedschaften (z. B. aireq e. V.) und Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette. Zudem unterstützt das Unternehmen Initiativen zum beschleunigten Markthochlauf von SAF. Auf eigenen Prüfständen hat die MTU den problemlosen Betrieb alternativer Kraftstoffe in den eigenen Triebwerken überprüft und dabei Auswirkungen auf Systemverhalten und Emissionen untersucht.

Technologie-Agenda Claire (Scope 3.11, zivile Luftfahrt):
Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Reduce
	/ GTF Gen2: Die Technologiereife der MTU-Komponenten soll bis 2031 demonstriert werden.
	Revolutionäre Antriebskonzepte
	/ Flying Fuel Cell™: Entwicklung und Demonstration der Brennstoffzellentechnologie bis 2030.
	/ Im Rahmen des LuFo-Projekts KlimaRAT plant die MTU, bis 2029 als Konsortialführer gemeinsam mit den Partnern DLR und der Universität Stuttgart, unter kontrollierten Bedingungen im Höhenprüfstand Kondensstreifen zu erzeugen. Durch gezielte Variationen soll ein tieferes Verständnis für den Einfluss der Abgasbedingungen verschiedener Antriebskonzepte auf die klimarelevanten Eigenschaften von Kondensstreifen geschaffen werden.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Die beschriebenen Maßnahmen zielen auf eine Reduktion der CO ₂ -bedingten Klimawirkung in der Nutzungsphase (Scope 3.11) ab und unterstützen das MTU-Ziel, die CO ₂ -Emissionen pro verfügbarem Sitzkilometer bis 2040 um 45 % gegenüber 2019 zu senken.
	Darüber hinaus leisten die Technologie-Agenda Claire und die zugehörigen Forschungsprogramme einen zentralen Beitrag zur Net-Zero-Ambition der Luftfahrtindustrie bis 2050.
	Die MTU hat sich dazu verpflichtet, bis 2030 mehr als 80 % der eigenfinanzierten Technologieinvestitionen auf Produkte mit verbesserter Klimabilanz auszurichten. Damit wird sichergestellt, dass die Mittel für Forschung & Technologie konsequent auf eine emissionsärmere und klimafreundlichere Antriebstechnologie wirken.
Fortschritt	Im Berichtsjahr wurden die CO ₂ -Emissionen pro verfügbarem Sitzkilometer um 2,1 % gegenüber 2024 und gegenüber dem Basisjahr 2019 um insgesamt 13,5 % reduziert.

ecoTransition: Datentransparenz, Methodenentwicklung und Emissionsreduktion entlang der Wertschöpfungskette

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Enable / Die MTU-eigene Initiative ecoTransition ist seit 2025 operativ aktiv. / Schaffung eines Rahmens zum Fachaustausch interdisziplinärer Fachexpert:innen, um Emissionsreduktionsansätze gezielt und effizient voranzutreiben. / Beginn des Aufbaus einer Environmental Material Database zur Verbesserung der Datentransparenz und Harmonisierung. / Erste Piloten im Bereich Life Cycle Assessment (LCA), um Technologieentwicklungen hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen zu bewerten. / Die MTU ist Mitglied in der IAEG und engagiert sich aktiv in der Arbeitsgruppe LCA.
--	--

Mit ecoTransition verankert die MTU Transparenz, Datenqualität und Partner-Kooperation als zentrale Erfolgsfaktoren ihrer Klimaschutzstrategie. Das Programm ermöglicht eine fundierte Bewertung von Reduktionspotenzialen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die signifikanten Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) in Maßnahmen zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der MTU beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 68 Mio. € (2024: 83 Mio. €) CapEx und 90 Mio. € (2024: 84 Mio. €) OpEx. Im Vergleich zu den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich durch die nachfolgend beschriebene methodische Anpassung eine Erhöhung um 39 Mio. € (CapEx) und 13 Mio. € (OpEx).

Weitere Informationen zu den CapEx und OpEx der MTU in diesem Geschäftsjahr sind im [Abschnitt Investitionen im Kapitel Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts](#) und im [Abschnitt Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Kapitel Konzernanhang des Konzernabschlusses](#) zu finden. Diese Zahlen wurden unter Berücksichtigung einer Wesentlichkeitsgrenze im Hinblick auf Maßnahmen zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele untersucht. Darüber hinaus können die signifikanten Beträge an CapEx und OpEx zur Umsetzung der Maßnahmen mit den Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie in Verbindung gebracht werden. Im Berichtsjahr 2025 wurde die Berechnung der Investitionen und Finanzmittel in nachhaltige Antriebskonzepte überarbeitet. Die angepasste Berechnungsmethodik entspricht der im [Abschnitt Investitionen und Finanzmittel zur Unterstützung der Umsetzung des Übergangsplans](#) beschriebenen Methodikänderung. Die für 2024 ausgewiesenen Werte wurden entsprechend neu berechnet. Die geänderte Berechnungsmethodik führt im Vergleich zum Vorjahr zu Abweichungen sowohl bei der Summe der signifikanten Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele als auch bei den entsprechenden taxonomiekonformen CapEx und OpEx.

Die signifikanten Beträge an CapEx und OpEx, die zur Umsetzung der Maßnahmen erforderlich sind und auch Teil der EU-Taxonomie-Berichterstattung sind, werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Signifikante CapEx und OpEx für Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele

in Mio. €	2025		2024	
	Taxonomie-konform	Taxonomie-fähig, aber nicht konform	Taxonomie-konform	Taxonomie-fähig, aber nicht konform
Signifikante CapEx	61	7	60 ¹⁾	23 ¹⁾
Signifikante OpEx	61	6	49 ¹⁾	9 ¹⁾

¹⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung zurückzuführen. Signifikante Abweichungen ergeben sich bei den folgenden Kennzahlen: signifikante taxonomiekonforme CapEx (+19 Mio. €) und OpEx (+5 Mio. €), sowie taxonomiefähige, aber nicht konforme signifikante CapEx (+20 Mio. €) und OpEx (+7 Mio. €) zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele.

Ein Gesamtbetrag in Höhe von 52 Mio. € (2024: 49 Mio. €) ist Teil des CapEx-Plans der MTU gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178. Dieser CapEx-Plan bezieht sich auf die Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation. Weitere Informationen zum CapEx-Plan sind im [Kapitel Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#) zu finden. Die OpEx und CapEx für die Durchführung nachhaltiger Maßnahmen im Jahr 2025 erfüllen nicht vollständig die Kriterien der auf die EU-Taxonomie bezogenen CapEx- und OpEx-Leistungsindikatoren. Grund für diesen Unterschied ist zum einen das nicht vollständige Erfüllen der Anforderungen des wesentlichen Beitrags und der DNSH-Kriterien. Zum anderen kann ein Großteil der Forschungsausgaben für nachhaltige Antriebskonzepte aufgrund der Anforderungen an den Technologiereifegrad weder der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation noch einer anderen Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden. Außerdem sind in der EU-Taxonomie-Berichterstattung fremdfinanzierte Mittel für Forschung & Entwicklung ausgeschlossen.

Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)

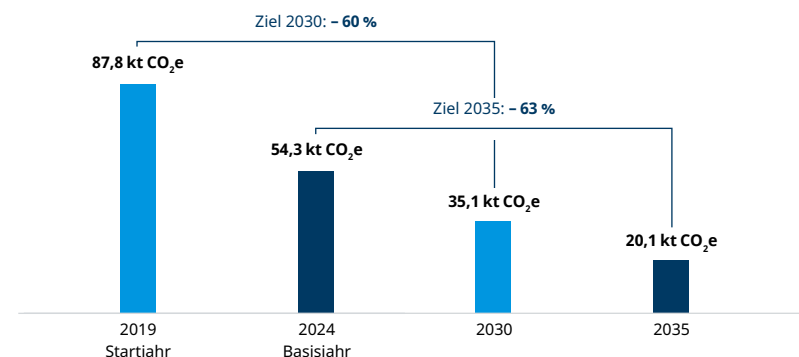
Klimaziele für den eigenen Geschäftsbereich

Durch konkrete Klimaziele will die MTU dazu beitragen, die Vorgaben aus dem Pariser Klimaabkommen zu erreichen. Die MTU orientiert sich in der eigenen Zielsetzung am EU Green Deal, der mit einer Klimaneutralität bis 2050 aus dem Pariser 1,5 °C-Ziel abgeleitet ist.

Im Rahmen der ecoRoadmap hat sich die MTU im Jahr 2021 das Ziel gesetzt, ihre direkten Emissionen (Scope 1 und 2) aus den Produktions- und Instandhaltungsstandorten unter operativer Kontrolle bis 2030 um 60 % im Vergleich zu 2019 zu reduzieren.

Dabei wurden in den letzten Jahren bereits konkrete Maßnahmen in Produktion und Instandhaltung umgesetzt, die im Berichtsjahr zu einer Emissionsreduktion von 40,3 % an den betrachteten Standorten gegenüber dem Startjahr 2019 geführt haben. Aufbauend auf diesen Fortschritten hat die MTU beschlossen, ihre Klimaschutzaktivitäten weiter zu intensivieren. Mit der schrittweisen Ausweitung der ecoRoadmap auf zusätzliche Standorte wurde im Berichtsjahr der Instandhaltungsstandort MTU Maintenance Fort Worth neu in die Zielsetzung der THG-Emissionsreduktion aufgenommen. Da für diesen Standort keine historischen Emissionsdaten vorliegen, wurde im Jahr 2025 ein aktualisiertes Reduktionsziel für die erweiterte ecoRoadmap definiert. Das Ziel der ecoRoadmap 2024 sieht eine Senkung um 63 % bis zum Jahr 2035 gegenüber dem neu festgelegten Basisjahr 2024 vor.

Zielsetzung der ecoRoadmap:



Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2035 (ecoRoadmap)

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel umfasst die vollkonsolidierten Produktions- und Instandhaltungsstandorte der MTU und entspricht dem Emissionsreduktionsziel für den eigenen Geschäftsbereich aus dem Climate Transition Plan Regelwerk.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist eine Verringerung der Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen in Summe bis zum Jahr 2035 um 63 % im Vergleich zu 2024. Das Ziel wird in Tonnen CO ₂ e gemessen.
Anwendungsbereich	/ MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Basisjahr und Wert	Ausgehend vom Basisjahr 2024 wird die fortgeschrittene Verringerung der marktbezogenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen ausgehend vom Basiswert in Höhe von 54.322 t CO ₂ e gemessen (Scope 1: 40.175 t CO ₂ e und Scope 2: 14.147 t CO ₂ e).
Methoden und Annahmen	Das Ziel wurde unter Verwendung des sektorübergreifenden Reduktionspfads der Science Based Targets initiative (SBTi) (Methode der absoluten Emissionsminderung) ermittelt, der laut SBTi wissenschaftlich fundiert und mit einer Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar ist. Es basiert auf dem von der SBTi veröffentlichten Reduktionspfad von 63 % für den Zeitraum 2024 bis 2035. Die zugrunde liegende SBTi-Methodologie basiert jedoch auf wissenschaftlichen Annahmen und wird derzeit überarbeitet, sodass zukünftige Anpassungen möglich sind, die das Ambitionsniveau oder die Bewertungslogik der Ziele beeinflussen können. Das Ziel ist nicht extern gesichert und wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt. Zur Zielerreichung werden weder die Entnahme von Treibhausgasen noch der Einsatz von CO₂-Zertifikaten berücksichtigt. Das Ziel deckt im Berichtsjahr 97,3 % der Scope-1-Emissionen und 97,3 % der standortbezogenen Scope-2-Emissionen ab. Insgesamt sind dies 97,3 % der standortbezogenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen der MTU.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Die MTU hat sich das Ziel im Berichtsjahr gesetzt.
Leistung der Zielerreichung	Im aktuellen Berichtsjahr verzeichnet die MTU bereits 3,4 % Emissionsreduzierung gegenüber dem Basisjahr 2024.

Ergänzend wurde ein langfristiges Ziel zur Unterstützung des Pariser Klimaabkommens bis zum Jahr 2050 gegenüber dem Jahr 2024 verabschiedet. Mit diesem Ziel wird das langfristige Engagement der MTU für den Klimaschutz systematisch in der Unternehmensstrategie verankert.

Langfristiges Emissionsreduktionsziel

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel umfasst die vollkonsolidierten Standorte der MTU und entspricht dem Emissionsreduktionsziel für den eigenen Geschäftsbereich aus dem Climate Transition Plan Regelwerk.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist eine Verringerung der Scope-1- und marktbezogenen Scope-2-Emissionen in Summe bis zum Jahr 2050 um 90 % im Vergleich zu 2024. Verbleibende und nicht vermeidbare Restemissionen werden durch CO ₂ -Entnahmelösungen ausgeglichen. Das Ziel wird in Tonnen CO ₂ e gemessen.
Anwendungsbereich	/ MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Basisjahr und Wert	Ausgehend vom Basisjahr 2024 wird die fortgeschrittene Verringerung der marktbezogenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen ausgehend vom Bezugswert in Höhe von 54.322 t CO ₂ e gemessen (Scope 1: 40.175 t CO ₂ e und Scope 2: 14.147 t CO ₂ e).
Methoden und Annahmen	Das Ziel wurde unter Verwendung des sektorübergreifenden Reduktionspfads der SBTi (Methode der absoluten Emissionsminderung) ermittelt, der laut SBTi wissenschaftlich fundiert und mit einer Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar ist. Es basiert auf dem von der SBTi veröffentlichten Reduktionspfad von 63 % für den Zeitraum 2024 bis 2035. Die zugrunde liegende SBTi-Methodologie basiert jedoch auf wissenschaftlichen Annahmen und wird derzeit überarbeitet, sodass zukünftige Anpassungen möglich sind, die das Ambitionsniveau oder die Bewertungslogik der Ziele beeinflussen können. Das Ziel deckt im Berichtsjahr 97,3 % der Scope-1-Emissionen und 97,3 % der standortbezogenen Scope-2-Emissionen ab. Insgesamt sind dies 97,3 % der standortbezogenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen der MTU.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Die MTU hat sich das Ziel im Berichtsjahr gesetzt.
Leistung der Zielerreichung	Im aktuellen Berichtsjahr verzeichnet die MTU bereits 3,4 % Emissionsreduzierung gegenüber dem Basisjahr 2024. Residuale Emissionen wurden im Berichtsjahr nicht neutralisiert.

Die MTU hat für die Entwicklung der Ziele eine Reihe von Klimaszenarien berücksichtigt, darunter ein Szenario, das die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vorsieht. Damit lassen sich die jeweiligen Entwicklungen in den Bereichen Umwelt, Gesellschaft, Technologie, Märkte und politische Rahmenbedingungen ermitteln. So konnte die MTU die wirksamsten Emissionsreduktionshebel bestimmen. Bei der Entwicklung der Klimaziele hat die MTU kritische Annahmen zu zukünftigen Entwicklungen bezogen auf das künftige Wachstum der MTU, aufsichtsrechtliche Änderungen und den Einsatz neuer Technologien zugrunde gelegt. Diese Faktoren werden die Treibhausgasemissionen und die Bemühungen zur Emissionsreduktion der MTU beeinflussen.

- / **Künftiges Wachstum:** Ein beträchtliches operatives Wachstum durch eine Produktionserweiterung oder Erweiterung des Dienstleistungsangebots könnte zu höheren Treibhausgasemissionen führen. Nachhaltige Verfahren und Technologien einzurichten wird elementar, um sicherzustellen, dass Emissionen im Einklang mit dem Wachstumspfad der MTU gesteuert und verringert werden.
- / **Regulierungsfaktoren:** Änderungen gesetzlicher Vorgaben und regulatorischer Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen können sich unmittelbar auf das Emissionsprofil der MTU auswirken. Strengere Emissionsstandards oder eine CO₂-Bepreisung könnten die MTU zwingen, sauberere Technologien einzusetzen, Emissionen zu verringern oder in Kompensationen zu investieren, um regulatorische Anforderungen zu erfüllen.
- / **Neue Technologien:** Moderne, saubere und erneuerbare Technologien bieten eine Chance, die Treibhausgasemissionen zu verringern. Einen weiteren Beitrag zur Emissionsreduktion liefern energieeffiziente Lösungen, der Übergang zu erneuerbaren Energiequellen und der Einsatz CO₂-armer Verfahren. Innovationen gegenüber aufgeschlossen und stets auf dem neuesten Stand bezüglich Zukunftstechnologien zu sein, ist bei der Nutzung dieser Chancen entscheidend.

Die MTU muss potenzielle Auswirkungen künftiger Regulierungsfaktoren und neuer Technologien auf die Emissionen proaktiv überwachen und prüfen. Dadurch kann die MTU ihre Strategien anpassen, in nachhaltige Verfahren investieren und Möglichkeiten zur wirksamen Steuerung und Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen ergreifen.

Für die Entwicklung der Scope-1- und -2-Ziele hat die MTU zur Berechnung der in die Zielvorgabe einbezogenen Scope-2-Emissionen die marktbezogene Methode angewandt. Unter Scope 1 berücksichtigte Quellen sind Erdgas, Biogas, Kerosin, SAF, Treibstoff für den Fuhrpark sowie unter Scope 2 Stromkauf und Fernwärme. Die Klimaziele umfassen folgende Gase: CO₂, CH₄ und N₂O.

In den ausgewählten Jahren 2019 als Startjahr und 2024 als Basisjahr war die Nachfrage in der Luftfahrtbranche relativ stabil, ohne die Auswirkungen außergewöhnlicher Ereignisse wie der COVID-19-Pandemie. Mit den gewählten Jahren lässt sich ein präziseres Bild der Emissionen und Aktivitäten herstellen. Bei wesentlichen Änderungen der Ziel- oder Berichtsgrenze werden Bezugswert und Basisjahr entsprechend angepasst.

Klimaschutz in der Luftfahrt

Um die Aktivitäten der MTU zur Entwicklung emissionsarmer Produkte weiter zu stärken, wurde im Jahr 2025 das bestehende Zielsystem um ein neues Emissionsreduktionsziel ergänzt. Dieses adressiert die Nutzung verkaufter Produkte (Scope 3.11) und sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen pro verfügbarem Sitzkilometer um 45 % bis 2040 gegenüber dem Basisjahr 2019 vor.

Die Zielsetzung umfasst aktuelle Produkte sowie die fortlaufenden Entwicklungen von Triebwerken im Bereich der zivilen Luftfahrt für Narrow- und Widebody-Flugzeuge (NB/WB). Die Produkte der MTU sind Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichter und Turbinenzwischengehäuse. Dabei beteiligt sich die MTU im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften an wichtigen Entwicklungsprogrammen.

Mit der Einbeziehung der Scope-3.11-Emissionen unterstützt die MTU die Net-Zero-Ambition in der zivilen Luftfahrtindustrie bis 2050.

Verringerung der Scope-3.11-Emissionen – Nutzung der verkauften Produkte	
Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel entspricht dem Emissionsreduktionsziel für die verkauften Produkte im Segment der zivilen Luftfahrt aus dem Climate Transition Plan Regelwerk und ist Teil der Technologie-Agenda Claire.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte im Segment der zivilen Luftfahrt bis 2040 um 45 % pro verfügbarem Sitzkilometer gegenüber dem Basisjahr 2019.
Anwendungsbereich	Das Ziel umfasst die Nutzung aller von der MTU produzierten zivilen OEM-Produkte im Narrowbody- und Widebody-Bereich durch Kunden weltweit. Die organisatorische Abgrenzung entspricht den MTU-Gesellschaften, die für die Entwicklung und Herstellung dieser Produkte verantwortlich sind, einschließlich: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.
Basisjahr und Wert	Ausgehend vom Basisjahr 2019 wird die Verringerung der Emissionen aus der Nutzung der verkauften Produkte (Scope 3.11) als Intensitätswert in g CO ₂ e/ASK (Available Seat Kilometer, deutsch: verfügbarer Sitzkilometer) gemessen. Ziel ist es, den Wert um 45 % zu senken.
Methoden und Annahmen	Das Scope-3.11-Ziel der MTU orientiert sich an der übergeordneten Net-Zero-Ambition in der Luftfahrtindustrie bis zum Jahr 2050. Es wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt und ist nicht extern gesichert. Die Produkte der MTU sind Komponenten für Triebwerksprogramme, an denen die MTU neben weiteren Partnern beteiligt ist. In der Zielsetzung sind zukünftige SAF-Verfügbarkeiten berücksichtigt. Die MTU orientiert sich am Szenario F2 des Long-Term Global Aspirational Goal Report (LTAG) der ICAO unter Berücksichtigung einer bereits verzögerten SAF-Verfügbarkeit. Das Ziel deckt im Berichtsjahr 43,6 % der Scope-3-Emissionen ab.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Die MTU hat sich das Ziel im Berichtsjahr gesetzt.
Leistung der Zielerreichung	Im Berichtsjahr wurden die CO ₂ -Emissionen pro verfügbarem Sitzkilometer um 2,1 % gegenüber 2024 und gegenüber dem Basisjahr 2019 um insgesamt 13,5 % reduziert.

Auf Grundlage der ermittelten CO₂-Reduktionshebel geht die MTU von folgenden Beiträgen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele für die Nutzung der verkauften Produkte aus:

Beitrag der Reduktionshebel zur Zielerreichung (gemessen in g CO ₂ e/ASK)		Basisjahr 2019	Zieljahr 2040
Zivile Triebwerkskomponenten Intensitätsziel		/	– 45,0 %
Reduce	Effizienzmaßnahmen	/	– 13,1 %
Shift	Kraftstoffwechsel (SAF)	/	– 31,9 %

Eine ausführliche Beschreibung der identifizierten Hebel zur Minderung klimarelevanter Auswirkungen findet sich in den Kapiteln [Übergangsplan für den Klimaschutz und Maßnahmen \(E1-1\)](#) sowie [Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten \(E1-3\)](#).

Eine Prüfung der Kriterien nach SBTi hat ergeben, dass eine Validierung nach den aktuell gültigen SBTi Corporate Near-Term Criteria (V5) aufgrund der bestehenden methodischen Einschränkungen trotz vergleichbarer Emissionsintensitätsraten zu anderen Unternehmen der Luftfahrtindustrie derzeit nicht möglich ist. Vergleichbare Unternehmen der Branche haben ihre Ziele noch auf Basis früherer SBTi-Kriterien (Version 4) validieren lassen. Die MTU wird den Validierungsprozess erneut bewerten, sobald die angekündigte Aktualisierung des SBTi Corporate Net-Zero Standards (V2) abgeschlossen ist, die erstmals spezifische Anforderungen für Unternehmen mit hohen Scope-3-Anteilen und komplexen Wertschöpfungsketten in der Luftfahrt berücksichtigt. Die MTU orientiert sich bis dahin an wissenschaftlich abgeleiteten Reduktionspfaden der Luftfahrtindustrie, um ihre Zielarchitektur konsistent mit dem 1,5 °C-Ziel abzugleichen.

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)

Gemäß den Vorgaben der ESRS sind der Energieverbrauch und Energiemix der MTU im Jahr 2025 in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Trotz des Anstiegs des Gesamtenergieverbrauchs reduzierte sich der Anteil fossiler Energieträger. Ursache hierfür ist der Ausbau sowie der erhöhte Einkauf erneuerbarer Energien. Dadurch sank der fossile Verbrauch sowohl absolut als auch anteilig.

Im Berichtsjahr 2025 wurde die Schätzmethodik für Standorte ohne Primärdaten angepasst. Statt eines einheitlichen, aus MTU-Standorten abgeleiteten Verbrauchsfaktors pro Quadratmeter erfolgt die Ableitung des Energieverbrauchs nun differenziert nach Standorttyp. Die Energieverbrauchsdaten für das Jahr 2024 wurden unter Einbeziehung inzwischen verfügbarer Primärdaten neu berechnet.

Energieverbrauch und Energiemix

	2025	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen (MWh)	0	0
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (MWh)	70.094	67.209 ¹⁾
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas (MWh)	112.563	114.128 ²⁾
(4) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen (MWh)	0	0
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen (MWh)	38.115	43.121 ²⁾
(6) Gesamtverbrauch fossiler Energie (MWh) (Summe der Zeilen 1 bis 5)	220.772	224.458 ²⁾
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	59,1	61,1 ¹⁾
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen (MWh)	899	2.462 ²⁾
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	0,2	0,7 ²⁾
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) (MWh)	691	449 ¹⁾
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen (MWh)	144.142	139.633 ¹⁾
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt (MWh)	7.243	520
(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (MWh) (Summe der Zeilen 8 bis 10)	152.076	140.602 ¹⁾
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	40,7	38,3 ²⁾
Gesamtverbrauch (MWh) (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)	373.747	367.523¹⁾

- ¹⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzungen sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen und werden als nicht signifikant bewertet.
- ²⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzungen sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen. Signifikante Abweichungen ergeben sich bei folgenden Kennzahlen: Brennstoffverbrauch aus Erdgas (-8,6%), Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen (-10,7%), Gesamtverbrauch fossiler Energie (-6,6%), Verbrauch aus nuklearen Quellen (-45,6%), Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (-41,7%) und Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (+5,5%).

Produziert wurden insgesamt 96.853 MWh Energie (2024: 92.704¹⁾ MWh). Davon stammten 89.610 MWh (2024: 92.184¹⁾ MWh) aus nicht erneuerbaren Quellen und 7.243 MWh (2024: 520 MWh) aus erneuerbaren Quellen.

Die folgende Tabelle zeigt die Energieintensität der MTU-Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren in Relation zum erzielten Nettoerlös.

Energieintensität pro Mio. Euro Nettoerlös		
	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (MWh/Währungseinheit)	44,0	50,7 ¹⁾

¹⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzungen sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen und werden als nicht signifikant bewertet.

Für Angaben zum Nettoerlös siehe die Position Umsatzerlöse im [Kapitel Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses](#).

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)

Die CO₂e-Emissionen in der Produktion und Instandhaltung (Scope 1 und 2) resultieren im Wesentlichen aus dem Energieverbrauch, der für den Betrieb der Standorte und Prüfstände für Triebwerke erforderlich ist. 2025 betrugen die Scope-1-Emissionen der vollkonsolidierten Standorte 41.004 t CO₂e (2024: 40.115²⁾ t CO₂e) und die marktbezogenen Scope-2-Emissionen 14.260 t CO₂e (2024: 13.941²⁾ t CO₂e). Die Emissionen von Beteiligungsunternehmen, darunter assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen, die noch nicht vollständig in den Abschluss einbezogen sind und über die operative Kontrolle besteht, betrugen 2025 in Scope 1 182 t CO₂e (2024: 416¹⁾ t CO₂e) und in Scope 2 68,5 t CO₂e (2024: 2.444²⁾ t CO₂e) (marktbezogen).

Für die Berechnung der Scope-1-Emissionen hat die MTU die direkten Emissionsquellen innerhalb des Unternehmens identifiziert. Die Daten zur Berechnung der Scope-1-Emissionen setzen sich aus den Energieverbrauchsdaten der MTU zusammen. Die gesammelten Aktivitätsdaten werden mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert, um die Emissionen zu bestimmen. Dieses Vorgehen wird auch für die Ermittlung der biogenen CO₂-Emissionen in Scope 1 verwendet. Bei der Berechnung der Scope-2-Emissionen folgt die MTU der standort- und der marktbezogenen Methode. Für die Berechnung der standortbezogenen Emissionen verwendet die MTU die durchschnittlichen Emissionsfaktoren für die Energieerzeugung an den jeweiligen Standorten. Bei marktbezogenen Emissionen werden die Treibhausgasemissionen von Erzeugern quantifiziert, mit denen die MTU für gebündelten und ungebündelten Strom Verträge geschlossen hat. Sind keine Angaben zu vertraglichen Instrumenten vorhanden, berücksichtigt die MTU den Emissionsfaktor des entsprechenden Residualmix, sofern verfügbar. Bei der Berechnung der Emissionen werden die folgenden Gase berücksichtigt: CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFC, SF₆ und NF₃. Für die Berechnung der Scope-1- und -2-Emissionen werden Emissionsfaktoren der Datenbanken des GHG Protocols und MLC (ehemals GaBi) eingesetzt.

Im Berichtsjahr konnte die MTU 51,6 % (2024: 36,4¹⁾%) ihres Energiebedarfs für Strom und Fernwärme durch vertragliche Instrumente mit ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung (Grünstromzertifikate) decken. Es wurden keine vertraglichen Instrumente mit gebündelten Attributen zur Energieerzeugung verwendet.

Die unter [Energieverbrauch und Energiemix E1-5](#) beschriebene Anpassung der Schätzmethodik wirkt sich ebenfalls auf die Scope-1- und Scope-2-Emissionen aus, da die Energieverbräuche für das Jahr 2024 als Berechnungsgrundlage dienen und mit den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert werden. Folglich wurden die Scope-1- und Scope-2-Emissionen für das Jahr 2024 unter Einbeziehung inzwischen verfügbarer Primärdaten ebenfalls neu berechnet.

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3

	Basisjahr/ Vorjahr 2024	2025	Vergleich	2035	2040	2050	Jährlich
Scope-1-Emissionen in t CO₂e							
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	40.530 ²⁾	41.186	+1,6%				
Biogene Scope-1-Emissionen	86 ¹⁾	123	+43,0%				
Prozentualer Anteil Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	74,9 ²⁾ %	71,4%	-4,7%				
Scope-2-Emissionen in t CO₂e							
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	65.887 ²⁾	65.901	+0,0%				
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	16.385 ²⁾	14.329	-12,6%				
Scope-1- und Scope-2-Reduktionsziel (marktbezogen) – ecoRoadmap	54.322	52.461	-3,4%	20.099		5.432	-3,5%
Signifikante Scope-3-Emissionen der MTU in t CO₂e							
Summe indirekte (Scope-3-)THG-Bruttoemissionen	5.939.383 ³⁾	6.643.846	+11,9%				
3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen	912.906	1.014.744	+11,2%				
3.2 Investitionsgüter	103.249	101.884	-1,3%				
3.4 Vorgelagerter Transport und Distribution	54.931	63.696	+16,0%				
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	3.352.602	3.686.274	+10,0%				
3.15 Investitionen	1.515.695 ³⁾	1.777.248	+17,3%				
Scope-3.11-Intensitätsziel – zivile Luftfahrt (NB/WB) in g CO₂e/ASK	55,5	54,3	-2,1%		34,5		-2,1⁴⁾%

¹ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten in Scope 1 und 2 für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzung sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen und werden als nicht signifikant bewertet.

² Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten in Scope 1 und 2 für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzung sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen. Signifikante Abweichungen ergeben sich bei folgenden Kennzahlen: Scope-1-THG-Bruttoemissionen (-5,1%), prozentualer Anteil Scope-1-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (5,3%), standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (-6,9%) und marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (-34,3%), sowie bei Scope-1-Emissionen der vollkonsolidierten Standorte mit operativer Kontrolle (-5,1%), marktbezogene Scope-2-Emissionen der vollkonsolidierten Standorte mit operativer Kontrolle (-36,3%) und marktbezogene Scope-2-Emissionen der nicht-vollkonsolidierten Standorte mit operativer Kontrolle (-19,6%).

³ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten resultieren daraus, dass Emissionen aus Einkäufen von Beteteiligungsunternehmen, die bereits vollständig unter Scope 3.1 „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ erfasst sind, zur Vermeidung einer Doppelzählung aus Scope 3.15 „Investitionen“ ausgeschlossen wurden. Die Emissionen der Kategorie Scope 3.15 „Investitionen“ wurden für das Geschäftsjahr 2024 neu berechnet. Die aktualisierte Berechnung führt zu einer Reduktion der für 2024 ausgewiesenen Scope-3.15-Emissionen um 6,5% und zu einer Reduktion der Scope-3-Gesamtemissionen um 1,7%.

⁴ Die jährliche Reduktion bezieht sich auf das Basisjahr 2019 mit einem Bezugswert in Höhe von 62,8 g CO₂/ASK.

Der Anstieg der Scope-3-Emissionen resultiert aus geschäftsbedingten Entwicklungen. Die Kategorien Scope 3.1 und 3.15 werden weiterhin größtenteils ausgaben- bzw. umsatzbezogen berechnet und spiegeln entsprechend das gestiegene Geschäftsvolumen wider. In Scope 3.11 ergibt sich der Emissionsanstieg aus einer höheren Anzahl verkaufter Einheiten sowie aus der Aufnahme des Leasinggeschäfts für Flugzeuge. Die Entwicklung steht im Kontext der fortschreitenden Markterholung nach der COVID-19-Pandemie. Diese Effekte sind operativ bedingt und reflektieren die Struktur der Wertschöpfungskette sowie die aktuellen Geschäftsaktivitäten.

Die MTU hat ihre signifikanten Scope-3-Kategorien unter Berücksichtigung von Treibhausgasemissionen und den Kriterien gemäß dem Rechnungslegungs- und Berichterstattungsstandard des GHG-Protokolls für die Wertschöpfungskette von Unternehmen (Scope 3) (Fassung von 2011, S. 61 und 65–68) ermittelt. Bei dieser Ermittlung wurden Faktoren wie Emissionsgrößenordnung, Einfluss, Übergangsrisiken und -chancen, Sichtweise der Interessenträger und besondere Kriterien des Wirtschaftszweigs berücksichtigt. Die Kategorien umfassen: 3.1 „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“, 3.2 „Investitionsgüter“, 3.4 „Vorgelagerter Transport und Distribution“, 3.11 „Verwendung verkaufter Produkte“ und 3.15 „Investitionen“. Die MTU aktualisiert jährlich ihre Scope-3-Treibhausgasemissionen je signifikanter Kategorie anhand aktueller Aktivitätsdaten. Die Ergebnisse der Scope-3-Berechnung für das Jahr 2025 werden in der Tabelle gezeigt.

Um jede signifikante Kategorie ihrer Scope-3-Emissionen zu bestimmen, hat die MTU klare Berichterstattungsgrenzen errichtet. In der 3.1-Kategorie „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ wurden alle vorgelagerten Emissionen (von der Herstellung zum Werktor des Lieferanten) aus Warenproduktion (Sachanlagen) und Dienstleistungen (immaterielle Anlagen) erfasst, die alle Unternehmen erworben haben, an denen die MTU im Berichtsjahr operative Kontrolle hält und die nicht in anderen Scope-3-Kategorien bilanziert wurden.

Die Scope-3.1-Treibhausgasemissionen wurden auf Basis eines hybriden Datenmodells berechnet, das sowohl die ausgaben- als auch die gewichtsbezogene Berechnungsmethodik vereint. Der ausgabenbezogene Ansatz stützt sich auf das um Umweltaspekte erweiterte Input-Output-Modell (Environmentally Extended Input-Output Model – EEIO). Der gewichtsbezogene Ansatz berechnet Emissionen, indem das Gewicht eines Materials mit dem entsprechenden Emissionsfaktor mit der Emissionsfaktoren-Datenbank der International Aerospace Environmental Group (IAEG) multipliziert wird. Für Unternehmen, bei denen keine Aktivitätsdaten erhoben werden konnten, wurden die Daten auf Grundlage des Umsatzes extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.1-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit.

Die Scope-3.2-Kategorie „Investitionsgüter“ berücksichtigt alle vorgelagerten Emissionen (von der Herstellung zum Werktor des Lieferanten) der eingekauften Investitionsgüter aller Unternehmen, an denen die MTU operative Kontrolle hält. Die Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Scope-3.2-Treibhausgasemissionen waren ausgabenbezogen (EEIO-Modell). Für Unternehmen, deren Aktivitätsdaten nicht integriert wurden, wurden die Treibhausgasemissionen auf Grundlage des Umsatzes extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.2-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit.

Die Scope-3.4-Kategorie „Vorgelagerter Transport und Distribution“ umfasst Emissionen aus dem Transport und der Distribution von Produkten, die die MTU im Berichtsjahr von Logistikpartnern erworben hat, aus Fahrzeugen und Einrichtungen, die nicht im Eigentum der MTU sind oder von ihr kontrolliert werden. Die Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Treibhausgasemissionen in Scope 3.4 waren ausgabenbezogen (EEIO-Modell). Auch für die Scope-3.4-Kategorie wurden alle Unternehmen mit operativer Kontrolle berücksichtigt. Für Unternehmen, deren Aktivitätsdaten nicht integriert wurden, wurden die Treibhausgasemissionen extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.4-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit. Der Emissionsfaktor wurde für die Emissionen der Scope-3.1-, der Scope-3.2- und der Scope-3.4-Kategorie, die ausgabenbezogen berechnet wurden, im Jahr 2024 von einem externen Dienstleister bereitgestellt. Zudem wird bei der Berechnung ein Inflationsfaktor eingesetzt, um den Effekt von Preissteigerungen zu neutralisieren.

Die Kategorie Scope 3.11 umfasst Emissionen aus der Nutzungsphase der im Berichtsjahr verkauften Produkte der MTU. Dabei werden Produkte der zivilen und militärischen Triebwerkskomponenten, Komponenten für Industriegasturbinen (IGTs) sowie der Geschäftsbereich Triebwerksleasing berücksichtigt. Für die Berechnung der luftfahrtbezogenen Emissionen verwendet die MTU Lebenszyklus-Emissionsfaktoren der ICAO, für stationäre Industriegasturbinen Emissionsfaktoren von Defra. Da es sich bei MTU-Produkten um Zwischenprodukte handelt, die erst vom OEM zum finalen Produkt (z. B. Flugzeug) zusammengeführt werden, wird eine Näherungsmethode über die physische Allokation des Gewichts gemäß der IAEG-Guidance „Guidance For Calculating Civil Aviation Scope 3 Emissions for Category 11 Use of Sold Products“ angewendet. Im Geschäftsbereich Triebwerksleasing berücksichtigt die MTU die Emissionen der Restnutzungsdauer ab Übergabe des Triebwerks bzw. Flugzeugs.

Nicht-CO₂-Effekte, die bei der Nutzung der Produkte in der Luftfahrt entstehen, bleiben derzeit aus zwei Gründen unberücksichtigt:

- 1) Die klimawirksamen Folgen bestimmter Emissionen, wie Kondensstreifen aus einer Mischung von Wasserdampf und emittierten Partikeln (Ruß, SO₂ und Öltröpfchen), sind bislang nur schwer quantifizierbar. Je nach klimatischen Bedingungen tragen Kondensstreifen zur Bildung von Zirruswolken bei. Eine einheitliche, standardisierte Vorgehensweise zur Abschätzung ihrer Klimawirkung über die Flotte hinweg ist derzeit noch nicht etabliert.
- 2) Bisher bestehen keine substantziellen Anforderungen verschiedener Aufsichts- und Umweltorganisationen, sei es das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), die IAEG oder die SBTi, Nicht-CO₂-Effekte bei Emissionsberechnungen zu berücksichtigen.

Entsprechende standardisierte Leitlinien oder Bewertungsansätze befinden sich noch in der Entwicklung. Allerdings haben die Europäische Kommission und EUROCONTROL im Jahr 2025 mit dem Non-CO₂ Aviation Effects Tracking System (NEATS) ein erstes IT-System zur Erfassung und Bewertung von Nicht-CO₂-Klimawirkungen in der Luftfahrt eingeführt. Das Tool ermöglicht es, Flugdaten wie Trajektorien und Kraftstoffverbräuche für modellgestützte Berechnungen der Nicht-CO₂-Effekte zu nutzen, und schafft damit eine Grundlage für künftige Standardisierungen. Die MTU beobachtet diese Entwicklungen aufmerksam und prüft fortlaufend deren Einsatzmöglichkeiten für die eigene Klimastrategie und den Klimatransitionsplan.

Die Scope-3-Kategorien enthalten indirekte Scope-3-Treibhausgasemissionen der konsolidierten Konzerngesellschaften (darunter das Mutterunternehmen und die Tochterunternehmen), assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, über die die MTU operative Kontrolle ausübt.

Darüber hinaus ermittelt die MTU Treibhausgasemissionen unter Scope 1, 2 und 3 von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, nicht konsolidierten Tochtergesellschaften (Investmentgesellschaften) und gemeinsamen Vereinbarungen, über die die MTU keine operative Kontrolle ausübt. Diese Unternehmen sind Teil der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und in den Scope-3.15-Emissionen über einen umsatzbezogenen Ansatz auf Basis des EEIO-Modells mit allen Emissionen unter Scope 1, 2 und 3 enthalten.

Die Emissionen der Kategorien 3.3 „Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie“ (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten), 3.5 „Abfallaufkommen in Betrieben“, 3.6 „Geschäftsreisen“, 3.7 „Pendelnde Arbeitnehmer“, 3.9 „Nachgelagerter Transport“, 3.10 „Verarbeitung verkaufter Produkte“, 3.12 „Behandlung von Produkten am Ende

der Lebensdauer“ und 3.13 „Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter“ wie vermietete Immobilien werden aufgrund ihrer geringen Emissionen nicht als signifikant bewertet. Emissionen aus dem Geschäftsbereich Triebwerkleasing werden unter Scope 3.11 berücksichtigt und berichtet. Die Kategorie 3.8 „Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter“ ist für die MTU nicht anzuwenden, da die MTU Emissionen aus angemieteten Wirtschaftsgütern bereits in Scope 1 und 2 berichtet. Die Kategorie 3.14 „Franchises“ ist ebenfalls ausgenommen, da die MTU in diesem Bereich nicht tätig ist. Die Scope-3-Emissionen der MTU werden noch nicht unter Verwendung von Primärdaten berechnet, die direkt von ihren Lieferanten oder anderen Partnern in ihrer Wertschöpfungskette stammen.

