

# 20

*Jahresabschlussbericht*

MTU AERO ENGINES AG  
GESCHÄFTSJAHR 2020

## *Inhalt*

---

<b>4</b>	<b>JAHRESABSCHLUSS HGB</b>
<b>4</b>	Bilanz zum 31. Dezember 2020
<b>6</b>	Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020
<b>7</b>	Anhang zum Jahresabschluss 31. Dezember 2020

---

<b>32</b>	<b>ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT</b>
<b>32</b>	Das Unternehmen MTU
<b>41</b>	Wirtschaftsbericht
<b>60</b>	MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)
<b>65</b>	Prognosebericht
<b>68</b>	Risiko- und Chancenbericht
<b>83</b>	Vergütungsbericht
<b>95</b>	Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess
<b>97</b>	Übernahmerechtliche Angaben
<b>102</b>	Übrige Angaben

---

<b>120</b>	<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VER- TRETER UND BESTÄTIGUNGSVERMERKE</b>
<b>122</b>	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
<b>123</b>	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
<b>130</b>	Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

## *Jahresabschluss HGB*

<b>4</b>	BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2020
<b>6</b>	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020
<b>7</b>	ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 31. DEZEMBER 2020
<b>7</b>	Grundlagen und Methoden
<b>10</b>	Erläuterungen zur Bilanz
<b>10</b>	(1) Anlagevermögen
<b>12</b>	(2) Vorräte
<b>12</b>	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
<b>13</b>	(4) Aktive latente Steuern
<b>14</b>	(5) Eigenkapital
<b>18</b>	(6) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
<b>18</b>	(7) Übrige Rückstellungen
<b>18</b>	(8) Anleihen
<b>19</b>	(9) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
<b>20</b>	(10) Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen
<b>20</b>	(11) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
<b>20</b>	(12) Übrige Verbindlichkeiten
<b>20</b>	(13) Passive latente Steuern
<b>21</b>	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
<b>21</b>	(14) Umsatzerlöse
<b>21</b>	(15) Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten
<b>21</b>	(16) Sonstige betriebliche Erträge
<b>21</b>	(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen
<b>22</b>	(18) Finanzergebnis
<b>22</b>	(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
<b>22</b>	Nachtragsbericht
<b>23</b>	Sonstige Angaben
<b>23</b>	Vergütungen
<b>23</b>	Materialaufwand
<b>23</b>	Personalaufwand
<b>23</b>	Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)
<b>23</b>	Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten
<b>24</b>	Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG
<b>24</b>	Honorar Abschlussprüfer
<b>24</b>	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
<b>25</b>	Angaben zu den Organen der Gesellschaft
<b>27</b>	Haftungsverhältnisse
<b>27</b>	Mitteilungspflichten gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG sowie § 33 Abs. 1 und 2 WpHG
<b>29</b>	Anteilsbesitz
<b>30</b>	Vorschlag zur Gewinnverwendung

## Bilanz zum 31. Dezember 2020

### [T3] AKTIVA

in Mio. €	(Anhang)	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1.)	1.178	1.247
Sachanlagen	(1.)	600	568
Finanzanlagen	(1.)	1.009	832
		<b>2.786</b>	<b>2.647</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(2.)	700	687
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3.)	2.170	2.559
Guthaben bei Kreditinstituten		747	52
		3.618	3.298
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>11</b>	<b>13</b>
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>(4.)</b>	<b>199</b>	<b>154</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>6.614</b>	<b>6.112</b>

**[T4] PASSIVA**

in Mio. €	(Anhang)	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2019
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital		53	53
- Nennbetrag eigene Aktien		-0	-0
Ausgegebenes Kapital	(5.)	53	53
Kapitalrücklage	(5.)	644	595
Gewinnrücklage	(5.)	1.275	1.023
Bilanzgewinn	(5.)	67	180
		<b>2.038</b>	<b>1.851</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(6.)	702	686
Übrige Rückstellungen	(7.)	1.863	2.015
		<b>2.565</b>	<b>2.700</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Anleihen	(8.)	1.170	692
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(9.)	130	40
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(10.)	326	340
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(11.)	51	99
Übrige Verbindlichkeiten	(12.)	154	193
		<b>1.832</b>	<b>1.364</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
Passive latente Steuern	(13.)	178	196
<b>Summe Passiva</b>		<b>6.614</b>	<b>6.112</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020

