

---

**MTU Aero Engines legt Halbjahresergebnis vor und präzisiert Prognose**

- **Umsatzerwartung 2014 auf rund 3.650 Mio. € reduziert**
- **Ausblick für operatives Ergebnis stabil, Gewinnprognose erhöht**

München, 24. Juli 2014 – Die MTU Aero Engines AG hat im ersten Halbjahr 2014 einen Umsatzzuwachs von 2 % auf 1.815,8 Mio. € erzielt (1-6/2013: 1.774,9 Mio. €). Das operative Ergebnis<sup>1</sup> blieb mit 170,7 Mio. € stabil (1-6/2013: 169,7 Mio. €). Die Ergebnismarge lag bei 9,4 % nach 9,6 % im Vergleichszeitraum. Der Gewinn nach Steuern<sup>2</sup> stieg um 4 % auf 111,0 Mio. € (1-6/2013: 106,7 Mio. €).

„Der bisherige Jahresverlauf war geprägt vom erfolgreichen Hochlauf unserer neuen Programme. Gleichzeitig haben wir mit unserer Beteiligung am Boeing 777X-Antrieb GE9X unser Portfolio nochmals erweitert“, sagte Reiner Winkler, Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines AG.

„Im ersten Halbjahr 2014 war unser Umsatz von Wechselkurseffekten beeinflusst. Darüber hinaus gab es im Instandhaltungsbereich Auftragsverschiebungen, die sich im Umsatz zeigen. Unsere Umsatzerwartung für das Gesamtjahr passen wir daher an. Auf der Gewinnseite erhöhen wir den Ausblick“, so Winkler. Die MTU erwartet jetzt einen Umsatz von etwa 3.650 Mio. €. Bisher war sie von einem Umsatz in Höhe von rund 3.750 Mio. € (2013: 3.574,1 Mio. €) ausgegangen. Das operative Ergebnis dürfte mit etwa 375 Mio. € wie geplant stabil bleiben (EBIT bereinigt; 2013: 373,1 Mio. €). Die zunehmende Ausweitung der internationalen Fertigungsaktivitäten führt 2014 zu einer niedrigeren Konzernsteuerquote. Dadurch dürfte sich der Gewinn nach Steuern auf rund 245 Mio. € erhöhen (Net Income bereinigt; 2013: 235,7 Mio. €). Zunächst hatte die MTU für 2014 mit einem stabilen Gewinn nach Steuern gerechnet.

Das Umsatzplus im ersten Halbjahr beruht auf dem Wachstum des zivilen Triebwerksgeschäfts. Hier ist der Umsatz um 8 % von 953,6 Mio. € auf 1.032,9 Mio. € gestiegen. Hauptumsatzträger waren im zivilen Neu- und Ersatzteilgeschäft der A320-Antrieb V2500, das GP7000, das in der A380 zum Einsatz kommt sowie das GENx für die Boeing 787 und 747-8, dessen Produktionsraten deutlich anstiegen.

---

<sup>1</sup> EBIT adjusted = Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern, vergleichbar gerechnet

<sup>2</sup> Net Income adjusted = Ergebnis nach Ertragsteuern, vergleichbar gerechnet



In der zivilen Instandhaltung ist der Umsatz um 7 % auf 572,9 Mio. € zurückgegangen (1-6/2013: 613,4 Mio. €). Der größte Umsatzanteil entfiel auf das V2500.

Der Umsatz im militärischen Triebwerksgeschäft blieb mit 225,5 Mio. € (1-6/2013: 223,2 Mio. €)

annähernd konstant. Der wichtigste Umsatzträger war der Eurofighter-Antrieb EJ200.

Der Auftragsbestand der MTU ist im Vergleich zum Jahresende (31.12.2013: 9.374,6 Mio. €) um 8 % auf 10.153,9 Mio. € gestiegen. Das entspricht einer Produktionsreichweite von fast drei Jahren. Das Gros der Aufträge entfällt auf das V2500 und auf die Getriebefan-Triebwerke der PW1000G-Familie. Sie werden in der Airbus A320neo, der Bombardier CSeries, der neuen E-Jet-Generation von Embraer, im Mitsubishi Regional Jet und in der Irkut MS-21 zum Einsatz kommen. „Mit diesen Triebwerkstypen und dem GE9X haben wir letzte Woche auch auf der Farnborough Airshow gepunktet und Aufträge in Höhe von 1,3 Mrd. € eingesammelt“, sagte Winkler.

Einen Ergebniszuwachs hat die MTU im OEM-Geschäft erzielt: Hier ist das bereinigte EBIT um 6 % auf 122,5 Mio. € gestiegen (1-6/2013: 115,3 Mio. €), die EBIT-Marge erreichte 9,7 % (1-6/2013: 9,8 %). Das bereinigte EBIT der zivilen Instandhaltung ist um 12 % auf 48,0 Mio. € zurückgegangen (1-6/2013: 54,3 Mio. €). Die EBIT-Marge im zivilen MRO-Geschäft lag bei 8,4 % nach 8,9 % im

Vergleichszeitraum. „Im Ergebnis der zivilen Instandhaltung wirkt sich neben den Wechselkursveränderungen und den zeitlich verzögerten Aufträgen auch der Hochlauf der GE90-Instandsetzung aus“, so Winkler.