Die für die Scope-3-Berechnung verwendeten Aktivitätsdaten und Emissionsfaktoren unterscheiden nicht zwischen dem prozentualen Anteil an Biomasse oder an biogenem CO₂, weshalb die MTU keine biogenen CO₂-Emissionen ausweisen kann.

Für das Berichtsjahr ergeben sich für die MTU insgesamt höhere THG-Emissionen aus Scope-1-, Scope-2- und den signifikanten Scope-3-Kategorien als im Vorjahr. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den höheren Emissionen in den Scope-3-Kategorien, die den überwiegenden Anteil der Gesamtemissionen ausmachen:

Gesamtemissionen der MTU

THG-Emissionen insgesamt (t CO ₂ e)	2025	2024
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO ₂ e)	6.750.933	6.045.801 ¹⁾
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO ₂ e)	6.699.361	5.996.299 ¹⁾

¹⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzungen sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen und werden als nicht signifikant bewertet.

Trotz des Anstiegs der absoluten THG-Emissionen zeigt die Treibhausgasintensität je Mio. Euro Nettoerlös eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr. Damit weist die MTU im Berichtsjahr eine geringere Emissionsintensität im Verhältnis zur wirtschaftlichen Leistung auf. Die folgende Tabelle zeigt die Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse im Berichtsjahr.

Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse

	2025	2024
Treibhausgasintensität pro Mio. Euro Nettoerlös (standortbezogen) (t CO ₂ e/Mio. €)	794,2	833,3 ¹⁾
Treibhausgasintensität pro Mio. Euro Nettoerlös (marktbezogen) (t CO ₂ e/Mio. €)	788,2	826,4 ¹⁾

¹⁾ Abweichungen gegenüber den im Vorjahr berichteten Werten für das Geschäftsjahr 2024 sind auf eine methodische Anpassung von Schätzungen sowie die Berücksichtigung verfügbarer Primärdaten zurückzuführen und werden als nicht signifikant bewertet.

Für Angaben zum Nettoerlös siehe die Position Umsatzerlöse im [Kapitel Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses](#).

Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate (E1-7)

Die MTU setzt CO₂-Zertifikate ein, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette zu mindern. Diese CO₂-Zertifikate sind unabhängig von den unter E1-6 genannten Treibhausgasemissionen und den unter E1-4 genannten THG-Emissionsreduktionszielen. Die erworbenen CO₂-Zertifikate erfüllen hohe Qualitätsstandards und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz, indem sie Projekte finanzieren, die die Reduzierung und Entnahme von Treibhausgasemissionen fördern.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die MTU 6.000 t CO₂-Zertifikate (2024: 13.185 t) zur externen Kompensation von Treibhausgasemissionen außerhalb ihrer Wertschöpfungskette erworben. Die CO₂-Zertifikate aus Entnahmeprojekten stammen aus biogenen Senken.

Kennzahlen zu verwendeten CO₂-Zertifikaten

	2025	2024
Für das Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate		
Gesamt (t CO ₂ e)	6.000	13.185
Anteil von Entnahmeprojekten (in %)	66,7	30,3
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	33,3	69,7
Anerkannter Qualitätsstandard CDM (in %)	33,3	68,3
Anerkannter Qualitätsstandard VCS (in %)	0	1,4
TÜV-Gutachten für CO ₂ -Speicher (in %)	66,7	30,3
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	66,7	30,3
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %)	0	0

Darüber hinaus plant die MTU für das Jahr 2026 die Löschung von 4.000 t CO₂e außerhalb ihrer Wertschöpfungskette auf der Grundlage bestehender vertraglicher Vereinbarungen.

In der Zukunft zu löschende CO₂-Zertifikate

	Betrag bis 2026
Gesamt (t CO ₂ e)	4.000

Die MTU hat keine Projekte zum Abbau und zur Verringerung von Treibhausgasen innerhalb der eigenen Wertschöpfungskette entwickelt. Aus diesem Grund sind keine Kennzahlen zu diesem Thema zu berichten.

Im Rahmen des konzernweiten Klimatransitionsplans beabsichtigt die MTU, ihr bisheriges Engagement von temporären Kompensationsansätzen hin zu langfristigen Neutralisationsmaßnahmen für unvermeidbare Restemissionen auszubauen und damit einen zentralen Beitrag zur Einhaltung des 1,5 °C-kompatiblen Klimapfades in Scope 1 und 2 bis zum Jahr 2050 zu leisten.

Interne CO₂-Bepreisung (E1-8)

Die MTU verwendet aktuell kein internes CO₂-Bepreisungssystem und erfasst deshalb zu diesem Thema keine Kennzahlen.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)

Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Optimierung der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sind integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Die MTU verfolgt sowohl in der Produktentwicklung, im Produktdesign und der Produktherstellung als auch im MRO-Geschäft die strategische Zielsetzung der kontinuierlichen Prozessoptimierung und der Ressourceneffizienz im Sinne der Kreislaufwirtschaft, um zukünftig umweltfreundlichere Lösungen anbieten zu können.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde eine positive Auswirkung im Unterthema Ressourcenabflüsse als wesentlich identifiziert: Die langjährige Erfahrung der MTU in der MRO von Triebwerken sowie die daraus resultierende hohe Qualität kundenspezifischer bzw. bedarfsgerechter MRO-Dienstleistungen rund um Triebwerke wirkt sich positiv auf die Ressourcennutzung aus. Das MRO-Geschäft der MTU trägt zudem dazu bei, die Lebensdauer der Produkte zu verlängern, indem nur nicht reparierbare Teile ersetzt werden und das restliche Triebwerk weiterverwendet wird.

Für die Auseinandersetzung mit der identifizierten Auswirkung ist die Verfahrensanweisung „Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung“ entscheidend. Zum einen wird die Entwicklung ressourcenschonender Reparaturverfahren gefördert. Zum anderen wird die Langlebigkeit, beispielsweise in Form der Demontier- und Reparierbarkeit, bereits im Produktdesign berücksichtigt. Weitere Informationen zur Verfahrensanweisung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Verfahrensanweisung – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung

Inhalte	Im Kontext der wesentlichen Auswirkung unterstützt die Verfahrensanweisung die Entwicklung und das Design von Produkten mit einer langen Lebens- und Nutzungsdauer sowie die Entwicklung ressourcenschonender Reparaturverfahren. Darüber hinaus behandelt sie weitere Aspekte der Kreislaufwirtschaft wie den Einsatz ressourcenschonender Fertigungsverfahren sowie die Verwendung recycler (anteilig) und recycelbarer Materialien im Produktdesign.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die langjährige Erfahrung der MTU im MRO-Geschäft sorgt für hohe Qualität in der Triebwerksinstandhaltung, wodurch die Triebwerkseffizienz erhöht und die Lebensdauer verlängert werden. Die MTU hat eine positive Auswirkung auf die Kreislaufwirtschaft, da nur notwendige Teile ersetzt werden und der verbleibende Rest des Triebwerks wiederverwendet wird. Hierdurch trägt das MRO-Geschäft der MTU wesentlich zur Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft bei.

Weitere Informationen zu der Richtlinie, insbesondere zum Ziel, der Überwachung, dem Anwendungsbereich, der verantwortlichen Organisationsebene und der Verfügbarkeit, siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel \(E1-2\)](#).

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)

Triebwerkskomponenten, insbesondere im Heißgasbereich, bestehen aus hochwarmfesten Nickelbasislegierungen, die eine hohe Anzahl verschiedener Legierungselemente enthalten. Die Anforderungen an den Reinheitsgrad dieser Werkstoffe und die damit verbundenen Nachweisverfahren und Dokumentationspflichten sind sehr hoch. Kreislaufstrategien, die zu einer höheren Langlebigkeit der Produkte führen und die Ressourcen schonen, sind damit von hoher strategischer Bedeutung für die MTU. Dies zeigt sich auch durch den stetigen Ausbau des Produkt- und Serviceportfolios im zivilen Instandhaltungsgeschäft. Besonders hervorzuheben ist der Standort Fort Worth, welcher zusätzlich zum On-Site-Service zu einem vollständigen Instandhaltungsbetrieb mit

umfassenden Demontage-, Montage- und Prüffähigkeiten ausgebaut wird. Zum anderen wurde Ende 2024 die 3D.aero GmbH, ein Messtechnik- und Automatisierungsspezialist, vollständig in den MTU-Konzern integriert. Die Lösungen von 3D.aero kombinieren neuartige Sensortechnologien mit innovativer Datenverarbeitung und Robotik, welche unter anderem eine effizientere Instandhaltung ermöglichen.

Im Rahmen der MTU^{Plus} Intelligent Solutions werden darüber hinaus weitere Maßnahmen ergriffen, die darauf abzielen, die Langlebigkeit der Produkte zu verbessern und zugleich Ressourcen zu schonen. Die bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

MTU^{Plus} Intelligent Solutions: PERFORM^{Plus} (Intelligente Reparatur) and Value^{Plus} (Intelligente Wiederverwendung)

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Intelligente Reparatur
Die MRO-Leistungen der MTU sind grundsätzlich auf die individuellen Anforderungen der Kunden zugeschnitten. Wann immer möglich werden Reparaturen an der Tragfläche oder beim Kunden vor Ort ausgeführt. Das verringert die Ausfallzeiten sowie die Gesamtkosten und verlängert die Einsatzzeiten der Triebwerke. Mit dem MTU Engine Fleet Management und dem Engine Trend Monitoring werden ein intelligentes Flottenmanagement und eine proaktive Instandhaltungsplanung ermöglicht. Die Bestimmung der optimalen Instandhaltungszyklen erfolgt auf der Grundlage von Messpunkten wie Abgastemperaturen, Treibstoffverbrauch und Schubkraft in Verbindung mit historischen Verschleißdaten und Kundenfeedback. Weiterhin werden dabei verschiedene Faktoren wie ein potenzieller Leistungsabfall am Flügel, der Verschleiß von Komponenten und die (Rest-)Nutzungsdauer berücksichtigt. Auch der Umfang der Instandhaltungsmaßnahmen wird auf Basis dieser Kennzahlen geplant und bei Bedarf aufgrund weiterer Erkenntnisse in der Demontage und Inspektion angepasst. Dabei ermöglicht die stetige Weiterentwicklung innovativer Messmethoden eine effizientere Schadenserkenkung, eine vermehrte Schadensbehebung und somit eine Verlängerung der Einsatzzeiten der Komponenten.

Intelligente Wiederverwendung
Im Kontext der Instandhaltungsstrategien für ältere Triebwerke kann es vorteilhaft sein, den Einbau von gebrauchten Ersatzteilen anstelle von Neuteilen zu priorisieren. Zu diesem Zweck identifiziert die MTU geeignete gebrauchte bzw. ausgemusterte Triebwerke, demontiert diese, bereitet die wiederverwendbaren Komponenten auf und baut diese in im Betrieb befindliche Triebwerke ein. Zusätzlich erfolgt auch ein Verkauf von gebrauchten und wiederaufbereiteten Ersatzteilen.

MTU^{Plus} Intelligent Solutions: PERFORM^{Plus} (Intelligente Reparatur) and Value^{Plus} (Intelligente Wiederverwendung)**Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung**

Die MTU zielt darauf ab, die genannten Kreislaufwirtschaftsstrategien (insbesondere Wiederverwendung und Reparatur) sukzessive zu verbessern und auszubauen. Folgende Maßnahmen sind bis 2030 geplant:

/ **Entwicklung eines Metrik-Systems zur Bewertung von Kreislaufwirtschaftsaktivitäten mit besonderem Fokus auf Instandhaltungsmaßnahmen**

Im Rahmen einer Kooperation mit dem Institut für Instandhaltung und Modifikation des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt wird mithilfe eines Life-Cycle-Assessments die ökologische Wirkung der MTU-Instandhaltungsmaßnahmen systematisch bewertet. Zusätzlich hierzu sollen weitere Indikatoren entwickelt werden, die die Rohstoffkritikalität und weitere Aspekte der Kreislaufwirtschaft berücksichtigen. So soll künftig ein umfassendes Metrik-System zur Verfügung stehen, welches eine ganzheitliche Optimierung der Instandhaltungszyklen und -maßnahmen erlaubt.

/ **Ausweitung der Inspektions- und Reparaturfähigkeiten**

Die MTU arbeitet kontinuierlich daran, ihre Inspektions- und Reparaturfähigkeiten zu erweitern. Ein Beispiel ist die Entwicklung einer Boroskop-Lösung, die eine verbesserte Inspektion von Triebwerken direkt vor Ort ermöglicht. Dadurch können aufwendige Transporte zu MRO-Standorten vermieden werden. Weiterhin ist geplant, die Reparaturfähigkeiten auszubauen, um die steigende Nachfrage nach Bauteilreparaturen bedienen und nach Programmstart schneller geeignete Reparaturverfahren anbieten zu können. Zum einen wurde hierfür auf organisatorischer Ebene ein internationales Reparaturnetzwerk geschaffen, welches künftig eine homogenere Auslastung und die zielgerichtete Nutzung der standortspezifischen Fähigkeiten erlaubt. Zum anderen soll die Industrialisierung verschiedener Reparaturverfahren, wie beispielsweise spezieller Beschichtungs- oder Fügeverfahren, vorangetrieben werden. Dadurch werden die Einsatzzeiten der Teile erhöht und die Verwendung von Primärmaterialien für die Herstellung von Neuteilen vermieden.

/ **Prognose des Triebwerkzustands bis auf Teileebene für eine einsatzoptimierte Wartung**

Die MTU beabsichtigt, ein Vorhersagemodell zu entwickeln, das es ermöglicht, auf Basis der anvisierten Flugrouten die Belastung des Triebwerks bis auf Teileebene aufgrund der Umgebungsbedingungen abzuleiten. Diese Kenntnisse ermöglichen zum einen eine weitere Optimierung der Instandhaltungszyklen. Zum anderen können durch das bessere Verständnis des Verschleißes in Abhängigkeit der Umgebungsbedingungen die Einsatzzeiten der Teile gesteigert, Reparaturverfahren gezielter weiterentwickelt und die Wiederverwendung von gebrauchten Teilen begünstigt werden. Das geplante Vorhersagemodell ermöglicht darüber hinaus eine mengenbasierte Abschätzung von Materialströmen, die dem Recycling zugeführt werden. Potenziell wird hierdurch auch ein sortenreines Recycling gefördert, da dies üblicherweise nur ab bestimmten Materialmengen wirtschaftlich ist.

/ **Systematisches Screening der fliegenden Flotten für künftige Ersatzteile**

Gegenwärtig wird bei der MTU an der Entwicklung eines Systems gearbeitet, das eine effizientere Identifikation geeigneter Ersatzteile ermöglichen soll. Das System zielt auf eine präzisere Bewertung des Teilezustands auf Komponentenebene bei in Betrieb befindlichen Triebwerken ab. Die Bewertung basiert auf Nutzungs- bzw. Einsatzdaten.

Darüber hinaus ist bis 2035 die Entwicklung und Nutzung digitaler Zwillinge von Triebwerken (virtuelle Versionen) in allen Lebenszyklen geplant. Dadurch sollen die Entwicklung neuer Produkte unter anderem durch die Minimierung von Design-Iterationen beschleunigt, die Kreislauffähigkeit der Produkte verbessert und eine frühe Entwicklung von geeigneten Reparaturverfahren ermöglicht werden. Letzteres kann insbesondere zu einer Ressourcenschonung beitragen, da in den ersten zwei Jahren nach Programmstart beschädigte Teile oftmals aufgrund fehlender Reparaturverfahren durch Neuteile ersetzt werden müssen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die Verfahrensanleitung „Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung“ zielt u. a. auf die Entwicklung ressourcenschonender Reparaturverfahren im MRO-Bereich ab. Die Umsetzung der genannten Maßnahmen führt zu signifikant geringeren Instandhaltungszeiten, beispielsweise durch einen an die Nutzung angepassten Reparaturumfang und damit zu einem geringeren Energie- und Materialverbrauch. Inspektionen am Flügel reduzieren den Transportaufwand. Die Verwendung von Ersatzteilen ausgemusterter Triebwerke und ein optimiertes Produktdesign, z. B. zur Reduktion des Teileverschleißes, verringern den Ressourcenverbrauch. Zusammenfassend tragen somit alle genannten Maßnahmen zur Realisierung der Vorgaben der Verfahrensanleitung bei.

Anwendungsbereich

Sofern nicht explizit beschrieben, treffen die Maßnahmen auf alle MRO-Standorte zu.

Fortschritt

Die genannten Maßnahmen hinsichtlich einer intelligenten Reparatur und Wiederverwendung von gebrauchten Teilen werden kontinuierlich durchgeführt, optimiert und erweitert. Fortschritte konnten unter anderem in der Digitalisierung erreicht werden, die eine effizientere Erkennung und Analyse von Schäden im MRO-Geschäft ermöglicht. Darüber hinaus konnten bereits erste Erkenntnisse über die Umweltwirkungen von Instandhaltungsmaßnahmen gewonnen werden.

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)

Die MTU hat sich kein ESRS-konformes Ziel gesetzt. In der Entwicklung der Schlüsselprodukte der MTU, wie Hochdruckverdichter, Niederdruckturbine und Turbinenzwischengehäuse, werden Kreislaufstrategien mit qualitativen Zielen berücksichtigt. Dabei wird unter anderem auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe, die Verwendung REACH-konformer Materialien und den Einsatz ressourceneffizienter Fertigungs- und Instandhaltungsverfahren geachtet, siehe auch Tabelle Verfahrensanweisung – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung.

Die Wirksamkeit der Verfahrensanweisung und der genannten Maßnahmen bezieht sich in erster Linie auf die Minderung der Treibhausgasemissionen. Die Richtlinie hat darüber hinaus auch positive Effekte auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft. Diese werden jedoch aktuell aufgrund der Themenvielfalt nicht erfasst. Die durchgeführten und geplanten Maßnahmen haben beispielsweise einen positiven Einfluss auf die Verkürzung der Demontage- oder Inspektionszeiten, die Schonung von Ressourcen durch den Einsatz von gebrauchten Teilen oder die Durchführung von Reparaturen, die schnellere Entwicklung von Reparaturverfahren und die effizientere Identifikation wiederverwendbarer Komponenten. Die Etablierung geeigneter Kennzahlen zur Bewertung dieser Maßnahmen im Hinblick auf die Kreislaufwirtschaft wird bei der MTU angestrebt.

Ressourcenabflüsse (E5-5)

Die MTU fertigt Module für Flugzeugtriebwerke und stationäre Industriegasturbinen und bietet umfassende Instandhaltungsdienstleistungen für eine Vielzahl von Triebwerksprogrammen und Industriegasturbinen an. Die Kernkompetenzen liegen in der Entwicklung und Herstellung von Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern, Turbinenzwischengehäusen sowie in der Entwicklung spezifischer Fertigungs- und Reparaturverfahren, wobei die zivile Luftfahrt der wichtigste Markt für die MTU ist. MTU-Produkte kommen in Branchen zum Einsatz, in denen Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit und Zerlegbarkeit wesentliche Voraussetzungen sind. Bereits im Produktdesign werden wichtige Kreislaufwirtschaftsstrategien wie Reparierbarkeit (Repair) und Recyclingfähigkeit (Recycle) sowie die Herstellbarkeit, zum Beispiel in Form eines optimierten Energie- oder Materialeinsatzes (Reduce) in der Produktion berücksichtigt. Darüber hinaus sind Hochdruckverdichter, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäuse durch geeignete Instandhaltungs- und Wartungsintervalle auf die gesamte Lebensdauer des Flugzeugs ausgelegt (Refurbish, Repair). Stellt sich heraus, dass eine Reparatur aufgrund von Schäden oder Verschleiß nicht mehr sinnvoll ist, können Einzelkomponenten (z. B. Schaufeln)

ausgetauscht werden. Sofern möglich werden hierfür gebrauchte Ersatzteile anstelle von Neuteilen verwendet (Reuse). Ausgemusterte Teile werden dem Recycling zugeführt (Recycle). Zusammenfassend berücksichtigt die MTU in der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung von Produkten eine Vielzahl von Kreislaufwirtschaftsstrategien.

Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte im Verhältnis zum Industriedurchschnitt

	2025	2024
Durchschnittliche Langlebigkeit der MTU-Produkte in Jahren	24,3 Jahre	24,4 Jahre
Industriedurchschnitt in Jahren	22,9 Jahre	22,9 Jahre
Verhältnis der Langlebigkeit	106,1 %	106,6 %

Die Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte wird aufgrund der aktuellen Datenverfügbarkeit und Nachweisführung auf Grundlage der Nutzungsdauer des jeweiligen Flugzeugtyps ermittelt, in dem die MTU-Produkte (HDV, NDT, TCF) verbaut sind. Für die Berechnung des Industriedurchschnitts wird ebenfalls die Nutzungsdauer der Flugzeugtypen herangezogen. Die Nutzungsdauer wird auf Basis des Alters der weltweit ausgemusterten Flugzeuge mithilfe der kommerziellen Datenbank Cirium® berechnet. Das Alter der ausgemusterten Flugzeuge wird dabei über alle Flugzeugtypen hinweg bis zum Ende des Berichtsjahres gemittelt und betrug im Durchschnitt 22,9 Jahre. Beim MTU-Durchschnitt von 24,3 Jahren wurden entsprechend nur Flugzeuge berücksichtigt, in denen MTU-Produkte verbaut sind. Die Langlebigkeit (in %) entspricht dem Verhältnis des MTU-Durchschnitts zum Industriedurchschnitt. Eine genaue Übersicht über die einbezogenen Triebwerksprogramme kann den MDR-M-Angaben im Anhang entnommen werden. Im Gegensatz zum vorherigen Berichtsjahr wurden somit historische Daten für die Berechnung der durchschnittlichen Nutzungsdauer herangezogen. Die im letzten Berichtsjahr angewandte Methodik zur Ermittlung der durchschnittlichen Nutzungsdauer beruhte auf Prognosewerten unter Berücksichtigung der im Berichtsjahr verkauften MTU-Produkte. Diese Herangehensweise hat sich als wenig aussagekräftig erwiesen. Viele der im Berichtsjahr verkauften MTU-Produkte kommen in Flugzeugtypen zum Einsatz, die ihre geschätzte Nutzungsdauer noch nicht erreicht haben. Die Kennzahlen stellten daher kalkulatorische Größen dar und wichen von der tatsächlichen Langlebigkeit der verbauten MTU-Produkte ab. Diese Erkenntnis konnte auch im Vergleich der beiden Methoden für das Berichtsjahr 2024 gewonnen werden. Unter Berücksichtigung des tatsächlichen Alters der ausgemusterten Flugzeuge ergab sich ein Verhältnis der Langlebigkeit von 106,6 % (vgl. Tabelle Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte im

Verhältnis zum Industriedurchschnitt). Die Verwendung von Prognosewerten im vorangegangenen Berichtszeitraum resultierte in einer Langlebigkeit von 95,2 % im Vergleich zum Industriedurchschnitt.

Die ESRS-Kennzahl zur Langlebigkeit ermöglicht keine adäquate Bewertung der positiven Auswirkungen des MRO-Geschäfts, etwa im Hinblick auf Ressourcenschonung durch die Reparatur von Bauteilen und den Einsatz wiederverwendbarer Bauteile. Aus diesem Grund plant die MTU, hierfür einen spezifischen Indikator zu entwickeln.

Reparierbarkeit der MTU-Produkte

Die wichtigsten Produkte der MTU, wie Hochdruckverdichter, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäuse, sind auf die gesamte Nutzungsdauer des Flugzeugs ausgelegt. Sichergestellt wird dies durch regelmäßige und nutzergerechte Instandhaltungs- und Wartungsintervalle, die neben der Flugsicherheit einen effizienten Betrieb und eine lange Nutzungsdauer gewährleisten sollen. Die Reparierbarkeit ist daher ein wesentlicher Grundsatz für die MTU-Produkte. Während der Nutzungsphase werden regelmäßig auf Basis kundenspezifischer Instandhaltungspläne, die u. a. auf dem Triebwerksalter, der individuellen Nutzung und dem Kundenfeedback beruhen, Reparaturmaßnahmen durchgeführt. Die Identifikation notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen wird, sofern möglich, durch das Engine Trend Monitoring der MTU unterstützt. Für die Instandhaltung lassen sich die Triebwerke modular in Hauptkomponenten zerlegen, sodass eine zielgerichtete Demontage zur Reparatur bestimmter Komponenten möglich ist und nicht das vollständige Triebwerk bis auf Einzelkomponentenebene demontiert werden muss. Jedes Teil wird geprüft und entweder als wiederverwendbar, reparierbar, aufgrund von Beschädigung oder Verschleiß nicht reparierbar oder als Bauteil mit erreichtem Lebensende eingestuft. Die MTU produziert für die beiden letztgenannten Kategorien (nicht reparierbare Bauteile, Bauteile mit erreichtem Lebensende) über das Programmende hinaus Ersatzteile für die Schlüsselprodukte. Darüber hinaus begünstigt die MTU die Verfügbarkeit von Ersatzteilen, auch für ausgelaufene Triebwerksprogramme, indem gebrauchte Teile aus ausgemusterten Triebwerken zur Reparatur noch in Betrieb befindlicher Triebwerke verwendet werden.

Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte

Zur Herstellung der MTU-Produkte wie Hochdruckverdichter, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäuse werden überwiegend Nickelbasis- und Titanlegierungen eingesetzt. Die recycelbaren Anteile in den Produkten sind daher entsprechend hoch und belaufen sich im Jahr 2025 auf 98,3 %. Grundlage für die Berechnung der recycelbaren Anteile ist die „Bill of Materials“ für die im Berichtsjahr verkauften Produkte und die eingekauften Verpackungsmaterialien für den Warenausgang. Die Recyclingfähigkeit wird auf Teileebene auf Basis der eingesetzten Materialien bestimmt und dann auf Modul- und Programmebene entsprechend der Anzahl der verkauften Produkte massenbasiert hochgerechnet. Für die Verpackungen erfolgte ebenfalls die Ermittlung der Recyclingfähigkeit für das jeweilige Verpackungsmaterial und eine massenbasierte Hochrechnung für die im Berichtsjahr bestellte Menge. Im Vorjahresbericht erfolgte die Berechnung aufgrund der Datenverfügbarkeit standortspezifisch. Dabei wurde einerseits die bestellte Menge an Verpackungsmaterialien und andererseits die für die Produktverpackung benötigte, abgeschätzte Menge an Verpackungsmaterialien berücksichtigt. Die Recyclingfähigkeit der Verpackungen 2024 ist durch die Angleichung der Methodik für beide Standorte von 94,9 % auf 95,8 % gestiegen. Mehrwegverpackungen werden der Logik folgend nur in dem Jahr berücksichtigt, in dem sie erworben wurden.

Im Allgemeinen beträgt die Recyclingfähigkeit jeglicher Metalllegierungen 100 % (u. a. in Anlehnung an ISO 22628). Für alle anderen Materialarten ist die Recyclingfähigkeit auf Grundlage von Literaturrecherchen und/oder Expertengesprächen, z. B. mit Entsorgungsunternehmen, ermittelt worden. Ist die Recyclingfähigkeit eines Materials nicht bekannt, wird sie mit 0 % angenommen.

Recyclbare Anteile in Produkten und Verpackungen		
	2025	2024
Produkte	98,3 %	98,2 %
Verpackungen	97,5 %	95,8 %

Sozialinformationen

Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1 SBM-3)

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU verschiedene tatsächliche und potenzielle positive und negative Auswirkungen in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte identifiziert. Die ermittelten positiven Auswirkungen betreffen vor allem die implementierten strukturellen Arbeitsbedingungen und die Weiterentwicklung der Qualifikation der Mitarbeiter:innen. Diese positiven Auswirkungen stehen in direktem Zusammenhang mit der Unternehmensstrategie der MTU. Da engagierte und qualifizierte Mitarbeiter:innen eine zentrale Säule der Strategie der MTU darstellen, wird kontinuierlich eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen umgesetzt. Diese Maßnahmen werden im [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S1-4\)](#) vorgestellt.

Keine der identifizierten negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu den Nachhaltigkeitsaspekten in den ESRS-Unterthemen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sowie sonstige arbeitsbezogenen Rechte ergeben sich unmittelbar aus dem Geschäftsmodell oder der Unternehmensstrategie (vgl. [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) zu der detaillierten Diskussion der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen). Tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, die die allgemeinen Arbeitsbedingungen betreffen, wie z. B. die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, entstehen aus den spezifischen Abläufen und Prozessen innerhalb der Produktions- und Instandhaltungsleistungen. Diese Aktivitäten sind mit dem Geschäftsmodell verbunden, jedoch nicht dessen treibende Elemente. Gleichzeitig ist die Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte ein zentraler Bestandteil der Unternehmenswerte, der Unternehmensstrategie und der operativen Geschäftsaktivitäten. Die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden in der Planung hinsichtlich der für die Mitarbeiter:innen und Fremdarbeitskräfte relevanten Konzepte, Maßnahmen und Ziele integriert (siehe Kapitel [Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über welche die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern](#)

[können \(S1-3\)](#) und [Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#) für weitere Informationen).

Abgeleitet von einer nicht wesentlichen positiven Auswirkung auf die eigene Belegschaft im Bereich sichere Beschäftigung wurde ein wesentliches Risiko identifiziert. Ohne eine langfristig adäquat ausgerichtete strategische Personal- und Nachfolgeplanung kann die Fähigkeit des Unternehmens eingeschränkt sein, flexibel und schnell auf unerwartete Veränderungen am Markt oder in der Wirtschaft zu reagieren. Dies könnte zu einer ineffizienten Ressourcennutzung und in der Folge zur Gefährdung des geplanten Umsatzwachstums führen, was die Erreichung der strategischen Ziele der MTU gefährdet. Um diesem Risiko zu begegnen, erarbeitet die MTU eine Roadmap zur strategischen Personalplanung und zur Förderung der Kontinuität in Führungspositionen.

Keine der im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen negativen Auswirkungen wird im Kontext der Geschäftstätigkeit als weit verbreitet oder systemisch betrachtet.

Im Rahmen der Angaben zu Strategie und Geschäftsmodell berücksichtigt die MTU alle Arbeitskräfte, die wesentlich von den Geschäftstätigkeiten, Produkten oder Dienstleistungen sowie den Geschäftsbeziehungen betroffen sein können. Ebenso werden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse alle Arbeitskräfte der MTU einbezogen. Die Arbeitskräfte der MTU werden gemäß ESRS in zwei Gruppen eingeteilt: einerseits festangestellte und befristete Arbeitnehmer:innen bzw. Mitarbeiter:innen (eine detaillierte Definition findet sich in [Kapitel Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens \(S1-6\)](#)), andererseits Fremdarbeitskräfte im Sinne von Selbstständigen oder vermittelten bzw. überlassenen Arbeitnehmer:innen, die nicht direkt als Mitarbeiter:innen der MTU gelten. Für die Gruppe der Fremdarbeitskräfte ist eine Berichterstattung aktuell noch nicht vorgesehen.

Die von der MTU identifizierten positiven Auswirkungen beziehen sich auf die Themen sichere Beschäftigung, Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit, die Existenz von Betriebsräten und Rechte der Arbeitnehmer:innen auf Information, Anhörung und Mitbestimmung, kollektiv vereinbarte Entgeltsysteme, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Gesundheitsschutz und Sicherheit, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen sowie Vielfalt. Diese positiven Effekte kommen den Arbeitskräften zugute und sind das Ergebnis der MTU-Personalstrategie sowie der Entschlossenheit, die Unternehmenskultur aktiv zu fördern, etwa durch Offenheit gegenüber Veränderung,

Förderung von Entscheidungskompetenz, dem Unternehmertum der Arbeitskräfte und dem kontinuierlichen Dialog mit den MTU-Mitarbeiter:innen (für weitere Informationen zu Dialogformaten siehe Kapitel [Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen \(S1-2\)](#) sowie [Konzepte für Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#)). Die MTU setzt sich kontinuierlich mit der Weiterentwicklung der Geschäftstätigkeiten hinsichtlich einer verantwortungsvollen Unternehmensführung auseinander. Dazu gehören effektive Maßnahmen für Gesundheit und Sicherheit, das Angebot flexibler Arbeitszeiten und mobile Arbeitsmöglichkeiten, die Stärkung der internen Kommunikation durch eine Feedbacklandschaft und Investitionen in fortlaufende Schulungen und Fortbildungsangebote (siehe im Detail [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S1-4\)](#)). Diese positiven Auswirkungen betreffen insbesondere die MTU-Mitarbeiter:innen.

Die MTU hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte festgestellt, die aus dem Übergang zur Reduzierung negativer Umweltauswirkungen und zur Umsetzung ökologischer und klimaneutraler Betriebsabläufe resultieren.

In Bezug auf ihre Geschäftstätigkeiten hat die MTU keine Bereiche identifiziert, die einem Risiko von Vorfällen von Zwangsarbeit, Pflichtarbeit oder Kinderarbeit ausgesetzt sind.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU bestimmte Gruppen innerhalb der Mitarbeiter:innen identifiziert, die von bestimmten Auswirkungen negativ betroffen sind oder sein könnten. Dabei hat die MTU ein Verständnis dafür entwickelt, wie bestimmte Gruppen einem höheren Risiko ausgesetzt sind oder sein könnten. Auf Grundlage der durchgeführten Analyse wurden folgende Mitarbeitergruppen als stärker gefährdet identifiziert:

- / Mitarbeiter:innen an den MTU-Standorten mit Produktion bzw. Reparatur- und Instandhaltungsleistungen, einschließlich befristeter Mitarbeiter:innen und Fremd-arbeitskräfte, sind körperlicher Belastung und verschiedenen tätigkeitsbedingten Gefahren ausgesetzt.
- / Ein niedriger Frauenanteil in der Belegschaft, insbesondere in Führungspositionen, kann zu einem Gefühl der Unterrepräsentation führen, das Zugehörigkeit, Chancengleichheit und das Wohlbefinden von Mitarbeiterinnen beeinträchtigt.

Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)

Die engagierte und qualifizierte Belegschaft der MTU bildet das Fundament für den Erfolg des Unternehmens und treibt Innovation, operative Exzellenz und nachhaltiges Wachstum voran. Aus diesem Grund hat die MTU ein umfassendes internes Regelwerk geschaffen, um die wesentlichen Auswirkungen und Risiken in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte effektiv zu steuern. Zu den wichtigsten – die Arbeitskräfte betreffenden – Richtlinien gehören: die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte, die Konzernbetriebsvereinbarung über Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter:innen, das Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen), das Managementhandbuch, die Vereinbarung über die Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz, die Dokumentation und Meldung von Unfällen, die Konzernbetriebsvereinbarung über Fort- und Weiterbildung, die Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Inklusion schwerbehinderter Menschen sowie die Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz. Alle genannten Richtlinien werden im Einklang mit den Mindestanforderungen für die Offenlegung von Richtlinien gemäß ESRS (MDR-P) am Ende dieses Abschnitts dargestellt.

Bei der MTU werden die Achtung und der Schutz der Menschenrechte als grundlegende Werte anerkannt und sind integraler Bestandteil der weltweiten Geschäftstätigkeit. In der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte hat die MTU sich verpflichtet, die Prinzipien des UN Global Compact, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNLP) sowie die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8) einzuhalten. Die Grundsatzerklärung der MTU orientiert sich aufgrund der Verpflichtung an den UNLP und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Die in der Grundsatzerklärung festgelegten Prinzipien für die Arbeitskräfte sind fester Bestandteil des integrierten Managementsystems und der nachfolgend genannten weiterführenden Konzepte und Richtlinien sowie der Risikomanagementprozesse. Selbstverständlich beschränkt sich die Achtung der Menschenrechte nicht allein auf Aktivitäten im eigenen Geschäftsbereich, sondern gilt ebenso für das Verhalten von Lieferanten, Dienstleistern und anderen Geschäftspartnern.

Die MTU pflegt einen aktiven Dialog mit den Mitarbeiter:innen, um sicherzustellen, dass ihre Anliegen gehört und ihre Rechte gewahrt werden. Der Prozess der Einbindung basiert auf einer offenen und transparenten Kommunikation, bei der die Mitarbeiter:innen ermutigt werden, ihre Sorgen, Ideen und Feedback auch über Mitarbeiterbefragungen und spezielle Kommunikationsplattformen mitzuteilen. Die Beschwerdemechanismen ermöglichen es den Mitarbeiter:innen, etwaige menschenrechtliche Bedenken vertraulich und ohne Angst vor Vergeltungsmaßnahmen zu melden.

Das Risikomanagementsystem zum Schutz der Menschenrechte ist so aufgebaut, dass Verstöße gegen menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten so weit wie möglich erkannt und minimiert werden können. Die MTU handelt nach dem Prinzip „Vorbeugen – Erkennen – Reagieren“. Leider können Verstöße nie vollständig verhindert werden. Wenn die MTU beispielsweise durch das Hinweisgebersystem iTrust von Ereignissen erfährt, die auf mögliches Fehlverhalten hindeuten, geht die MTU den Hinweisen unverzüglich nach und sucht nach Lösungen. Dabei umfasst das Vorgehen sowohl die Klärung des Sachverhalts als auch die Abstimmung und Umsetzung notwendiger, geeigneter und angemessener Abhilfemaßnahmen (weitere Details hierzu sind im [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können \(S1-3\)](#) zu finden). Falls erforderlich, wird die Meldung an zuständige Stellen weitergeleitet, wie z.B. Ermittlungsbehörden und Ansprechpartner:innen bei Lieferanten. Für die MTU ist Kommunikation das wichtigste Werkzeug, um die Situation zu klären und weiteren Vorfällen vorzubeugen.

Die Richtlinien in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte orientieren sich an relevanten, international anerkannten Instrumenten einschließlich der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte. Durch regelmäßige Überprüfungen und Aktualisierungen der Richtlinien, kontinuierliche Schulungs- und Fortbildungsprogramme für die Mitarbeiter:innen sowie die Aufrechterhaltung offener Kanäle für Feedback und Meldungen soll sichergestellt werden, dass die Richtlinien diesen internationalen Standards entsprechen.

Die MTU erkennt den Schutz und die Achtung der Menschenrechte als grundlegende Werte an und lehnt ausbeuterische Arbeitsbedingungen in jeglicher Form entschieden ab. Insbesondere verurteilt die MTU nachdrücklich Kinderarbeit in jeder Ausprägung. Die MTU ist überzeugt, dass Kinder Zugang zu Bildung benötigen, um sich entwickeln zu können, ohne das Risiko eines zu frühen Eintritts in das Arbeitsleben. Die Würde von Kindern muss respektiert werden und es gilt, ihre Sicherheit sowie Gesundheit zu schützen.

Sollte die MTU Minderjährige beschäftigen, beispielsweise im Rahmen von Ausbildungsverhältnissen, hält sie sich strikt an die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), insbesondere in Bezug auf das Mindestalter. Arbeitsverhältnisse bei der MTU sind freiwillig und können von den Mitarbeiter:innen jederzeit unter Einhaltung gesetzlicher oder anderweitig angemessener Fristen beendet werden. Die MTU lehnt Zwangs- oder Pflichtarbeit, die unfreiwillig unter Androhung von Nachteilen oder Einschüchterung geleistet wird, ebenso wie jede andere Form moderner Sklaverei gemäß den Kernarbeitsnormen der IAO mit Nachdruck ab.

Die Gesundheit der Mitarbeiter:innen hat für die MTU höchste Priorität. Die MTU berücksichtigt die nationalen Vorschriften für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit am Arbeitsplatz. Das Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit (Health & Safety, H&S) ist als integraler Bestandteil des Integrierten Managementsystems (IMS) im Management-Handbuch dokumentiert und wird ergänzt durch die Konzepte „Dokumentation und Meldung von Unfällen“ und „Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz“. Die H&S-Managementsysteme an den Standorten MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. sind zudem nach ISO 45001 zertifiziert. Die Arbeitsplätze sind so gestaltet, dass Unfälle und Belastungen minimiert werden, wobei gesetzliche und anerkannte Sicherheitsstandards eingehalten werden. Führungskräfte auf allen Ebenen sind dafür verantwortlich, die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen. Gleichzeitig ermutigt und befähigt die MTU die Mitarbeiter:innen, sich aktiv in Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen einzubringen. Darüber hinaus unterstützt die MTU sowohl ihre körperliche als auch ihre mentale Gesundheit. Auch von den Lieferanten erwartet die MTU, dass sie Gesundheits- und Sicherheitsrisiken für ihre Mitarbeiter:innen mindern.

Die MTU setzt sich für Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen ein und hat spezifische Richtlinien implementiert, u. a. die Verhaltensgrundsätze sowie die Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz. Durch die Richtlinien sollen Diskriminierung und Belästigung verhindert sowie Vielfalt und Inklusion gefördert werden. Darüber hinaus ist die MTU Unterzeichner der Charta der Vielfalt in Deutschland.

In ihren Verhaltensgrundsätzen lehnt die MTU ausdrücklich jede Form von Diskriminierung ab, sei es aufgrund von Geschlecht, Behinderung, ethnischer Herkunft oder Zugehörigkeit, Religion oder Weltanschauung, Alter oder sexueller Orientierung.