### [T5] Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020

in Mio. €	(Anhang)	2020	2019
Umsatzerlöse	(14.)	3.789	4.087
Umsatzkosten	(15.)	-3.582	-3.811
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>207</b>	<b>276</b>
Vertriebskosten	(15.)	-90	-75
Allgemeine Verwaltungskosten	(15.)	-49	-45
Sonstige betriebliche Erträge	(16.)	307	172
<i>davon aus Währungsumrechnung</i>		44	19
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17.)	-337	-129
<i>davon aus Währungsumrechnung</i>		-116	-70
Finanzergebnis	(18.)	120	-79
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (operatives Ergebnis)</b>		<b>158</b>	<b>120</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19.)	-25	-38
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>133</b>	<b>81</b>
Sonstige Steuern		-1	-1
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>132</b>	<b>80</b>
Entnahmen aus Gewinnrücklagen			
<i>- aus anderen Gewinnrücklagen</i>			100
Einstellung in die Gewinnrücklagen			
<i>- in andere Gewinnrücklagen</i>		-65	
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>(5.)</b>	<b>67</b>	<b>180</b>

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 2020 veröffentlicht.

## Anhang zum Jahresabschluss 31. Dezember 2020

---

### 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, 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.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vergleich zum Vorjahr beibehalten.

Im Berichtsjahr wurden insbesondere im Zusammenhang mit den Effekten der Covid-19-Pandemie auf das Flugaufkommen und damit die Nachfrageentwicklung innerhalb der Luftfahrtindustrie Wertberichtigungen, insbesondere im Bereich des Anlage- und, in kleinerem Umfang, auch im Bereich des Umlaufvermögens – Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – erforderlich. Nähere Angaben hierzu finden sich unter „(1) Anlagevermögen“. Weiterhin wurde mit Blick auf die rückläufige Geschäftsentwicklung neben einem Kosteneinsparprogramm ein Restrukturierungsprogramm verabschiedet, in dessen Rahmen die Personalkapazität an den deutschen MTU Produktionsstandorten München, Hannover und Ludwigsfelde, um 10-15 % reduziert werden soll. Die korrespondierende Abgrenzung von Restrukturierungsrückstellungen belastete das Vorsteuer-Ergebnis im Berichtsjahr mit 33 Mio. €. Im Vorjahr erfolgte der Teilrückkauf einer im Geschäftsjahr 2016 begebenen Wandelanleihe, wodurch der Jahresüberschuss 2019 mit 187 Mio. € gemindert wurde.

**Immaterielle Vermögensgegenstände** werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und planmäßig über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie Sondereinzelkosten. 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 zum 01. Januar 2004.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Programmwerte erfolgen linear und orientieren sich an der jeweilig erwarteten Programmlaufzeit; jedoch in der Regel begrenzt auf 30 Jahre ab dem sogenannten „Entry-Into-Service“ (Beginn des Verkaufs von Triebwerken des Programms durch den OEM an den Flugzeughersteller). Die programmabhängige Technologie wird linear über 10 Jahre abgeschrieben. Die Nutzungsdauer des linear abgeschrieben Geschäftswerts ist aufgrund des langfristigen Geschäftsmodells mit 15 Jahren angesetzt. 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

**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.

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 19 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 regelmäßig nach der linearen Methode. Gering-wertige 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 vorgenommen und sind

die Gründe für die Wertminderung in der Zwischenzeit ganz oder teilweise entfallen, erfolgt eine Wertaufholung höchstens bis zu den Anschaffungskosten.

**Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bewertet, die **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 Verwertungsrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen.

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. Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen auch die Emissionszertifikate, wobei die unentgeltlich erworbenen zum Erinnerungswert und die erworbenen zu Anschaffungskosten bilanziert werden.

**Guthaben bei Kreditinstituten** sind mit dem Nennbetrag angesetzt.

**Pensionsrückstellungen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Als Auszahlungsmodalität wird grundsätzlich der Regelfall der jeweiligen Versorgungsordnung angenommen – im Falle von Mitarbeitern und leitenden Angestellten ein Ratenkapital, im Falle des Vorstands eine Einmalzahlung – beziehungsweise zum Berichtsstichtag davon abweichend vereinbarte Auszahlwege berücksichtigt. Effekte aus Zinssatzänderungen werden im Personalaufwand erfasst.