Die Getriebefan-Programme bildeten den Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der MTU, für die sie im ersten Halbjahr 79,2 Mio. € ausgegeben hat (1-6/2013: 95,7 Mio. €). Die eigenfinanzierten F&E-Aufwendungen gemäß Gewinn- und Verlustrechnung beliefen sich auf 38,4 Mio. € (1-6/2013: 46,5 Mio. €). Der Rückgang der F&E-Ausgaben bildet die zunehmende Serienreife der Getriebefan-Technologie ab.

Der Free Cashflow lag bei 17,9 Mio. € nach 25,2 Mio. € im Vergleichszeitraum. „Im weiteren Jahresverlauf wird der Free Cashflow von unseren Investitionen in die Zukunft beeinflusst. Unsere Beteiligung am GE9X wird sich mit rund 50 Millionen Euro im Free Cashflow niederschlagen“, ergänzte Winkler.



Mit 39,3 Mio. € waren die Investitionen in Sachanlagen 24 % höher als im ersten Halbjahr 2013

(1-6/2013: 31,6 Mio. €). Sie wurden vor allem für die Maschinenausstattung der Produktionshalle für Getriebefan-Bauteile und den Neubau des Logistikzentrums in München sowie die Standorterweiterung in Polen verwendet.

Die MTU beschäftigte zum 30. Juni 2014 mit 8.292 Mitarbeitern etwa so viele Personen wie Ende 2013 (31. Dezember 2013: 8.343 Mitarbeiter).

#### MTU Aero Engines – Eckdaten 1. Halbjahr 2014

(Beträge in Mio. €, vergleichbar gerechnet, Rechnungslegung nach IFRS)

MTU Aero Engines	H1 2013	H1 2014	Veränderung
Umsatz	1.774,9	1.815,8	+ 2,3 %
davon OEM-Geschäft	1.176,8	1.258,4	+ 6,9 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	953,6	1.032,9	+ 8,3 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	223,2	225,5	+ 1,0 %
davon zivile Instandhaltung	613,4	572,9	- 6,6 %
EBIT (vergleichbar gerechnet)	169,7	170,7	+ 0,6 %
davon OEM-Geschäft	115,3	122,5	+ 6,2 %
davon zivile Instandhaltung	54,3	48,0	- 11,6 %
<i>EBIT-Marge (vergleichbar gerechnet)</i>	<i>9,6 %</i>	<i>9,4 %</i>	
<i>im OEM-Geschäft</i>	<i>9,8 %</i>	<i>9,7 %</i>	
<i>in der zivilen Instandhaltung</i>	<i>8,9 %</i>	<i>8,4 %</i>	
Net Income (vergleichbar gerechnet)	106,7	111,0	+ 4,0 %
Net Income (reported)	73,0	86,8	+ 18,9 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert, reported)	1,44 €	1,71 €	+ 18,8 %
Free Cashflow	25,2	17,9	- 29,0 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	95,7	79,2	- 17,2 %
davon eigenfinanzierte F&E	68,8	60,0	- 12,8 %
davon fremdfinanzierte F&E	26,9	19,2	- 28,6 %
<i>eigenfinanzierte F&amp;E gemäß GuV</i>	<i>46,5</i>	<i>38,4</i>	<i>- 17,4 %</i>
Investitionen in Sachanlagen	31,6	39,3	+ 24,4 %



	31. Dez. 13	30. Juni 14	Veränderung
Auftragsbestand	9.374,6	10.153,9	+ 8,3 %
davon OEM-Geschäft	5.403,6	6.240,3	+ 15,5 %
davon zivile Instandhaltung	3.971,0	3.913,6	- 1,4 %
Mitarbeiter	8.343	8.292	- 0,6 %

### **Über die MTU Aero Engines**

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und seit 80 Jahren weltweit eine feste Größe. Sie entwickelt, fertigt, vertreibt und betreut Komponenten ziviler und militärischer Luftfahrtantriebe sowie Industriegasturbinen. Technologisch führend ist sie bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern, Herstell- und Reparaturverfahren. Eine Kernkompetenz der MTU ist die Instandhaltung ziviler Triebwerke und von Industriegasturbinen. Die Aktivitäten sind unter dem Dach der MTU Maintenance zusammengefasst, die weltweit einer der größten Anbieter dieser Dienstleistungen für zivile Triebwerke ist. Die MTU unterhält Standorte weltweit; Unternehmenssitz ist München.

#### **Ihre Ansprechpartner:**

Eckhard Zanger  
Leiter Unternehmenskommunikation  
und Public Affairs  
Tel.: + 49 (0)89 14 89-91 13  
Mobil: + 49 (0) 176-1000 6158  
E-Mail: Eckhard.Zanger@mtu.de

Eva Simon  
Pressesprecherin Finanzen  
Tel.: +49 (0)89 14 89-43 32  
Mobil: +49 (0) 176-1008 4162  
E-Mail: Eva.Simon@mtu.de

*Alle Presse-Infos und Bilder unter <http://www.mtu.de>*

#### **Vorbehalt bei Zukunftsaussagen**

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