Darüber hinaus ist die MTU mit der Konzernbetriebsvereinbarung über Prävention von Krankheit sowie über die Inklusion von schwerbehinderten Menschen besondere Verpflichtungen in Deutschland eingegangen, die spezifische Maßnahmen zur Inklusion und Förderung umfassen (Gestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitsorganisation, Schulungen etc.).

Die MTU verdeutlicht mit ihren Richtlinien, dass sie jede Form von Diskriminierung ablehnt sowie umfassend Vielfalt und Inklusion fördert. Hierfür hat die MTU ein Beschwerdeverfahren, Allgemeines-Gleichbehandlungsgesetz (AGG)-Beauftragte an allen drei deutschen Standorten und einen HR-Sustainability-Manager etabliert. Mitarbeiter:innen können Bedenken vertraulich melden, eingehende Meldungen werden geprüft und im Bedarfsfall gezielte Maßnahmen wie etwa Anpassungen von Arbeitspraktiken, Sensibilisierung und Schulungen von Mitarbeiter:innen oder strukturelle Anpassungen ergriffen. Die Effektivität dieser Maßnahmen wird regelmäßig evaluiert, um sowohl individuelle Fälle zu lösen als auch systematische Verbesserungen zu erreichen.

In Bezug auf den Kodex zum Verhalten gegenüber Lieferanten und die Übereinstimmung mit den geltenden Standards der IAO für ethische sowie verantwortungsvolle Praktiken entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird auf das [Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette \(S2\)](#) verwiesen.

Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte

Inhalte	Die Grundsatzerklärung drückt das uneingeschränkte Bekenntnis zur Achtung und zum Schutz der Menschenrechte aus. Die darin dargelegten Prinzipien und Werte sind integraler Bestandteil der Systeme und Prozesse. Die MTU hat sich den Prinzipien des UN Global Compact verpflichtet und betrachtet den Schutz der Menschenrechte als wesentlichen Bestandteil der nachhaltigen Unternehmensführung sowie der sozialen, ökologischen und gesellschaftlichen Verantwortung. Es ist ein erklärtes Ziel, die Menschenrechte zu wahren, und die MTU verpflichtet sich, sie einzuhalten. Zu den wesentlichen Themen, die Bestandteil der Grundsatzerklärung sind, zählen das Verbot von Kinderarbeit, das Verbot von Zwangsarbeit, Vereinigungsfreiheit, faire Vergütung und Arbeitszeiten, Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit, Ausbildung und Qualifizierung sowie Arbeitsschutz, Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz.
Ziel	Die Grundsatzerklärung spiegelt das Bekenntnis zur Wahrung der Menschenrechte wider und bildet die Grundlage für die Richtlinien und Praktiken. Durch die öffentliche Verpflichtung möchte die MTU alle Interessenträger ermutigen, diese Prinzipien einzuhalten und mögliche Verstöße zu melden.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Da alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften (mit Ausnahme der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben) in den IAO-Übereinkommen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte verankert sind, zu deren Einhaltung sich die MTU in der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte verpflichtet hat, deckt die Erklärung alle wesentlichen Auswirkungen und Risiken im sozialen Bereich ab.
Überwachung	Der Vorstand trägt die Verantwortung dafür, dass die in dieser Erklärung definierten Grundsätze, Maßnahmen und Anforderungen in den jeweiligen Bereichen der Geschäftstätigkeiten umgesetzt werden. Dies umfasst die Identifikation, Prävention und Minderung potenzieller negativer Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Menschenrechte.
Anwendungsbereich	Die Grundsatzerklärung umfasst die eigenen Geschäftstätigkeiten (MTU Aero Engines AG und die kontrollierten Gesellschaften des MTU-Konzerns). Sowohl Mitarbeiter:innen als auch Fremdarbeitskräfte fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der in der Erklärung festgelegten Grundsätze, Maßnahmen und Anforderungen im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeiten. Der Compliance Officer und der Menschenrechtsbeauftragte berichten regelmäßig an das Corporate Sustainability Board sowie an den Vorstand unter der Verantwortung des Chief Sustainability Officer.
Standards oder Initiativen Dritter	/ Allgemeine Menschenrechtserklärung / Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) / Zehn Prinzipien des UN Global Compact / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte / Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8)
Berücksichtigung der Interessenträger	Die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte berücksichtigt die Interessen der wichtigsten Interessenträger. Sie stellt eine faire Behandlung und sichere Arbeitsbedingungen für alle Arbeitskräfte sicher, fördert ethische Praktiken, stärkt das Vertrauen und hält hohe Standards der Unternehmensführung für Investoren und Aufsichtsbehörden ein.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/1_About_us/5_Compliance/Grundsatzerklaerung_Menschenrechte_2023_02_01_final_DE.pdf

Konzernbetriebsvereinbarung über die Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter:innen

Inhalte	Die MTU-internen Verhaltensgrundsätze (als Kurzfassung auch öffentlich verfügbar) betonen die Bedeutung von Integrität und Verantwortung in allen Geschäftsbereichen. Mitarbeiter:innen sind verpflichtet, gesetzliche Vorschriften sowie interne Regeln einzuhalten und ethische Verhaltensmaßstäbe anzuwenden. Zudem wird die Bedeutung eines respektvollen und fairen Umgangs untereinander sowie mit Geschäftspartnern und Kunden hervorgehoben. Die Grundsätze beschreiben zudem die Verpflichtung der MTU zu Menschenrechten, Chancengleichheit, sicheren Arbeitsbedingungen und ökologischer Nachhaltigkeit sowie darüber hinaus zu fairem Wettbewerb, zur Einhaltung von Handelsgesetzen und Verhinderung von Insiderhandel sowie zu Maßnahmen zur Durchsetzung und Konsequenzen bei Verstößen.
Ziel	Das Hauptziel der Verhaltensgrundsätze ist es, klare Leitlinien und Standards für ethisches Verhalten und Entscheidungsfindung für die Mitarbeiter:innen der MTU zu etablieren. Sie sollen Konsistenz, Integrität sowie die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften gewährleisten. Gleichzeitig zielen die Grundsätze darauf ab, ein positives Arbeitsumfeld zu fördern, den Ruf der MTU zu schützen und das Vertrauen der Stakeholder zu stärken.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Verhaltensgrundsätze der MTU spiegeln den großen Wert für die Achtung der Menschenrechte wider und stehen für ein respektvolles und faires Arbeitsumfeld. Die Grundsätze heben die Bedeutung der Gleichbehandlung hervor, indem Diskriminierung in jeglicher Form abgelehnt wird und die Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen gefördert wird. Zudem wird eine faire und leistungsbezogene Vergütung angeboten, die mindestens den nationalen gesetzlichen Standards und Tarifverträgen entspricht. Insgesamt dienen die Verhaltensgrundsätze dazu, mögliche negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen zu verhindern und ein positives Arbeitsumfeld zu schaffen.
Überwachung	Jede Führungskraft bei der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die MTU schult ihre Mitarbeiter:innen und Führungskräfte regelmäßig über alle Hierarchieebenen hinweg zu den Verhaltensgrundsätzen. Neue Mitarbeiter:innen werden bei ihrem Eintritt in das Unternehmen über die Grundsätze informiert und dazu verpflichtet, eine Erklärung zu unterzeichnen, mit der sie sich zu deren Einhaltung verpflichten. Die Verhaltensgrundsätze unterliegen der Überwachung durch den Betriebsrat.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH / 3D.aero GmbH
	Die Verhaltensgrundsätze sind konzernweit gültig.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der Verhaltensgrundsätze. Im Rahmen der Compliance-bezogenen Regelberichterstattung berichtet der Compliance Officer regelmäßig über deren Einhaltung an den Vorstand.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich und in einer Kurzfassung öffentlich einsehbar: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/10_Responsibility/Reports_Documentation/MTU_Verhaltensgrundsätze_de_2604_150.pdf

Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen)

Inhalte	Die Richtlinie beschreibt die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten, die die MTU implementiert hat, um potenzielle und tatsächliche Menschenrechtsverletzungen zu identifizieren, Präventions- bzw. Abhilfemaßnahmen zu definieren und umzusetzen sowie die interne und externe Kommunikation der Ergebnisse sicherzustellen.
Ziel	Die Richtlinie ist grundsätzlich darauf ausgelegt, die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) zu erfüllen und dadurch menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie Verstöße, die aus den Geschäftstätigkeiten der MTU resultieren können, zu reduzieren oder zu verhindern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Da alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften (mit Ausnahme der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben) in den IAO-Übereinkommen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte verankert sind, zu deren Einhaltung sich die MTU in der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte verpflichtet hat, auf die das Handbuch verweist, deckt das Handbuch alle wesentlichen Auswirkungen und Risiken im sozialen Bereich ab. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Vereinigungsfreiheit, der Gleichbehandlung der Mitarbeiter:innen, einer angemessenen Vergütung sowie der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz.
Überwachung	Der in diesem Konzept beschriebene Ansatz zur Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gemäß dem LkSG wird jährlich und bei Bedarf überprüft. Dies gilt insbesondere, wenn die MTU eine signifikant veränderte oder erweiterte Risikosituation entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette erwartet. Die Überprüfung erfolgt in der Regel in Abstimmung zwischen dem MRB (Menschenrechtsbeauftragten) und den MRKK (Menschenrechtskoordinatoren – Konzern).
Anwendungsbereich	Im Kontext des ESRs-S1 umfasst der Anwendungsbereich die eigenen Arbeitskräfte.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Abteilung Legal, Compliance, Intellectual Property Management & Corporate Audit ist verantwortlich für die Richtlinie. Die Verantwortlichkeit soll ihre Überwachung und Umsetzung gewährleisten. Für die Umsetzung der Richtlinie sind alle Fachbereiche verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Managementhandbuch

Inhalte	Das Managementhandbuch ist das zentrale Dokument, das die Anforderungen und Regelungen des integrierten Managementsystems für Qualität, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz enthält. Bezogen auf Gesundheit und Sicherheit (H&S) legt das Handbuch Prinzipien des Managementsystems für den Arbeitsschutz fest, erläutert potenzielle Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, betont die Wichtigkeit von Schulungen zur Sicherstellung der Arbeitsgesundheit bzw. -sicherheit und beschreibt die Prozesse zur Ursachenanalyse von Vorfällen. Es bildet die Grundlage für spezifischere Regelwerke (Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen), die für die MTU gelten. Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im Integrierten Managementsystem (IMS) für Qualität, Umwelt- und Arbeitsschutz. Es dient als Basis für weitere Regelungen (Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen) in allen Geschäftseinheiten der MTU.
Ziel	Die MTU sieht es als ihre Verantwortung an, einen signifikanten Beitrag dazu zu leisten, dass ihre Mitarbeiter:innen langfristig gesund bleiben. Ziel ist es, Unfälle vollständig zu vermeiden und Arbeitsplatzbelastungen in einer entsprechend gestalteten Arbeitsumgebung zu minimieren. Daher wurden Prozesse und Aktivitäten des unternehmensweiten Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagements eingeführt.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Managementhandbuch zielt darauf ab, potenziellen negativen Auswirkungen auf die (physische und mentale) Gesundheit und Sicherheit der MTU-Belegschaft entgegenzuwirken sowie tatsächliche positive Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit zu fördern.
Überwachung	Das System ist Teil des IMS der MTU und der ISO-45001-Zertifizierung für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. und wird durch regelmäßige Inspektionen, Audits und eine jährliche Managementbewertung des IMS flankiert. Auf operativer Ebene wurden die Verantwortlichkeiten für Gesundheit und Sicherheit den MTU-Standorten zugewiesen.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSRD-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist das IMS an den folgenden MTU-Standorten gültig: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Verantwortliche Organisationsebene	Für den Bereich Gesundheit und Sicherheit: Der Vorstand und die Führungskräfte sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Vereinbarung über die Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz

Inhalte	Diese Richtlinie regelt die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung bei der MTU im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz am Standort München (MTU Aero Engines AG). Sie erläutert die Rollen von Führungskräften, benannten Beauftragten und Bereichsleiter:innen.
Ziel	Das übergeordnete Ziel der Richtlinie ist es, ein sicheres Arbeitsumfeld zu fördern, indem die Rollen, Verantwortlichkeiten und Verfahren klar definiert werden, die erforderlich sind, um die relevanten Vorschriften im Bereich Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz einzuhalten. Zudem soll die kontinuierliche Verbesserung in diesen Bereichen unterstützt werden.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie zielt darauf ab, potenziellen negativen Auswirkungen auf die (physische und mentale) Gesundheit und Sicherheit der MTU-Belegschaft entgegenzuwirken sowie tatsächliche positive Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit zu fördern.
Überwachung	Die Ziele der Bereiche im Arbeits- und Gesundheitsschutz werden in die jährlichen Zielvereinbarungen zwischen dem Fachbereich Arbeitsschutz, der Standortleitung und der Fachbereichsleitung aufgenommen und von diesen genehmigt. Diese Ziele werden auf die einzelnen Fachbereiche heruntergebrochen und im Rahmen von jährlichen Zielvereinbarungs- und Zielerreichungsgesprächen abgestimmt.
Anwendungsbereich	Die Richtlinie gilt für alle Mitarbeiter:innen am Standort MTU Aero Engines AG (München).
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand und die Führungskräfte sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Dokumentation und Meldung von Unfällen

Inhalte	Die Richtlinie umfasst Definitionen von Arbeitsunfällen für interne Statistiken und Berichterstattung, den Prozess der Unfalluntersuchung und -analyse, Berichterstattungspflichten, einschließlich Häufigkeit, Inhalte, Handhabung und Verteilung der Berichte sowie die Managementverantwortung für die Dokumentation und Meldung von Unfällen.
Ziel	Die Richtlinie legt Mindestanforderungen für das Verfahren zur Untersuchung, Dokumentation und Meldung von Unfällen fest. Ziel ist es, die Unfallursachen zu ermitteln und Korrekturmaßnahmen umzusetzen, um eine Wiederholung von Unfällen zu verhindern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Mit einem klaren Fokus auf die Verbesserung der physischen und mentalen Gesundheit, der (Arbeits-)Sicherheit und der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter:innen strebt die MTU mit der Richtlinie an, potenziellen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken. Durch gezielte Maßnahmen sollen das Wohlbefinden der Mitarbeiter:innen gefördert und Arbeitsunfälle vermieden werden.
Überwachung	Das System ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU und der ISO-45001-Zertifizierung für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. und wird durch regelmäßige Inspektionen und Audits flankiert. Auf operativer Ebene wurden die Verantwortlichkeiten für Gesundheit und Sicherheit jedem MTU-Standort zugewiesen. Eine vierteljährliche Berichterstattung wird über das lokale Management kommuniziert. Zusätzlich wird der Bericht entsprechend den Vorgaben des Sicherheitsorganigramms an die obere Führungsebene verteilt.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSRD-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist die Richtlinie an den folgenden MTU-Standorten gültig: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Lease Services B.V. / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Sicherheitsingenieur:innen oder Sicherheitskoordinator:innen sind für die Kategorisierung, Analyse, Dokumentation und Berichterstattung von Arbeitsunfällen verantwortlich. Die Standortleitung ist für die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen nach Arbeitsunfällen zuständig.
Standards oder Initiativen Dritter	DIN ISO 45001, 10.2 Vorfall, Nichtkonformität und Korrekturmaßnahmen
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Konzernbetriebsvereinbarung über Fort- und Weiterbildung

Inhalte	Diese Richtlinie beschreibt den Ordnungsrahmen des unternehmensweiten Bildungsprogramms für bereichsübergreifende Themen sowie projekt- und bereichsspezifische Qualifizierungsprogramme. Geregelt wird die Bildungsberatung für unterschiedliche Zielgruppen und die Dokumentation in einem individuellen Bildungslebenslauf. Die Richtlinie beschreibt zudem die Feststellung des betrieblichen Qualifizierungsbedarfs sowie individuelle Bildungsvereinbarungen, die im Rahmen von Qualifikationsgesprächen für unternehmensrelevante und angemessene Weiterbildungsmaßnahmen getroffen werden.
Ziel	Die Richtlinie zielt darauf ab, die persönliche und berufliche Entwicklung der Mitarbeiter:innen durch ein strukturiertes Qualifizierungsprogramm zu fördern, und betont dabei ihre Eigenverantwortung für diesen Prozess.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie unterstützt die positiven Auswirkungen eines umfassenden Schulungsprogramms für alle Mitarbeiter:innen. Sie fördert die persönliche und berufliche Entwicklung durch ein strukturiertes Qualifizierungsprogramm, wodurch die Arbeitsleistung gesteigert und Karrierechancen verbessert werden.
Überwachung	Die Überwachung der Richtlinie erfolgt mithilfe der IT-gestützten Plattform für den Bildungsprozess durch die Personalabteilung. Regelmäßige Updates und Informationen werden dem Betriebsrat bereitgestellt.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Der Fachbereich People and Organisation ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Integration schwerbehinderter Menschen

Inhalte	Die Konzernbetriebsvereinbarung regelt präventive Maßnahmen des unternehmerischen Eingliederungsmanagements für alle Mitarbeiter:innen, die Integration schwerbehinderter Menschen und diesen gleichgestellten Personen sowie ergänzende Bestimmungen für beide Gruppen.
Ziel	Die Konzernbetriebsvereinbarung verfolgt das Ziel, den gesetzlichen Präventionsauftrag gemäß § 167 SGB IX zu erfüllen. Im Falle gesundheitlicher Beeinträchtigungen wird gemeinsam mit den betroffenen Mitarbeiter:innen proaktiv nach Möglichkeiten gesucht, Arbeitsunfähigkeit zu überwinden, erneute Arbeitsunfähigkeit zu vermeiden und den Arbeitsplatz zu erhalten. Darüber hinaus soll die Beschäftigungsfähigkeit durch betriebliche Prävention erhalten und gestärkt und falls erforderlich eine Beschäftigung angestrebt werden, die dem Kompetenzprofil der betroffenen Person entspricht.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Konzernbetriebsvereinbarung zielt darauf ab, potenzielle positive Auswirkungen durch eine Verbesserung der beruflichen und persönlichen Perspektiven von Mitarbeiter:innen mit Behinderungen zu fördern.
Überwachung	Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Personalabteilungen, den Inklusionsbeauftragten sowie den lokal zuständigen Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen und den Betriebsräten findet nach Bedarf, jedoch mindestens einmal im Monat statt. Verstöße können über die offiziellen MTU-Compliance-Meldestellen sowie zusätzlich über die AGG- und Inklusionsbeauftragten oder die Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen an allen deutschen Standorten gemeldet werden. An den Standorten München und Hannover beschäftigt die MTU außerdem Certified Disability Management Professionals (CDMP), um betroffene Mitarbeiter:innen zu unterstützen.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Lokale Inklusionsbeauftragte und Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen in jeder rechtlichen Einheit
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz

Inhalte	Diese Richtlinie beinhaltet die Verpflichtung, Mobbing, sexuelle Belästigung und Diskriminierung zu verhindern und ein partnerschaftliches Arbeitsklima zu fördern und aufrechtzuerhalten. Gemäß der Richtlinie sind alle Mitarbeiter:innen verpflichtet, zur Wahrung des Betriebsfriedens und eines positiven Arbeitsumfelds beizutragen. Dies umfasst den Respekt vor den Persönlichkeitsrechten und der Würde aller Menschen. Die Richtlinie erläutert zudem das Recht aller Mitarbeiter:innen, eine Beschwerde einzureichen. Sollte die betroffene Person nicht in der Lage oder nicht bereit sein, die Situation direkt anzusprechen, kann sie eine Vertrauensperson einbeziehen. Dies gilt auch für Mitarbeiter:innen, die das Fehlverhalten beobachtet haben, auch wenn sie nicht persönlich betroffen sind. Verstöße gegen die Richtlinie werden mit Sanktionen geahndet.
Ziel	Das Hauptziel der Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz besteht darin, ein Arbeitsumfeld zu schaffen und zu erhalten, in dem sich alle Mitarbeiter:innen sicher, respektiert und wertgeschätzt fühlen. Durch die Verhinderung von Mobbing, sexueller Belästigung und Diskriminierung sowie die Förderung eines Klimas der Zusammenarbeit soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter:innen in einer positiven und unterstützenden Atmosphäre arbeiten können, in der ihre Persönlichkeitsrechte und Würde gewahrt bleiben. Mit dieser Verpflichtung strebt das Unternehmen an, die Harmonie und Produktivität am Arbeitsplatz zu steigern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie berücksichtigt die tatsächlichen negativen Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte, das ihr physisches, emotionales und soziales Gleichgewicht umfasst, indem sie Maßnahmen zur Förderung eines respektvollen und unterstützenden Arbeitsumfelds beschreibt. Sie bietet einen klaren Rahmen für partnerschaftliches Verhalten und fördert ein Arbeitsumfeld, das Mobbing, sexueller Belästigung und Diskriminierung entgegenwirkt.
Überwachung	Betroffene Personen, die sich durch Missachtung beeinträchtigt fühlen, können sich an folgende Stellen wenden: direkte Vorgesetzte, Personalabteilung, Sozialmanagement, Gesundheitsdienst und Betriebsrat. Das Verfahren bei Beratungen oder Beschwerden ist im Prozess- und Stufenprogramm beschrieben und umfasst die Meldung, Problem-, Ziel- und Mittelanalyse, gefolgt von Umsetzung und Evaluation.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Der Fachbereich People & Organization ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

Die MTU berücksichtigt die Perspektiven der Arbeitskräfte, indem ein regelmäßiger, offener und vertrauensbasierter Dialog zwischen Arbeitnehmervertreter:innen und dem Management gepflegt wird. Die Erkenntnisse fließen aktiv in die Entscheidungen ein und leiten die Aktivitäten zur Bewältigung sowohl der tatsächlichen als auch der potenziellen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte. Die deutschen Standorte der MTU verfügen über Betriebsräte sowie einen Konzernbetriebsrat, der für konzernbezogene Angelegenheiten zuständig ist, und über Sprecherausschüsse der leitenden Angestellten. In Polen und Kanada vertreten Arbeitnehmervertreter:innen die Interessen der Mitarbeiter:innen in Gesprächen mit dem Management. Darüber hinaus werden die Interessen der Mitarbeiter:innen im Aufsichtsrat gewahrt, in dem die Sitze paritätisch verteilt sind.

Der Dialog mit den Arbeitnehmervertreter:innen findet auf Konzernebene u. a. als monatliches Regelmeeting, eingebettet in einen kontinuierlichen Dialog zu konkreten Themen, statt. Die Wirksamkeit der Anstrengungen für die Mitarbeiter:innen beurteilt die MTU durch regelmäßige Mitarbeiterbefragungen.

Um Einblicke in die Perspektiven der Mitarbeiter:innen zu gewinnen, insbesondere von Personen, die möglicherweise besonders anfällig für Auswirkungen sind – wie Menschen mit Behinderungen, Migrant:innen und Mitglieder der LGBTQ+-Community – ergreift die MTU Maßnahmen: Die MTU arbeitet mit legitimierten Vertretungen vulnerabler Gruppen zusammen, wie etwa gewählten Schwerbehindertenvertretungen. Darüber hinaus stehen spezielle Inklusionsbeauftragte als Ansprechpartner:innen zur Verfügung. Auf diese Weise integriert die MTU die Perspektiven vulnerabler Gruppen und schafft wichtige Strukturen für Inklusion. Des Weiteren unterstützt die MTU Employee Resource Groups (ERGs) als selbstorganisierte Netzwerke und Gruppen von Mitarbeiter:innen, die sich für ein vielfältiges und inklusives Arbeitsumfeld einsetzen. Über diese Netzwerke können Mitarbeiter:innen ihre Anliegen äußern und die Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens ausbauen. Dieser Ansatz ermöglicht es, eine breite Palette von Erfahrungen und Perspektiven der eigenen Mitarbeiter:innen in die MTU-Entscheidungsprozesse einzubinden. Beispiele solcher Gruppen sind das Network of Engine Women (NEW), das ab Mitte des Jahres 2025 von der CFO Katja Garcia Vila und zuvor vom CEO Lars Wagner als Schirmherr:in unterstützt wird, und das im Jahr 2023 gegründete queere Netzwerk AeroPride, das mit der Unterstützung von Schirmherrin Dr. Silke Maurer, COO, ins Leben gerufen wurde.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)

Die MTU hat ein Beschwerdeverfahren implementiert, um potenzielle wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften wirksam anzugehen. Dieses Verfahren bietet den Arbeitskräften einen klar definierten Meldekanal, über den sie Bedenken und potenzielle Verstöße vertraulich und sicher melden können. Die eingegangenen Meldungen werden sorgfältig geprüft, um anschließend individuelle und gezielte Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Diese Maßnahmen können unter anderem die Anpassung von Arbeitspraktiken, Schulungsprogramme zur Sensibilisierung und strukturelle Änderungen umfassen. Die Effektivität der ergriffenen Abhilfemaßnahmen wird als Teil des menschenrechtsbezogenen Risikomanagementsystems durch das Compliance Office und den Menschenrechtsbeauftragten der MTU regelmäßig evaluiert. Die kontinuierliche Überwachung und Bewertung der Maßnahmen gewährleisten, dass nicht nur individuelle Fälle gelöst, sondern auch systematische Verbesserungen in den Arbeitsprozessen etabliert werden.

Die MTU bietet Arbeitskräften die Möglichkeit, ihre Anliegen über verschiedene Kanäle direkt oder anonym zu äußern, einschließlich der Meldung an die Compliance-Beauftragten entweder direkt oder durch das webbasierte Hinweisgebersystem (iTrust), das in mehreren Sprachen verfügbar ist. Dort ist es auch möglich, Beschwerden anonym einzureichen. Dieses System steht jederzeit allen MTU-Mitarbeiter:innen, Fremdarbeitskräften sowie Dritten und anderen Interessenträgern, wie Lieferanten und deren Mitarbeiter:innen, über die Website der MTU zur Verfügung.

Zusätzlich wurden Mechanismen etabliert, um Beschwerden oder Missstände im Zusammenhang mit Arbeitnehmerbelangen zu bearbeiten; diese beinhalten Kontaktstellen für Mitarbeiter:innen. Zum Beispiel gibt es in Deutschland gemäß den gesetzlichen Vorgaben wie dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) an jedem Standort geschultes Personal, das sich um Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung kümmert. Bei der MTU Maintenance Canada können Mitarbeiter:innen Beschwerden bezüglich Diskriminierung an die Personalabteilung richten und haben außerdem das Recht, diese Beschwerden an das British Columbia Human Rights Tribunal weiterzuleiten. Bei der MTU Aero Engines Polska übernimmt eine von den Mitarbeiter:innen gewählte Person die Rolle einer Kontaktstelle. Darüber hinaus können Mitarbeiter:innen an allen Standorten jederzeit Missstände auch an Führungskräfte, den Betriebsrat oder die Personalabteilung melden.

Durch die öffentliche Kommunikation der Verfahrensregeln und Informationen zu den Meldekanälen fördert die MTU das Wissen über den Zugang zu den Kanälen am Arbeitsplatz.

Die eingereichten und bearbeiteten Beschwerden werden vom Menschenrechtsbeauftragten in Zusammenarbeit mit den Compliance-Beauftragten nachverfolgt und überwacht, um einen zuverlässigen Prozess zu gewährleisten und damit das Vertrauen in die Meldekanäle zu stärken. Der Compliance-Beauftragte ist für die Bestätigung des Eingangs einer Beschwerde, die Nachverfolgung, falls weitere Informationen benötigt werden, sowie die Einleitung oder Koordination sich daran anschließender Maßnahmen verantwortlich. Bei Verstößen informiert der Compliance-Beauftragte den Menschenrechtsbeauftragten. Dieser bindet die Menschenrechtskoordinatoren Konzern und die Menschenrechtskoordinatoren Standort bedarfsgerecht bei der Ableitung von Maßnahmen ein. Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird jährlich sowie ad hoc überprüft, falls die MTU mit einer signifikant veränderten oder verschlechterten Risikosituation innerhalb des eigenen Betriebs oder bei direkten Lieferanten rechnen muss.

Die MTU bewertet, ob die Arbeitskräfte das Beschwerdeverfahren und die Meldekanäle kennen und darauf vertrauen, dass sie ihre Anliegen oder Bedürfnisse darüber äußern und bearbeiten lassen können. Dies wird durch öffentlich zugängliche Kommunikation über den Beschwerdemechanismus und die Verfahrensregeln auch gegenüber Dritten sichergestellt, z. B. durch Informationen auf der MTU-Website und die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU Aero Engines. Die Informationen sind klar und verständlich formuliert; zusätzlich wird im Beschwerdeverfahren (vgl. [Berichtsschnitt Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#)) ausdrücklich festgelegt, dass die MTU keine Form von Vergeltungsmaßnahmen gegen Personen toleriert, die diese Meldekanäle nutzen.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S1-4)

Die MTU Aero Engines AG verpflichtet sich, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ihren eigenen Arbeitskräften durch gezielte Maßnahmen effektiv zu steuern. Die Hauptinitiativen konzentrieren sich auf folgende Bereiche:

- / wirksame Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Arbeitsumfelds
- / Förderung eines ganzheitlichen Verständnisses und der Befähigung im Umgang mit Vielfalt und Inklusion
- / effiziente Beschwerdemechanismen und ein Risikomanagementsystem für Menschenrechte
- / Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben durch flexible Arbeitszeiten, mobiles Arbeiten und ähnliche Maßnahmen
- / kontinuierliche Investitionen in Schulungs- und Weiterbildungsangebote zur Unterstützung der Entwicklung der Mitarbeiter:innen

Gesundheitsschutz und Sicherheit:

Um das Risiko von Verletzungen oder Unfällen während der Arbeitszeit zu minimieren und potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu vermeiden sowie positive Auswirkungen zu fördern, hat die MTU ein Arbeitsschutzmanagementsystem, strenge Arbeitssicherheitsstandards und präventive Ansätze zur Vermeidung von Unfällen implementiert. Die MTU ermutigt die Arbeitskräfte, unsichere Situationen zu melden, um stetige Verbesserungen zu ermöglichen. Der Arbeits- und Gesundheitsschutz (H&S) ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU. Arbeits- und Gesundheitsschutzprozesse werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzsysteme an den Standorten MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. sind extern nach ISO 45001 zertifiziert, wodurch die Einhaltung internationaler Standards sichergestellt ist und die Sicherheitskultur gestärkt wird. Durch geplante Maßnahmen – z. B. Einführung von Sicherheitskurzgesprächen oder Trainings zum Safety Mindset – soll die Sicherheitskultur weiter gefördert werden.

Gleichstellung der Geschlechter und gleiche Entlohnung für Arbeit von gleichem Wert:

Um einen potenziell negativen Einfluss in Form eines verminderten Zugehörigkeitsgefühls sowie begrenzter Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen aufgrund einer niedrigen Frauenquote in einer traditionell männlich dominierten, technisch geprägten Branche wie der Luftfahrt zu vermeiden, ergreift die MTU fortlaufend gezielte Maßnahmen zur Förderung von Geschlechterdiversität.

Die MTU setzt sich seit Jahren gezielt für die Förderung von Frauen und Geschlechterdiversität ein – unter anderem in Zusammenarbeit mit dem Frauen-Karriere-Index (FKI). Die jährliche Indexierung ermöglicht eine systematische Bewertung der Fortschritte und dient als Grundlage für konkrete Maßnahmen. Die erneute Platzierung unter den Top 10 im FKI 2025 bestätigt das kontinuierliche Engagement. Zusätzlich unterstützt die MTU die FKI-Initiative „Impact of Diversity“ in der Kategorie „Women in STEM“. Im Jahr 2025 wurde ein Projekt gestartet, um eine unternehmenskulturelle Haltung zu Vielfalt und Chancengleichheit zu verankern. Auf Basis eines unternehmensspezifischen Storytellings wurden gezielte Maßnahmen entwickelt, die strukturell und strategisch entlang der Unternehmensziele wirken.

Darüber hinaus engagiert sich die MTU in Bildungsinitiativen, die sich speziell an den weiblichen Nachwuchs richten. Dazu zählen die Mitgliedschaft im Bündnis MINTvernetz, die Teilnahme am Girls' Day sowie die Unterstützung der MTU Studien-Stiftung. Der Fokus liegt dabei nicht nur auf der Gewinnung neuer Mitarbeiterinnen, sondern auch auf der gezielten Förderung von Potenzialträgerinnen und der intensiven Begleitung ihrer beruflichen Entwicklung. Die MTU beteiligt sich unter anderem am Cross-Mentoring-Programm und unterstützt aktiv das interne Frauennetzwerk „Network of Engine Women“. Auch interne Kommunikationskampagnen und der Auftritt auf der Karrieremesse herCAREER tragen dazu bei, Frauen gezielt anzusprechen und für die Luftfahrt zu begeistern.

Ergriffene Maßnahmen, um in Bezug auf eine tatsächliche wesentliche Auswirkung Abhilfe zu schaffen oder zu ermöglichen:

- / Maßnahmen zur Verbesserung von Beschwerdemechanismen und Achtung der Menschenrechte unter den eigenen Arbeitskräften: Bei tatsächlichen negativen Auswirkungen – etwa im Zusammenhang mit Diskriminierung – verfügt die MTU über einen systematischen Prozess zur Bearbeitung von Beschwerden. Dieser Prozess ermöglicht es, schnell und effektiv Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um solche Vorfälle zu beheben und künftig zu verhindern.

Zusätzliche bestehende Maßnahmen oder Initiativen mit dem Hauptzweck, positive Auswirkungen zu erreichen:

- / Die MTU hat durch ein implementiertes Arbeitsschutzmanagementsystem, strenge Arbeitsschutzstandards und präventive Ansätze zur Unfallverhütung eine positive Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit ihrer Mitarbeiter:innen. Durch die jährliche Pflichtteilnahme aller Mitarbeiter:innen an Sicherheitsschulungen wird das Bewusstsein für dieses Thema gestärkt, was zusätzlich zur Sicherheit am Arbeitsplatz beiträgt. Mitarbeiter:innen, die in der Produktion tätig sind, werden teilweise sogar monatlich geschult, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten. Die MTU erfüllt hohe Standards an technischer Maschinensicherheit an den Arbeitsplätzen.
- / Durch die Weiterentwicklung interner Richtlinien, die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Inklusionsfahrplan 2025 sowie die standortspezifische Gestaltung der jeweiligen Büroräume (z. B. barrierefrei) kann die MTU die Gemeinschaft und Inklusion von Menschen mit Behinderungen innerhalb der eigenen Belegschaft stärken. Im Allgemeinen hat dies potenzielle positive Auswirkungen auf die eigene Belegschaft, da die beruflichen und persönlichen Perspektiven der Mitarbeiter:innen positiv beeinflusst werden. Langfristig kann dies ein Gefühl der Zugehörigkeit und des Verständnisses fördern und zu einem integrativeren und unterstützenden Arbeitsumfeld für Menschen mit Behinderungen beitragen.
- / Die MTU entwickelt derzeit gemeinsam mit Mitarbeiter:innen und Führungskräften an allen Standorten Unternehmenswerte, die künftig als verbindlicher Rahmen für respektvolle Zusammenarbeit dienen sollen. Ziel ist es, eine wertebasierte Unternehmenskultur zu verankern, die Integrität der Organisation zu stärken und Vielfalt zu fördern, um nachhaltiges Wachstum und die „OneMTU“-Mentalität zu unterstützen.

- / Die MTU fördert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben durch flexible Arbeitsmodelle, wie etwa flexible Arbeitszeiten, Bildungsurlaub, mobiles Arbeiten oder Sabbaticals. Diese Maßnahmen berücksichtigen die unterschiedlichen Lebensphasen und Bedürfnisse der Mitarbeiter:innen.
- / Die MTU legt großen Wert auf die Entwicklung der Mitarbeiter:innen und investiert gezielt in deren Schulung und Talente. Das Unternehmen bietet umfangreiche Schulungsprogramme in der Luftfahrt sowie in spezialisierten Bereichen an (z. B. Sicherheitsschulungen). Diese werden durch ein Online-Lernportal unterstützt, das selbstgesteuertes Lernen ermöglicht. So wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter:innen über die notwendigen Ressourcen verfügen, um ihre Fähigkeiten zu erweitern und ihre Laufbahn voranzutreiben.

Mithilfe der verschiedenen Rollen innerhalb der MTU, darunter des Vorstands für die strategische Ausrichtung, der Abteilungsleitungen für die Umsetzung in den Bereichen und der Personalabteilung für Mitarbeiterentwicklung und Schulung, können diese Maßnahmen effizient nachverfolgt werden. Dies geschieht durch interne und externe Audits, Benchmarking und das Einholen von Stakeholder-Feedback, um den Erfolg der Initiativen zu bewerten und sicherzustellen.

Bei der MTU werden notwendige und angemessene Maßnahmen als Reaktion auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte beispielsweise durch eine systematische Risikoanalyse ermittelt. Regelmäßiges Feedback der Mitarbeiter:innen wird genutzt, um häufige Herausforderungen zu identifizieren und die eigenen Praktiken mit gesetzlichen Anforderungen sowie Branchenstandards im Luftfahrtsektor zu vergleichen. Durch kontinuierliche Überwachung und Anpassung der Strategien stellt die MTU sicher, dass die Maßnahmen wirksam und aktuell bleiben und so das Wohlergehen der Arbeitskräfte geschützt wird.

Zur Minderung des wesentlichen Risikos, aufgrund fehlender Personal- und Nachfolgeplanung nicht flexibel und schnell auf unerwartete Marktveränderungen reagieren zu können, entwickelt die MTU eine Roadmap für die strategische Personalplanung sowie zur Sicherstellung der Kontinuität in Führungspositionen. Die effektive Umsetzung wird im Rahmen der Personalstrategie kontinuierlich überprüft und angepasst.

Es soll sichergestellt werden, dass die Geschäftspraktiken der MTU keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die eigenen Arbeitskräfte verursachen oder dazu beitragen. Durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen, einschließlich effektiver Beschwerde-mechanismen, eines kontinuierlichen Überwachungs- und Berichtssystems sowie weiterer Initiativen, strebt die MTU danach, ein positives und unterstützendes Arbeitsumfeld für ihre Mitarbeiter:innen aufrechtzuerhalten. Das Unternehmen pflegt einen kontinuierlichen Dialog mit Interessenträgern, um potenzielle Probleme proaktiv zu identifizieren und anzugehen.

Die MTU stellt erhebliche Ressourcen bereit, darunter spezialisierte Fachkräfte (z. B. HR-Sustainability-Manager, AGG-Beauftragte, Sozialberatung), finanzielle Investitionen (Werkarzt, betriebliches Eingliederungsmanagement, Gesundheitsmanagement, MTU-Studienstiftung etc.) und technologische Werkzeuge (z. B. E-Learning-Plattform, u. a. für Schulungen zu Konfliktmanagement, Chancengleichheit und Inklusion), um die wesentlichen Auswirkungen des Unternehmens effektiv zu steuern. Durch die Einbindung der Interessenträger und kontinuierliche Verbesserungen, die sich an internationalen Standards orientieren, soll die Wirksamkeit und Transparenz der Nachhaltigkeitsbestrebungen der MTU gewährleistet werden.

Die zuvor genannten Maßnahmen werden in den nachfolgenden Tabellen strukturiert beschrieben.

Vermehrte Weiterbildung in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Investitionen in sicherere Ausrüstung und Verbesserung der verhaltensbasierten Sicherheit

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU hat Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz umgesetzt. Unter anderem wurde das Projekt „Safety Culture@MTU“ weitergeführt. Kurze Gespräche zum Thema Sicherheit („Safety Talks“) wurden eingeführt und Trainings zur Verbesserung des Safety Mindset durchgeführt. Zudem haben themenbezogene Aktionstage (etwa zu Arbeitssicherheit und Gesundheit oder Umgang mit Flurförderzeugen) stattgefunden. An deutschen Standorten bietet die MTU Arbeits- und Notfallmedizin an sowie Präventionsangebote zu Ernährung, Bewegung und Physiotherapie. Sollten Krankheiten oder Unfälle aufgetreten sein, so unterstützen interne Fallmanager:innen die Wiedereingliederung. Eine Arbeitsgruppe mit Sicherheitsbeauftragten verbessert kontinuierlich die Sicherheitsstandards, um eine fortlaufende Verbesserung der verhaltensbasierten Sicherheit und Reduzierung unsicherer Situationen zu erreichen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU führt das Projekt „Safety Culture@MTU“ bis 06/2027 fort. Ebenso plant die MTU, kontinuierliche Informationskampagnen und Aktionstage für Arbeitssicherheit und Gesundheit auch in der nächsten Berichtsperiode fortzuführen.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Managementhandbuch Verantwortung im Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz/Verfahrensanweisungen Dokumentation und Meldung von Unfällen
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Fortschritt	Der Fortschritt der Maßnahmen wird mithilfe des Integrierten Managementsystems (IMS) überwacht. Die ergriffenen Maßnahmen zur Information und Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen, wie z.B. Aktionstage wurden sehr gut angenommen. Die Anzahl der Sicherheitsbeauftragten konnte gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Zukünftig wird der Fokus weiterhin auf den verhaltensbedingten Arbeitsschutz gerichtet, z.B. durch das Projekt „Safety Culture@MTU“.

Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU hat an ihren deutschen Standorten verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Inklusion und Unterstützung von Menschen mit Behinderungen eingeführt. Dazu gehören die Ernennung von Inklusionsbeauftragten, die Einrichtung von Beratungsstellen und die Arbeit eines engagierten Gesundheitsmanagement-Teams. Ein besonderer Fokus liegt auf der Barrierefreiheit bei Neubauten und Renovierungsprojekten sowie in digitalen Medien, beispielsweise durch die Bereitstellung von Untertiteln. Die MTU legt großen Wert darauf, Menschen mit Schwerbehinderung zur Bewerbung zu ermutigen, und bietet hierbei umfassende Unterstützung an. Die Stellenausschreibungen sind entsprechend formuliert und Bewerber:innen haben die Möglichkeit, eine Schwerbehindertenvertretung in den Bewerbungsprozess einzubeziehen. Diese Vertretungen unterstützen die betroffenen Personen während des Einstellungsverfahrens und im Arbeitsalltag. In München und Hannover stehen Certified Disability Management Professionals (CDMP) bereit, die das Eingliederungsmanagement der jeweiligen Arbeitskraft unterstützen. Diese Maßnahmen haben die Anzahl der Bewerbungen und Anstellungen von Menschen mit Schwerbehinderung erhöht und die Offenheit für inklusionsbezogene Themen gefördert. Alle Mitarbeiter:innen, einschließlich der Führungskräfte, werden fortlaufend für eine inklusive Unternehmenskultur sensibilisiert.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen sollen kontinuierlich bis Dezember 2026 weitergeführt werden.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Integration schwerbehinderter Menschen
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Fortschritt	Die MTU hat bislang die vorgesehene Schwerbehindertenquote innerhalb der eigenen Mitarbeiter:innen in Deutschland nicht erreicht. Ziel ist es, mehr Kandidat:innen zu gewinnen, um die gesetzlich vorgeschriebene Schwerbehindertenquote von 5 % zu erreichen.

Maßnahmen zur Förderung der Geschlechterdiversität

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU hat verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Geschlechterdiversität und Chancengleichheit eingeführt. Im Rahmen des internen HR Sustainability Managements sowie in der Zusammenarbeit mit dem Frauen-Karriere-Index (FKI) werden Fortschritte regelmäßig bewertet und gezielte Maßnahmen abgeleitet. Die Unterstützung der Initiative „Impact of Diversity“ unterstreicht das Engagement für Frauen in MINT-Berufen. Im Jahr 2025 wurde ein unternehmensweites Projekt ins Leben gerufen, das ein ganzheitliches Storytelling zu Vielfalt und Chancengleichheit im Unternehmen entwickeln und wirksame Maßnahmen strukturell in der Unternehmenskultur verankern soll. Darüber hinaus engagiert sich die MTU in Bildungsinitiativen wie dem Girls' Day, MINTvernetz und der MTU Studien-Stiftung, um weiblichen Nachwuchs frühzeitig zu fördern. Zur beruflichen Entwicklung von Frauen bietet die MTU unter anderem das Cross-Mentoring-Programm an, unterstützt das interne Netzwerk „Network of Engine Women“ und nutzt gezielte Kommunikationsmaßnahmen sowie Messeauftritte, um weibliche Talente anzusprechen und langfristig zu binden.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU hat relevante Diversitätsdimensionen identifiziert und priorisiert, um unterstützende Strukturen zur Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit gezielt zu etablieren. Darüber hinaus wird ein unternehmensspezifisches Storytelling zur Diversität entwickelt und organisationsweit ausgerollt. Zur nachhaltigen Verankerung wird eine Roadmap erstellt, deren Umsetzung schrittweise erfolgt. Die Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, Vielfalt strategisch zu integrieren und langfristig wirksam zu machen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt entlang definierter Meilensteine ab dem Jahr 2026 und wird schrittweise im Unternehmen verankert.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Die Maßnahmen unterstützen die Umsetzung des Unternehmensziels „Frauen in Führungspositionen“ und „Frauen in Top-Management-Positionen“.
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Fortschritt	Im Geschäftsjahr 2025 wurden MTU-relevante Diversitätsdimensionen identifiziert.

Verbesserung von Beschwerdemechanismen und Achtung der Menschenrechte unter den eigenen Arbeitskräften

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU hat Maßnahmen umgesetzt, um den Schutz der Menschenrechte der eigenen Mitarbeiter:innen zu achten und den Beschwerdemechanismus zu verbessern. Zu diesen Maßnahmen zählt die Einführung eines umfassenden Risikomanagements, das von einem Menschenrechtsbeauftragten sowie standortspezifischen Koordinator:innen geleitet wird. Zudem wurden Meldekanäle wie iTrust eingerichtet, die es den Mitarbeiter:innen ermöglichen, Beschwerden, beispielsweise über Diskriminierung, vertraulich und anonym zu melden. Darüber hinaus bietet die MTU Schulungs- und Sensibilisierungsprogramme für alle Mitarbeiter:innen an, um über Verhaltensgrundsätze, Antidiskriminierungsrichtlinien und Menschenrechte zu informieren. Ergänzend dazu wird das Intranet der MTU genutzt, um die Mitarbeiter:innen regelmäßig mit Updates und wichtigen Informationen zu versorgen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Die genannte Maßnahme orientiert sich an der Konzernbetriebsvereinbarung, an den Verhaltensgrundsätzen und an der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte. Fokus hierbei ist die Achtung der Menschenrechte, Sicherstellung von Chancengleichheit und Verhinderung von Diskriminierung.
Anwendungsbereich	Die Maßnahmen treffen auf alle Standorte der MTU Aero Engines AG zu.
Fortschritt	Im Berichtsjahr 2025 wurden keine neuen Maßnahmen im Hinblick auf die Beschwerdemechanismen umgesetzt. Die bestehenden Aktivitäten wurden fortgeführt.

Förderung der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben unter den eigenen Arbeitskräften

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU hat Maßnahmen umgesetzt, um die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben ihrer Mitarbeiter:innen zu fördern. Dazu gehören u. a. flexible Arbeitszeitmodelle, Gleitzeitkonten, Teilzeit- und Jobsharing-Optionen, hybrides Arbeiten sowie die Unterstützung von Familien mit Kinderbetreuung und Pflegediensten. Zusätzlich bietet das Unternehmen Sabbaticals, Bildungsurlaub und Freistellungen für persönliche Gründe an, ebenso Elternzeit und Altersteilzeit. Durch das Umsetzen dieser Maßnahmen wird ein Arbeitsumfeld geschaffen, das den Arbeitskräften die Vereinbarkeit zwischen beruflichen Verpflichtungen und privaten Belangen ermöglicht.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU plant, die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben kontinuierlich weiter zu stärken und weitere Maßnahmen umzusetzen, wie z. B. durch fortlaufende Weiterentwicklung von flexiblen Arbeitszeitregelungen.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Umsetzung ohne bestimmte Richtlinien
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Fortschritt	Im Berichtsjahr 2025 wurden keine neuen Maßnahmen umgesetzt. Die bestehenden Aktivitäten wurden fortgeführt.

Schulungs- und Entwicklungsmöglichkeiten

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU setzt Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung ihrer Mitarbeiter:innen um, unter anderem ein Übergang coaching für Führungskräfte, das First Leadership Program (FLP) zur Entwicklung neu ernannter Führungskräfte, den Einsatz des Gallup Strengths Finders zur Unterstützung der Entwicklung von High Potentials sowie die Erstellung einer People Development Instrument Map, um bestehende Aktivitäten zu harmonisieren und Anforderungen an die zukünftige Talente- und Führungskräfteentwicklung zu identifizieren. Zudem wurde der Potenzialidentifikationsprozess in Verbindung mit einem Entwicklungsprogramm für Development Pool Candidates weiterentwickelt und das MTU-Kompetenzmodell überarbeitet, um entscheidende Fähigkeiten und Verhaltensweisen für den Erfolg der Organisation sichtbar zu machen. Dies schafft einen klaren Orientierungsrahmen, der Erwartungen transparent macht und Entwicklung gezielt unterstützt. Darüber hinaus gibt es ein umfassendes Schulungsprogramm, welches fortlaufend aktualisiert wird, sowie das Angebot von Mentoring-Programmen, um die kontinuierliche Weiterbildung der Mitarbeiter:innen zu gewährleisten. Diese Maßnahmen tragen zur stetigen Qualifizierung der Mitarbeiter:innen der MTU bei.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU plant, ihre Schulungsprogramme in Deutschland entsprechend den geschäftlichen Anforderungen fortlaufend weiterzuentwickeln. Zudem wird der weiterentwickelte Potenzialprozess und das Entwicklungsprogramm für Development Pool Candidates 2026 umgesetzt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Thema Schulung und Entwicklung unterstützen die Umsetzung des Unternehmensziels „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ (STI).
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Fortschritt	Die Anzahl der durchgeführten Gallup-Strengths-Finder-Talentbewertungen mit anschließenden Debriefing-Terminen sowie die Anzahl der FLP-Durchgänge konnten im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden.

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)

In Übereinstimmung mit der Strategie der MTU werden relevante Ziele definiert, daraus Leistungskriterien abgeleitet und mit dem Vorstand besprochen. Die Leistungskriterien werden auch im Aufsichtsrat diskutiert.

Regelmäßige Meetings sowie Feedback- und Überprüfungssitzungen ermöglichen es der MTU, Fortschritte nachzuverfolgen, Hindernisse zu identifizieren und notwendige Anpassungen vorzunehmen. Im Corporate Sustainability Board wird alle zwei Monate über die Fortschritte der Themen im Nachhaltigkeitsmanagement gesprochen. In diesem Gremium werden Ziele empfohlen, die im Vorstand und (sofern relevant für die Vorstandsvergütung) auch im Aufsichtsrat beschlossen werden. Beim Mitarbeiterengagement wird u. a. jährlich ein PulsCheck durchgeführt, dessen Ergebnisse im Vorstand vorgestellt werden. Vorgehensweise und Fragestellungen für den PulsCheck sind mit dem Betriebsrat besprochen bzw. vereinbart. Die MTU legt großen Wert auf Lernen und kontinuierliche Verbesserung im Rahmen der Zielsetzung und Leistungsüberwachung.

Die folgenden strategischen Ausrichtungen lassen sich aus dem Managementprozess der MTU ableiten:

- / Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten an den eigenen Standorten
- / Gewährleistung eines hohen Niveaus an Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- / Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit
- / aktive und zielgerichtete Mitarbeiterentwicklung
- / Sicherstellung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität
- / Ermöglichung einer guten Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben für alle Mitarbeiter:innen

Im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung für das Geschäftsjahr 2025 konzentriert sich die MTU auf die folgenden drei Ziele, die in Übereinstimmung mit den Mindestanforderungen der ESRS festgelegt wurden, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften zu adressieren:

Mitarbeiterschulung und Weiterbildung (ESG-STI): Der Short Term Incentive legt den Fokus auf Bildungstage, um die kontinuierliche Entwicklung und Qualifikation der Mitarbeiter:innen sicherzustellen. Dadurch will die MTU die Teilnahme an Schulungen steigern, um die Qualifikation der Mitarbeiter:innen zu erhöhen und eine Kultur des kontinuierlichen Lernens zu fördern.

Frauen in Führungspositionen (ESG-LTI): Die MTU hat sich dazu verpflichtet, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Dieser Long Term Incentive hat das Ziel, die Geschlechtervielfalt innerhalb des Führungsteams zu erweitern und eine inklusive und diverse Unternehmenskultur aufzubauen. Das LTI-Ziel betrachtet den Anteil weiblicher Führungskräfte von Meister- bis Vorstandsebene.

Frauen in Top-Management-Positionen: Es wird angestrebt, den Anteil von Frauen in Spitzenpositionen des Managements bei der MTU deutlich zu erhöhen. Dieses Ziel wird durch die Festlegung spezifischer Frauenquoten und die aktive Förderung von Frauen in Führungspositionen verfolgt. Als Spitzenpositionen werden die erste Führungsebene (Fachbereichsebene, obere Führungskraft) und zweite Führungsebene (Abteilungsebene, Führungskraft) unter dem Vorstand betrachtet.

Mitarbeiterschulung und Weiterbildung (ESG Short Term Incentive)

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel der kontinuierlichen Weiterbildung und Schulung der eigenen Arbeitskräfte richtet sich nach den Vorgaben der Konzernbetriebsvereinbarung.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist ein Durchschnitt von 3,0 Schulungstagen pro Mitarbeiter:in im Zeitraum vom 1. Januar –bis 31. Dezember 2025.
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die Zielfestlegung und Fortschrittsmessung erfolgt in absoluten Werten für die Berichtsperiode ohne Bezugnahme auf Vorjahre.
Methoden und Annahmen	Das Ziel umfasst alle abgeschlossenen Schulungen an deutschen Standorten vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025, angegeben in Tagen pro Mitarbeiter:in, gemäß dem SAP-Portal entnommenen Daten. Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Im Berichtsjahr 2025 erfolgte keine Anpassung der festgelegten Ziele.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2025 beträgt die ESG-STI-Kennzahl im Durchschnitt 3,49 Schulungstage pro Mitarbeiter:in.

Frauen in Führungspositionen (ESG Long Term Incentive)

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel Frauen in Führungspositionen orientiert sich an der Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU, um Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit, Schulung und Qualifizierung von Frauen sowie die Geschlechtervielfalt zu fördern.
Zielsetzung und Zeitraum	Tranche 1: Im Zeitraum der Geschäftsjahre 2024 bis 2027 soll bis 2027 ein Frauenanteil in Führungspositionen von 16% erreicht werden. Tranche 2: Im Zeitraum der Geschäftsjahre 2025 bis 2028 soll bis 2028 ein Frauenanteil in Führungspositionen von 17% erreicht werden.
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die Zielfestlegung für Tranche 1 erfolgte 2024, für Tranche 2 2025.
Methoden und Annahmen	Das Ziel stellt den relativen Anteil von Frauen in Führungspositionen über alle Führungsebenen hinweg dar (stichtagsbezogen zum 31. Dezember). Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Im Berichtsjahr 2025 erfolgte keine Anpassung der festgelegten Ziele für Tranche 1. Die Zielsetzung für Tranche 2 wurde erstmals in 2025 festgelegt.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2025 beträgt die ESG-LTI-Kennzahl, geltend sowohl für Tranche 1 als auch Tranche 2 17,26% Frauen in Führungspositionen.

Frauen in Top-Management-Positionen (FüPoGII)	
Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel Frauen in Top-Management-Positionen orientiert sich an der Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte, um Geschlechtervielfalt, Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit sowie Schulung und Qualifizierung von Frauen bei der MTU zu fördern.
Zielsetzung und Zeitraum	Im Geschäftsjahr 2022 wurde die erneute Zielfestlegung gem. FüPoG II für die obersten beiden Führungsebenen durchgeführt. Im Berichtsjahr 2024 wurde die Zielgröße für die zweite Führungsebene erhöht: / 15 %/3 Frauen in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands / 22 %/26 Frauen in der zweiten Führungsebene Die Frist zur Erreichung der Zielgrößen besteht bis zum 31. Dezember 2027.
Anwendungsbereich	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die erneute Zielfestlegung gem. den Anforderungen des FüPoG II erfolgte 2022, die Aktualisierung der Zielgröße für die zweite Führungsebene 2024.
Methoden und Annahmen	Das Ziel stellt den relativen Anteil und absoluten Wert (gem. den gesetzlichen Vorgaben) von Frauen in Führungspositionen auf der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Vorstands dar. Die Fortschrittsmessung bezieht sich auf das Berichtsjahr 2025 und ist stichtagsbezogen zum 31. Dezember. Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Im Berichtsjahr 2025 erfolgte keine Anpassung der festgelegten Ziele.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2025 konnte für die erste Führungsebene ein Frauenanteil von 13,04 % und für die zweite Ebene ein Anteil von 15,20 % erreicht werden.

Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens (S1-6)

Die in den folgenden Tabellen dargestellten Kennzahlen zu den Mitarbeiter:innen (synonym zum ESRS-Arbeitnehmerbegriff) bei der MTU entsprechen den Anforderungen von ESRS S1-6 und umfassen festangestellte und befristete Mitarbeiter:innen. Festangestellte Mitarbeiter:innen umfassen sowohl Arbeiter:innen als auch Angestellte mit einem unbefristeten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis). Dazu zählen unter anderem auch Führungskräfte (ausgenommen Mitglieder des Vorstands) und Mitarbeiterinnen in Mutterschutz sowie Mitarbeiter:innen mit Langzeiterkrankungen oder in vorübergehender Teilzeit aufgrund von Elternzeit. Befristete Mitarbeiter:innen haben einen zeitlich begrenzten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis). Bei der MTU zählen hierzu unter anderem befristet beschäftigte Arbeiter:innen und Angestellte sowie Vertretungsverträge (z. B. für festangestellte Mitarbeiterinnen im Mutterschutz oder Mitarbeiter:innen mit Langzeiterkrankungen). Befristete Mitarbeiter:innen tragen zur Flexibilität der Arbeitskapazitäten der MTU in einem volatilen Marktumfeld bei. Sie unterstützen die Lieferfähigkeit der MTU in zeitlich begrenzten Projekten, bei Spitzenbelastungen in der Produktion sowie bei der Bewältigung von Schwankungen. Im Zusammenhang mit ESRS S1-6 ist bei der MTU zu beachten, dass Auszubildende, Praktikant:innen, Werkstudent:innen und Doktorand:innen nicht als Mitarbeiter:innen gelten. Darüber hinaus unterhält die MTU keine Arbeitsverhältnisse mit Abrufkräften (z. B. Arbeitskräften, denen keine Mindest- oder feste Anzahl von Arbeitsstunden garantiert wird). Alle Daten beziehen sich auf die Personenzahl am Ende des Berichtszeitraums. Die MTU hat im Jahr 2025 ihren Wachstumskurs fortgesetzt, sodass im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 die Mitarbeiterzahl gestiegen ist.

Weitere Informationen zu den Zahlen der Mitarbeiter:innen bei der MTU, aufgeschlüsselt nach nationalen und internationalen Standorten, finden sich im [Abschnitt Konzernstruktur, Standorte und Organisation im Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht](#).

Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen nach Personenzahl und Aufschlüsselung nach Geschlecht

	2025	2024
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	12.670	11.953
Männlich	10.410	9.900
Weiblich	2.259	2.053
Divers	1	0
Keine Angaben	0	0

Die nachfolgende Tabelle bietet die Aufschlüsselung der Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen nach Geschlecht und Land für Länder, in denen die MTU 50 oder mehr Mitarbeiter:innen beschäftigt und die Summe der dort beschäftigten Mitarbeiter:innen mindestens 10% der Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen abdeckt (signifikante Beschäftigung).

Anzahl der MTU-Mitarbeiter:innen in Ländern mit signifikanter Beschäftigung

Land	2025	2024
Deutschland	9.672	9.241
Polen	1.410	1.299

Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Arbeitsverhältnis und Aufschlüsselung nach Geschlecht

	Festangestellte Mitarbeiter:innen		Befristete Mitarbeiter:innen		Abrufkräfte	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	11.933	11.330	737	623	0	0
Männlich	9.835	9.399	575	501	0	0
Weiblich	2.097	1.931	162	122	0	0
Divers	1	0	0	0	0	0
Keine Angaben	0	0	0	0	0	0

Die Arbeitgeberattraktivität spiegelt sich in der Mitarbeiterfluktuationsrate und der Gesamtzahl der im Jahr 2025 ausgeschiedenen Mitarbeiter:innen wider. Die Fluktuationsrate wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeiter:innen, die die MTU verlassen haben, ins Verhältnis zur durchschnittlichen Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen im Geschäftsjahr gesetzt wird. Die Austrittsgründe umfassen Kündigungen durch Mitarbeiter:innen oder den Arbeitgeber, einvernehmliche Austritte sowie natürliche Fluktuation (z. B. durch Renteneintritt). Im Berichtsjahr 2025 wurde die Berechnung umgestellt auf das Verhältnis der Austritte zur durchschnittlichen Mitarbeiterzahl. Im Vorjahr wurden an dieser Stelle die Austritte ins Verhältnis zur Personenzahl zum Berichtsjahresende gesetzt. Mit der Änderung der Berechnungsformel wird eine verbesserte Übereinstimmung mit der internen Berichterstattung angestrebt. Der angegebene Wert für 2024 wurde aktualisiert. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich durch die angepasste Berechnungsmethodik nur eine geringfügige Änderung, sodass sich der Wert gerundet weiterhin auf 4% beläuft.

Mitarbeiterfluktuation

	2025	2024
Fluktuationsrate (%)	4 %	4 %
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen, die ausgeschieden sind (Personenstand)	447	497

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)

Die MTU erkennt das Recht aller Mitarbeiter:innen an, Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Die Unternehmenskultur bei der MTU im Hinblick auf Arbeitnehmervertretungen ist geprägt von einem vertrauensvollen und konstruktiven Dialog mit den jeweiligen Vertretungen. Selbst in kontroversen Diskussionen bleibt das Ziel, eine tragfähige Zusammenarbeit zum Wohle des Unternehmens und der Mitarbeiter:innen sicherzustellen. Mitarbeiter:innen erhalten aufgrund ihrer Mitgliedschaft oder Nichtmitgliedschaft in einer Gewerkschaft oder Arbeitnehmervertretung keine bevorzugte oder benachteiligende Behandlung.

77,9% (2024: 78,5%) der MTU-Mitarbeiter:innen an Standorten in Ländern im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sind durch Tarifverträge abgedeckt. Im EWR verfügt die MTU über drei Tarifverträge.

Regelmäßige Gespräche zwischen dem MTU-Betriebsrat und der Unternehmensleitung stellen eine effektive Vertretung der Interessen der Mitarbeiter:innen sicher. An den Standorten im EWR verfügen 98,7 % (2024: 99,7 %) der MTU-Mitarbeiter:innen über eine Arbeitnehmervertretung.

Die folgende Tabelle zeigt die Abdeckungsquoten für Tarifverträge und Arbeitnehmervertretungen für Länder mit signifikanter Beschäftigung.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (2025 und 2024)		
Abdeckungsquote	Tarifvertragliche Abdeckung Mitarbeiter:innen im EWR für Länder mit signifikanter Beschäftigung > 50 Mitarbeiter:innen, die > 10 % aller Beschäftigten repräsentieren	Sozialer Dialog Vertretung am Arbeitsplatz im EWR für Länder mit signifikanter Beschäftigung > 50 Mitarbeiter:innen, die > 10 % aller Beschäftigten repräsentieren
0 – 19 %	Polen	
20 – 39 %		
40 – 59 %		
60 – 79 %		
80 – 100 %	Deutschland	Deutschland, Polen

Die MTU hat derzeit keine Vereinbarung mit den Mitarbeiter:innen über eine Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EWC), einen Societas Europaea (SE) Betriebsrat oder einen Societas Cooperativa Europaea (SCE) Betriebsrat.

Die MTU nutzt die Einführungsoption und lässt im Rahmen der Offenlegungspflicht ESRS S1-8 für die Nachhaltigkeitserklärung des Geschäftsjahres 2025 die Datenpunkte zu den eigenen Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern aus.

Diversitätskennzahlen (S1-9)

Geschlechterverteilung auf den obersten Führungsebenen

	Personenstand		in %	
	2025	2024	2025	2024
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen (oberste Führungsebenen)	181	170		
Männlich	155	144	86 %	85 %
Weiblich	26	26	14 %	15 %
Divers	0	0	0 %	0 %
Keine Angaben	0	0	0 %	0 %

Verteilung der Mitarbeiter:innen nach Altersgruppen

	Personenstand		in %	
	2025	2024	2025	2024
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	12.670	11.953		
Mitarbeiter:innen unter 30 Jahre	2.136	2.055	17 %	17 %
Mitarbeiter:innen zwischen 30 und 50 Jahre	7.515	6.935	59 %	58 %
Mitarbeiter:innen über 50 Jahre	3.019	2.963	24 %	25 %

Angemessene Entlohnung (S1-10)

Alle MTU-Mitarbeiter:innen in den EWR-Ländern erhalten einen angemessenen Lohn im Vergleich zu den europäischen Mindestlohnrichtlinien. Ein Lohn gilt als angemessen, wenn das Grundgehalt zuzüglich aller garantierten und fixen Zahlungen einen vorgegebenen Benchmark für angemessenen Lohn nicht unterschreitet. Alle MTU-Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern erhalten einen angemessenen Lohn entsprechend den jeweils geltenden nationalen Mindestlöhnen oder Living Wage Benchmarks. Living Wage Benchmarks sind international anerkannte Referenzwerte für ein existenzsicherndes Einkommen.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)

Die MTU verpflichtet sich, ein robustes Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem aufrechtzuerhalten, um das Wohlbefinden der Arbeitskräfte zu gewährleisten. Dies steht im Einklang mit der sozialen Verantwortung und spiegelt sich in strengen Arbeitsschutzstandards, einem Gesundheitsmanagement und einem präventiven Ansatz wider. Diese Anforderung wird durch die folgenden Managementsysteme umgesetzt: das Integrierte Managementsystem (IMS) sowie das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem gemäß ISO 45001 für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. Die MTU legt offen, in welchem Umfang alle MTU-Mitarbeiter:innen durch das Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind, das dem Integrierten Managementsystem der MTU Aero Engines oder der ISO 45001 entspricht (Management-Handbuch, siehe Konzeptbeschreibung im [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens \(S1-1\)](#)). Im Berichtsjahr 2025 wurde die Berechnung der Abdeckungsquote umgestellt, sodass künftig neben allen Mitarbeiter:innen laut Definition des ESRS S1-6 auch Auszubildende, Trainees, Werkstudent:innen und Praktikant:innen berücksichtigt werden. Der angegebene Wert für 2024 wurde neu berechnet. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich durch die angepasste Berechnungsmethodik nur eine geringfügige Änderung, sodass sich der Wert gerundet weiterhin auf 97 % beläuft.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit		
Kategorie	2025	2024
Abdeckungsquote Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem ¹⁾	97 %	97 %
Anzahl der Todesfälle – Mitarbeiter:innen	0	0
Anzahl der Todesfälle – Arbeitnehmer:innen in der Wertschöpfungskette ²⁾	0	0
Anzahl der arbeitsbedingten Unfälle	76	64
Rate der arbeitsbedingten Unfälle	3,7	3,3

¹⁾ Die Abdeckungsquote bezieht sich auf die Mitarbeiter:innen der MTU.
²⁾ Arbeitnehmer:innen mit Tätigkeiten auf einem MTU-Betriebsgelände.

Die MTU nutzt die Einführungsoption und klammert im Rahmen der Offenlegungspflicht ESRS S1-14 für die Nachhaltigkeitserklärung des Geschäftsjahres 2025 alle Datenpunkte zu Fremdarbeitskräften sowie zu Fällen arbeitsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen und zu der Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsprobleme verlorenen Tage aus.

Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)

Chancengleichheit spiegelt sich im Vergütungssystem wider, das mit dem Ziel gestaltet wurde, diskriminierungsfrei und unabhängig von Geschlecht und Geschlechteridentität eine geschlechtergerechte Bezahlung sicherzustellen. Für die Berechnung des geschlechtsspezifischen Lohngefälles wird die Bruttojahresvergütung und daraus abgeleitet der Bruttostundenlohn berücksichtigt. Die Bruttojahresvergütung umfasst das Jahreseinkommen der Arbeitnehmer:innen vor Abzug von Steuern und Sozialabgaben. Die Berechnung des unbereinigten geschlechtsspezifischen Lohngefälles (d. h. ohne Berücksichtigung individueller Einflussfaktoren wie Alter oder Wertigkeit der Position im Unternehmen) erfolgt auf Konzernebene und basiert auf der folgenden Formel:

$$\frac{(\varnothing \text{ Bruttostundenlohn von männlichen Mitarbeitern} - \varnothing \text{ Bruttostundenlohn von weiblichen Mitarbeiterinnen})}{\varnothing \text{ Bruttostundenlohn von männlichen Mitarbeitern}} \times 100$$

Geschlechtsspezifisches Lohngefälle		
	2025	2024
Geschlechtsspezifisches Lohngefälle	2,9 %	2,3 %

Neben der Verpflichtung zur gleichen Bezahlung setzt die MTU sich auch für faire Vergütung und die Bereitstellung transparenter Informationen ein. Im Hinblick auf faire Vergütung legt die MTU das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Person zur Median-Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen offen. Mitglieder des Vorstands inklusive der am höchsten bezahlten Person werden bei der Medianvergütung nicht mitberücksichtigt. Die Berechnung der jährlichen Gesamtvergütungsquote der MTU basiert auf dem lohnsteuerpflichtigen Bruttobetrag der Mitarbeiter:innen und der am höchsten bezahlten Person. Bei der MTU gilt der CEO als die am höchsten bezahlte Person. Weitere Informationen zur Vergütung des Managements können dem [Kapitel Vergütungsbericht des Geschäftsberichts](#) entnommen werden.

Verhältnis des Medians der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen zur jährlichen Gesamtvergütung der bestbezahlten Person		
	2025	2024
Verhältnis der Gesamtvergütung	1 : 50	1 : 41

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)

Im Rahmen der Verpflichtung zur Transparenz und Rechenschaftspflicht strebt die MTU an, ein klares Bild der Beschwerden, arbeitsbezogenen Vorfälle und schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen zu vermitteln, die die Arbeitskräfte betreffen. Im Berichtszeitraum wurden 16 (2024: 9) Diskriminierungsvorfälle registriert. Die gemeldeten Fälle umfassten Vorfälle von sexueller Belästigung, Mobbing, Altersdiskriminierung und Rassismus. Der Teil der gemeldeten Diskriminierungsfälle, der sich nach der Untersuchung als nachgewiesen herausgestellt hat, führte in jedem Fall zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen. Darüber hinaus erhielt die MTU 15 (2024: 4) Beschwerden über interne Beschwerdemechanismen, die von den oben gemeldeten Vorfällen unabhängig sind und vorwiegend Unzufriedenheit mit Führungsverhalten, Unzufriedenheit mit der Karrieregestaltung und Beleidigungen betrafen.

Im Berichtsjahr 2025 wurde die Berechnung der Diskriminierungsfälle und der Beschwerdefälle umgestellt, sodass künftig unter den Diskriminierungsfällen bestätigte und unbestätigte Fälle erfasst werden, die den Diskriminierungsmerkmalen entspre-

chen. Bestätigte und unbestätigte Fälle werden nicht gesondert ausgewiesen. Unter den Beschwerden werden zukünftig alle eingegangenen Beschwerden erfasst, die keinen Bezug zu Diskriminierung haben, jedoch arbeitsbezogene Verletzungen der Würde umfassen (z.B. Beleidigung). Der angegebene Wert für 2024 wurde für beide Kennzahlen neu berechnet. Dadurch ergibt sich für das Vorjahr durch die angepasste Methodik eine Reduzierung der Diskriminierungsfälle um zwei Fälle und eine Reduzierung der Beschwerdefälle um einen Fall.

Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen		
	2025	2024
Anzahl gemeldeter Fälle (bestätigt und unbestätigt) von Diskriminierung, einschl. Belästigung	16	9
Anzahl aufgenommener Beschwerden über Meldekanäle für Arbeitskräfte	15	4
Höhe der Bußgelder, Strafen und Entschädigungen		

Schwerwiegende Vorfälle und Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten		
	2025	2024
Anzahl gemeldeter schwerwiegender Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	0	0
Höhe der Bußgelder, Strafen und Entschädigungen für schwerwiegende Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten		

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2 SBM-3)

Aufgrund des Geschäftsmodells der MTU und der damit verbundenen Einflussmöglichkeiten lag bei der Bewertung der Wesentlichkeit der Themen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ein besonderer Fokus auf Produktionsmaterialien. Dies umfasst den gesamten Prozess, beginnend bei den Arbeitnehmer:innen in den Minen über die Verarbeitung in den Schmelzen sowie in Gieß- und Schmiedeverfahren bis hin zur weiteren Verarbeitung der Produkte. Die Datenqualität und -verfügbarkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette variiert erheblich, was teilweise auf mangelnde Transparenz in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette zurückzuführen ist. In der Wesentlichkeitsanalyse wurden auch weitere Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, bspw. bei Kunden, berücksichtigt. Jedoch wurden keine wesentlichen Auswirkungen, Chancen oder Risiken außerhalb der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, weshalb sich die weiteren Angaben auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette fokussieren.

Angesichts der Natur der wesentlichen Auswirkungen gibt es verschiedene besonders vulnerable Gruppen, die betroffen sein könnten, wie z. B. Frauen, Menschen mit Behinderungen oder Kinder. Gleichzeitig konnten keine tatsächlichen Auswirkungen identifiziert werden, die sich speziell auf eine dieser Gruppen konzentrieren. Die MTU verfügt derzeit noch nicht über Prozesse zur detaillierten Analyse gefährdeter Gruppen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Wie im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) beschrieben, hat die MTU für Produktionsmaterialien aufgrund der Qualitätsanforderungen sowie des benötigten Know-hows nur eine begrenzte Auswahl an möglichen Lieferanten. Aufgrund der geringen Flexibilität bei der Lieferantenauswahl kann es zu potenziellen negativen Auswirkungen kommen, die mit dem Geschäftsmodell verbunden sind. Die MTU ist sich ihrer Verantwortung bewusst und formuliert klare Anforderungen an die direkten Lieferanten im Bereich von Menschenrechten und sozialen Standards. Diese sollen durch einen Kaskadeneffekt in die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette getragen werden (für mehr Informationen siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette \(S2-1\)](#)).

Der Großteil der direkten Lieferanten befindet sich in Europa und den USA, während nur ein geringer Prozentsatz in anderen Regionen ansässig ist. Für die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette fehlt es jedoch an Transparenz hinsichtlich der geographischen Gebiete. Für direkte Lieferanten wird das Risiko von potenziellen negativen Auswirkungen bezüglich Kinderarbeit sowie Zwangsarbeit aufgrund der notwendigen Qualifikationen der Arbeitskräfte und der Herkunftsländer als gering und nicht wesentlich eingestuft. In den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette besteht generell das Risiko von Kinderarbeit und Zwangsarbeit beim Rohstoffabbau in den Minen. Da die Rohstoffe jedoch aus verschiedenen Regionen mit unterschiedlichen gesetzlichen Anforderungen zu Kinderarbeit und Zwangsarbeit stammen können, ist aufgrund der fehlenden Transparenz die Einschätzung des Risikos nicht abschließend möglich. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde zwischen direkten (Tier 1) und indirekten Lieferanten (Tier 2 bis n) unterschieden. Dies liegt einerseits an der teilweise lückenhaften Datenlage und Transparenz und andererseits an den unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten.

Im Prozess der Wesentlichkeitsanalyse wurden spezielle Auswirkungen, Chancen und Risiken im Zusammenhang mit den Arbeiter:innen auf Grundlage der Verarbeitungsschritte in der Wertschöpfungsstufe berücksichtigt. Dazu wurde unter anderem bewertet, ob der Produktionsschritt ein besonderes Risiko für negative Auswirkungen auf Menschenrechte und/oder Arbeitsbedingungen birgt. Beispielsweise wurden das Schmieden und Gießen als körperlich anspruchsvolle Tätigkeiten mit einem hohen Verletzungsrisiko eingestuft. Für die direkten Lieferanten wurden potenzielle negative Auswirkungen auf die lokalen Arbeitnehmer:innen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und Gleichbehandlung identifiziert. Die Auswirkungen im Zusammenhang mit fairer Bezahlung und Arbeitszeiten werden aufgrund der Produktionsländer als eher gering eingeschätzt, auch wenn hierzu keine detaillierten Informationen vorliegen. Aufgrund der Produktionsprozesse ist von einem überwiegenden Anteil männlicher Arbeitskräfte auszugehen. Die Inklusion von Menschen mit Behinderungen ist nicht in allen Bereichen der Unternehmen möglich. Da auch hierzu keine umfassenden Daten verfügbar sind, wurden diese Themen als wesentlich eingestuft, um ihre Relevanz hervorzuheben. Des Weiteren wurden aufgrund der im Jahr 2024 erreichten Transparenz die Themen Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und Gleichbehandlung ebenfalls als wesentlich für die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Da hinsichtlich der meisten indirekten Lieferanten eine mangelnde Transparenz besteht, können keine Schlussfolgerungen über die Produktionsländer gezogen werden. Bis weitere

Informationen verfügbar sind, ist aufgrund der Tätigkeiten in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette anzunehmen, dass harte Arbeit, lange Arbeitszeiten und unfaire Bezahlung vorherrschen. Darüber hinaus sind potenzielle negative Auswirkungen durch Diskriminierung, insbesondere aufgrund von Herkunft, Geschlecht oder Ethnizität, anzunehmen. In den kommenden Jahren wird gezielt an der Weiterentwicklung der Datenqualität und -verfügbarkeit gearbeitet, um detailliertere Aussagen über die vorgelagerte Wertschöpfungskette treffen zu können.

Bei der Durchführung der Risikoanalyse (siehe [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S2-4\)](#)) wurden keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund von individuellen Vorfällen oder speziellen Geschäftsbeziehungen identifiziert. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen basieren auf aggregierten Aussagen aus dem Risikomanagementprozess oder wissenschaftlichen Artikeln und sind somit als weitverbreitet bzw. systemisch einzustufen.

Es wurden keine wesentlichen Chancen und Risiken sowie positiven Auswirkungen identifiziert.

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)

Die MTU hat eine Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte implementiert, die grundlegende Prinzipien zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen sowie Verantwortlichkeiten für deren Schutz definiert (siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens \(S1-1\)](#)). Die MTU bekennt sich zu den Prinzipien des UN Global Compacts und sieht den Schutz der Menschenrechte als integralen Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung sowie der sozialen, ökologischen und unternehmerischen Verantwortung. Die Verpflichtungen umfassen die Einhaltung folgender Standards:

- / Allgemeine Menschenrechtserklärung der Vereinten Nationen
- / Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)
- / 10 Prinzipien des UN Global Compact
- / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie UN-Menschenrechtserklärung
- / Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8)

Aufbauend auf der Grundsatzerklärung hat die MTU einen spezifischen Lieferanten-Code-of-Conduct entwickelt, der u.a. Themen im Hinblick auf Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit adressiert. Diese Themen sind ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der Risikobewertung, die soziale Aspekte in den Mittelpunkt stellt.

Zur Erfüllung der Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hat die MTU eine Strategie entwickelt, um Themen bezüglich Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette einzubeziehen, mit Fokus auf Tier-1-Lieferanten. Um den Sorgfaltspflichten gerecht zu werden, sind folgende Konzepte ein zentraler Bestandteil für die MTU-Beschaffungsorganisationen:

- / Lieferanten-Code-of-Conduct
- / Allgemeine Einkaufsbedingungen
- / Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU

Die Konzepte für Arbeitnehmer:innen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette berücksichtigen ausdrücklich Themen wie Arbeitszeiten, angemessene Löhne, Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten sowie Tarifverhandlungen, inklusive des Anteils der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitnehmer:innen, sowie Gesundheit und Sicherheit, Geschlechtergleichheit und gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sowie Diversität und Datenschutz. Ein starker Fokus liegt dabei auf den Tier-1-Lieferanten. Detaillierte Informationen zu Inhalt, Zielsetzung, Anwendungsbereich, Verantwortlichkeiten sowie zur Verfügbarkeit der einzelnen Konzepte für Interessenträger:innen sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Im Falle von Menschenrechtsverletzungen oder anderen Verstößen gegen die sozialen Standards der MTU innerhalb der vorgelagerten Wertschöpfungskette haben betroffene Parteien die Möglichkeit, den MTU-Beschwerdemechanismus (siehe [Kapitel Unternehmensführung \(G1\)](#) für weitere Informationen zu den MTU-Meldekanälen und den Konzepten der Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise sowie der Konzernbetriebsvereinbarung zum Schutz von Whistleblowern) zu nutzen. Erhält die MTU über die etablierten Kommunikationskanäle oder andere Informationsquellen Kenntnis von Vorfällen, wird eine Untersuchung eingeleitet. Bei bestätigten Menschenrechtsverletzungen werden geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen. Für solche Fälle existieren keine standardisierten Maßnahmen, da die MTU beabsichtigt, die Probleme im Interesse der Betroffenen zu lösen. Weitere Informationen zu Abhilfemaßnahmen finden

sich im Kapitel [Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können \(S2-3\)](#) und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Risikos von Menschenrechtsverletzungen sind im [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S2-4\)](#) beschrieben. Neben dem Hinweis auf den eigenen Beschwerdekanal der MTU fordert der Lieferanten-Code-of-Conduct auch von Lieferanten die Implementierung eines Beschwerdemechanismus. Dieser muss die Anonymität der geschädigten Partei gewährleisten und sicherstellen, dass Diskriminierung oder andere negative Folgen aufgrund von Meldungen ausgeschlossen werden. Um den Anforderungen künftiger EU-Regulierungen wie der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) gerecht zu werden, ist geplant, den Umfang der unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Bezug auf Menschenrechte zu erweitern, insbesondere mit Fokus auf die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Im Berichtsjahr erhielt die MTU keine Kenntnis von Fällen der Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, an denen Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette beteiligt waren und die in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet wurden.