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 von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind.

Da die **Altersteilzeit-Vereinbarungen** primär aus dem Grunde abgeschlossen werden, einen gleitenden Übergang in den Ruhestand zu fördern, haben die Aufstockungsbeträge der Altersteilzeitverpflichtungen bei der MTU Abfindungscharakter. Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsrückstands ergibt sich aus den bis zum Ende des Geschäftsjahres ausste-

henden Gehaltszahlungen, die in der Freistellungsphase zur Auszahlung fällig werden, sowie den zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung und den Aufstockungsbeträgen.

**Derivative Finanzinstrumente** werden innerhalb der MTU zu Sicherungszwecken eingesetzt und, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, 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 wird, erfolgt dagegen imparitatisch, das heißt, für negative Marktwerte werden Rückstellungen gebildet; über die Anschaffungskosten hinausgehende positive Marktwerte werden 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. Dabei werden bei der MTU nicht nur die Unterschiede aus den eigenen Bilanzpositionen einbezogen, sondern auch solche, die bei ertragsteuerlichen Organtöchtern bestehen. Die Bewertung von latenten Steuern erfolgt auf der Grundlage des geltenden Körperschaftsteuersatzes sowie entsprechend den gewerbsteuerlichen Hebesätzen des MTU-Organkreises. Unter Berücksichtigung von Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie Gewerbeertragsteuer wurde für das abgelaufene Geschäftsjahr ein zum Vorjahr unveränderter Steuersatz von 32,23 % zugrunde gelegt.

Die **Fremdwährungsbewertung** der Vermögensgegenstände, Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr oder weniger erfolgt gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs des Abschlussstichtages. Für langfristige Währungsfordernungen und -verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst- beziehungsweise Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt.

**Umsatzerlöse** werden realisiert, wenn die Waren oder Erzeugnisse geliefert, beziehungsweise die beauftragten Dienstleistungen, inklusive bezahlter Entwicklungsleistungen, vertragskonform erbracht worden sind; das heißt

konkret, dass der Gefahrenübergang auf den Kunden stattgefunden hat beziehungsweise die Verfügungsgewalt und damit die wesentlichen Chancen- und Risiken auf den Kunden übertragen wurden, sowie die Bezahlung des Kaufpreises als hinreichend sicher eingeschätzt wird. Kunden sind dabei insbesondere Partnergesellschaften aus sogenannten „Risk- and Revenue-Sharing“-Partnerschaften, OEM, Kooperationsgesellschaften, öffentliche Auftraggeber und sonstige Drittkunden. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti und direkter Preisnachlässe beziehungsweise Kundenboni ausgewiesen.

Die **Umsatzkosten** umfassen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse und Dienstleistungen, bezahlte Entwicklungsleistungen und die Einstandskosten der verkauften Handelswaren. Sie beinhalten neben den Material- und Fertigungseinzelkosten auch die zugeordneten Produktionsgemeinkosten einschließlich der Amortisationen beziehungsweise Abschreibungen auf die Produktionsanlagen beziehungsweise immateriellen Vermögensgegenstände, die Abwertungen von Vorräten sowie adäquate produktionsbezogene Verwaltungsgemeinkosten. Die Umsatzkosten enthalten ferner Ausgleichszahlungen an den OEM im Rahmen von „Risk- and Revenue-Sharing“-Partnerschaften, insbesondere zur anteiligen Übernahme von Entwicklungs- und Vermarktungsaufwendungen für neue Triebwerke.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Das Anlagevermögen hat sich wie folgt entwickelt:

#### [T6] Anlagevermögen der MTU Aero Engines AG

in Mio. €	Anschaffungs- / Herstellungskosten				31.12.2020
	01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	324	33	0	0	357
Programmwerte und Technologien	1.257	1	0	0	1.257
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	39	3	0	2	44
Geschäfts- oder Firmenwert	159	0	0	0	159
Erworbene Entwicklungsleistungen	312	19	9	0	322
<b>Summe Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>2.091</b>	<b>55</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>2.139</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	325	2	0	7	334
Technische Anlagen und Maschinen	489	20	7	31	532
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	434	42	34	6	448
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	96	58	0	-46	109
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>1.344</b>	<b>122</b>	<b>41</b>	<b>-2</b>	<b>1.424</b>
<b>Summe Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen</b>	<b>3.435</b>	<b>177</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>3.562</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	706	170	0	0	876
Beteiligungen	85	21	0	0	106
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0
Sonstige Ausleihungen	47	2	13	0	36
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>838</b>	<b>193</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>1.018</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>4.273</b>	<b>370</b>	<b>63</b>	<b>-0</b>	<b>4.580</b>



### Immaterielle Vermögensgegenstände

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

Unter den Programmwerten und Technologien werden auch die aus der Kaufpreisallokation zum 01. Januar 2004 aktivierten Programmwerte und programmabhängigen Technologien ausgewiesen.

Im Berichtsjahr erfolgten außerplanmäßige Abschreibung in den immateriellen Vermögensgegenständen aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung in Höhe von 59 Mio. €.

### Sachanlagen

Der Abschreibungsaufwand der Sachanlagen in Höhe von 88 Mio. € (Vorjahr: 79 Mio. €) wurde mit 84 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €) in den Umsatzkosten, mit 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Vertriebskosten und mit 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) in den Verwaltungskosten erfasst.

### Finanzanlagen

Der Zugang in den Anteilen an verbundenen Unternehmen betrifft die Kapitalerhöhung bei der MTU Aero Engines North America Inc. mit Sitz in Rocky Hill, USA.

Der Zugang in den Beteiligungen resultiert im Wesentlichen aus weiteren Investitionen in das Joint Venture EME Aero sp.z.o.o. mit Sitz in Jasionka, Polen.

Unter den Sonstigen Ausleihungen sind langfristige Darlehen im Rahmen der Finanzierungsaktivitäten in Verbindung mit Beteiligungen an zivilen Triebwerksprogrammen in Höhe von 32 Mio. € (Vorjahr: 46 Mio. €) ausgewiesen.

### (2) Vorräte

Der Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

#### [T7] Vorräte

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	126	98
Unfertige Erzeugnisse	352	391
Fertige Erzeugnisse und Waren	209	184
Geleistete Anzahlungen	13	13
<b>Summe Vorräte</b>	<b>700</b>	<b>687</b>

### (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

#### [T8] Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	698	771
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	703	899
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	721	725
Sonstige Vermögensgegenstände	49	165
- davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	1
<b>Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>2.170</b>	<b>2.559</b>
- davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	1

Die Forderungen aus Lieferungen Leistungen reduzierten sich durch die USD-Wechselkursentwicklung von 1,12 € im Vorjahr zu 1,23 zum Geschäftsjahresende 2020 sowie dem durch die Corona-Pandemie geprägtem Geschäftsverlauf.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen überwiegend den Finanz- und Geldverkehr. Der Rückgang ist im Wesentlichen durch die konzerninterne Finanzierung ausländischer Tochtergesellschaften begründet.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Steuererstattungsansprüche aus Ertragssteuern sowie Vorsteuern.

#### (4) Aktive latente Steuern

Nachfolgend werden die temporären Differenzen, auf denen die aktiven latenten Steuern beruhen, dargestellt.

##### [T9] Aktive latente Steuern

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
<b>Bilanzposition</b>			
Finanzanlagen			
Vorräte	85	68	18
Erhaltene Anzahlung	15	16	-1
Forderungen	44	26	18
Sonstige Vermögensgegenstände	42	5	36
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	4	1	2
<b>AKTIVA</b>	<b>190</b>	<b>117</b>	<b>73</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	259	238	22
Übrige Rückstellungen	167	103	64
Erhaltene Anzahlungen			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
Übrige Verbindlichkeiten	0	21	-21
<b>PASSIVA</b>	<b>426</b>	<b>362</b>	<b>64</b>
<b>Summe temporäre Differenzen</b>	<b>616</b>	<b>479</b>	<b>138</b>
<b>Aktive latente Steuern bei einem Steuersatz von 32,23%</b>	<b>199</b>	<b>154</b>	