Lieferanten-Code-of-Conduct	
Inhalte	Der Lieferanten-Code-of-Conduct der MTU Aero Engines AG definiert die Erwartungen an die vorgelagerte Wertschöpfungskette und umfasst eine breite Palette von Anforderungen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerrechte, Umwelt sowie Integrität im Geschäftsverhalten. Hierzu gehören Themen wie das Verbot von Kinderarbeit, Sklaverei, Menschenhandel sowie Zwangs- und Pflichtarbeit. Ebenso gefordert werden die Einhaltung von Arbeitsstandards (Vereinigungsfreiheit, Recht auf Tarifverhandlungen, Diskriminierungsverbot, gleiche Bezahlung und die Einhaltung eines Mindestlohns), Arbeitsschutz und Gesundheit am Arbeitsplatz, die Einrichtung eines Beschwerdemechanismus, die Reduktion von Treibhausgasemissionen, Energieeffizienz, die Nutzung erneuerbarer Energien sowie ressourcenschonende Maßnahmen und Chemikalienmanagement. Auch Governance-Aspekte wie Korruption und Bestechung, Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, fairer Wettbewerb, Kartellrecht und die Vermeidung von Interessenkonflikten sind Teil des Kodex. Mit der Einbindung dieser Themen orientiert sich der Lieferanten-Code-of-Conduct an den ESRs-Standards E1, S2 und G1.
Ziel	Der Lieferanten-Code-of-Conduct beschreibt die Anforderungen der MTU in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsrechte und -bedingungen, Umweltschutz sowie Integrität im Geschäftsverhalten. Der Kodex bildet eine wesentliche Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen der MTU und ihrer vorgelagerten Wertschöpfungskette und wurde als vertraglicher Bestandteil integriert.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Konzept deckt alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten ab und soll sich hinsichtlich der Themen in den identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen über die Weitergabe durch die direkten Lieferanten in die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette auswirken.
Überwachung	Die Einhaltung der geforderten Standards wird durch ein ESG-Assessment überwacht, das von einem externen Dienstleister durchgeführt wird. Verstöße gegen die Prinzipien können jederzeit über den Beschwerdekanal iTrust gemeldet werden. Zudem wird die Einhaltung durch regelmäßige Vor-Ort-Besuche durch MTU-Mitarbeiter:innen bei Lieferanten von OEM-Produktionsmaterialien überwacht.
Anwendungsbereich	Der Lieferanten-Code-of-Conduct ist ein vertraglicher Bestandteil der Zusammenarbeit mit direkten Lieferanten und soll durch einen Kaskadeneffekt Wirkung auf die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette entfalten. Der Anwendungsbereich umfasst alle Regionen und Aktivitäten dieser Lieferanten.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Verantwortung liegt beim Management der jeweiligen Beschaffungsabteilung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem Menschenrechtsbeauftragten oder dem Compliance-Beauftragten.
Standards oder Initiativen Dritter	/ UN Global Compact, abgeleitet aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte / Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit / Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung / Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs)
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.cf.mtu.bgm-hosting.de/fileadmin/EN/10_Responsibility/Reports_Documentation/08_Code_of_Conduct_Lieferanten_DE.pdf

Allgemeine Einkaufsbedingungen (AEB)	
Inhalte	Neben der Einhaltung des Lieferanten-Code-of-Conduct sowie Regelungen zum Datenschutz sind in den AEB eine Vielzahl anderer Themen, u.a. Anforderungen an die Lieferanten zum Thema Konfliktmineralien, in diesem Konzept verortet. Diese betreffen die Zusammenarbeit der MTU mit Lieferanten, sind allerdings nicht im Rahmen dieser Berichterstattung relevant.
Ziel	Die AEB sind die Grundlage zur Klärung grundlegender Themen in Bezug auf Bestellungen. Sie regeln die Vertragsbedingungen zwischen der MTU und den Lieferanten und unterstützen die MTU dabei, grundlegende Interessen zu wahren und Anforderungen an den Lieferanten zu stellen, besonders bei einmaligen Beschaffungsvorgängen.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Konzept deckt alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten ab sowie die identifizierte wesentliche Auswirkung auf Menschenrechte in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette durch den geforderten Kaskadeneffekt im Lieferanten-Code-of-Conduct.
Überwachung	Vertragliche Zusicherung durch den Lieferanten
Anwendungsbereich	Die Allgemeinen Einkaufsbedingungen regeln grundlegende Themen für sämtliche Einkaufsprozesse und finden bei jeder Bestellung Anwendung. Der Anwendungsbereich umfasst alle Regionen und Aktivitäten der direkten Lieferanten.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Verantwortung liegt beim Management der jeweiligen Beschaffungsabteilung.
Standards oder Initiativen Dritter	/ UN Global Compact, abgeleitet aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte / Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit / Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung / Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs)
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.cf.mtu.bgm-hosting.de/fileadmin/EN/9_Privacy-Statement_Terms-Conditions/AGB-DE/Allgemeine Einkaufs-_und_Bestellbedingungen_der_deutschen_MTU-Standorte_17.06.2025_01.pdf*

Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen)	
Inhalte	Das Konzept beschreibt die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten, die die MTU implementiert hat, um potenzielle und tatsächliche Menschenrechtsverletzungen zu identifizieren, Präventions- bzw. Abhilfemaßnahmen zu definieren und umzusetzen sowie die interne und externe Kommunikation der Ergebnisse sicherzustellen.
Ziel	Das Konzept ist darauf ausgelegt, den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) gerecht zu werden. Das Ziel dieser Richtlinie ist es, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie Verstöße, die sich aus den Geschäftstätigkeiten der MTU Aero Engines entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette ergeben, zu reduzieren oder zu verhindern. Ebenfalls werden innerhalb der Richtlinie Maßnahmen und Zuständigkeiten beschrieben, um eine nachhaltigere Geschäftstätigkeit zu fördern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Es werden alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten abgedeckt.
Überwachung	Der in diesem Konzept beschriebene Ansatz zur Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gemäß dem LkSG wird jährlich und bei Bedarf überprüft. Dies gilt insbesondere, wenn die MTU eine signifikant veränderte oder erweiterte Risikosituation entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette erwartet. Die Überprüfung erfolgt in der Regel in Abstimmung zwischen dem MRB (Menschenrechtsbeauftragten) und den MRKK (Menschenrechtskoordinatoren – Konzern).
Anwendungsbereich	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst die MTU Aero Engines AG und die kontrollierten Gesellschaften des MTU-Konzerns betreffend den Anforderungen aus dem LkSG entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und dem eigenen Geschäftsbereich.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Abteilung Legal, Compliance, Intellectual Property Management & Corporate Audit ist verantwortlich für die Richtlinie. Die Verantwortlichkeit soll ihre Überwachung und Umsetzung gewährleisten. Für die Umsetzung der Richtlinie sind alle Fachbereiche verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2)

Als Teil der IAEG erhält die MTU Einblicke in die wichtigsten Ergebnisse des IAEG Sustainability Assessment Program, das sich auf Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette konzentriert. Obwohl die MTU nicht aktiv an diesem Programm beteiligt ist, sind die gewonnenen Erkenntnisse relevant, um Verbesserungsbereiche innerhalb der Luft- und Raumfahrtindustrie zu identifizieren und im Rahmen der Initiative potenzielle Maßnahmen zur Minderung zu definieren sowie durch ein erneutes Assessment den Effekt zu messen.

Diese Erkenntnisse fließen beispielsweise in die Wesentlichkeitsanalyse ein. Das Wissen, das aus diesem Programm gewonnen wird, wird von der IAEG zweimal jährlich mit den Mitgliedern im Rahmen einer IAEG-Arbeitsgruppe, die sich mit Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beschäftigt, geteilt.

Die Beteiligung in der Arbeitsgruppe findet auf Fachebene für Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette statt, die Verantwortlichkeit für die Einbindung der Erkenntnisse liegt dabei im Einkaufsmanagement.

Weitere Informationen zum Stakeholder-Dialog, u.a. mit Akteur:innen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, außerhalb der spezifischen Anforderungen des ESRS S2, sind im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) zu finden.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3)

Die MTU hat ein Beschwerdeverfahren implementiert, um potenzielle wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wirksam anzugehen. Dieses Verfahren bietet den Beschäftigten einen klar definierten Meldekanal, über den sie Bedenken und potenzielle Verstöße anonym und sicher melden können.

Die eingegangenen Meldungen werden sorgfältig geprüft, um anschließend individuelle und gezielte Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Die Definition und Umsetzung angemessener Maßnahmen erfolgt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalls. Die Maßnahmen können von einer klärenden Kommunikation über die Nutzung vertraglich vereinbarter Rechte bis zur Beendigung der Vertragsbeziehung reichen. Die Umsetzung der Maßnahmen beim Lieferanten werden durch den

Menschenrechtsbeauftragten sowie die zuständigen Menschenrechtskoordinator:innen nachverfolgt.

Die MTU bietet den Arbeitskräften die Möglichkeit, ihre Anliegen direkt an das Unternehmen heranzutragen und diese über verschiedene Kanäle bearbeiten zu lassen, einschließlich Berichten an den Compliance-Beauftragten per E-Mail oder Post sowie einem webbasierten Hinweisgebersystem (iTrust), das in mehreren Sprachen verfügbar ist. Es ist auch möglich, Beschwerden anonym einzureichen. Dieses System steht jederzeit allen MTU-Mitarbeiter:innen sowie Dritten und anderen Interessenträgern, wie Lieferanten und deren Arbeitskräften, über die Website der MTU zur Verfügung. Diese Kanäle wurden von der MTU selbst eingerichtet.

Neben der öffentlich zugänglichen Website, die alle Informationen zu potenziellen Beschwerdekanälen enthält, sind die Möglichkeiten zum Melden möglicher Verstöße im Code of Conduct für Lieferanten inkludiert. Zudem fordert der Code of Conduct die Implementierung eines eigenen Beschwerdekanals beim Lieferanten, der es Arbeitskräften oder anderen Interessengruppen ermöglicht, potenziell rechtswidrige Praktiken am Arbeitsplatz oder Fehlverhalten zu melden.

Die Aufsicht hat der Menschenrechtsbeauftragte inne, wodurch die Wirksamkeit der Meldekanäle sichergestellt werden soll. Die eingereichten und bearbeiteten Anliegen werden vom MRB in Zusammenarbeit mit den Compliance-Beauftragten nachverfolgt und überwacht, um eine zuverlässige Bearbeitung zu gewährleisten und damit das Vertrauen in die Meldekanäle zu stärken. Der Compliance-Beauftragte ist für die Bestätigung des Eingangs einer Beschwerde, die Nachverfolgung, falls weitere Informationen benötigt werden, sowie die Einleitung oder Koordination sich daran anschließender Maßnahmen verantwortlich. Bei Verstößen informiert der Compliance-Beauftragte die betroffene Einkaufsorganisation und den Menschenrechtsbeauftragten. Dieser bindet die Menschenrechtskoordinatoren – Konzern und die Menschenrechtskoordinatoren – Standort-bedarfsgerecht bei der Ableitung von Maßnahmen ein.

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird jährlich sowie ad hoc überprüft, falls die MTU mit einer signifikant veränderten oder verschlechterten Risikosituation innerhalb des eigenen Betriebs oder bei direkten Lieferanten rechnen muss. Die MTU bewertet, ob die Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette das Beschwerdeverfahren und die Meldekanäle kennen und darauf vertrauen, dass sie ihre Anliegen oder Bedürfnisse darüber äußern und bearbeiten lassen können. Dies wird durch öffentlich zugängliche Kommunikation über den Beschwerdemechanismus und die Verfahrensregeln auch

gegenüber Dritten sichergestellt, z. B. durch Informationen auf der MTU-Website und die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU Aero Engines. Es wird angestrebt, Informationen klar und verständlich zu formulieren. Zusätzlich wird in der Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise (vgl. [Kapitel Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#) für weitere Informationen) ausdrücklich festgelegt, dass die MTU keine Form von Vergeltungsmaßnahmen gegen Personen toleriert, die diese Meldekanäle nutzen. Dies ist auch eine Mindestanforderung für den eigenen Beschwerdekanal des Lieferanten.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S2-4)

Die MTU hat folgende Maßnahmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ergriffen, um potenzielle negative Auswirkungen durch Menschenrechtsverletzungen sowie durch Missachtung der sozialen Standards der MTU zu identifizieren und zu minimieren:

- / Risikoanalyse
- / ESG-Assessment der Lieferanten
- / vertragliche Absicherung
- / Wissensmanagement für Einkäufer:innen
- / Lieferantenbesuche

Die meisten der aufgeführten Maßnahmen stammen aus der Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und beziehen sich damit primär auf die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die die direkten Lieferanten betreffen. Maßnahmen, die wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen der tiefen vorgelagerten Wertschöpfungskette betreffen, werden im Zuge der Implementierung der CSDDD geprüft und ggfs. implementiert.

Da keine wesentlichen Chancen und Risiken sowie positiven Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette identifiziert wurden, wurden keine Maßnahmen zum Management dieser Auswirkungen, Risiken und Chancen aufgesetzt.

Eine jährliche Risikoanalyse wird für direkte Lieferanten der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften über ein standardisiertes Tool unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß durchgeführt. Die Grundlage bilden festgelegte ESG-relevante Kriterien wie Warengruppen und deren Beschaffungsländer. Zusätzlich werden weitere Kriterien, wie das ESG-Assessment eines externen Anbieters, in die Bewertung einbezogen, um ein lieferantenspezifisches Risiko im Hinblick auf Nachhaltigkeit abzubilden. In den kommenden Jahren wird das bestehende Risikomanagementsystem auf die Anforderungen neuer Vorschriften, wie etwa die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), überprüft und bei Bedarf angepasst.

Um mehr Informationen über Lieferanten zu erhalten, fordert die MTU von wesentlichen Lieferanten ein ESG-Assessment durch einen externen Anbieter. Wesentliche Lieferanten werden aufgrund eines erhöhten ESG-Risikos und/oder aufgrund des Einkaufsvolumens definiert. Diese Bewertung deckt neben Umwelt- und Menschenrechtsthemen sowie ethischen Aspekten auch die nachhaltige Beschaffung ab. Die Lieferanten werden aufgefordert, zu diesen Themen Angaben in einem Fragebogen zu machen, welche durch Nachweise belegt werden müssen, um die bereitgestellten Informationen zu validieren und die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Lieferanten zuverlässig bewerten zu können. Das ESG-Assessment unterstützt die Überwachung der Inhalte des MTU-Lieferanten-Code-of-Conduct und hilft, wesentliche Auswirkungen und Risiken auf Lieferantenebene zu identifizieren. Der Anwendungsbereich wurde im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr auf eine größere Grundgesamtheit erweitert. Infolge dieser Erweiterung erhielt die MTU im Berichtsjahr 2025 vermehrt Zugriff auf ESG-Assessments von Lieferanten.

Die Inhalte des Lieferanten-Code-of-Conducts sind ein verbindlicher Bestandteil der Vertragsvorlagen sowie der Allgemeinen Einkaufsbedingungen. Dadurch werden grundlegende Anforderungen in den Bereichen Menschenrechte und Umwelt bereits in die Verhandlungen vor Vertragsabschluss integriert. Die Verhaltensgrundsätze orientieren sich an internationalen Standards und definieren soziale und ökologische Anforderungen, die Achtung der Menschenrechte sowie die Integrität im Geschäftsverhalten, einschließlich des Verbots von Korruption und Bestechung. Jeder Lieferant verpflichtet sich mit Vertragsunterzeichnung zur Einhaltung dieser Grundsätze sowie zu deren Weitergabe an seine Unterauftragnehmer.

Im Falle schwerwiegender Verstöße wie Korruption, Erpressung oder Kinderarbeit bei der Ausführung von Aufträgen für die MTU behält sich das Unternehmen das vertragliche Recht vor, die Zusammenarbeit mit sofortiger Wirkung zu beenden. Neben den vertraglichen Anforderungen erhalten MTU-Einkäufer:innen regelmäßige Schulungen zu ESG-Themen, den Anforderungen in diesem Bereich und möglichen Präventivmaßnahmen. Ziel der Schulungen ist es, sicherzustellen, dass die Inhalte von den Lieferanten umgesetzt werden können. Zudem fördern sie das Verständnis für die Bedeutung dieser Themen bei den beteiligten Personen. MTU-Mitarbeiter:innen besuchen in der Regel mehrmals jährlich die Produktionsstandorte aller Lieferanten von OEM-Produktionsmaterialien. Auf diese Weise werden schwerwiegende Verstöße gegen den Lieferanten-Code-of-Conduct ebenfalls überwacht.

Wie bereits bezüglich der Konzepte beschrieben, konzentrieren sich die derzeitigen Maßnahmen hauptsächlich auf direkte Lieferanten. Im Rahmen der Umsetzung künftiger EU-Regulierungen wie der CSDDD werden jedoch auch sinnvolle Maßnahmen für die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette geprüft und bei Bedarf in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Es wurden keine schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen oder andere Vorfälle im Zusammenhang mit der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet. Verstöße gegen den Lieferanten-Code-of-Conduct können jederzeit über den Beschwerdemechanismus gemeldet werden (siehe [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können \(S2-3\)](#) für weitere Details). Im Falle von Vorfällen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette werden Korrekturmaßnahmen eingeleitet und von den im Risikomanagement definierten Verantwortlichen nachverfolgt. Es gibt keine vordefinierten Maßnahmen zur Abhilfe, da diese je nach Einzelfall angepasst, entwickelt und implementiert werden.

In den Einkaufsorganisationen betreuen die Nachhaltigkeitskoordinator:innen die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen fachlich, arbeiten Konzepte für deren Management aus und definieren Maßnahmen zu deren Umsetzung. Dies geschieht meist in Abstimmung mit anderen Fachbereichen.

Das Einkaufsmanagement wird regelmäßig über den aktuellen Stand der Maßnahmen, deren Umsetzung und die Auswirkungen auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette informiert und ist in die Weiterentwicklung der Maßnahmen und Konzepte eingebunden. Für die Kommunikation mit Lieferanten sowie die konkrete Umsetzung der Maßnahmen sind die jeweiligen Einkäufer:innen verantwortlich, die fachlich von den Nachhaltigkeitskoordinator:innen unterstützt werden. Zudem wird der Fortschritt bei der Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig durch das Einkaufsmanagement überprüft.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen musste bisher nicht überprüft werden, da bislang keine Verstöße bekannt sind. Nach Abschluss des Rollouts des ESG-Assessments ermöglicht die jährliche Aktualisierung der Ergebnisse eine fundierte Analyse der Entwicklung von Nachhaltigkeitsthemen auf Lieferantenebene.

Risikoanalyse

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Eine jährliche Risikoanalyse wird für direkte Lieferanten der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften über ein standardisiertes Tool unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß durchgeführt. Die Risikoanalyse basiert auf definierten ESG-relevanten Kriterien wie Produktkategorien und deren Beschaffungsländern. Die Risikoanalyse ist in den bestehenden Risikoprozess für Lieferanten integriert. Zusätzlich werden wesentliche Lieferanten einer Bewertung der Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten unterzogen. Dies erfolgt mithilfe eines ESG-Assessmenttools und einer Scorecard, um die relevanten Aspekte systematisch zu erfassen. Der Risikomanagementprozess umfasst sowohl präventive als auch korrektive Maßnahmen, falls erforderlich.

Die Risikoanalyse dient der Identifizierung von Lieferanten mit Risiken zur Missachtung der Menschenrechte oder sozialen Standards sowie als Grundlage zur Einleitung von Präventionsmaßnahmen.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt. Eine mögliche Erweiterung dieser Anforderungen könnte die Einbeziehung der Einhaltung von Sorgfaltspflichten in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette umfassen. Diese ist im Rahmen der Umsetzung der CSDDD geplant, wobei sich der Umfang und der zeitliche Rahmen an der EU-Gesetzgebung orientieren.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Überwachungsprozess für den Lieferanten-Code-of-Conduct

Anwendungsbereich

Alle direkten Lieferanten der vollkonsolidierten Standorte im vergangenen Geschäftsjahr, unabhängig von ihrer Aktivität und geografischen Lage

ESG-Assessment

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU fordert ein ESG-Assessment bei einem Drittanbieter, welches jährlich erneuert werden muss. Die Aussagen im Fragebogen müssen durch geeignete Nachweise belegt werden, welche durch den Assessment-Anbieter inhaltlich geprüft werden. Ziel des ESG-Assessments ist eine verlässliche Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten. Durch die aktuelle Erweiterung des Scopes soll eine Verbesserung und Erweiterung der Datenbasis zur Bewertung von sozialen Themen und Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erzielt werden.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Einhaltung des Lieferanten-Code-of-Conduct, sowie Identifikation signifikanter Auswirkungen und Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette
Anwendungsbereich	Wesentliche direkte Lieferanten, die aufgrund von umsatz- und risikoorientierten Kriterien bedeutend für die MTU sind, für OEM- und MRO-Produktionsmaterial sowie im allgemeinen Einkauf, u.a. auch bei neuen Lieferanten, unabhängig von der Aktivität und geografischen Lage.
Fortschritt	Der Scope der betroffenen Lieferanten wurde weiter ausgeweitet, um eine breitere Grundgesamtheit abzudecken. Dies schafft eine optimierte Datenbasis für die Bewertung von sozialen Themen und Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Vertragliche Absicherung

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Jeder Lieferant verpflichtet sich mit Vertragsunterzeichnung zur Einhaltung der Inhalte des Lieferanten-Code-of-Conduct sowie zu dessen Weitergabe an seine Unterauftragnehmer. Darüber hinaus enthalten die Allgemeinen Einkaufsbedingungen (AEB) der MTU eine Klausel zur Einhaltung des Lieferanten-Code-of-Conduct. Durch vertragliche Vereinbarungen sollen bei der MTU Mindeststandards gewährleistet werden. Bei Nichteinhaltung dieser Standards hat die MTU Maßnahmen vorgesehen, die im Falle schwerwiegender Verstöße bis zur Beendigung des Vertrags reichen können.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Eine mögliche Erweiterung dieser Anforderungen könnte die Einbeziehung der Einhaltung von Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette umfassen. Diese ist im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen der CSDDD bis Mitte 2029 geplant.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Vertragliche Grundlage zur Sicherstellung der Einhaltung des Lieferanten-Code-of-Conduct sowie der Anforderungen aus den AEB
Anwendungsbereich	Alle Bestellungen im Geschäftsjahr, unabhängig von der Aktivität und geografischen Lage des direkten Lieferanten

Wissensmanagement für Einkäufer:innen

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die Einkäufer:innen erhalten spezifische Schulungen zum Lieferanten-Code-of-Conduct. Zusätzlich bietet die MTU spezialisierte Schulungen zur unternehmerischen Verantwortung an, die gezielt auf die Anforderungen der Beschaffungsabteilung zugeschnitten sind. Ziel der Trainings sind die Sensibilisierung und das Schaffen von Bewusstsein für Nachhaltigkeitsstandards in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie ihre Hintergründe.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Der Aufbau von MTU-spezifischen Schulungen zum Thema Arbeitsbedingungen und Menschenrechte in der Lieferkette und dadurch die Ablösung der aktuell bestehenden Lösung über einen Drittanbieter ist für die nächsten drei Jahre geplant. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Grundlage für den Überwachungsprozess zur Einhaltung des Lieferanten-Code-of-Conduct
Anwendungsbereich	Einkäufer:innen an folgenden Standorten für Produktions- und allgemeines Material: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Australia Pty. Ltd. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance do Brasil Ltda. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Lease Services B.V. / MTU Maintenance Serbia d.o.o. / MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd.
Fortschritt	Im Berichtsjahr wurden zusätzliche Schulungen eines externen Anbieters zu nachhaltiger Beschaffung eingeführt, die in Form eines E-Learnings absolviert werden. Zudem wurde eine Plattform für Wissensmanagement aufgebaut. Dort können sich Einkäufer:innen zu den Hintergründen der Umsetzung aktueller und geplanter Nachhaltigkeitsthemen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette informieren sowie Arbeitsdokumente und Guidelines gesammelt an einem Ort finden. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr punktuell Informationsveranstaltungen für Einkäufer:innen zu Nachhaltigkeitsthemen durchgeführt.

Lieferantenbesuche

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit OEM-Produktionslieferanten besuchen Mitarbeiter:innen der MTU in der Regel mehrmals jährlich die Produktionsstandorte aller Lieferanten. Diese Besuche dienen als zusätzliche Kontrollmaßnahme, um offensichtliche Verstöße gegen den Lieferanten-Code-of-Conduct zu erkennen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Aktuell ist keine Erweiterung der Maßnahmen geplant. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Überwachungsprozess für den Lieferanten-Code-of-Conduct
Anwendungsbereich	OEM-Produktionslieferanten (Tier 1) unabhängig von der geografischen Lage

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S2-5)

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette kann über keine Ziele berichtet werden, die den Anforderungen der ESRS entsprechen. Die Umsetzung von Maßnahmen und deren Fortschritt werden dessen ungeachtet regelmäßig überwacht, und es werden Maßnahmen zur Verbesserung definiert. Diese erfolgen jedoch nicht auf der Grundlage fester Zielvorgaben.

Für die implementierten Konzepte und Maßnahmen zur Bewältigung und Förderung der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten in der Vergangenheit aufgrund der Risikosituation und der generellen Reife des Themas Nachhaltigkeit in den Einkaufsbereichen keine quantitativen Ziele definiert werden (vgl. Aussagen des [Kapitels Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#)). Allerdings wurden bei der Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in die Beschaffungsprozesse qualitative Ziele gesetzt. Einige Zielsetzungen aus der im Berichtsjahr verabschiedeten Roadmap der Einkaufsorganisation konzentrieren sich darauf, die Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erhöhen und Daten zu sammeln. Damit bereitet sich die MTU darauf vor, in Zukunft konkrete quantitative Ziele zu formulieren und deren Fortschritt nachverfolgen zu können.

Produktqualität und Flugsicherheit

Im Rahmen dieser Nachhaltigkeitserklärung hat die MTU das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“ als ein unternehmensspezifisches Anliegen identifiziert, das für den langfristigen Unternehmenserfolg und die Sicherheit ihrer Kunden von wesentlicher Bedeutung ist.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Um potenzielle Auswirkungen auf die Flugsicherheit zu minimieren, ist die fehlerfreie Produktqualität als wesentliches Unternehmensziel von integraler Bedeutung für die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU. Abgeleitet aus ihrer „Quality Vision Zero Defects“ beurteilt die MTU das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“ als wesentlich (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) zu weiteren Informationen zur Berücksichtigung dieses Kriteriums in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse).

Konzepte im Zusammenhang mit Produktqualität und Flugsicherheit

Das integrierte Managementsystem (IMS) der MTU dient dazu, die regulatorischen Vorgaben der Luftfahrt, die Kundenforderungen sowie die MTU-internen Anforderungen einzuhalten und als Managementsystem mit klaren Rollen und Verantwortlichkeiten umzusetzen. Die MTU ist ein luftrechtlich genehmigter Entwicklungs-, Herstell- und Instandhaltungsbetrieb. Damit ist die Einhaltung aller Anforderungen behördlich überwacht und die MTU-Unternehmensprozesse sowie das IMS sind freigegeben. Der wesentliche Grundsatz des IMS in diesem Zusammenhang ist: „Sicherheit hat Vorrang bei unserem Handeln.“ Das Regelwerk ist für alle Mitarbeiter:innen und Führungskräfte im Anwendungsbereich verbindlich und im MTU Managementhandbuch als Richtlinie dokumentiert. Das IMS bildet die Grundlage und besteht aus den Teilbereichen Qualität, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Das IMS und seine Komponenten unterstützen die Kundenzufriedenheit, Prozessorientierung und ständige Verbesserung in allen Phasen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung. Bezogen auf den Teilbereich Qualität werden unter anderem die Anforderungen aus den Normen EN/AS9100 und EN/AS9110 erfüllt und damit auch die Anforderungen der zugrunde liegenden Norm ISO9001. Die im Berichtsjahr vorliegenden Zertifizierungen decken hinsichtlich der Anforderungen der ISO9001 die Prozessabläufe für die Tätigkeit von 99,9 % der Beschäftigten bzw. 87,5 % der Standorte ab.

Der für die operative Implementierung verantwortliche Fachbereich Corporate Quality ist direkt der Funktion Chief Operating Officer (COO) unterstellt und berichtet quartalsweise an den Gesamtvorstand zu Qualitätsaspekten und Flugvorfällen. Ein Safety Management System (SMS) nach dem Standard der International Civil Aviation Organization (ICAO) ist Teil des IMS und legt den Umgang mit sicherheitsrelevanten Ereignissen an MTU-Standorten und im Flugverkehr fest. Dazu gehören auch entsprechende Organisationsstrukturen und Verantwortlichkeiten wie ein Flugsicherheitsgremium oder eine Flugsicherheitsmanager:in.

Managementhandbuch	
Inhalte	Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im IMS für Qualität, Umwelt- und Arbeitsschutz. Es dient als Basis für weitere Regelungen (Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen) in allen Geschäftseinheiten der MTU. Für das vorliegende Berichtskapitel ist der Themenbereich Produktqualität und Flugsicherheit relevant.
Ziel	Unterstützt die Zielsetzung abgeleitet von der MTU-„Quality Vision Zero Defects“ für Produktqualität und Flugsicherheit für den gesamten Produktlebenszyklus eines Triebwerks
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im IMS, dessen ordnungsgemäße Durchführung unabdingbar ist, um Abweichungen und damit verbundene Risiken zu vermeiden. Eine Nichtkonformität mit dem IMS könnte potenziell zu einem Flugvorfall führen.
Überwachung	Für die Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen hat die MTU umfassende Prüf- und Monitoringprozesse etabliert.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSRD-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist das IMS an den folgenden MTU-Standorten gültig: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Verantwortliche Organisationsebene	Für den Bereich Produktqualität und Flugsicherheit tragen die Verantwortung der Fachbereich Corporate Quality sowie der Chief Operating Officer (COO).
Standards oder Initiativen Dritter	Standards der International Civil Aviation Organization (ICAO) Die Einrichtung des IMS wird an den Standorten durch unabhängige und akkreditierte Prüforgane validiert und bestätigt. Weitere Informationen finden sich online auf der MTU-Website: https://www.mtu.de/de/engines/qualitaet/zulassungen-zertifizierungen/*
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Für die Einhaltung von Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen hat die MTU umfassende Prüf- und Monitoringprozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette etabliert. Bauteile werden entsprechend ihrer Kritikalität detailliert geprüft und im Herstellungsprozess überwacht. Jährliche interne Qualitätsaudits und Qualitätsaudits durch Kunden und Behörden dienen dazu, die Einhaltung einheitlicher Standards und die Konformität mit regulatorischen Vorgaben nachzuweisen. Ein definierter Prozess soll sicherstellen, dass alle Kundenreklamationen hinsichtlich unzureichender Qualität der MTU-Produkte verfolgt, analysiert und geeignete Maßnahmen definiert und umgesetzt werden, um die Fehlerursachen zu beheben. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird im Rahmen des IMS durch festgelegte Prozesse und Berichterstattung eng überwacht.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die Qualität der Produkte und Dienstleistungen wird durch die MTU kontinuierlich überwacht. Das Qualitätswesen der MTU sowie das zugehörige Regelwerk entwickelt die MTU kontinuierlich weiter. Dafür nutzt das Unternehmen auch Impulse aus Brancheninitiativen, zum Beispiel aus der Mitarbeit in der AESQ (Aero Engine Supplier Quality Group), einem internationalen Qualitätsgremium der Triebwerksindustrie, oder aus dem regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch der Qualitätsmanager:innen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung betrifft in erster Linie das Regelwerk und das interne Qualitätsreporting.

Kontinuierliche Weiterentwicklung des integrierten Managementsystems

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Zu Qualitätsaspekten werden regelmäßig standortspezifische Schulungen für Mitarbeiter:innen und Führungskräfte durchgeführt. Dabei steht ein kontinuierliches zielgruppen- und bedarfsgerechtes Bildungsprogramm in Form von Präsenz- oder virtuellen Trainings zur Verfügung. Dies beinhaltet beispielsweise verpflichtende Schulungen zum IMS für neue Mitarbeiter:innen, verschiedene (teilweise verpflichtende) webbasierte Schulungen für alle Beschäftigten und vertiefende Trainings für das MTU-Safety-Personal, die im ersten Schritt für die deutschen Standorte ausgerollt wurden. Die MTU setzte im Berichtsjahr die Weiterentwicklung des IMS angesichts neuer aufsichtsrechtlicher Bestimmungen der Europäischen Luftfahrtbehörde fort. So wurde im Berichtsjahr damit begonnen, ein Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) für den Herstellungsbetrieb auszurollen. Darüber hinaus wurde das Qualitätsmanagementsystem weiterentwickelt, um die aktuelle Qualitätsmanagementnorm AS13100 zu implementieren, die im Berichtsjahr in einer neuen Revision veröffentlicht wurde. Die MTU ist verpflichtet, durch die Umsetzung dieser Maßnahmen und die damit verbundene kontinuierliche Weiterentwicklung des IMS sowohl bestehenden als auch neuen Anforderungen im Bereich Produktqualität und Flugsicherheit zu begegnen. Ziel ist es, die Erwartungen von Kunden und Aufsichtsbehörden zu erfüllen und gleichzeitig die eigene Ambition für innovative und sichere Lösungen in allen Phasen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung zu erreichen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU entwickelt kontinuierlich ihr Qualitätsmanagement, die interne Qualitätsberichterstattung sowie die Digitalisierung der Qualitätsprozesse weiter.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Unterstützt die Zielsetzung abgeleitet von der MTU-„Quality Vision Zero Defects“ für Produktqualität und Flugsicherheit. Die stetige Weiterentwicklung des IMS trägt dazu bei.
Anwendungsbereich	Alle MTU-Mitarbeiter:innen an den MTU-Standorten laut Zeile „Anwendungsbereich“ in der Tabelle „Managementhandbuch“, sofern nicht anders konkretisiert

Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Die MTU hat sich im Bereich Qualitätsmanagement interne quantitative Ziele gesetzt, beispielsweise zu Fehlerraten oder zu Kosten, die durch Fehler verursacht werden. Diese Daten können jedoch im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung nicht veröffentlicht werden, da sie sensible Informationen enthalten. Darüber hinaus hat sich die MTU im Rahmen ihres Nachhaltigkeitsprogramms 2025+ und gemäß der „Quality Vision Zero Defects“ qualitative Ziele für den Bereich Qualitätsmanagement bzw. Produktqualität und Flugsicherheit gesetzt:

- / Umsetzung von innovativen und gleichzeitig anerkannten Standards
- / Engagement bei der Weiterentwicklung von State-of-the-Art-Standards
- / hohe Mitarbeiterqualifikation und -unterstützung durch Nutzung digitaler Lösungen
- / anerkannte und standardisierte Methoden zur systematischen Fehlerprävention, Analyse und nachhaltigen Abstellung

Als operative Indikatoren für die Erreichung der qualitativen Ziele zu Kundenzufriedenheit bzw. Produktqualität und Flugsicherheit nutzt die MTU u. a. eine kontinuierliche Datenanalyse, etwa von Kundenreklamationen.

Governance-Informationen

Unternehmensführung (G1)

Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)

Die Unternehmenskultur der MTU ist durch Vertrauen, gegenseitigen Respekt sowie die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen und ethischer Regeln geprägt. Als Unternehmen der Luftfahrtindustrie legt die MTU besonderen Wert auf die Sicherheit von Produkten und Prozessen. Um dem hohen Anspruch gerecht zu werden, den sich die MTU selbst setzt, ist eine offene Fehler- und Speak-up-Kultur zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur und Teil der gemeinsamen Verantwortung aller Mitarbeiter:innen. Dies ist maßgeblich dafür, dass erkannte Unregelmäßigkeiten oder Auffälligkeiten früh und offen kommuniziert werden.

Die MTU fördert eine lernorientierte Sicherheitskultur, in der Fehler als Verbesserungsmöglichkeit verstanden werden. Zur Stärkung offener Kommunikation setzt das Unternehmen auf praxisnahe Trainingsformate, regelmäßige Feedbackprozesse, unternehmensweite Befragungen sowie einen vertraulichen Hinweisgeberkanal. Ergänzend werden Programme für Nachwuchskräfte angeboten, die kritisches Denken, Eigeninitiative und nachhaltige Verantwortung fördern – und damit die Speak-up-Kultur verankern.

Das Compliance Management System (CMS) der MTU soll sicherstellen, dass Rechtsvorschriften und interne Richtlinien eingehalten werden. Es soll ethisches Verhalten unterstützen und Fehlverhalten verhindern. Es umfasst die Risikoermittlung, Präventionsmaßnahmen und eine kontinuierliche Überwachung, um die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen sicherzustellen und die Unternehmensintegrität zu fördern, und ist geprägt von einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Dazu zählt als Teil der präventiven Maßnahmen die Sensibilisierung der MTU-Mitarbeiter:innen für Compliance-relevante Themen. Die MTU hat ein Schulungskonzept zu relevanten Themen der Unternehmensführung (allgemein Business Conduct) etabliert: Dieses umfasst sowohl rollenspezifische Erwartungen, etwa an Führungskräfte, als auch grundlegende Business-Conduct-Prinzipien entsprechend den MTU-Verhaltensgrundsätzen, u. a. Anforderungen an Geschäfts- und Vertragsbeziehungen zu Dritten, Einhaltung der Regelungen des Außenwirtschaftsrechts, Datensicherheit und potenzielle Interessenkonflikte. Das Schulungsprogramm beinhaltet die Grundlagenschulung zu den MTU-Verhaltensgrundsätzen sowie weitere – teils funktionsspezifische – Schulungsangebote.

Die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und internen Richtlinien ist eine der Grundlagen des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs der MTU. Die Konzepte der MTU stehen im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption und verurteilen Korruption jeglicher Art.

Die Verhaltensgrundsätze bilden das konzernweite Konzept für rechtmäßiges Geschäftsverhalten und erfordern von den Mitarbeiter:innen sowie der Geschäftsleitung verantwortliches und integriertes Handeln. Die Einhaltung der Verhaltensgrundsätze wird insbesondere durch die Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern unterstützt, welche als Konzernbetriebsvereinbarung die Grundlagen der Meldestelle für Hinweisgeber:innen umfasst, sowie durch die Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise, die Transparenz über die verfügbaren Meldewege schafft.

Konzernbetriebsvereinbarung über Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter:innen

Inhalte	Die MTU-internen Verhaltensgrundsätze (als Kurzfassung auch öffentlich verfügbar) betonen die Bedeutung von Integrität und Verantwortung in allen Geschäftsbereichen. Die Mitarbeiter:innen sind verpflichtet, gesetzliche Vorschriften sowie interne Regeln einzuhalten und ethische Verhaltensmaßstäbe anzuwenden. Zudem wird die Bedeutung eines respektvollen und fairen Umgangs untereinander sowie mit Geschäftspartnern und Kunden hervorgehoben. Die Grundsätze beschreiben zudem die Verpflichtung der MTU zu Menschenrechten, Chancengleichheit, sicheren Arbeitsbedingungen und ökologischer Nachhaltigkeit sowie darüber hinaus zu fairem Wettbewerb, zur Einhaltung von Handelsgesetzen und Verhinderung von Insiderhandel sowie zu Maßnahmen zur Durchsetzung und Konsequenzen bei Verstößen.
Ziel	Das Hauptziel der Verhaltensgrundsätze ist es, klare Leitlinien und Standards für ethisches Verhalten und Entscheidungsfindung für die Mitarbeiter:innen der MTU zu etablieren. Sie sollen Konsistenz, Integrität sowie die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften gewährleisten. Gleichzeitig zielen die Grundsätze darauf ab, ein positives Arbeitsumfeld zu fördern, den Ruf der MTU zu schützen und das Vertrauen der Stakeholder zu stärken.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der potenziellen positiven Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung
Überwachung	Jede Führungskraft bei der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die MTU schult ihre Mitarbeiter:innen und Führungskräfte regelmäßig über alle Hierarchieebenen hinweg zu den Verhaltensgrundsätzen. Neue Mitarbeiter:innen werden bei ihrem Eintritt in das Unternehmen über die Grundsätze informiert und dazu verpflichtet, eine Erklärung zu unterzeichnen, mit der sie sich zu deren Einhaltung verpflichten. Die Verhaltensgrundsätze unterliegen der Überwachung durch den Betriebsrat.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH / 3D.aero GmbH Die Verhaltensgrundsätze sind konzernweit gültig.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der Verhaltensgrundsätze. Im Rahmen der Compliance-bezogenen Regelberichterstattung berichtet der Compliance Officer regelmäßig über deren Einhaltung an den Vorstand.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich und in einer Kurzfassung öffentlich einsehbar: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/10_Responsibility/Reports_Documentation/MTU_Verhaltensgrundsätze_de_2604_150.pdf *

Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise

Inhalte	Kommunikation und Transparenz über die verfügbaren Meldewege für Beschwerden und Hinweise, über die sämtliche Hinweise auf mögliche Gesetzes- und/oder Regelverstöße, einschließlich menschenrechtlicher oder umweltbezogener Risiken oder Verletzungen im eigenen Geschäftsbereich sowie entlang der gesamten Wertschöpfungskette, gemeldet werden können. Das Beschwerdeverfahren steht MTU-Mitarbeiter:innen sowie externen Personen und Organisationen gleichermaßen zur Verfügung.
Ziel	Transparenz und einfacher Zugang zu den verschiedenen Meldewegen
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der potenziellen positiven Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung
Überwachung	Jede Führungskraft der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten.
Anwendungsbereich	Die Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise gilt weltweit, unabhängig von der beteiligten Person.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Verfahrensordnung verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.cf.mtu.bgm-hosting.de/fileadmin/EN/10_Responsibility/Reports_Documentation/MTU_Verfahrensordnung_Beschwerden_und_Hinweise_2024_01.pdf *

Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern	
Inhalte	Die Konzernbetriebsvereinbarung regelt die Grundlagen der Meldestelle für Hinweisgeber:innen entlang der Prozessschritte (u.a. Aufnahme von Hinweisen, Bearbeitung und Prüfung, Ableitung von Maßnahmen, Information und Kommunikation) sowie grundlegende Anforderungen an Vertraulichkeit, Prüfung und Information.
Ziel	Dokumentation der MTU-Anforderungen und Prozessschritte für die Hinweisgeber:innen gemäß den Anforderungen an das Verfahren der internen Meldestelle nach § 16 HinSchG
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der potenziellen positiven Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung
Überwachung	Jede Führungskraft der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass die Richtlinie eingehalten wird. Die Prozessüberwachung obliegt der Compliance-Funktion.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH / 3D.aero
Verantwortliche Organisationsebene	Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Über das weltweit verfügbare Hinweisgebersystem der MTU Aero Engines AG iTrust können Mitarbeiter:innen und Interessenträger verdächtiges Fehlverhalten oder Regelverstöße melden. Es umfasst, dass Hinweisgeber vor Vergeltung geschützt werden, und fördert eine Kultur der Transparenz und Rechenschaftspflicht in der Organisation. Das iTrust-System der MTU ist eine Plattform, über die von Mitarbeiter:innen und Stakeholdern sicher, vertraulich und anonym Compliance-Hinweise und potenzielles Fehlverhalten gemeldet werden können. Die Verfahren der MTU zur raschen, unabhängigen und objektiven Untersuchung von gemeldeten Verdachtsfällen in der Unternehmensführung, einschließlich Korruption und Bestechung, stützen sich auf die folgenden zentralen Elemente:

- / anonyme Meldung und Kommunikation über das Hinweisgebersystem iTrust
- / FAQ mit genauen Angaben zur praktischen Funktion des Hinweisgebersystems iTrust
- / vertrauliche Untersuchung und Rückmeldung an den Hinweisgeber oder die Hinweisgeberin
- / Arbeitsfreistellung von Hinweisgeber:innen oder Betroffenen für die Dauer der Untersuchung oder organisatorische Schutzmaßnahmen während der laufenden Untersuchung, sofern erforderlich
- / regelmäßige Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen der Compliance-Funktion

Nach den Grundsätzen zum Schutz von Hinweisgeber:innen werden Hinweise gemäß der konzernweiten Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise der MTU Aero Engines AG verarbeitet und untersucht. Die Identität der Hinweisgeber:innen und die Inhalte von Meldungen werden vertraulich behandelt. Ein Beschwerdeverfahren ist nur dann wirksam, wenn die hinweisgebenden Personen vor aus dem Hinweis entstehenden Nachteilen und Repressalien geschützt sind. Die MTU duldet keine Vergeltungsmaßnahmen. Sie schätzt die Hinweise und das damit verbundene Interesse, das Unternehmen und die Stakeholder zu schützen, indem sie potenzielles Fehlverhalten untersucht. Die Compliance-Funktion der MTU ist der Empfänger von Meldungen aus dem Hinweisgebersystem. Die Mitarbeiter:innen der Compliance-Funktion nehmen regelmäßig an externen Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen sowie an Fachkonferenzen teil. Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Leitlinie verantwortlich.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)

Als Mitglied der globalen Multistakeholder-Initiative UN Global Compact verpflichtet sich die MTU zur Einhaltung der zehn Prinzipien, die den Schutz der Menschenrechte, faire Arbeitsbedingungen, Umweltschutz und die Bekämpfung von Korruption umfassen. Ergänzend nimmt das Unternehmen an themenspezifischen Initiativen wie TRACE International teil, die sich auf die Korruptionsbekämpfung konzentrieren.

Im Zuge ihrer unternehmensweiten Strategie verfolgt die MTU das Ziel, Korruption und Bestechung durch einen Null-Toleranz-Managementansatz zur Korruptionsbekämpfung konsequent zu verhindern. Aus Sicht der Leitungsorgane sollen das Compliance Management System (CMS) und das zugehörige Hinweisgebersystem sicherstellen, dass Rechtsvorschriften und interne Konzepte eingehalten werden bzw. potenzielles Fehlverhalten aufgedeckt wird (vgl. [Kapitel Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#) zu weiteren Informationen über das Hinweisgebersystem). Zur Minimierung von Korruptionsrisiken prüft der Compliance Officer alle Verträge mit vertriebsunterstützenden Berater:innen vor Abschluss oder Verlängerung auf mögliche Risiken, wobei auch externe Dienstleister hinzugezogen werden. Zusätzlich bewertet die Organisationseinheit Corporate Audit die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS bzw. des internen Kontrollsystems der MTU durch umfassende Audits und unterstützt die Compliance-Organisation bei der Aufdeckung von Fehlverhalten im Unternehmen, etwa durch Überprüfung von Prozessen und Kontrollen. Die MTU orientiert sich an dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zur Prüfung von CMS sowie an den Richtlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) im Bereich Good Practice Guidance on Internal Controls, Ethics, and Compliance. Darüber hinaus hat die MTU die Standards der Aerospace and Defense Industries Association of Europe (ASD) unterzeichnet, die sich gegen Korruption und Bestechung richten und faire Wettbewerbsbedingungen fördern. Auf nationaler Ebene wird diese Initiative vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) unterstützt. Die Standards werden auch in Verträgen mit Vertriebsberater:innen als verpflichtende Maßstäbe festgelegt. In Übereinstimmung mit dem Null-Toleranz-Managementansatz der MTU bei Korruption und Bestechung werden jegliche Vorwürfe oder Verdachtsmomente ernst genommen und einer gründlichen Untersuchung unterzogen. Während der Untersuchung arbeitet die MTU uneingeschränkt mit Strafverfolgungs- und Aufsichtsbehörden zusammen. Der Compliance Officer ist verantwortlich für die Bearbeitung von Korruptions- und Bestechungsvorwürfen oder -vorfällen, unabhängig von der involvierten Management-Ebene. Ein systematischer Prozess ist etabliert, durch den der Com-

pliance Officer und das Compliance Board den Vorstand und den Prüfungsausschuss informieren. Dieser umfasst die monatliche Regelkommunikation an den Vorstand zu aktuellen Compliance-Themen, die quartalsweisen Compliance Board Meetings sowie eine anlassbezogene Ad-hoc-Berichterstattung.

Der konzernweite Schulungsplan der MTU steht im Einklang mit den Konzernleitlinien und enthielt im Geschäftsjahr 2025 sowohl die funktionsübergreifende Grundlagen-schulung zu den Verhaltensgrundsätzen als auch die themenspezifische Schulung zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption für Risikofunktionen.

Die Grundlagenschulung zu den Verhaltensgrundsätzen wurde im Berichtsjahr in einer moderneren Form des webbasierten Lernens mit Gamification-Ansätzen angeboten und stellt die Sensibilisierung sowie den Kompetenzaufbau für Entscheidungen bei ethischen Konfliktsituationen in der täglichen Arbeit in den Mittelpunkt. Die Schulungsteilnehmer:innen werden realitäts- und praxisnah durch typische riskante Geschäftssituationen geführt, die sie durch ethische Entscheidungen auflösen müssen, um das Schulungsziel zu erreichen. Zugleich werden anhand verschiedener Beispiele zum Thema Korruption die globale Sichtweise sowie die besondere Gefahr, die durch die Zusammenarbeit mit Amtsträgern entsteht, beleuchtet. Die Schulungszertifikate haben eine maximale Gültigkeitsdauer von drei Jahren und gewährleisten so eine regelmäßige Auffrischung der Kenntnisse.

Schulungstitel	Art	Anwendungsbereich	Tiefe
Verhaltensgrundsätze	/ Webbasiertes Training oder e-Info (PDF)	/ Konzernweit für alle Mitarbeiter:innen buchbar	/ MTU-Werte, u.a. die Lösung ethischer Konfliktsituationen, auch unter Druck, die zu Korruption oder Bestechung führen können
	/ Dauer ca. 45 min	/ Teil des Onboardings für Neueinsteiger:innen	/ Ausführliche Informationen zum Thema Korruption und Behörden
		/ Neu eingeführtes Schulungszertifikat mit Gültigkeit von drei Jahren	
Bekämpfung von Bestechung/Korruption	/ Präsenz oder virtuelles Training, 3–4-mal jährlich	/ Konzernweit für alle Mitarbeiter:innen buchbar	/ Vertiefende Schulungen zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, um insbesondere bei Mitarbeiter:innen risikobehafteter Funktionen das Bewusstsein zu schärfen
	/ Dauer ca. 60 min	/ Besonderer Adressatenkreis sind Mitarbeiter:innen risikobehafteter Funktionen	

Die MTU legt Wert auf die kontinuierliche Schulung und Entwicklung ihrer Mitarbeiter:innen, insbesondere in risikobehafteten Funktionen. Im Einklang mit dem präventiven Ansatz der Compliance-Organisation umfasst die Definition der risikobehafteten Funktionen bei der MTU im Bereich Korruption und Bestechung etwa ein Viertel aller Mitarbeiter:innen. Diese Definition schließt Personen ein, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bereichen wie Einkauf und Vertrieb, Rechnungswesen, IT, der Rechtsabteilung oder der Compliance-Organisation als risikobehaftete Funktion eingestuft werden. Zum betroffenen Personenkreis gehören auch leitende Mitarbeiter:innen, wie Mitglieder der Geschäftsführung und des Vorstands, sowie der MTU-Betriebsrat. Der erreichte Abdeckungsgrad reflektiert ein hohes Schulungsniveau. Die MTU strebt dauerhaft einen Zielbereich von 90–95 % an, da sich geringfügige Abweichungen aufgrund laufender Onboardings, Abwesenheiten, Funktionswechsel sowie technisch organisatorischer Faktoren naturgemäß nicht zum Stichtag vollständig ausgleichen lassen.

Anteil der durch Schulungen abgedeckten Mitarbeiter:innen in Risikofunktionen

	2025	2024
Abdeckungsgrad von Schulungen für Risikofunktionen	93 %	71 %

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines sind bislang nicht in das o. g. Bildungsprogramm einbezogen. Sowohl Vorstand als auch Aufsichtsrat sind Adressaten der regelmäßigen und anlassbezogenen Berichterstattung der MTU-Compliance-Funktion und daher für die Themen der Korruptions- und Bestechungsbekämpfung besonders sensibilisiert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats bilden sich zudem eigenverantwortlich zu Compliance-Themen fort und werden hierbei im Bedarfsfall durch die MTU unterstützt. Für weitere Informationen siehe Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats und Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK im [Abschnitt Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance im zusammengefassten Lagebericht](#).

Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)

Im Berichtszeitraum waren keine Verurteilungen wegen Verstößen gegen die Gesetze zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung zu melden. Es wurden außerdem keine Vorfälle mit Akteuren in der Wertschöpfungskette verzeichnet, in die die MTU oder ihre Mitarbeiter:innen involviert gewesen wären.

Verurteilungen und Geldstrafen

	2025	2024
Zahl der Verurteilungen		
für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	0	0
Höhe der Geldstrafen in Euro		
für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung		

Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Für den Themenbereich Unternehmensführung kann über keine quantitativen Ziele berichtet werden, die den Anforderungen der ERS entsprechen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen und Richtlinien wird durch strukturierte Berichtsprozesse, regelmäßige interne Audits sowie die Auswertung von Beschwerden und Vorfällen überwacht.

Verantwortungsvolle Außenwirtschaft

Im Rahmen dieser Nachhaltigkeitserklärung hat die MTU das Thema „Verantwortungsvolle Außenwirtschaft“ als ein unternehmensspezifisches Anliegen identifiziert.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Für die MTU ist die Einhaltung der Regelungen des Außenwirtschaftsrechts (Foreign Trade) unerlässlich. Verstöße gegen Zoll- und Exportkontrollvorschriften können dazu führen, dass sensible und somit genehmigungspflichtige Güter von sanktionierten natürlichen und juristischen Personen oder für unzulässige Zwecke verwendet werden. Dies widerspricht nicht nur staatlichen wirtschafts-, sicherheits- und außenpolitischen Interessen sowie dem fundamentalen Ansatz der UN-Friedenssicherung, sondern auch dem unternehmerischen Selbstverständnis der MTU. Im Falle nichtkonformen Handelns innerhalb der Wertschöpfungskette können Haftungs-, bußgeldrechtliche Konsequenzen und US-Sekundärsanktionsmaßnahmen drohen sowie Reputationsschäden und negative Auswirkungen auf die Wahrung der Menschenrechte entstehen.

Konzepte im Zusammenhang mit verantwortungsvoller Außenwirtschaft

Die Einhaltung von Zollgesetzen und außenwirtschaftlichen Bestimmungen ist in den innerbetrieblichen Arbeits- und Organisationsanweisungen explizit vorgeschrieben. Des Weiteren sind hierfür unternehmensweit harmonisierte Prozessstandards eingerichtet. Diese erfordern unter anderem vor dem Versand von Dokumenten und Bauteilen eine Prüfung auf Exportkontrollbestimmungen und bestehende Genehmigungspflichten.

Maßgebliche Rechtsgrundlagen sind die jeweils geltenden nationalen Gesetze sowie die Bestimmungen der US-(Re-)Exportkontrolle. In Deutschland sind dies insbesondere das Außenwirtschaftsgesetz (AWG), die Außenwirtschaftsverordnung (AWV) und die Ausfuhrliste (AL). Auf US-amerikanischer Ebene finden primär die U.S. Export Administration Regulations (EAR), die International Traffic in Arms Regulations (ITAR) sowie die Vorschriften des Office of Foreign Assets Control (OFAC) Anwendung. Ergänzend sind die Vorgaben des EU-Rechts einzuhalten, die insbesondere auf der Verordnung (EU) Nr. 2021/821 über Güter mit doppeltem Verwendungszweck (Dual-Use-Verordnung), verschiedenen Embargo- und Terrorismusverordnungen sowie der Richtlinie 2009/43/EG zur Vereinfachung der Bedingungen für die innergemeinschaftliche Verbringung von Verteidigungsgütern

beruhen. Letzterer kommt bei der Implementierung und Weiterentwicklung interner Compliance-Programme (ICP) eine zentrale Rolle zu.

Exportkontrollrechtliche Vorgaben untersagen Geschäfte mit bestimmten Ländern oder Personen sowie Lieferungen sensibler Waren, die Weitergabe von Hochtechnologien und militärischen Dienstleistungen ohne ausdrückliche behördliche Genehmigung. Dies soll vor allem die Verbreitung von ABC-Waffen (atomar, biologisch und chemisch), die Lieferungen von militärischen oder für militärische Zwecke geeigneter Güter in Krisengebiete, die Unterstützung von Personen auf Sanktionslisten und Menschenrechtsverletzungen verhindern sowie hoheitliche Sicherheitsinteressen wahren. Zollrechtliche Regelungen erfordern eine genaue Beschreibung, lückenlose Aufstellung und zutreffende Wertangabe der von der MTU ein- oder auszuführenden Waren. Darüber hinaus können Antiboykottgesetze die Teilnahme an Boykottmaßnahmen anderer Länder verbieten und die Weitergabe von Informationen über geschäftliche Aktivitäten und Personen einschränken.

Exportkontrollrechtliche Vorgaben werden als inhaltlicher Vertragsbestandteil oder innerhalb der Allgemeinen Einkaufsbestimmungen an Vertragspartner der MTU durchgesetzt. Die Sicherstellung der Umsetzung außenwirtschaftlicher Vorgaben verantwortet die Fachabteilung Außenwirtschaft (Fachweisungsrecht Exportkontrolle, Koordination Zollbestimmungen), die dem General Counsel unterstellt ist. Dieser berichtet vierteljährlich sowie im Bedarfsfall anlassbezogen an den Ausfuhrverantwortlichen im Vorstand.

Außenwirtschaftsrichtlinien

Inhalte	Die MTU-internen und standort-/länderspezifischen Regelwerke zu Zoll- und Exportkontrollvorgaben bilden die Basis für außenwirtschaftliche Prozesse in der MTU. Im Bereich der Exportkontrolle gelten die Gruppenexportkontrollrichtlinie sowie weitere Unterrichtlinien. Die internen Exportkontrollrichtlinien bilden folgende Themen ab: / Exportkontrolle in der Ablauforganisation / Überprüfung geplanter Exportvorhaben / Exportkontrollvorgaben an IT-Systeme/Tools inkl. Cloud-Systeme / Vorschriften für Einkaufsvorgänge / Trainings zum Thema Exportkontrolle / MTU Compliance mit der U.S. Exportkontrolle / Sanktionslistenprüfung Im Bereich des Zolls bilden die internen Richtlinien folgende Themen ab: / Zollabwicklung / Tarifierung von Waren in den Zolltarif / Versandabwicklung / Kriegswaffenkontrolle / zollrechtliche Trainings Die interne Prozesslandschaft bildet die Exportkontrollprozesse zur Rechtssicherheit im Unternehmen ab. Darüber hinaus existieren naturgemäß diverse standortspezifische Arbeits- und Organisationsanweisungen.
Ziel	Das Hauptziel der Zoll- und Exportkontrollvorgaben ist es, Standards und Prozesse für regelkonformes Verhalten durch die Mitarbeiter:innen der MTU zu etablieren. Sie sollen Konsistenz, Integrität sowie die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften gewährleisten.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der Vermeidung potenzieller negativer Auswirkungen auf die Wahrung der Menschenrechte durch den MTU-spezifischen Rahmen, bezogen auf die Einhaltung von Exportkontrollvorschriften
Überwachung	Jede Führungskraft bei der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Regelwerke kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die MTU schult ihre Mitarbeiter:innen und Führungskräfte regelmäßig über alle Hierarchieebenen hinweg zu den Exportkontrollvorgaben. Neue Mitarbeiter:innen werden bei ihrem Eintritt in das Unternehmen mit einer Awareness-Schulung über die Grundsätze informiert.

Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich gilt gemäß den internen Regelwerken für die nachfolgenden Standorte.

Gruppenexportkontrollrichtlinie:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Aero Engines North America Inc.
- / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Canada Ltd.
- / MTU Maintenance Fort Worth Inc.
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / MTU Maintenance Lease Services B.V.
- / MTU Maintenance Serbia d.o.o.

Darüber hinaus existieren naturgemäß diverse standortspezifische exportkontrollrechtsbezogene sowie zollrechtliche Arbeits- und Organisationsanweisungen. Die Unterrichtlinien gelten an den jeweiligen Standorten aus dem in der Gruppenexportkontrollrichtlinie genannten Anwendungsbereich.

Verantwortliche Organisationsebene

Die Gesamtverantwortung für die Einhaltung der Außenwirtschaftsrichtlinien liegt bei dem den Behörden gegenüber benannten „Ausführverantwortlichen“ (Vorstandsmitglied bzw. Standort-Geschäftsführer:in). Die Aufgaben, die sich aus dieser Verantwortung ergeben, sind an die Exportkontroll- und Zollverantwortlichen der Standorte delegiert. Diese besitzen ein direktes Berichtsrecht an den jeweiligen verantwortlichen Vorstand bzw. die Standortgeschäftsführung. Ihre Aufgaben werden ganzheitlich durch die Konzernfunktion Außenwirtschaft koordiniert.

Verfügbarkeit

Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Trainings zur Außenwirtschaft erfolgen funktionsspezifisch, je nach Umfang webbasiert, als e-Info oder in Form von Präsenztrainings in einem individuell festgelegten Turnus. Diese adressieren den rechtssicheren Umgang der Mitarbeiter:innen, die innerhalb der MTU mit zoll- und exportkontrollrechtlich relevanten Aufgaben betraut sind.

Im Bereich der Exportkontrolle ist das Training zur allgemeinen Awareness jährlich verpflichtend für alle Mitarbeiter:innen und Führungskräfte zu absolvieren und sogenannte rollenspezifische Trainings im Drei-Jahres-Turnus. Grundlegende Inhalte zu zollrechtlichen Themen werden im Rahmen von Präsenztrainings an Mitarbeiter:innen vermittelt, u. a. zur Erfüllung der Zertifizierungsanforderungen des AEO-Status (Authorised Economic Operator, zugelassener Wirtschaftsbeteiligter) sowie der standort-/länderspezifischen Anforderungen.

Regelmäßige Durchführung von Schulungen zum Thema Zoll und Exportkontrolle	
Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Regelmäßige Schulungen zur Exportkontrolle werden durchgeführt, um Mitarbeiter:innen über die wesentlichen rechtlichen Anforderungen zu informieren und verantwortungsbewusstes Handeln zu fördern. In diesen Trainings werden grundlegende Kenntnisse zu den deutschen, europäischen und US-amerikanischen Exportkontrollvorschriften, zu Embargos und Sanktionslisten sowie spezifisches Fachwissen vermittelt. Regelmäßige Schulungen zum Zoll werden durchgeführt, um Mitarbeiter:innen über die rechtlichen Anforderungen sowie Aspekte der Lieferkettensicherheit zum Schutz von Mensch und Umwelt zu informieren und deren Einhaltung zu fördern. Dies trägt zur Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen bei und stärkt ein nachhaltiges, verantwortungsbewusstes Unternehmenshandeln.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Derzeit sind keine weiteren Maßnahmen geplant.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Die Trainings der Zoll- und Exportkontrolle bewirken einen Kenntniserwerb oder die Vertiefung bereits bestehenden Wissens, welches Mitarbeiter:innen dazu befähigt, die Zoll- und Exportkontrollanforderungen einzuhalten.
Anwendungsbereich	Der Anwendungsbereich gilt gemäß dem internen Regelwerk zu Trainings in der Außenwirtschaft (Zoll und Exportkontrolle) für die nachfolgenden Standorte: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska Sp. z o.o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Fort Worth Inc. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Lease Services B.V. / MTU Maintenance Serbia d.o.o. Eine weitere interne Trainingsvorschrift in der Exportkontrolle sowie für den Zoll gilt für den Standort MTU Aero Engines AG München.

Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Die MTU hat sich im Bereich Zoll- und Exportkontrolle interne qualitative Ziele gesetzt, die jedoch aufgrund sensibler Inhalte nicht im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung veröffentlicht werden können.

Anhang

In ESRS enthaltene und von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Index

ESRS	Thema	Angabepflicht	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E1	Klimawandel	E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz	128
		E1 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	135
		E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	136
		E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	139
		E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	142
		E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	146
		E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	147
		E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	151
		E1-8 Interne CO ₂ -Bepreisung	151
ESRS E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	152
		E5-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	153
		E5-3 Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	155
		E5-5 Ressourcenabflüsse	155

ESRS	Thema	Angabepflicht	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	S1 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	157
		S1-1 Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	158
		S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	165
		S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	165
		S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	166
		S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	172
		S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer bei der MTU	174
		S1-8 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	175
		S1-9 Diversitätskennzahlen	176
		S1-10 Angemessene Entlohnung	176
		S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	177
		S1-16 Vergütungskennzahlen	177
		S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	178
ESRS S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	S2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	179
		S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	180
		S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	183
		S2-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	183
		S2-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	184
		S2-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	187
ESRS G1	Unternehmensführung	G1-1 Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur	191
		G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	194
		G1-4 Fälle von Korruption oder Bestechung	195

Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten

ESRS	Angabepflicht	Beschreibung	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS 2	SBM-1 40(b) und (c)	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette Umsatzerlöse nach maßgeblichen ESRS-Sektoren	Ja
ESRS 2	SBM-3 48(e)	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Erwartete finanzielle Effekte	Ja
ESRS E1	E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Ja
ESRS E5	E5-6	Erwartete finanzielle Effekte aufgrund der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ja
ESRS S1	S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte Alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog Datenpunkte zu eigenen Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern	Ja
ESRS S1	S1-11	Soziale Absicherung Alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-12	Menschen mit Behinderungen Alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-13	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung Alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-14	Gesundheitsschutz und Sicherheit Datenpunkte in Bezug auf Fälle arbeitsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen und die Anzahl der Ausfalltage aufgrund von Verletzungen, Unfällen, Todesfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen	Ja
ESRS S1	S1-14	Gesundheitsschutz und Sicherheit Datenpunkte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte	Ja
ESRS S1	S1-15	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben Alle Datenpunkte	Ja
ESRS S2	Alle Angabepflichten	Alle Angabepflichten	Nein

Liste der Datenpunkte sonstiger EU-Verordnungen

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2 GOV-1 Absatz 21 Buchstabe d Geschlechtvielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Verpflichtend	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)
ESRS 2 GOV-1 Absatz 21 Buchstabe e Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	Verpflichtend	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)
ESRS 2 GOV-4 Absatz 30 Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Verpflichtend	Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Verpflichtend	Nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Verpflichtend	Nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Verpflichtend	Nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak	Verpflichtend	Nicht zutreffend
ESRS E1-1 Absatz 14 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050	Wesentlich	Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)
ESRS E1-1 Absatz 16 Buchstabe g Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	Wesentlich	Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)
ESRS E1-4 Absatz 34 THG-Emissionsreduktionsziele	Wesentlich	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)
ESRS E1-5 Absatz 38 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-5 Absatz 37 Energieverbrauch und Energiemix	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-5 Absätze 40 bis 43 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-6 Absatz 44 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Wesentlich	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)
ESRS E1-6 Absätze 53 bis 55 Intensität der THG-Bruttoemissionen	Wesentlich	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)
ESRS E1-7 Absatz 56 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate	Wesentlich	Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate (E1-7)
ESRS E1-9 Absatz 66 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E1-9 Absatz 66 Buchstabe a Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E1-9 Absatz 66 Buchstabe c Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E1-9 Absatz 67 Buchstabe c Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E1-9 Absatz 69 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E2-4 Absatz 28 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E3-1 Absatz 9 Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E3-1 Absatz 13 Spezielles Konzept	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E3-1 Absatz 14 Nachhaltige Ozeane und Meere	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E3-4 Absatz 28 Buchstabe c Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E3-4 Absatz 29 Gesamtwasserverbrauch in m³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Nicht wesentlich	--/--
ESRS 2 SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Nicht wesentlich	--/--
ESRS 2 SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Nicht wesentlich	--/--
ESRS 2 SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe b Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe c Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe d Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E5-5 Absatz 37 Buchstabe d Nicht recycelte Abfälle	Nicht wesentlich	--/--
ESRS E5-5 Absatz 39 Gefährliche und radioaktive Abfälle	Nicht wesentlich	--/--
ESRS 2 SBM-3 – S1 Absatz 14 Buchstabe f Risiko von Zwangsarbeit	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1 SBM-3)

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2 SBM-3 – S1 Absatz 14 Buchstabe g Risiko von Kinderarbeit	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1 SBM-3)
ESRS S1-1 Absatz 20 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 21 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 22 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 23 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-3 Absatz 32 Buchstabe c Bearbeitung von Beschwerden	Wesentlich	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)
ESRS S1-14 Absatz 88 Buchstaben b und c Zahl der Todesfälle sowie Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Wesentlich	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)
ESRS S1-14 Absatz 88 Buchstabe e Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS S1-16 Absatz 97 Buchstabe a Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Wesentlich	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)
ESRS S1-16 Absatz 97 Buchstabe b Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsoranger	Wesentlich	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)
ESRS S1-17 Absatz 103 Buchstabe a Fälle von Diskriminierung	Wesentlich	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)
ESRS S1-17 Absatz 104 Buchstabe a Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Wesentlich	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)
ESRS 2 SBM3 – S2 Absatz 11 Buchstabe b Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2 SBM-3)
ESRS S2-1 Absatz 17 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 18 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 19 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 19 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S2-4 Absatz 36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Wesentlich	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S2-4)
ESRS S3-1 Absatz 16 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Nicht wesentlich	--/--
ESRS S3-1 Absatz 17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Nicht wesentlich	--/--
ESRS S3-4 Absatz 36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nicht wesentlich	--/--
ESRS S4-1 Absatz 16 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Nicht wesentlich	--/--
ESRS S4-1 Absatz 17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Nicht wesentlich	--/--
ESRS S4-4 Absatz 35 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nicht wesentlich	--/--
ESRS G1-1 Absatz 10 Buchstabe b Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Wesentlich	Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)
ESRS G1-1 Absatz 10 Buchstabe d Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Wesentlich	Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)
ESRS G1-4 Absatz 24 Buchstabe a Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Wesentlich	Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)
ESRS G1-4 Absatz 24 Buchstabe b Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Wesentlich	Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)

Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
E1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die MTU erzeugt eine negative Auswirkung auf den Klimawandel, da die Nutzung ihrer Produkte in der nachgelagerten Wertschöpfungskette einen Ausstoß von CO ₂ und anderen klimawirksamen Emissionen verursacht, welche zum globalen Klimawandel beitragen.
E1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die MTU beteiligt sich an Unternehmen im Luftfahrtsektor, über die sie keine operative Kontrolle hat. Die Geschäftstätigkeiten dieser Unternehmen führen zu Treibhausgasemissionen, die eine negative Auswirkung auf die Umwelt haben, indem sie zum globalen Klimawandel beitragen.
E1	Negative Auswirkung	Langfristig	Vorgelagert	Die Beschaffung von Gütern mit hohem Energieverbrauch in der Produktion sowie der Mangel an Transparenz hinsichtlich des Energiemixes von Lieferanten führen zu einer tatsächlichen negativen Auswirkung auf die Umwelt. Dies gilt insbesondere für Produktionsmateriallieferanten, bei denen die MTU nicht die Möglichkeit einer alternativen Bezugsquelle und nur begrenzten Einfluss auf die Reduzierung der Emissionen hat. Diese Auswirkung bezieht sich auf direkte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
E1	Negative Auswirkung	Langfristig	Vorgelagert	Die Beschaffung von Gütern mit hohem Energieverbrauch in der Produktion in der tieferen Lieferkette sowie der Mangel an Transparenz hinsichtlich des Energiemixes von Lieferanten in der tieferen Lieferkette führen zu einer tatsächlichen negativen Auswirkung auf die Umwelt. Die MTU hat keinen Einfluss auf die Reduzierung der Emissionen oder nur begrenzte Reduktionshebel für die indirekte Lieferkette aufgrund der Intransparenz der tieferen Lieferkette. Diese Auswirkung bezieht sich auf direkte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
E1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Die MTU erzeugt eine negative Auswirkung auf den Klimawandel, da der fossile Energieverbrauch für Produktion, Instandhaltung und administrative Tätigkeiten in ihren eigenen Betrieben zu Treibhausgasemissionen führt, die zum globalen Klimawandel beitragen.
E1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Die MTU erzeugt durch den hohen Energieverbrauch nicht erneuerbarer, fossiler Energieträger wie Erdgas und Kerosin für die Produktion, Instandhaltung und Prüfung von Triebwerken im eigenen Geschäftsbetrieb eine negative Auswirkung auf die Umwelt. Dies führt zur Erschöpfung nicht erneuerbarer Ressourcen.
E1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die MTU erzeugt durch den hohen Energieverbrauch nicht erneuerbarer, fossiler Energieträger wie Kerosin während der Nutzungsphase ihrer Produkte eine negative Auswirkung auf die Umwelt. Dies führt zur Erschöpfung nicht erneuerbarer Ressourcen.
E1	Negative Auswirkung	Kurz- und mittelfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine tatsächliche negative Auswirkung auf die Umwelt durch die Beschaffung von Produkten mit hohem Energieverbrauch und einem unbekannten Energiemix der direkten Lieferanten im OEM- und MRO-Geschäft, was zur Emission von Treibhausgasen führt. Die Produktionsprozesse bei den direkten Lieferanten sind energieintensiv. Die MTU verfügt nur über eine begrenzte Transparenz hinsichtlich der Produktionsstandorte sowie eingeschränkte detaillierte Informationen zu den Produktionsprozessen. Diese Auswirkung bezieht sich auf direkte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
E1	Risiko	Langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Ein Risiko für die MTU könnte darin bestehen, dass die Klimaziele aufgrund des erwarteten Wachstums der MTU und der hohen gebundenen Treibhausgasemissionen nicht erreicht werden, was zu schlechten ESG-Bewertungen führt. Dies könnte negative Wahrnehmungen bei den Kunden zur Folge haben, die den Ruf der MTU schwächen und potenziell die finanzielle Leistung durch Verluste, wie sinkende Einnahmen, beeinträchtigen.
E1	Risiko	Langfristig	Nachgelagert	Ein Risiko für die MTU könnte die steigende Preisgestaltung von Treibhausgasemissionen durch den Emissionshandel (z.B.: EU-ETS) sein, was zu höheren Ticketpreisen führt. Dies resultiert in einer verringerten Nachfrage von MTU-Kunden (Fluggesellschaften), was die finanzielle Leistung der MTU durch Verluste aufgrund sinkender Einnahmen im OEM- und MRO-Geschäft beeinträchtigen könnte.
E1	Risiko	Langfristig	Nachgelagert	Ein Risiko für die MTU könnte darin bestehen, dass ein Wandel im Kundenverhalten aufgrund negativer Wahrnehmungen des konventionellen Fliegens zu einer geringeren Nachfrage nach Flügen führt. Dies resultiert in einer verringerten Nachfrage von MTU-Kunden (Fluggesellschaften), was die finanzielle Leistung der MTU durch Verluste aufgrund sinkender Einnahmen im OEM- und MRO-Geschäft beeinträchtigen könnte.

ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
E5	Positive Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit / nachgelagert	Die langjährige Erfahrung der MTU in der Instandhaltung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair, Overhaul – MRO) von Triebwerken sowie die daraus resultierende hohe Qualität kundenspezifischer bzw. bedarfsgerechter MRO-Dienstleistungen rund um Triebwerke wirkt sich positiv auf die Ressourcennutzung aus. Das MRO-Geschäft der MTU trägt zudem dazu bei, die Lebensdauer der Produkte zu verlängern, indem nur nicht reparierbare Teile ersetzt werden und das restliche Triebwerk weiterverwendet wird.
S1	Positive Auswirkung	Kurz- und mittelfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf die sichere Beschäftigung ihrer eigenen Belegschaft, indem sie ihren Mitarbeiter:innen unbefristete Verträge bietet (95 % in Deutschland 2024). Für die Bewertung dieser Auswirkung wurde der prozentuale Anteil der Mitarbeiter:innen mit unbefristeten Verträgen an deutschen MTU-Standorten aus dem Geschäftsjahr 2024 zugrunde gelegt, da zum Zeitpunkt der Durchführung der DMA 2025 noch keine Daten für 2025 vorlagen.
S1	Positive Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre Mitarbeiter:innen im Bereich der Arbeitszeit, da die Einführung eines flexiblen Arbeitszeitmodells es ermöglicht, die Arbeitszeit je nach Arbeitsbelastung zu gestalten, wodurch umfangreiche Überstunden vermieden werden können.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre eigene Belegschaft, indem sie angemessene Löhne zahlt, da wettbewerbsfähige Gehälter finanzielle Stabilität gewährleisten und die allgemeine Lebensqualität der Mitarbeiter:innen verbessern.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre eigene Belegschaft, indem sie angemessene Informationen durch die etablierten Betriebsräte und den regelmäßigen Dialog mit Verbänden und anderen Arbeitnehmervertretungen bereitstellt. Dies unterstützt das allgemeine Bewusstsein und Verständnis der Mitarbeiter:innen über ihre Rechte.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre eigene Belegschaft, indem sie umfassende Tarifverträge für ihre Mitarbeiter:innen ermöglicht, die zu einer gleichwertigen Behandlung des Personals, besseren Arbeitsbeziehungen und einer Reduzierung von Konflikten am Arbeitsplatz führen.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre Mitarbeiter:innen in Bezug auf die Work-Life-Balance, indem sie familienbezogene Freistellungen fördert und Systeme implementiert, die flexible Arbeitsweisen erleichtern, wie z. B. flexible Arbeitszeiten und Homeoffice für Angestellte sowie Unterstützung bei der Kinderbetreuung für Mitarbeiter:innen am Hauptsitz der MTU in München. Dies ermöglicht es den von den Maßnahmen betroffenen Mitarbeiter:innen, ihren persönlichen und beruflichen Verantwortlichkeiten besser gerecht zu werden.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit ihrer Mitarbeiter:innen durch ein implementiertes Arbeitsschutzmanagementsystem, strenge Arbeitssicherheitsstandards und präventive Ansätze zur Vermeidung von Unfällen. Durch die jährliche verpflichtende Teilnahme aller Mitarbeiter:innen an Sicherheitsschulungen wird das Bewusstsein für dieses Thema geschärft, was zusätzlich die Sicherheit am Arbeitsplatz erhöht. Mitarbeiter:innen, die in der Produktion tätig sind, werden teilweise sogar monatlich geschult, um die bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Die MTU hat einen hohen Standard in Bezug auf die technische Maschinensicherheit an den Arbeitsplätzen.
S1	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung aufgrund ihres Geschäftsmodells eines produzierenden und fertigenden Unternehmens. Alle Mitarbeiter:innen (insbesondere diejenigen, die in der Produktion arbeiten) sind dem Risiko von Verletzungen oder Unfällen während der Arbeitszeit ausgesetzt. Dies kann negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Zufriedenheit innerhalb des Unternehmens haben.
S1	Negative Auswirkung	Mittel- und langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Da Frauen im Jahr 2023 nur 16,7 % der Positionen innerhalb des Unternehmens einnahmen, könnte langfristig ein Gefühl der Unterrepräsentation unter ihnen entstehen. Diese Unterrepräsentation könnte die allgemeine Moral der Belegschaft sowie das Wohlbefinden der weiblichen Mitarbeiterinnen negativ beeinflussen, da sie möglicherweise ein Gefühl der Zugehörigkeit vermissen. Dies könnte zu einer potenziellen negativen Auswirkung für die Mitarbeiter:innen der MTU, insbesondere für die weiblichen Mitarbeiterinnen, führen.
S1	Positive Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre eigene Belegschaft, indem sie ein umfassendes Schulungsprogramm für alle Mitarbeiter:innen sowie zusätzliche Kompetenzentwicklungsprogramme für spezifische Zielgruppen, wie das First Leadership Program (FLP) oder das European Consortium for Advanced Training in Aerospace (ECATA), anbietet. Dies verbessert die Fähigkeiten und Kompetenzen der Mitarbeiter:innen, fördert ihre Weiterentwicklung und führt zu Karrierechancen. Zudem unterstützt es Veränderungen, stärkt die persönliche Verantwortung und fördert Vertrauen.

ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
S1	Positive Auswirkung	Mittel- und langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Durch die Umsetzung der Maßnahmen der Inclusion Roadmap 2025, die Verbesserung der bestehenden Richtlinie sowie die standortspezifische Gestaltung der jeweiligen Büroräume (u. a. barrierefrei) könnte die MTU die Gemeinschaft und Inklusion von Menschen mit Behinderungen innerhalb ihrer eigenen Belegschaft stärken. Allgemein hat dies eine potenzielle positive Auswirkung auf die eigene Belegschaft, da die beruflichen und persönlichen Perspektiven der Mitarbeiter:innen positiv beeinflusst werden. Langfristig könnte dies ein Gefühl der Zugehörigkeit und des Verständnisses fördern und zu einem inklusiveren und unterstützenden Arbeitsumfeld für Menschen mit Behinderungen beitragen.
S1	Negative Auswirkung	Kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete die MTU sechs bestätigte Fälle von Diskriminierung und Belästigung, die eine tatsächliche negative Auswirkung auf die Gesundheit der betroffenen Mitarbeiter:innen hatten. Für die Bewertung dieser Auswirkung wurde die Anzahl der bestätigten Fälle aus dem Geschäftsjahr 2024 zugrunde gelegt, da zum Zeitpunkt der Durchführung der DMA 2025 noch keine Daten für 2025 vorlagen.
S1	Positive Auswirkung	Mittelfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Entwicklung der Corporate Values: Angesichts des kontinuierlichen Wachstums und der zunehmenden Internationalisierung der MTU überarbeitet das Unternehmen derzeit seine Unternehmenswerte in Zusammenarbeit mit Mitarbeiter:innen und Führungskräften an allen Standorten. Ziel ist es, eine zeitgemäße und wertebasierte Unternehmenskultur zu schärfen, die Integrität stärkt, Vielfalt fördert und eine inklusivere Zusammenarbeit ermöglicht. Diese Initiative hat das Potenzial, positive Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen zu haben, indem sie respektvolle Kooperation fördert, die psychologische Sicherheit erhöht und die Entwicklung des individuellen Potenzials unterstützt.
S1	Risiko	Langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Ohne eine adäquate langfristige strategische Personalplanung kann die Fähigkeit des Unternehmens eingeschränkt sein, schnell auf unerwartete Veränderungen im Markt oder in der Wirtschaft zu reagieren. Wenn sie nicht korrekt durchgeführt wird, können ungünstige Entscheidungen getroffen werden, die zu einer ineffizienten Nutzung von Ressourcen und finanziellen Verlusten führen. Ohne die richtigen Nachfolger könnte das geplante Umsatzwachstum möglicherweise nicht realisiert werden, was die strategischen Ziele der MTU gefährden würde.
S2	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung auf die Arbeitskräfte von Lieferanten, die durch die Arbeitsbedingungen in deren Produktion verursacht werden könnte. Schlechte Arbeitsbedingungen und körperlich anstrengende Tätigkeiten in den Fabriken der direkten Lieferanten, insbesondere im Bereich der Gieß- und Schmiedeprozesse, sind mit einer hohen Wahrscheinlichkeit für Langzeitverletzungen sowie potenziell langen Arbeitszeiten und unfairen Löhnen verbunden. Alle Mitarbeiter:innen der Lieferanten wurden in dieser Analyse als Stakeholdergruppe betrachtet. Diese Auswirkung bezieht sich auf direkte OEM-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
S2	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung auf die Arbeiter, die sich aus Berichten über schlechte Arbeitsbedingungen im Bergbau ergeben. Diese Berichte heben ernsthafte Sicherheits- und Gesundheitsrisiken für die Arbeitskräfte, lange Arbeitszeiten und unzureichende Bezahlungsbedingungen hervor. Darüber hinaus gibt es derzeit keine Transparenz bezüglich der tieferen Ebenen der Lieferkette. Alle Mitarbeiter:innen der Lieferanten wurden in dieser Analyse als Stakeholdergruppe betrachtet. Diese Auswirkung bezieht sich auf indirekte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
S2	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung auf Arbeitskräfte in der Lieferkette in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle. Die Art der Tätigkeiten lässt teilweise keine Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen zu. Zudem ist der Anteil an Frauen in Produktionsrollen auffällig niedrig. Alle Mitarbeiter:innen der Lieferanten wurden in dieser Analyse als Stakeholdergruppe betrachtet. Diese Auswirkung bezieht sich auf direkte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
S2	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung auf Arbeitskräfte in der Lieferkette in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle. Berichte weisen auf Fälle von Diskriminierung aufgrund von Herkunft, Geschlecht und ethnischer Zugehörigkeit hin. Alle Mitarbeiter:innen der Lieferanten wurden in dieser Analyse als Stakeholdergruppe betrachtet. Diese Auswirkung bezieht sich auf indirekte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
S2	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Die MTU erzeugt eine potenzielle negative Auswirkung auf Arbeitskräfte in der Lieferkette in Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte. Dazu gehören Bedenken wie Zwangsarbeit und Kinderarbeit in Teilen der Lieferkette. Alle Mitarbeiter:innen der Lieferanten wurden in dieser Analyse als Stakeholdergruppe betrachtet. Diese Auswirkung bezieht sich auf indirekte OEM- und MRO-Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
MTU-spezifisch	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Die MTU verfügt über ein konzernweites Integriertes Management System (IMS), dessen ordnungsgemäße Durchführung für die Erfüllung der Anforderungen an Flugsicherheit und an das Safety Management System (SMS) unabdingbar ist. Eine Nichterfüllung könnte potenziell zu einem Vorfall oder Unfall führen, mit potenziellen negativen Auswirkungen auf Flugpassagier:innen und Endnutzer.

ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
MTU-spezifisch	Negative Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Nachgelagert	Verstöße gegen Exportkontrollvorschriften während des Versands oder der Datenübertragungsprozesse können dazu führen, dass sensible Gegenstände von unzulässigen Personen oder für unzulässige Zwecke verwendet werden, was den wirtschaftlichen, sicherheitspolitischen und außenpolitischen Interessen der jeweiligen Staaten sowie dem grundlegenden Ansatz der Vereinten Nationen zur Friedenssicherung stark widerspricht. Die nicht konformen Aktivitäten von Kunden und Vertriebsmitarbeiter:innen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette können potenzielle negative Auswirkungen im Hinblick auf die Menschenrechte zur Folge haben.
G1	Positive Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU erzeugt eine tatsächliche positive Auswirkung auf ihre Mitarbeiter:innen durch ihre Unternehmensrichtlinien, die darauf ausgelegt sind, Mitarbeiter:innen zu ermutigen, Bedenken ohne Angst vor Konsequenzen zu äußern und sicherzustellen, dass angemessene Maßnahmen ergriffen werden. Die MTU strebt an, eine Kultur zu schaffen, die offen für Veränderungen ist, innovatives Denken fördert und die Mitarbeiter:innen darin bestärkt, eigenständige Entscheidungen zu treffen. Dies trägt zu einer sicheren und gesunden Unternehmenskultur bei.
G1	Positive Auswirkung	Kurz-/mittel- / langfristig	Eigene Geschäftstätigkeit	Die MTU verpflichtet sich, ihre hohen Standards gegen Korruption und Bestechung weltweit aufrechtzuerhalten, selbst in Regionen mit weniger entwickelten institutionellen Rahmenbedingungen. Durch die Durchsetzung strenger Praktiken gegen Korruption und Bestechung in ihren Betrieben trägt die MTU potenziell positiv zu den Antikorruptions- und Antibestechungspraktiken ihrer Geschäftspartner und Geschäftsregionen bei. Dieses Engagement fördert verbesserte Wettbewerbsbedingungen und sensibilisiert für die Bedeutung korruptionsfreier Geschäftsentscheidungen, was potenziell einen positiven Einfluss auf die lokalen Volkswirtschaften und die Marktintegrität ausübt.

MDR-M-Angaben

ESRS	Metrik	Methodik
ESRS 2 Allgemeine Angaben		
ESRS 2	Durchschnittliches Geschlechterverhältnis von Vorstand und Aufsichtsrat	Das durchschnittliche Geschlechterverhältnis von Vorstand und Aufsichtsrat wird berechnet, indem für jedes Mitglied die Anzahl der Tage im Geschäftsjahr ermittelt wird, an denen es dem jeweiligen Gremium angehörte. Anschließend wird die Gesamtzahl der Tage weiblicher Mitglieder ins Verhältnis zur entsprechenden Anzahl der Tage männlicher Mitglieder gesetzt und als prozentualer Anteil ausgewiesen.
ESRS 2	Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Personenzahl und Region	Die Arbeitnehmerangaben (Personenzahl) werden zum 31. Dezember angegeben. Die Primärdaten stammen aus der IT-Umgebung des HR-Bereichs oder bei kleineren Standorten von HR-Business-Partnern. Die Beschäftigtenzahl ergibt sich aus der Definition von Mitarbeiter:innen gemäß Angaben aus S1-6 und den entsprechenden Kennzahlen.
ESRS E1 Klimawandel		
E1-1	Taxonomiekonforme Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Höhe der taxonomiekonformen Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan für den Klimaschutz wird auf Grundlage der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie ermittelt. Es handelt sich um den Anteil, der auf die beschriebenen Maßnahmen „ecoRoadmap“, „Technologie-Agenda Claire: Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte“ und „ecoTransition“ im Rahmen des Übergangsplans einzahlt.
E1-3	Signifikante CapEx und OpEx für Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele	Die Kennzahlen zu den signifikanten CapEx- und OpEx-Aufwendungen für die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen im Berichtsjahr basieren auf den Anlagenzugängen sowie den Aufwendungen gemäß Gewinn- und Verlustrechnung zum Stichtag 31. Dezember. Diese wurden den beschriebenen Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele entsprechend zugeordnet. Die Angaben zu taxonomiefähigen und -konformen CapEx und OpEx in diesem Zusammenhang wurden auf Grundlage der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie ermittelt.
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Für die Berechnung des Energiemixes werden die jeweiligen Energiemixangaben der betroffenen Energiequellen je Standort herangezogen und mit den jeweiligen Energieverbräuchen multipliziert. Der Gesamtenergieverbrauch wird anhand von Zählerständen und/oder Energielieferantenrechnungen erfasst. Für Standorte und Energieträger, bei denen keine Primärdaten erhoben werden konnten, wurde auf Schätzverfahren zurückgegriffen. Der Energieverbrauch der MTU wird unter Einbezug aller vorhandenen Aktivitätsdaten je Quadratmeter und je Aktivitätstyp (z. B. Produktion, Lager und Büro) berechnet. Dieser Faktor wird für den geschätzten Energieverbrauch der Tochtergesellschaften ohne Energieverbrauchsdaten entsprechend ihrer Standortaktivität verwendet. Sind die Daten nicht rechtzeitig verfügbar, zieht die MTU Vormonats- bzw. Vorjahreswerte heran oder berechnet die Verbrauchsdaten mit dem Durchschnittswert der vorhandenen Angaben.
E1-5	Erzeugung von selbst genutzter Energie	Die Menge an erzeugter Energie wird anhand von Zählerständen erfasst.
E1-5	Energieintensität pro Mio. Euro Nettoerlös	Die Kennzahl zur Energieintensität stellt den Gesamtenergieverbrauch der MTU in MWh pro Nettoumsatzerlös in Mio. Euro dar. Der Leistungsindikator beruht auf dem Energieverbrauch der MTU in klimaintensiven Sektoren. Da der gesamte Geschäftsbetrieb der MTU unter den Wirtschaftszweig „30.30 Luft- und Raumfahrzeugbau und zugehöriger Maschinen“ fällt und somit ein klimaintensiver Sektor ist, wird für diesen Leistungsindikator der gesamte Energieverbrauch berichtet und durch den im Abschluss der MTU erfassten Nettoumsatzerlös (aus Verträgen mit Kunden/gem. IFRS 15), der nur die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften umfasst, geteilt.
E1-6	Scope-1-Emissionen	Die Berechnung der Scope-1-Emissionen umfasst die direkten Emissionsquellen innerhalb des Unternehmens. Die Daten zur Berechnung der Scope-1-Emissionen basieren auf den Energieverbrauchsdaten der MTU. Zur Berechnung der Emissionen werden gesammelte Aktivitätsdaten mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6) beschrieben.
E1-6	Scope-2-Emissionen	Bei der Berechnung der Scope-2-Treibhausgasemissionen folgt die MTU der standort- und der marktbezogenen Methode. Bei standortbezogenen Emissionen verwendet die MTU durchschnittliche Emissionsfaktoren für die Energieerzeugung an den MTU-Standorten. Bei marktbezogenen Emissionen werden die Treibhausgasemissionen von Erzeugern quantifiziert, mit denen die MTU für gebündelten und ungebündelten Strom Verträge geschlossen hat. Sind keine Angaben zu vertraglichen Instrumenten vorhanden, berücksichtigt die MTU den Emissionsfaktor des entsprechenden Residualmix, wenn verfügbar. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6) beschrieben.
E1-6	Scope-3-Emissionen	Zur Berechnung der Scope-3-Treibhausgasemissionen stützt sich die MTU auf Daten aus bestimmten Tätigkeiten innerhalb ihrer vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6) beschrieben.

ESRS	Metrik	Methodik
E1-6	Gesamtemissionen der MTU	Die Kennzahl setzt sich aus der Summe der MTU-THG-Bruttoemissionen im Berichtsjahr zusammen.
E1-6	Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse	Die Treibhausgasintensität wird auf der Grundlage der Gesamtemissionen der MTU und dem Nettoumsatzerlös (aus Verträgen mit Kunden/gem. IFRS 15) in t CO ₂ e pro Mio. Euro im Berichtsjahr ermittelt.
E1-6	Anteil der eingekauften Energie mit gebündelten und ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung	Der Anteil der eingekauften Energie mit gebündelten und ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung wird auf Basis der Verträge für die Beschaffung von Energie ermittelt. Die Angabe wird als Quotient der Menge an eingekaufter Energie (Strom und Fernwärme) mit gebündelten bzw. ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung und der Gesamtmenge an eingekaufter Energie (Strom und Fernwärme) berechnet.
E1-7	Kennzahlen zu verwendeten CO ₂ -Zertifikaten	Diese Kennzahlen beschreiben den Betrag der für das Berichtsjahr gelöschten CO ₂ -Zertifikate durch Finanzierung von Projekten zur Reduktion und zur Entnahme der Treibhausgasemissionen außerhalb der Wertschöpfungskette der MTU. Die Messung wird in Tonnen CO ₂ -Äquivalenten (t CO ₂ e) ausgedrückt. Bei der Datenerhebung für diesen Leistungsindikator müssen zunächst Projekte mit dem Fokus auf einer Verringerung von Treibhausgasen außerhalb der Wertschöpfungskette der MTU ermittelt werden. Jedes Projekt zur Verringerung von Treibhausgasen gilt als Projekt zur Reduktion (z. B. durch Wiederaufforstung oder städtische Baumpflanzung) oder als Entnahmeprojekt (z. B. direkte Abscheidung aus der Luft). Die CO ₂ -Gutschriften basieren auf bestehenden vertraglichen Vereinbarungen und auf dem Erhalt von CO ₂ -Zertifikaten. Schließlich werden die Daten über die Menge an CO ₂ -Gutschriften, die für das Berichtsjahr pro Projekt gelöscht werden, in Tonnen CO ₂ e erfasst.
E1-7	In der Zukunft zu löschende CO ₂ -Zertifikate	Die angegebene Menge an CO ₂ -Zertifikaten berechnet sich aus der Summe von im Berichtsjahr bestehenden Verträgen zum Erwerb und Stilllegung von CO ₂ -Zertifikaten in den Folgejahren.
Entity-specific	Scope-3.11-Emissionsintensität	Die Emissionsintensität (in %) basiert auf den Lebenszyklus-Emissionen aus der Nutzung der von der MTU produzierten zivilen OEM-Produkte im Narrowbody- und Widebody-Segment. Für die Emissionsberechnung (Zähler) werden die jährlichen Use-Phase-Emissionen über die erwartete Produktlebensdauer ermittelt und summiert. Die Emissionsfaktoren sind SAF-adjustiert: Sie berücksichtigen einen über die kommenden Jahre fortschreitenden SAF-Anteil (SAF Ramp-up) gemäß den branchenüblichen Szenariopfaden nach ICAO, LTAG. Die Intensität wird ermittelt, indem die entsprechenden Scope-3.11-Gesamtemissionen durch die Gesamtsumme der verfügbaren Sitzkilometer (Available Seat Kilometers (ASK) = Kilometer × verfügbare Sitzplätze) des entsprechenden Jahres geteilt werden.
ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		
E5-5	Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte	Dieser Leistungsindikator misst die Langlebigkeit der MTU-Produkte im Vergleich zum Branchendurchschnitt. Der MTU-Durchschnitt wird ermittelt, indem das Alter aller bis zum Berichtsjahr ausgemusterten Flugzeuge, die mit MTU-Schlüsselprodukten (HDV, NDT, TCF) ausgestattet sind, gemittelt wird. Dabei werden die Marktsegmente Regional-, Narrowbody- und Widebody-Jets berücksichtigt. Eine Bewertung von Business-Jets ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich. Der Branchendurchschnitt wird auf die gleiche Weise berechnet, wobei das Alter aller bis zum Berichtsjahr ausgemusterten Flugzeuge in den oben genannten Marktsegmenten berücksichtigt wird. Zur Ermittlung des Langlebigkeitsindex wird das Verhältnis des MTU-Durchschnitts zum Industriedurchschnitt gebildet. Die Daten zum Zeitpunkt der Ausmusterung und das entsprechende Alter der Flugzeuge stammen aus der kommerziellen Cirium®-Datenbank. Folgende Triebwerkstypen wurden bei der Berechnung berücksichtigt: MTU-Durchschnitt: PW1000G (PW1100G-JM, PW1500, PW1900), PW2000, PW4000, PW6000, V2500, JT8D-200, CF6, GEnx, GE9X, GP7200 Industriedurchschnitt: alle Triebwerksprogramme im MTU-Durchschnitt sowie CF34, CFM56, GE90, Trent, LEAP
E5-5	Recyclbare Anteile in Produkten und Verpackungen	Dieser Leistungsindikator bewertet die Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte und ihrer Verpackung. Die Beurteilung richtet sich nach der Definition von Recycling in der EU-Abfallrahmenrichtlinie (2008/98/EG), wobei die energetische Verwertung und die Wiederaufbereitung zu Brennstoffen oder Verfüllungsmaterialien ausgeschlossen sind. Die Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte wird auf Bauteilebene bestimmt und mittels eines massenbasierten Ansatzes auf die Module (HDV, NDT, TCF) und die Produktebene hochgerechnet. Bauteile aus Metalllegierungen gelten als 100% recycelbar, während die Recyclingfähigkeit anderer Materialien durch Literaturrecherche und Expertengespräche ermittelt wurde. Bei Materialien, deren Recyclingfähigkeit nicht ermittelt werden konnte, wird ein Wert von 0% angenommen. Die gesamte Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte wird bestimmt, indem der recycelbare Anteil aller verkauften Produkte durch das Gesamtgewicht der verkauften Produkte geteilt wird. Die vorgestellte Berechnungsmethode gilt auch für die Beurteilung der Recyclingfähigkeit der Materialien, die für die Verpackung der verkauften Produkte zum Einsatz kommen, einschließlich der im Umlauf befindlichen Verpackungen, die Eigentum der MTU sind. Der recycelbare Anteil der Verpackungen wird u.a. mithilfe des MTU-Verpackungskatalogs bestimmt. Dieser beinhaltet die Sachnummern der Materialien, die für die Verpackung der MTU-Produkte eingesetzt werden, den Materialtyp und das Gewicht. Mithilfe dieser Angaben wird zuerst auf Basis von Literaturrecherche und Expertengesprächen die Recyclingfähigkeit der jeweiligen Materialien ermittelt. Anschließend wird das recycelbare Gewicht berechnet, indem die Recyclingfähigkeit jeder Verpackung mit ihrem jeweiligen Gewicht und der bestellten Menge multipliziert wird. Der gesamte recycelbare Anteil stellt somit das Verhältnis des gesamten recycelbaren Materials zum Gesamtverpackungsgewicht dar.

ESRS	Metrik	Methodik
ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens		
S1-6	Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen nach Personen- zahl und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Die Arbeitnehmerangaben (Personenzahl) werden zum 31. Dezember berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen die MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-6	Anzahl der MTU-Mitarbeiter:innen in Ländern mit signifikanter Beschäftigung	Die Arbeitnehmerangaben (Personenzahl) werden zum 31. Dezember berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern. Die Anzahl der Mitarbeiter:innen wird für Länder mit signifikanter Beschäftigung gemeldet, in denen 50 oder mehr Mitarbeiter:innen tätig sind und die mindestens 10 % der Gesamtmitarbeiterzahl repräsentieren, sodass die Berichterstattung sich auf 2 von 11 Ländern mit MTU-Standorten bezieht.
S1-6	Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Arbeitsverhältnis und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Die Anzahl der unbefristeten und befristeten Mitarbeiter:innen wird zum Stichtag 31. Dezember gemeldet. Befristete Mitarbeiter:innen haben einen zeitlich begrenzten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis) und umfassen sowohl befristet beschäftigte Arbeiter:innen und Angestellte als auch Vertretungsverträge (z. B. für festangestellte Mitarbeiter:innen im Mutterschutz oder mit Langzeiterkrankungen). Analog der Definition von festangestellten Mitarbeiter:innen werden auch Mitarbeiter:innen im Mutterschutz und langfristig erkrankte Mitarbeiter:innen in die Definition eingeschlossen. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-6	Mitarbeiterfluktuation	Die Gesamtzahl der ausgeschiedenen Mitarbeiter:innen wird als Personenzahl zum Stichtag 31. Dezember gemeldet. Dies umfasst die Summe der Mitarbeiter:innen, die freiwillig ausgeschieden sind oder aufgrund von Kündigung, Renteneintritt oder Todesfall das Unternehmen verlassen haben. Mitarbeiter:innen mit vertraglich befristetem Arbeitsvertragsende werden berücksichtigt, sofern es sich um einen vorzeitigen Austritt handelt. Als Grundgesamtheit findet die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter:innen (unbefristet und befristet) im Geschäftsjahr als Bezugsgröße Eingang in die Berechnung. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern.
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen im EWR, die durch Tarifverträge abgedeckt sind, wird berechnet, indem die Anzahl der tarifgebundenen Mitarbeiter:innen durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen im EWR geteilt wird. Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen im EWR, die durch Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind, wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeiter:innen an MTU-Standorten mit Arbeitnehmervertretungen durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen im EWR geteilt wird. Es werden nur EWR-Länder mit signifikanter Beschäftigung (> 50 Mitarbeiter:innen, die > 10 % aller Beschäftigten repräsentieren) berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahlen werden zum 31. Dezember berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern.
S1-9	Geschlechterverteilung auf den obersten Führungsebenen	Die obersten Führungsebenen umfassen die Managementebenen unterhalb des Vorstands: Ebene 1 auf MTU-Mittelebene mit Führungskräften der ersten Ebene (OFK = oberer Führungskreis) sowie Ebene 2 auf MTU-Abteilungsebene mit Führungskräften der zweiten Ebene (FK = Führungskreis). Die Anzahl ist die Personenzahl und wird zum 31. Dezember berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-9	Verteilung der Mitarbeiter:innen nach Altersgruppen	Die Anzahl ist die Personenzahl und wird zum 31. Dezember berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern.
S1-10	Angemessene Entlohnung	Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung bezogen auf die garantierten Gehaltsbestandteile aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem Gehaltsabrechnungssystem der MTU extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Die Betrachtung der respektiven Stundenentgelte erfolgte bei Bedarf (unterjährige Änderung des Mindestlohns oder des Entgelts) je Abrechnungszyklus.

ESRS	Metrik	Methodik
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Für die Berechnung der Kennzahlen für Gesundheits- und Arbeitsschutz wird die zugrunde liegende Anzahl der Mitarbeiter:innen (im Gegensatz zu den Angaben gem. ESRS S1-6 inkl. Praktikant:innen, Auszubildenden, Trainees und Werkstudent:innen) zum Stichtag 31. Dezember gemeldet. Die primären Daten stammen aus der MTU-HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Business-Partnern. Bei der Ermittlung der Abdeckungsquote mit Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystemen gelten Standorte als abgedeckt, wenn sie entweder durch das IMS oder das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem gemäß ISO 45001 erfasst sind. Für deutsche Standorte erfolgt die Abdeckung durch beide Systeme. Die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., MTU Maintenance Serbia d.o.o. und MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd. sind nach dem ISO-45001-Standard zertifiziert. Die Zertifizierungen werden jährlich von einer externen Stelle überprüft. Die Anzahl der arbeitsbedingten Unfälle, einschließlich Todesfälle, wird von den Manager:innen für Arbeitssicherheit auf Standortebene gemäß dem standardisierten Klassifikationsschema (Kategorien 1–5, von Beinaheunfall bis Todesfall) dokumentiert und in Zusammenarbeit mit der betroffenen Arbeitskraft sowie der zuständigen Managementebene untersucht. Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen werden als Unfälle der Kategorie 5 erfasst. Eine sofortige Meldung an das lokale Management und das Konzernmanagement ist erforderlich. Die Primärdaten für den Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember werden von den vor Ort tätigen Abteilungen für Arbeitssicherheit bereitgestellt, die für die Richtigkeit der Daten verantwortlich sind. Die Quote der arbeitsbedingten Unfälle wird berechnet, indem die jeweilige Anzahl der Fälle der Kategorien 3 und 4 durch die Gesamtarbeitsstunden der Mitarbeiter:innen (im Gegensatz zu den Angaben gem. ESRS S1-6 inkl. Praktikant:innen, Auszubildenden, Trainees und Werkstudent:innen) geteilt und auf eine Million Arbeitsstunden (entspricht 500 Vollzeitbeschäftigten im Zeitraum von einem Jahr) standardisiert wird. Dabei entspricht ein Fall der Kategorie 3 einem Arbeitsunfall mit einer Verletzung, die zu einem Arbeitsausfall von ein bis drei Tagen führt; ein Fall der Kategorie 4 entspricht einem Arbeitsunfall mit einer Verletzung, die zu einem Arbeitsausfall von mehr als drei Tagen führt. Aufgrund gesetzlicher Anforderungen an Datenschutz und Datensicherheit kann die MTU keine Daten für Indikatoren zu arbeitsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen erheben und berichten.
S1-16	Geschlechtsspezifisches Lohngefälle	Die Bruttostundenlöhne aller männlichen und weiblichen Mitarbeiter:innen basieren auf dem lohnsteuerpflichtigen Jahresbruttobetrag, der (angepasst für den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember, falls die Gehaltsabrechnungsperiode abweicht) durch die jährlichen Arbeitsstunden geteilt wird. Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem MTU-Gehaltsabrechnungssystem extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Der Indikator wird auf Konzernebene berechnet. Die Stundenlöhne der Auslandsstandorte werden entsprechend in Euro umgerechnet.
S1-16	Verhältnis des Medians der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen zur jährlichen Gesamtvergütung der bestbezahlten Person	Die Berechnung der Median-Gesamtvergütung der Mitarbeiter:innen folgt der Definition von ESRS S1-6 (d. h. Mitglieder des Vorstands werden nicht als Mitarbeiter:innen berücksichtigt) und basiert auf dem jährlichen lohnsteuerpflichtigen Jahresbruttobetrag (bei abweichenden Gehaltsabrechnungsperioden, adjustiert auf den Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember). Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Vergütungsdaten wurden diese auf eine Jahresarbeitszeit von 2.080 Stunden extrapoliert. Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem MTU-Gehaltsabrechnungssystem extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Der Indikator wird auf Konzernebene berechnet. Das Lohnsteuerjahresbrutto bzw. das respektive Äquivalent der Auslandsstandorte werden entsprechend in Euro umgerechnet.
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen	Die Daten umfassen alle im Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember gemeldeten oder identifizierten arbeitsbezogenen Vorfälle von Diskriminierung sowie sämtliche im Sinne von S1-17 103 definierten Beschwerden. Als Beschwerden gelten nach S1-17 103(b) sowohl Meldungen über tatsächliche oder mutmaßliche Verstöße als auch an das Unternehmen gerichtete Anliegen, Hinweise oder Vorwürfe, die sich auf mögliche negative Auswirkungen auf Beschäftigte beziehen, unabhängig davon, ob sie von Mitarbeiter:innen, Lieferanten, Geschäftspartnern oder externen Stakeholdern stammen. Erfasst werden damit sowohl interne als auch externe Beschwerdeeingänge sowie Ereignisse, die über standardisierte Meldekanäle oder andere Kommunikationswege an das Unternehmen herangetragen werden. Verfügbare Meldekanäle für Beschwerden sind: (i) das internetbasierte Hinweisgebersystem, das als zentrales Portal für Meldungen oder Beschwerden eingerichtet wurde und sowohl Mitarbeiter:innen bei der MTU als auch Dritten, wie z. B. Mitarbeiter:innen von Lieferanten, die Möglichkeit bietet, Informationen über mutmaßlich rechtswidriges Verhalten einzureichen, falls gewünscht auch anonym. Beschwerden, die über das internetbasierte Meldesystem eingereicht werden, werden direkt vom Compliance-Beauftragten geprüft. Darüber hinaus können Beschwerden auch über (ii) direkte Kommunikationskanäle an die zuständige Managementebene oder an den Gleichbehandlungsbeauftragten gemeldet werden. Ebenso werden Meldungen berücksichtigt, die über die Nationale Kontaktstelle für die OECD-Leitsätze am Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eingereicht wurden, sofern die MTU von der Meldung Kenntnis erhält. Eingereichte Beschwerden und gemeldete Vorfälle werden von der Compliance-Stelle des Konzerns in Abstimmung mit der Gleichstellungsstelle geprüft.

ESRS	Metrik	Methodik
S1-17	Schwerwiegende Vorfälle und Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Die Daten umfassen gemeldete oder identifizierte schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen (z. B. Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit) im Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember, die sich auf die Arbeitskräfte bei der MTU beziehen. Gemeldete oder identifizierte Vorfälle werden direkt von der Compliance-Stelle geprüft.
Entity-specific	Frauen in Führungspositionen (ESG-LTI)	Das LTI-Ziel erfasst alle Führungsebenen von der Meister- bis zur Vorstandsebene und misst den relativen Anteil von Frauen in Führungspositionen für alle Mitarbeiter:innen an den Standorten der MTU Aero Engines AG in München sowie der Tochtergesellschaften MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH und MTU Maintenance Hannover GmbH.
Entity-specific	Frauen in Top-Management-Positionen	Als Top-Management-Positionen werden die obersten Führungsebenen betrachtet. Sie umfassen die Managementebenen unterhalb des Vorstands: Ebene 1 auf MTU-Mittelebene mit Führungskräften der ersten Ebene (OFK = oberer Führungskreis) sowie Ebene 2 auf MTU-Abteilungsebene mit Führungskräften der zweiten Ebene (FK = Führungskreis). Zielvorgaben für diesen Indikator gelten für alle Mitarbeiter:innen der MTU Aero Engines AG in München sowie der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH und der MTU Maintenance Hannover GmbH. Das Ziel umfasst sowohl den relativen Anteil als auch die absolute Anzahl weiblicher Führungskräfte.
ESRS G1 Unternehmensführung		
G1-3	Anteil der durch Schulungen abgedeckten Mitarbeiter:innen in Risikofunktionen	Die Berechnung der Schulungsabdeckung von Risikofunktionen basiert auf der Gesamtzahl/Mitarbeiter:innenzahl in Risikofunktionen mit gültigen Schulungsnachweisen über die Teilnahme an einem der beiden Trainingsformate im Berichtsjahr, normiert auf die Gesamtzahl/Mitarbeiter:innenzahl in Risikofunktionen. Mitarbeiter:innen werden gemäß der im Kapitel Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens (S1-6) festgelegten Definition berücksichtigt. Hinzu kommen Auszubildende, Praktikant:innen, Werkstudent:innen und Trainees. Die Risikofunktionen umfassen aufgrund der Aufgaben und Verantwortlichkeiten Einkauf und Vertrieb, Rechnungswesen, IT sowie die Rechtsabteilung und Compliance. Zum betroffenen Personenkreis gehören auch leitende Mitarbeiter:innen, wie Mitglieder der Geschäftsführung und des Vorstands, sowie der Betriebsrat. Die Zuordnung der Mitarbeiter:innenzahl zu den Risikofunktionen wird auf Doppelzählungen kontrolliert. Mitarbeiter:innenzahl und gültige Schulungsnachweise beziehen sich auf den Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.
G1-4	Verurteilungen und Geldstrafen	Die Daten enthalten gemeldete Verurteilungen für Korruptions- und Bestechungsvorfälle sowie die Höhe der Geldstrafen für Vorfälle mit direkter Beteiligung der MTU oder MTU-Mitarbeiter:innen im Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember. Primärdaten werden dem Konzern-Compliance-Officer vierteljährlich von jedem MTU-Standort gemeldet.

Übrige Angaben

Übernahmerechtliche Angaben

Im Folgenden sind die nach § 315a HGB i.V.m. § 289a HGB geforderten übernahmerechtlichen Angaben dargestellt. Tatbestände des § 315a HGB, die bei der MTU Aero Engines AG nicht erfüllt sind, werden nicht erwähnt.

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der Gesellschaft beträgt 53.824.489 € und ist eingeteilt in 53.824.489 Stückaktien ohne Nennwert. Die Aktien lauten auf den Namen. Jede Aktie gewährt gleiche Rechte und in der Hauptversammlung eine Stimme.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Der Bestand an eigenen Aktien betrug zum 31. Dezember 2025 38.546 (Vorjahr: 39.243) Stück. Bei eigenen Aktien werden keine Stimmrechte ausgeübt. Die Satzung der MTU Aero Engines AG enthält keine Beschränkungen, die die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen. Der Vorstand hat keine Kenntnis von einer Vereinbarung zwischen Gesellschaftern, aus der sich derartige Beschränkungen ergeben.

Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und über Satzungsänderungen

Die Ernennung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 AktG und § 31 MitbestG in Verbindung mit § 5 der Satzung.

Jede Satzungsänderung bedarf eines Beschlusses der Hauptversammlung (§ 179 AktG) mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Die Befugnis zu Änderungen, die nur die Fassung betreffen, wie zum Beispiel Änderungen des Grundkapitals infolge der Ausnutzung des genehmigten Kapitals, ist laut Satzung dem Aufsichtsrat übertragen worden (§ 13 der Satzung).

Befugnisse des Vorstands, insbesondere zur Ausgabe und zum Rückkauf von Aktien

Genehmigtes Kapital

Gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 20. April 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 16,0 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2021). Das Genehmigte Kapital 2021 wurde in der Hauptversammlung vom 21. April 2021 beschlossen; mit gleichem Beschluss wurde das Genehmigte Kapital 2019 aufgehoben.

Bedingtes Kapital

Bedingtes Kapital 2015

Gemäß § 4 Abs. 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.375.511 € durch Ausgabe von bis zu 3.375.511 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 15. April 2015 beschlossenen Ermächtigung begeben wurden. Die Ausgabe erfolgte zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand war bis zum 14. April 2020 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (zusammen „Schuldverschreibungen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 500 Mio. € zu begeben. Auf Grundlage dieser Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2016 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben, die in 2019 teilweise zurückgekauft und in den Folgejahren durch Wandlungen abgelöst wurde; der Restbetrag wurde in 2023 zurückgezahlt.

Bedingtes Kapital 2019

Gemäß § 4 Abs. 7 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.600.000 € durch Ausgabe von bis zu 1.600.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Die bedingte Kapitalerhöhung diente der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 11. April 2019 beschlossenen Ermächtigung begeben wurden.

Der Vorstand wurde bis zum 10. April 2024 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 2.600.000 € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Unter teilweiser Ausnutzung der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2019 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben. Weitere Details hierzu finden sich im [Konzernanhang unter 28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#).

Die vorgenannte Ermächtigung des Vorstands, Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben, wurde in der Hauptversammlung der Gesellschaft am 21. April 2021 aufgehoben, soweit sie nicht durch die 2019 begebene Wandelschuldverschreibung in Höhe von 500 Mio. € ausgenutzt wurde. Im Zuge dessen wurde auch das Bedingte Kapital 2019 in Höhe von ehemals 2.600.000 € so weit aufgehoben, dass das Bedingte Kapital 2019 nur noch in Höhe eines Teilbetrags von 1.600.000 € besteht.

Bedingtes Kapital 2021

Weiter ist gemäß § 4 Abs. 8 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 2.600.000 € durch Ausgabe von bis zu 2.600.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2021). Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die gemäß der von der Hauptversammlung der Gesellschaft vom 21. April 2021 beschlossenen Ermächtigung begeben werden.

Der Vorstand ist bis zum 20. April 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte (auch mit Wandlungs- oder Optionspflicht) auf Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 2.600.000 € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

Beschlussfassung über die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz und zum Ausschluss des Bezugsrechts

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 10. April 2024 erhielt die Gesellschaft folgende Ermächtigungen:

- a) Die Gesellschaft wird ermächtigt, für die Zeit vom 8. Mai 2024 bis einschließlich zum 7. Mai 2026 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10 % des bei der Beschlussfassung bestehenden oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des Grundkapitals entfallen. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder - soweit rechtlich zulässig - der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) erfolgen.

Der Gegenwert für den Erwerb dieser Aktien darf den Börsenkurs um nicht mehr als 10 % über- bzw. unterschreiten, wobei etwaige Erwerbsnebenkosten außer Ansatz bleiben. Als maßgeblicher Börsenkurs im Sinne der vorstehenden Regelung gilt dabei im Falle eines Erwerbs über die Börse der Mittelwert der Aktienkurse in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) während der letzten drei Börsenhandelstage vor dem Erwerb der Aktien. Im Falle eines Erwerbs mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) gilt der Mittelwert der Aktienkurse in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) während der letzten drei Börsenhandelstage vor der Veröffentlichung des Angebots als maßgeblicher Börsenkurs. Im Falle erheblicher Kursschwankungen ist der Vorstand ermächtigt, dieses Kaufangebot oder die Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots unter Berücksichtigung eines neuen Mittelwertes der Aktienkurse nach Maßgabe des vorstehenden Satzes neu zu veröffentlichen.

Bei Erwerb mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots (oder der öffentlichen Aufforderung zur Abgabe eines Verkaufsangebots) kann das Volumen des Angebots begrenzt werden. Sofern die gesamte Annahme des Angebots (oder die Gesamtzahl der Angebote) dieses Volumen übersteigt, kann das Andienungsrecht der Aktionäre insoweit ausgeschlossen werden, als der Erwerb im Verhält-

nis der jeweils angebotenen Aktien je Aktionär erfolgt; dabei dürfen kleine zum Erwerb angebotene Pakete (bis 100 Stück) bevorzugt behandelt werden. Das Angebot oder die Aufforderung zur Abgabe eines Angebots kann weitere Bedingungen enthalten.

- b) Der Vorstand wird ermächtigt, erworbene eigene Aktien der Gesellschaft auch in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an die Aktionäre zu veräußern, wenn die Aktien gegen Barzahlung zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis von Aktien gleicher Ausstattung der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung gilt jedoch nur mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung auf 10 % des Grundkapitals sind seit Erteilung dieser Ermächtigung, also seit 8. Mai 2024, erfolgende Gewährungen von Options- bzw. Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft unter Bezugsrechtsausschluss entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG sowie die Ausgabe bzw. Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG anzurechnen.
- c) Der Vorstand wird ermächtigt, eine Verwendung erworbener eigener Aktien in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an die Aktionäre vorzunehmen, soweit die eigenen Aktien im Rahmen der Aktienprogramme der Gesellschaft an deren Teilnehmer ausgegeben werden, die in einem Arbeits- oder Dienstleistungsverhältnis mit der Gesellschaft oder mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen. Soweit eine Verwendung im Rahmen der Aktienprogramme der Gesellschaft an Vorstandsmitglieder oder ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft erfolgen soll, wird der Aufsichtsrat zu dieser Veräußerung ermächtigt.
- d) Darüber hinaus wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen oder beim (auch mittelbaren) Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen ganz oder zum Teil als Gegenleistung zu verwenden.
- e) Ferner wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten aus von der Gesellschaft oder von abhängigen Konzernunternehmen der Gesellschaft begebenen Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussscheinen oder Gewinnschuldverschreibungen (oder Kombinationen dieser Instrumente) zu verwenden.

- f) Weiterhin wird der Vorstand ermächtigt, erworbene eigene Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Sie können auch im vereinfachten Verfahren ohne Kapitalherabsetzung durch Anpassung des anteiligen rechnerischen Betrags der übrigen Stückaktien am Grundkapital der Gesellschaft eingezogen werden. Die Einziehung kann auf einen Teil erworbener eigener Aktien beschränkt werden. Von der Ermächtigung zur Einziehung kann mehrfach Gebrauch gemacht werden. Erfolgt die Einziehung im vereinfachten Verfahren, ist der Vorstand zur Anpassung der Zahl der Stückaktien in der Satzung ermächtigt.
- g) Die vorstehenden Ermächtigungen können einmal oder mehrmals, ganz oder in Teilen, einzeln oder zusammen ausgeübt werden. Sie können auch durch Konzernunternehmen im Sinne des § 17 AktG ausgenutzt werden.
- h) Das Bezugsrecht der Aktionäre auf diese eigenen Aktien wird insoweit ausgeschlossen, wie diese Aktien gemäß den vorstehenden Ermächtigungen unter lit. b) bis e) verwendet werden. Darüber hinaus kann bei einem Angebot zum Erwerb eigener Aktien an alle Aktionäre das Bezugsrecht für Spitzenbeträge mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen (Change of Control-Klauseln)

Die im September 2019 von der MTU Aero Engines AG begebene Wandelschuldverschreibung enthält die nachfolgend zusammengefassten Regelungen zu einem Kontrollwechsel: Die Anleihebedingungen räumen dem Anleihegläubiger im Falle eines Kontrollwechsels das Recht ein, innerhalb einer bestimmten Frist zu einem angepassten Wandlungspreis sein Wandlungsrecht auszuüben. Im Falle eines Kontrollerwerbs kann der Anleihegläubiger zu den in den Anleihebedingungen näher bestimmten Bedingungen die Schuldverschreibungen vorzeitig kündigen. Ein „Kontrollwechsel“ liegt vor, wenn ein Kontrollerwerb eintritt oder ein Pflichtangebot nach §§ 35 Abs. 2 S. 1, 14 Abs. 2 S. 1 WpÜG veröffentlicht wird. Erwerben eine oder mehrere Personen im Sinne der §§ 29 Abs. 2, 30 WpÜG 50 % der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG oder mehr, so ist ein „Kontrollerwerb“ eingetreten.

Im Juni 2022 hat die MTU Aero Engines AG mit einem Bankenkonsortium eine Rahmenkreditlinie vereinbart, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass eine oder mehrere Personen die Kontrolle über die MTU Aero Engines AG erlangen oder über mehr als 50 % des ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft verfügen.

Im April 2024 hat die MTU Aero Engines AG Schuldscheindarlehen mit einer Bank abgeschlossen, die ein Kündigungsrecht für den Fall vorsehen, dass eine oder mehrere Personen die Kontrolle über die MTU Aero Engines AG erlangen oder über mehr als 50 % des ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft verfügen.

Die am 13. September 2024 ausgegebene Unternehmensanleihe sieht vor, dass im Falle des Erwerbs von 50 % oder mehr der Anteile (durch Halten der Anteile nach § 33 WpHG oder Zurechnung nach § 34 WpHG) und einer gleichzeitigen Absenkung des Ratings die MTU Aero Engines AG einen Wahlrückzahlungstag bekannt zu machen hat, zu dem jeder Anleihegläubiger die Rückzahlung seiner Schuldverschreibungen ganz oder teilweise fordern kann.

Die MTU Aero Engines AG hat Risk- and Revenue-Sharing-Verträge mit einem Triebwerkshersteller, die eine Änderungskündigung dergestalt vorsehen, dass die Risk- and Revenue-Sharing-Verträge in Long-Term-Supplier-Verträge umgewandelt werden können, wenn ein wesentlicher Wettbewerber dieses Vertragspartners die Kontrolle von 25 % oder mehr der Stimmrechte oder Vermögenswerte der Gesellschaft erlangt.

Weiter hat die MTU Aero Engines AG einen Zusammenarbeitsvertrag mit einem anderen Triebwerkshersteller, der ein außerordentliches Kündigungsrecht für den Fall vorsieht, dass ein Wettbewerber dieses Vertragspartners mehr als 50 % der Stimmrechte an der Gesellschaft übernimmt. Mit dem gleichen Triebwerkshersteller hat die MTU Aero Engines AG weitere Zusammenarbeitsverträge, die außerordentliche Kündigungsrechte für den Fall vorsehen, dass ein Wettbewerber dieses Vertragspartners mehr als 30 % der Stimmrechte an der Gesellschaft übernimmt.

Die MTU Aero Engines AG hält weiter Beteiligungen an verschiedenen Joint Venture-Gesellschaften mit anderen Triebwerksherstellern, die im Rahmen des Joint Ventures zur Entwicklung und Herstellung eines Triebwerks zusammenarbeiten. Der Gesellschaftsanteil der MTU Aero Engines AG kann nach den Regeln dieser Joint Venture-Verträge eingezogen und die Beteiligung der MTU Aero Engines AG an den begleitenden Zusammenarbeitsverträgen kann beendet werden, wenn die MTU Aero Engines AG durch einen Wettbewerber der Konsortialpartner übernommen wird.

Die Vereinbarung derartiger Rechte ist marktüblich. Die Ausübung der Rechte aus den oben genannten Verträgen im Falle eines Kontrollwechsels, der die oben genannten Voraussetzungen erfüllt, könnte erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der Gesellschaft haben.

Abfindungen bei vorzeitiger Beendigung des Vorstands- anstellungsvertrags im Falle eines Kontrollwechsels oder aufgrund der Veränderung des Aktionärskreises der MTU Aero Engines AG

Gemäß den seit 1. Januar 2021 gültigen Vorstandsverträgen liegt ein Kontrollwechsel (Change of Control – CoC) dann vor, wenn eine Aktionärin oder ein Aktionär allein oder durch ihm gemäß § 33 des WpHG zuzurechnende Stimmrechte die Mehrheit an der Gesellschaft erwirbt und dies für den Vorstand mit wesentlichen Nachteilen verbunden ist. Wesentliche Nachteile liegen insbesondere vor, wenn der Vorstand abberufen wird, sich seine Zuständigkeiten und Aufgaben wesentlich ändern oder wenn der Vorstand aufgefordert wird, einer Verringerung seiner Bezüge oder einer vorzeitigen Beendigung seines Dienstvertrags zuzustimmen. Für diesen Fall steht jedem Mitglied des Vorstands ein Sonderkündigungsrecht zu, das innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten mit einer Frist von drei Monaten zum Monatsende auszuüben ist. Falls ein Mitglied des Vorstands von seinem Sonderkündigungsrecht Gebrauch macht oder der Vorstandsanstellungsvertrag innerhalb eines Zeitraums von neun Monaten seit dem Kontrollwechsel (CoC) einvernehmlich aufgehoben wird, erhält der Vorstand als Abfindung sämtliche noch ausstehenden Bezüge bis zum Ablauf der vorgesehenen Vertragslaufzeit. Für die Berechnung der Abfindung wird die Zielerreichung im Hinblick auf die variablen Bezüge auf 100 % festgelegt.

Die Abfindungsleistungen an ein Vorstandsmitglied auch im Falle eines sogenannten Change of Control (CoC) sind auf das Abfindungs-Cap begrenzt.

Mit Arbeitnehmer:innen wurden keine vergleichbaren Regelungen getroffen.

Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance

Die Erklärung zur Unternehmensführung ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts des MTU-Konzerns und der MTU Aero Engines AG. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach § 289f und § 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG gemäß § 161 Aktiengesetz zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG erklären, dass sämtlichen vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 entsprochen wurde und wird.

München, im Dezember 2025

Für den Vorstand



Dr. Johannes Bussmann
Vorsitzender

Für den Aufsichtsrat



Gordon Riske
Vorsitzender

Die Entsprechenserklärung ist auf der [MTU-Website im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Richtlinien und Berichte > Entsprechenserklärung](#) veröffentlicht.

Verantwortungsbewusste Unternehmensführung

Bei der MTU Aero Engines AG hat die verantwortungsvolle Unternehmensführung einen hohen Stellenwert. Das Unternehmen entspricht daher allen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“). Corporate Governance steht für die verantwortungsbewusste und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Gute Corporate Governance ist Teil des Selbstverständnisses der MTU und umfasst sämtliche Bereiche des Unternehmens. Wesentliche Grundlagen sind die effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit von Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie die offene und transparente Kommunikation mit allen Stakeholdern. Als global agierendes Unternehmen hält die MTU nationale und internationale Standards ein. In Deutschland, dem Hauptsitz des Unternehmens, sind diese Regeln vor allem im Aktiengesetz, im Mitbestimmungsgesetz und im Deutschen Corporate Governance Kodex festgeschrieben.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex befasst. Der vorliegende Bericht ist unter Beachtung der derzeit gültigen Kodex-Version vom 28. April 2022 erstellt worden. Darüber hinaus enthält dieses Kapitel des Geschäftsberichts auch Erläuterungen zu Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Unternehmensführungspraktiken

Zum Selbstverständnis der MTU gehört es, Verantwortung zu übernehmen. Das gilt für Produkte und Prozesse, Mitarbeiter:innen, Kunden und Partner ebenso wie für Umwelt und Gesellschaft. In der Unternehmensstrategie sind daher neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt. Die MTU setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein und leistet einen Beitrag, der – wenn möglich – über die Mindestforderungen der gesetzlichen Vorschriften hinausgeht. Schwerpunkte des gesellschaftlichen Engagements sind der Umweltschutz, eine faire Personalpolitik und gemeinnützige Initiativen im Umfeld der MTU-Standorte. Sie werden öffentlich dokumentiert und sind im [Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Verantwortung](#) dargestellt.

Das Unternehmen hat Verhaltensgrundsätze festgelegt, zu deren Einhaltung alle Mitarbeiter:innen verpflichtet sind. Sie stehen im [Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Compliance > Unsere Compliance-Kultur](#) zum Download bereit.

Die MTU legt großen Wert auf einen offenen Umgang und einen kontinuierlichen Dialog mit ihren Stakeholdern. Dabei kommuniziert das Unternehmen unter anderem über Intranet und Internet, die sozialen Medien, Broschüren, Mitarbeiter- und Kundenzeitschriften sowie direkt auf Veranstaltungen. Das Ziel ist eine breite Akzeptanz des Unternehmens sowie seiner Produkte und Dienstleistungen in der Bevölkerung.

An ihre Produkte und Dienstleistungen stellt die MTU höchste Qualitätsanforderungen. Die Einhaltung der Qualitätsstandards wird von Behörden sowie durch interne und externe Audits überprüft. Die Qualitätsstandards sind auf der [MTU-Website im Menüpunkt Engines > Qualität](#) veröffentlicht.

Vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Organe

Die MTU ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht mit den Organen Vorstand, Aufsichtsrat und Hauptversammlung. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten eng und vertrauensvoll zusammen und tauschen rege und stetig Informationen aus. Aktionär:innen können insbesondere auf der Hauptversammlung ihre Fragen an die Unternehmensleitung stellen und ihr Stimmrecht ausüben.

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand leitet die MTU mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse. Dabei werden die Belange der Aktionär:innen, der Arbeitnehmer:innen und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Stakeholder berücksichtigt. Der Vorstand arbeitet als Team; seine Mitglieder tragen gemeinsam die Verantwortung. Die Mitglieder des Vorstands tauschen sich regelmäßig über wichtige Vorgänge und Maßnahmen in ihren Zuständigkeitsbereichen aus. Ihre unterschiedlichen Qualifikationen und beruflichen Erfahrungen ergänzen sich. Die MTU wurde 2025 von vier Vorständen geführt, in den Zeiträumen von 1. April bis 30. Juni und von 15. Juli bis 31. August vorübergehend von fünf Vorständen.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die aktuelle Lage der Gesellschaft – insbesondere in über das Geschäftsjahr verteilten, thematisch vorgeplanten Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses – über die Strategie, die Planung und die Zielerreichung sowie die Risikolage und das Risikomanagement. Wesentliche strategische Entscheidungen stimmt der Vorstand entsprechend seiner Geschäftsordnung mit dem Aufsichtsrat ab; er sorgt für ihre Umsetzung und erörtert die Fortschritte. Zur Information über die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage hat der Vorstand einen Prozess eingerichtet, durch den der Aufsichtsrat auf monatlicher

Basis entsprechende Berichte erhält. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung werden dem Aufsichtsrat umgehend detailliert erläutert. Der Aufsichtsratsvorsitzende wird darüber hinaus regelmäßig und unmittelbar über die aktuelle Situation, wichtige Geschäftsvorfälle und bevorstehende bedeutsame Entscheidungen unterrichtet.

Der Vorstand lässt sich regelmäßig unter anderem über das Thema Compliance, also über die Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien, und die Themen der nicht-finanziellen Berichterstattung berichten.

Wesentliche Vorstandsentscheidungen, insbesondere die Verabschiedung der operativen Planung, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Über seine Arbeit informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht im Kapitel [Bericht des Aufsichtsrats](#). Die Geschäftsordnung des Vorstands der MTU Aero Engines AG einschließlich des Katalogs der zustimmungspflichtigen Geschäfte sind im [Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Richtlinien und Berichte > Satzung](#) veröffentlicht.

Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung des Kodex eine Altersgrenze bestimmt. Eine Bestellung oder eine Verlängerung der Bestellung zum Mitglied des Vorstands ist grundsätzlich nur bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres vorgesehen.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist der Aufsichtsrat mit je sechs Vertreter:innen der Anteilseigner und der Arbeitnehmer:innen besetzt. Er bestellt den Vorstand und überwacht und berät ihn bei der Führung der Geschäfte.

Grundlegende strategische und wirtschaftliche Entscheidungen des Vorstands bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sind für diese Aufgaben qualifiziert und nehmen sie ordnungsmäßig wahr. Die Gesellschaft bietet regelmäßig Unterstützung bei der Weiterbildung der Aufsichtsräte an und ist bereit, die Kosten dafür zu übernehmen. Die Aufsichtsräte und der Vorstand haben sich 2025 in einer von der Gesellschaft organisierten Veranstaltung zum Thema Einsatz künstlicher Intelligenz in der Gremienarbeit weitergebildet. Im Übrigen haben die Aufsichtsräte ihre Weiterbildung im Geschäftsjahr 2025 selbstständig durchgeführt.

Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seiner Aufgaben genügend Zeit zur Verfügung steht. Die gesetzlichen Mandatsbeschränkungen und die vom Kodex empfohlene Obergrenze von zwei Aufsichtsratsmandaten für Vorstands-

mitglieder börsennotierter Gesellschaften bzw. fünf Aufsichtsratsmandaten für andere Mitglieder werden berücksichtigt.

In Übereinstimmung mit dem Kodex gehörte im Geschäftsjahr 2025 mit Dr. Rainer Martens nur ein ehemaliges Vorstandsmitglied dem Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG an; empfohlen werden nicht mehr als zwei. Der Aufsichtsrat prüft die Unabhängigkeit seiner Mitglieder und insbesondere der Anteilseignervertreter:innen regelmäßig, wobei er grundsätzlich auch die Arbeitnehmervertreter:innen als unabhängig einstuft. Er hält es für angemessen, wenn mindestens die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder und die Mehrheit der Anteilseignervertreter:innen als unabhängig anzusehen sind, betrachtet aber seine gegenwärtigen zwölf Mitglieder sämtlich als unabhängig. Damit sind eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands sowohl im Aufsichtsratsplenum als auch in den Ausschüssen gewährleistet.

Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht die Bildung von Ausschüssen vor. Der Aufsichtsrat der MTU hat vier Ausschüsse: Prüfungs-, Personal-, Vermittlungs- und Nominierungsausschuss. Der Prüfungsausschuss setzt sich zusammen aus Ute Wolf (Vorsitzende), Dr. Christine Bortenlänger, Josef Mailer und Claudia Sowa-Frank. Dem Personalausschuss sowie dem Vermittlungsausschuss gehören Gordon Riske (Vorsitzender) und Ute Wolf sowie die Arbeitnehmervertreter Josef Mailer und Daniele Frijia an. Mitglieder des Nominierungsausschusses sind Gordon Riske (Vorsitzender) und Ute Wolf. Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Ute Wolf, verfügt aufgrund ihrer langjährigen Berufs- und Führungserfahrung in verschiedenen in- und ausländischen Industrieunternehmen, zuletzt als Finanzvorständin der Evonik AG, über besonderen Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG und damit über alle Voraussetzungen einer unabhängigen Finanzexpertin. Dr. Christine Bortenlänger, Mitglied des Prüfungsausschusses, ist aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Vorständin der Bayerischen Börse AG und als Geschäftsführende Vorständin des Deutschen Aktieninstituts e. V. sowie als langjährige Aufsichtsrätin in verschiedenen Aufsichtsräten und Prüfungsausschüssen von börsennotierten Unternehmen im Sinne der gleichen Vorschrift als unabhängige Finanzexpertin auf dem Gebiet der Abschlussprüfung qualifiziert. Beide Ausschussmitglieder besitzen vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen mit Blick auf interne Kontrollverfahren, also das Risiko- und Compliance-Management, das interne Kontrollsystem und die Interne Revision.

Weitere Details sind im Kapitel [Der Aufsichtsrat](#) erläutert. Zudem sind die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder auf der [Website des Unternehmens im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Aufsichtsrat](#) veröffentlicht.

Der Aufsichtsrat sorgt unter Einbindung des Vorstands für eine langfristige Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Zu diesem Zweck befasst sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit den aktuellen Laufzeiten aller Vorstandsverträge unter Berücksichtigung des Alters der Vorstandsmitglieder, dem Kompetenzprofil von potenziellen Kandidat:innen und weiteren relevanten Aspekten für die Bestellung zum Vorstand der MTU Aero Engines AG.

In der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist die Behandlung von Interessenskonflikten verbindlich geregelt. Interessenskonflikte sind offenzulegen und führen gegebenenfalls zu einer Mandatsbeendigung. Außerdem werden sie bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung berücksichtigt. Interessenskonflikte sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten. Mit Ausnahme eines Beratervertrages zwischen einem Aufsichtsratsmitglied und einem Lieferanten der Gesellschaft bestanden im Jahr 2025 keine Berater-, Dienstleistungs- oder ähnlichen Verträge zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und der MTU Aero Engines AG, ihren Tochterunternehmen oder mit Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern. Sollte es in Zukunft zu Besprechungen oder Beschlussfassungen, die diesen Lieferanten betreffen, kommen – dies war im Berichtsjahr nicht der Fall –, wird das Aufsichtsratsmitglied an diesen nicht teilnehmen.

Der Aufsichtsrat hat in einem Kompetenzprofil für das Gesamtgremium konkrete Ziele für eine Zusammensetzung benannt und in einer Qualifikationsmatrix den Stand der Umsetzung dargestellt. Wert wird dabei auch auf Diversität gelegt. Der Aufsichtsrat legt das Kompetenzprofil bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung zugrunde. Es ist auf der Website der Gesellschaft veröffentlicht. Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung berücksichtigen alle Ziele und streben gleichzeitig die Erfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an.

Der Aufsichtsrat der MTU soll sich aus Personen zusammensetzen, die in ihrer Gesamtheit ein Kompetenzspektrum zur Verfügung stellen, mit Hilfe dessen eine umfassende und effektive Beratung und Überwachung des Vorstands in Bezug auf die gesamte Geschäftstätigkeit der MTU einschließlich ihrer Strategie und der Anknüpfung an neue gesellschaftliche und technologische Herausforderungen gewährleistet wird. Wesentliche Bestandteile dieses Kompetenzspektrums sollten nach Einschätzung des Aufsichtsrats sein:

- / Führung und Überwachung im dualistischen Corporate Governance System
- / CEO-Erfahrung in börsennotierten Unternehmen
- / Luftfahrtindustrie
- / Kapitalmarktkenntnisse & Value Creation & M&A
- / Kenntnisse in Rechnungslegung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung)
- / Kenntnisse in Abschlussprüfung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung)
- / Supply Chain & Operations
- / Risikomanagement & Compliance
- / Marketing & Vertrieb
- / Internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten
- / Nachhaltigkeit (ESG)
- / Zukunftstechnologien/Digitalisierung & IT

Zusätzlich zu der folgenden Qualifikationsmatrix sind die wesentlichen Kompetenzen und Erfahrungen der Aufsichtsratsmitglieder in ihren Lebensläufen detailliert beschrieben. Sie sind auf der [MTU-Website im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Aufsichtsrat](#) veröffentlicht.

Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines AG

		Gordon Riske	Josef Mailer	Dr. Christine Bortenlänger	Kai Eisenblätter	Daniele Frijia	Dr.-Ing. Marc Haltrich	Anita Heimerl	Dr. Detlef Kayser	Dr. Rainer Martens	Claudia Sowa-Frank	Dr. Peter Weckesser	Ute Wolf
Fachliche Eignung	Führung und Überwachung im dualistischen Corporate Governance System	•	•	•		•			•	•	•	•	•
	CEO-Erfahrung in börsennotierten Unternehmen	•											
	Luftfahrtindustrie		•		•		•	•	•	•		•	
	Kapitalmarktkenntnisse & Value Creation & M&A	•		•					•	•		•	•
	Supply Chain & Operations		•				•		•	•	•	•	•
	Risikomanagement & Compliance	•		•					•		•	•	•
	Marketing & Vertrieb			•									
	Internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten	•							•	•		•	
	Nachhaltigkeit (ESG)	•		•		•			•	•	•	•	•
	Zukunftstechnologien						•			•			
	Digitalisierung & IT	•				•			•			•	•
Finanzkompetenz	Experte Rechnungslegung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung)												•
	Experte Abschlussprüfung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung)			•									•
Zugehörigkeit	Mitglied seit	5/2022	10/2015	4/2018	5/2023	8/2022	5/2023	7/2018	5/2025	1/2021	5/2023	5/2025	5/2023
Ende der Bestelldauer		2026	2028	2027	2028	2028	2028	2028	2029	2029	2028	2029	2027
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Zeitliche Verfügbarkeit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kein Overboarding	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Diversität / Internationalität	Geschlecht	M	M	W	M	M	M	W	M	M	W	M	W
	Geburtsjahr	1957	1964	1966	1974	1981	1967	1964	1965	1961	1987	1968	1968
	Staatsangehörigkeit	D / USA	D	D	D	D	D / CAN	D	D	D	D	D	D
	Internationale Erfahrung	•					•		•	•	•	•	•

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der MTU waren im abgelaufenen Geschäftsjahr Directors' & Officers' Liability-Versicherungen abgeschlossen. Die Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt nach klaren und transparenten Kriterien. Sie sind im Kapitel Vergütungsbericht und auf der [MTU-Website im Menüpunkt Über uns > Corporate Governance > Richtlinien und Berichte > Vergütungsbericht](#) dargestellt.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse die Aufgaben erfüllen. Im Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat eine Selbstbeurteilung der Arbeit im Plenum und der Ausschüsse mit Unterstützung eines externen Beraters in Form eines ganztägigen Workshops durchgeführt. Betrachtet wurden insbesondere die Bereiche Strategische Herausforderungen, Aufsichtsratsorganisation und Informationsversorgung, Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Aufsichtsratsarbeit, Ausschusstätigkeit, Zusammenarbeit mit dem Vorstand und Führung, Diskussionskultur und Konfliktlösungspotenzial. Ferner wurden ein Arbeitsprogramm für den Aufsichtsrat für die Jahre 2026 und 2027 festgelegt, Ansätze zur inhaltlichen Vertiefung der Überwachung und Beratung des Vorstands besprochen und die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand diskutiert. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses am 9. Dezember 2025 vorgestellt. Sie bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der Aufsichtsratsarbeit und für das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat beurteilte seine Arbeit als effizient und beschloss lediglich punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation seiner Arbeit.

Im Rahmen der vorstehend beschriebenen Beurteilung der Wirksamkeit mit Unterstützung eines externen Beraters wurde auch die Tätigkeit des Prüfungsausschusses betrachtet. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses beurteilten die Arbeit im Ausschuss als effizient und beschlossen punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation der Ausschussarbeit.

Diversity

Die Vielfalt der Mitarbeiter:innen trägt entscheidend zum Unternehmenserfolg der MTU bei. Das Thema „Diversity“ hat daher einen hohen Stellenwert.

Die MTU hat sich in Übereinstimmung mit dem deutschen Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen Ziele für ihre deutschen Standorte gesetzt. Nach § 111 Absatz 5 AktG legt der Aufsichtsrat von Gesellschaften, die börsennotiert sind oder der Mitbestimmung unterliegen, für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand Zielgrößen fest. Daneben ist der Vorstand nach § 76 Absatz 4 AktG verpflichtet, eine Zielgröße für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen.

Für den Aufsichtsrat spielt Diversity im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung eine wichtige Rolle. Im deutschen Aktiengesetz sowie im Kodex ist festgelegt, dass sich der Aufsichtsrat börsennotierter Gesellschaften, in denen das Mitbestimmungsgesetz gilt, zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzt. Der Aufsichtsrat hat mit Dr. Christine Bortenlänger, Anita Heimerl, Claudia Sowa-Frank und Ute Wolf vier weibliche Mitglieder, die übrigen acht Mitglieder sind männlich. Damit gehören zwei Frauen von der Arbeitnehmerseite und zwei Frauen von der Anteilseignerseite dem Aufsichtsrat an. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag 2025 damit bei 33,3 %, der Anteil männlicher Aufsichtsräte bei 66,6 %.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat folgendes Ziel festgelegt: Die internationale Ausrichtung ist für die MTU als weltweit tätiges Unternehmen von großer Bedeutung. Mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats soll daher das Kriterium „Internationalität“ erfüllen. Bereits heute haben verschiedene Mitglieder des MTU-Aufsichtsrats ihre Ausbildung bzw. einen erheblichen Anteil ihres Berufslebens im Ausland verbracht. Die Aufsichtsratsmitglieder sollen auch weiterhin ihre Internationalität einbringen.

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die hier genannten Zielsetzungen bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung. Gleiches gilt für den Nominierungsausschuss, der das Votum des Aufsichtsrats vorbereitet. Maßgebliche Leitlinie für den Wahlvorschlag bleibt das Unternehmensinteresse, so dass der Aufsichtsrat die am besten geeigneten Kandidat:innen vorschlagen wird.

Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats enthält eine Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder. Das Aufsichtsratsmandat endet automatisch mit Ablauf der Hauptversammlung, die auf die Vollendung des 75. Lebensjahres folgt. Außerdem wurde eine zeitliche Regelgrenze von zwölf Jahren für die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat vereinbart.

Der Aufsichtsrat legt auch bei der Zusammensetzung des Vorstands Wert auf Diversität. In Bezug auf Ausbildung und Berufsleben bringen die Vorstandsmitglieder unterschiedliche Erfahrungen und Kenntnisse in das Gremium ein. In Übereinstimmung mit den Regelungen des Aktiengesetzes und des Kodex hat der Aufsichtsrat die Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand auf 25 % festgesetzt.

Mit der Bestellung von Katja Garcia Vila zur Vorständin mit Zuständigkeit für den Bereich Finanzen und IT (CFO) der MTU mit Wirkung zum 1. Juli 2025 wurde ein 50%iger Anteil von Frauen im vierköpfigen Vorstand erreicht. Der Aufsichtsrat hat Katja Garcia Vila für drei Jahre in den MTU-Vorstand berufen. Zudem hat der Aufsichtsrat den Vertrag von Dr. Silke Maurer im März 2025 um fünf Jahre bis Ende Januar 2031 verlängert. Das Vorstandsressort OEM Operations hatte sie am 1. Februar 2023 übernommen und wurde

damit zum Chief Operating Officer (COO) berufen. Der Vorstand der MTU besteht daher aus zwei Männern und zwei Frauen.

Für die Management-Ebenen unterhalb des Vorstands hatte der Vorstand eine Zielquote von 15 % bzw. drei Frauen für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 22 % bzw. 26 Frauen für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2027 festgelegt. Zum Stichtag 31. Dezember 2025 konnte in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Anteil von 13,04 % bzw. 3 Frauen und in der zweiten Führungsebene ein Anteil von 15,20 % bzw. 19 Frauen erreicht werden.

Die MTU verfolgt weiterhin ihr Ziel, die Vielfalt der Mitarbeiter:innen im Unternehmen zu erhöhen. Dazu investiert die MTU umfangreich in die Entwicklung ihrer Mitarbeiter:innen und bietet umfangreiche Angebote für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, zum Beispiel flexible Arbeitszeiten, Betreuungsleistungen für Familien oder die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten. Eine ausführliche Beschreibung des Diversity-Managements der MTU Aero Engines AG kann im aktuellen ESG-Factbook des Unternehmens nachgelesen werden.

Rechnungslegung

Die MTU erstellt den Konzernabschluss sowie die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Der Abschluss und die Berichte werden vom Vorstand verantwortet. Die Rechnungslegung umfasst insbesondere den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht (einschließlich Nachhaltigkeitserklärung). Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG wird nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches aufgestellt. Ein internes Kontrollsystem und einheitliche Bilanzierungsgrundsätze sollen sicherstellen, dass ein angemessenes Bild der Vermögens- und Ertragslage, der finanziellen Situation sowie der Zahlungsströme aller Konzerngesellschaften wiedergegeben wird. Darüber hinaus verfügt die MTU über ein differenziertes System zur Erfassung und Kontrolle geschäftlicher und finanzieller Risiken.

Risikomanagement- und Kontrollsystem

Ziel des Vorstands ist es, ein angemessenes und wirksames Risikomanagement- und Kontrollsystem im Unternehmen sicherzustellen. Zu diesem Zweck werden mindestens quartalsweise im Rahmen der Vorstandssitzungen die Risiko- und Chancensituation des Konzerns und deren Ermittlung evaluiert sowie regelmäßig der Status bzw. eine Gesamt-

aussage zur Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten Internen Kontrollsystems diskutiert bzw. getroffen. Basierend darauf liegt dem Vorstand kein Hinweis vor, dass das Risikomanagementsystem oder das eingerichtete Interne Kontrollsystem in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam sind. Feststellungen und optimierende Anregungen, die bei Prüfungen seitens der internen Konzernrevision bzw. externer Prüfungen getroffen werden, nimmt die MTU zum Anlass, kontinuierliche Verbesserungen am Risikomanagementsystem und Internen Kontrollsystem vorzunehmen. Die vorgenannten Systeme sind im Kapitel Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem beschrieben.

Zeitnah und regelmäßig unterrichtet der Vorstand den Aufsichtsrat über bestehende Chancen, Risiken und ihre Entwicklung. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berät über das Risikomanagement und ist gemäß § 107 Abs. 3 AktG explizit mit der Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, der internen Kontroll- und Revisionssysteme, des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung, insbesondere deren Unabhängigkeit, befasst.

Compliance

Die Unternehmenskultur der MTU ist von Vertrauen und gegenseitigem Respekt geprägt. Von zentraler Bedeutung ist die Beachtung rechtlicher und ethischer Regeln und Grundsätze. Die hiervon abgeleiteten, verbindlichen Vorgaben für die Mitarbeiter:innen sind in den MTU-Verhaltensgrundsätzen festgeschrieben, die Vorstand und Konzernbetriebsrat der MTU im Jahr 2022 überarbeitet, vereinbart und eingeführt haben. Die MTU-Verhaltensgrundsätze spiegeln die Unternehmenskultur und den Willen zur strikten Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen wider. Sie dienen allen Mitarbeiter:innen zur Orientierung für ein rechtmäßiges und integrires Verhalten im Geschäftsverkehr.

Rechtsverstöße durch individuelles Fehlverhalten sind dennoch nie ganz auszuschließen. Die MTU setzt alles daran, dieses Risiko weitestgehend zu minimieren und beispielsweise Fälle von Korruption bereits im Vorfeld durch entsprechendes Regelwerk sowie gezielte und regelmäßige Schulungen zu verhindern, andernfalls - bei Vorliegen von Verdachtsmomenten - aufzudecken, aufzuklären und konsequent zu verfolgen.

Bei der MTU ist Compliance eine wesentliche Leitungsaufgabe. Die Führungskräfte sorgen in ihren Bereichen dafür, dass alle Mitarbeiter:innen die Bestimmungen der Verhaltensgrundsätze kennen und diese beachten. Ergänzend werden interne Schulungen durchgeführt.

Der zentrale Ansprechpartner für die Verhinderung von Wirtschaftskriminalität im Unternehmen ist der Compliance Officer, der der Management-Ebene angehört und ein direktes Berichtsrecht an den Vorstandsvorsitzenden hat. Die Tätigkeit des Compliance Officers ist darauf ausgerichtet, insbesondere Korruption, Kartell- und Insiderverstöße bereits im Vorfeld zu unterbinden. Er berät den Vorstand, die Geschäftsführer und Führungskräfte der einzelnen Standorte sowie die Mitarbeiter:innen und erstellt Schulungskonzepte, Richtlinien sowie Leitfäden und unterbreitet bei Bedarf Vorschläge für Prüfungen. Darüber hinaus leitet der Compliance Officer die Untersuchungen und steuert Maßnahmen bei konkreten Verdachtsmomenten. Er übt zusätzlich die Funktion der Ansprechstelle für unrechtmäßiges Verhalten nach dem Hinweisgeberschutzgesetz aus. An ihn können nicht nur Mitarbeiter:innen aller Standorte, sondern auch Dritte wie z. B. Mitarbeiter:innen von Kunden und Lieferanten relevante Sachverhalte geschützt melden. Hierfür steht neben dem persönlichen Kontakt über verschiedene Kanäle insbesondere das webbasierte Hinweisgebersystem iTrust zur Verfügung, das auch anonyme Meldungen ermöglicht.

Die Berichterstattung über die Tätigkeit des Compliance Officers erfolgt an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Der Prüfungsausschuss informiert das Plenum des Aufsichtsrats zusammenfassend über seine Sitzungen. Er überwacht die Compliance-Aktivitäten des Vorstands und beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des Compliance-Regelwerks und mit den Maßnahmen und Schulungen, die der Compliance Officer durchführt.

Umfassende Informationen, Hauptversammlung, Directors' Dealings

Gemäß guter Corporate Governance unterrichtet die MTU ihre Aktionär:innen, die Aktionärsvereinigungen, Finanzanalyst:innen, Medien und Interessent:innen umfassend, kontinuierlich und zeitnah über die Lage des Unternehmens sowie über wesentliche geschäftliche Entwicklungen. Die MTU hat den Anspruch, alle Zielgruppen gleichberechtigt zu informieren. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende spricht regelmäßig mit Investor:innen über aufsichtsratspezifische und die Governance des Unternehmens betreffende Themen und hat dies bei einer Reihe von virtuellen Treffen im Jahr 2025 auch getan. Auf der [Website www.mtu.de](https://www.mtu.de) stellt das Unternehmen umfangreiche Informationen bereit. Viermal jährlich berichtet die MTU über die Geschäftsentwicklung; kursbeeinflussende, nicht öffentliche bekannte, kurzfristige Entwicklungen werden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen als Ad-hoc-Meldungen veröffentlicht.

Auf ihrer Website informiert die MTU auch, wenn Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihnen nahe stehende Personen Anteile oder Schuldtitel der MTU oder sich darauf beziehende Derivate erworben oder veräußert haben. Gemäß Art. 19 der Marktmissbrauchsverordnung sind diese Personen verpflichtet, Transaktionen offenzulegen, wenn der Wert im Kalenderjahr 20.000 € (ab 1. Januar 2026: 50.000 €) erreicht oder überschreitet. Der Gesamtbesitz aller durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gehaltenen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug zum 31. Dezember 2025 weniger als 1 % des Grundkapitals der MTU.

Mit Blick auf ihre stark international geprägte Aktionärsstruktur und im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes hält die MTU ein modernes Format der Hauptversammlung für angemessen, das eine weltweite Teilnahme der Aktionär:innen der Gesellschaft ohne Reiseaufwand zulässt und ihnen dennoch die Möglichkeit gibt, ihre Aktionärsrechte uneingeschränkt auszuüben und die gesamte Hauptversammlung einschließlich der Generaldebatte live in Bild und Ton mitzuverfolgen. Die MTU hat daher im Einklang mit den gesetzlichen und satzungsmäßigen Vorgaben in den vergangenen Jahren und auch 2025 virtuelle Hauptversammlungen durchgeführt. Dabei konnten die Aktionär:innen ihre Auskunftsverlangen gemäß § 118a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG im Wege elektronischer Kommunikation während der virtuellen Hauptversammlung stellen.

Eine Entscheidung über die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung wird der Vorstand – auch wenn gesetzlich nicht erforderlich – mit Zustimmung des Aufsichtsrats treffen. Der Vorstand hat sich dafür entschieden, die Hauptversammlung 2026 in Präsenz der Aktionär:innen durchzuführen. Gleichwohl wurde die Ermächtigung zur Durchführung virtueller Hauptversammlungen auf der letzten Hauptversammlung im Mai 2025 erneuert. Vorstand und Aufsichtsrat hatten vorgeschlagen, § 14 Abs. 3 der Satzung wie folgt neu zu fassen: Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorzusehen, dass die Hauptversammlung bis zu einem Zeitraum von zwei Jahren nach Eintragung dieses Absatzes 3 im Handelsregister der Gesellschaft ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung). Dieser Vorschlag wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Die Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtert die Gesellschaft ihren Aktionär:innen unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter:innen bestellt, die das Stimmrecht entsprechend den von den Aktionär:innen erteilten Weisungen ausüben. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter und Bestätigungsvermerke

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	228
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	229
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung	235

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen sowohl der Jahresabschluss als auch der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU Aero Engines AG bzw. des MTU-Konzerns vermitteln und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft bzw. des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der MTU Aero Engines AG und des MTU-Konzerns beschrieben sind.

München, den 9. März 2026

gez.
Dr. Johannes Bussmann
Vorsitzender
des Vorstands

gez.
Katja Garcia Vila
Vorständin
Finanzen und IT

gez.
Dr. Ottmar Pfänder
Vorstand
Programme

gez.
Dr. Silke Maurer
Vorständin
OEM Operations

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die MTU Aero Engines AG, München

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG, München, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- / entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- / vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lage-

bericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Höhe der Umsatzerlöse aus zivilem Triebwerksgeschäft und die Bewertung der sonstigen Rückstellungen aus der Partizipation an Risk- and Revenue Sharing Programmen sowie der Ausweis der Zuführung der sonstigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung.

Zu den angewandten Bilanzierungsgrundlagen verweisen wir auf den Anhang, Abschnitt „Grundlagen und Methoden“.

Angaben zur Höhe der sonstigen Rückstellungen und Umsatzerlöse finden sich im Anhang unter Ziffer 7 und 14.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die von der Gesellschaft erzielten Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2025 auf EUR 5.256 Mio (i. Vj. EUR 4.424 Mio). Davon resultiert ein wesentlicher Teil aus dem zivilen Triebwerksgeschäft. Diese Umsatzerlöse werden im Rahmen von Programmpartnerschaften, sog. Risk- and Revenue Sharing-Partnerschaften mit anderen Triebwerksherstellern erzielt. Diese Programmpartnerschaften werden durch andere Unternehmen (Konsortialführer) beherrscht. Im Rahmen der Risk- and Revenue Sharing-Partnerschaften werden neben den originären Umsätzen auch korrespondierende Erlösschmälerungen, welche aufgrund der Partizipation an den Partnerschaften und sonstigen Abrechnungskorrekturvorsorgen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr entstehen, erfasst. In Höhe der Erlösschmälerungen wurden in der Bilanz Rückstellungen aus der Partizipation an Risk- and Revenue Sharing Programmen ausgewiesen, die einen erheblichen Anteil an den gesamten sonstigen Rückstellungen betreffen.

Die Erlösschmälerungen beruhen auf Schätzungen, da die Höhe in der Regel erst zu einem späteren Zeitpunkt endgültig feststeht, wenn der Konsortialführer das Produkt an seine Endkunden ausliefert bzw. die weiteren Verpflichtungen aus den Verträgen mit den Endkunden erfüllt.

Die Schätzungen des Vorstands für die Höhe der Erlösschmälerungen sind komplex und ermessensbehaftet. Sie basieren im Wesentlichen auf den Programmmeldungen der Kunden, die vom Vorstand gewürdigt und, sofern abweichende Einschätzungen bestehen, angepasst werden.

Es besteht ein Risiko für den Abschluss, dass die Höhe der Erlösschmälerungen unzutreffend geschätzt und damit die Umsatzerlöse und die sonstigen Rückstellungen falsch ermittelt bzw. bewertet werden. Daneben besteht das Risiko, dass die Zuführung der

sonstigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung fehlerhaft ausgewiesen wird. Außerdem besteht das Risiko, dass die damit zusammenhängenden Anhangangaben nicht sachgerecht sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Zur Prüfung der Umsatzlegung haben wir Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen hinsichtlich der Realisierung der Umsatzerlöse beurteilt. Zudem haben wir die Bilanzierungsrichtlinie zur Umsatzrealisierung im zivilen Triebwerksgeschäft auf Konformität mit den handelsrechtlichen Rechnungslegungsgrundsätzen hin überprüft.

Auf Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben haben wir die vorläufige Umsatzrealisierung bei Lieferung an den Kunden durch Einsichtnahme in Lieferscheine und weitere zugrunde liegende Dokumentation überprüft. Dabei haben wir die angesetzten Preise mit den Preislisten der Programmpartnerschaften abgeglichen.

Darüber hinaus haben wir für eine repräsentativ ausgewählte Stichprobe von Erlösschmälerungen eine Abstimmung mit den Programmmeldungen vorgenommen bzw. die der Schätzung zugrunde liegenden Bewertungsmethoden und wesentlichen Annahmen und verwendeten Daten beurteilt. Ferner haben wir die rechnerische Richtigkeit der Berechnung nachvollzogen. Die zugrundeliegenden Verträge, Vereinbarungen und Korrespondenz mit den Programmpartnern sowie weitere relevante Dokumentation haben wir mit den damit befassten Verantwortlichen besprochen und gewürdigt. Weiterhin haben wir uns mit der bisherigen Qualität der Schätzungen befasst, indem wir die ursprünglich geschätzten Werte für Erlösschmälerungen mit den eingegangenen Programmmeldungen verglichen haben.

Durch Einsichtnahme in die Programmverträge haben wir gewürdigt, ob ein Ausweis der Zuführung der sonstigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung als Erlösschmälerungen sachgerecht ist.

Schließlich haben wir beurteilt, ob die zugehörigen Anhangangaben sachgerecht sind.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der Gesellschaft bei der Erfassung der Umsatzerlöse ist sachgerecht. Die der Schätzung der Erlösschmälerungen und somit die der Bewertung der sonstigen Rückstellungen zugrunde liegenden Annahmen und verwendeten Daten sind

angemessen. Der umsatzmindernde Ausweis der Bildung bzw. Zuführung der sonstigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ist sachgerecht. Die damit zusammenhängenden Anhangangaben sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- / Der Konzernnachhaltigkeitsbericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns, die im Abschnitt „Konzernnachhaltigkeitserklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist,
- / die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, die im Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, und
- / die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- / wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- / anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- / identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt

wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- / erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- / beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- / ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- / beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- / beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- / führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „MTU_JA_LB_ESEF-20251231-DE.xhtml“ (SHA256-Hashwert: 03b595ca5b7a52544da0446511f11ea79366d96b37c2109e4ac9703fcc291043) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschluss-

prüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- / identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- / gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- / beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung

(EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.

- / beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 8. Mai 2025 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 30. Mai 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2023 als Abschlussprüfer der MTU Aero Engines AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Johannes Hanshen.

München, den 17. März 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Huber-Straßer
Wirtschaftsprüferin

gez. Hanshen
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung

An die MTU Aero Engines AG, München

Prüfungsurteil

Wir haben die im Abschnitt „Konzernnachhaltigkeitserklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines, München (im Folgenden „Gesellschaft“ oder „MTU Aero Engines“ genannt), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 sowie der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung und der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025, der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung, der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- / dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in

Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.

- / dass die in Abschnitt „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)“ enthaltenen Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 entsprechen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Wie ferner im Abschnitt „Schätzungen zur Wertschöpfungskette“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargelegt, unterliegt auch die Quantifizierung der Kennzahl Scope-3-Treibhausgasemissionen inhärenten Unsicherheiten aufgrund von Schätzunsicherheiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- / erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- / identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- / würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- / die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- / die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- / die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- / die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- / analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.

- / Standortbesuche an ausgewählten Standorten durchgeführt.
- / die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- / den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung / AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an die MTU Aero Engines AG, München, gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die MTU Aero Engines AG, München, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2024 zugrunde (www.kpmg.de/AAB_2024). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

München, den 17. März 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hanshen
Wirtschaftsprüfer

Vogl
Wirtschaftsprüferin



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