## (5) Eigenkapital

Das Eigenkapital entwickelte sich im laufenden Geschäftsjahr wie folgt:

in Mio. €	Ausgegebenes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Bilanzgewinn	Summe
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>53</b>	<b>595</b>	<b>1.023</b>	<b>180</b>	<b>1.851</b>
Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus dem Bilanzgewinn 2019			178	-178	
Dividendenausschüttung für 2019				-2	-2
Verkauf eigener Aktien (MAP/RSP)	0	19	9		28
Wandelschuldverschreibung 2016	0	29			29
Jahresüberschuss 2020				132	132
Einstellung in andere Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuss 2020			65	-65	
<b>Stand 31.12.2020</b>	<b>53</b>	<b>644</b>	<b>1.275</b>	<b>67</b>	<b>2.038</b>

### Ausgegebenes Kapital

Der Nennbetrag des Grundkapitals beträgt 53 Mio. €, das sich aus 53.332.259 Stückaktien, die auf den Namen lauten, zusammensetzt. Hiervon wird der Nominalwert der zum 31. Dezember 2020 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 11. April 2019 erhielt die Gesellschaft folgende Ermächtigungen:

- a) Die Gesellschaft wurde ermächtigt, für die Zeit vom 11. April 2019 bis einschließlich zum 10. April 2024 gemäß § 71 Absatz 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10% des bei der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder die 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 Mittelwerts 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 überschreitet, muss der Erwerb im Verhältnis der jeweils angebotenen Aktien erfolgen; 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 wurde 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 Absatz 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 5 % 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 5 % des Grundkapitals sind seit Erteilung dieser Ermächtigung, also seit 11. April 2019, erfolgende Gewährungen von Options- bzw. Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft unter Bezugsrechtsausschluss entsprechend § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG sowie die Ausgabe bzw. Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts entsprechend § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG anzurechnen.
- c) Der Vorstand wurde 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 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 wurde 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 wurde 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 wurde 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.
- i) Die Ermächtigung der Gesellschaft zum Erwerb eigener Aktien vom 15. April 2015 wurde mit Wirksamwerden der neuen Ermächtigung aufgehoben. Die im Beschluss vom 15. April 2015 enthaltene Ermächtigung zur Verwendung von aufgrund dieses damaligen Beschlusses erworbenen eigenen Aktien bleibt bestehen.

### **Genehmigtes Kapital**

Gemäß § 4 Absatz 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 10. April 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 15,6 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019).

### **Bedingtes Kapital**

Gemäß § 4 Absatz 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.867.741 € durch Ausgabe von bis zu 3.867.741 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 werden. Die Ausgabe erfolgt 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.

Weiter ist gemäß § 4 Absatz 7 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 2019). 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 11. April 2019 beschlossenen Ermächtigung begeben werden. Die Ausgabe erfolgt zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand ist bis zum 10. April 2024 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbeschränkung 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, auf den Namen lautende 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. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen ist nur gegen Barzahlung möglich.

Die Schuldverschreibungen können in Euro oder – unter Begrenzung auf den entsprechenden Gegenwert – in einer ausländischen gesetzlichen Währung, beispielsweise eines OECD-Landes, begeben werden. Sie können auch durch unter der Leitung der Gesellschaft stehende Konzernunternehmen ausgegeben werden; in einem solchen Fall wird der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats für die Gesellschaft die Garantie für die Schuldverschreibungen zu übernehmen und den Inhabern Wandlungs- bzw. Optionsrechte (auch mit Wandlungspflicht) auf auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren.

Auf Grundlage der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2019 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben.

### **Kapitalrücklage**

Die Aufstockung der Kapitalrücklage im Berichtsjahr um 49 Mio. € resultiert in Höhe von 29 Mio. € aus dem Aufgeld aus der Ausgabe neuer Aktien zugunsten ausgeübter Wandlungsoptionen aus der in 2016 ausgegebenen Wandelschuldverschreibung. Darüber hinaus haben die Verkäufe eigener Aktien im Rahmen des „Restricted Stock Program“ (RSP) bzw. des Mitarbeiter-Aktien-Programms (MAP) zu einer Erhöhung von 19 Mio. € geführt.

### **Eigene Anteile**

*Erwerb eigener Anteile aufgrund Ermächtigungen durch die Hauptversammlung vom 15. April 2015*

Der Vorstand der MTU Aero Engines AG, München, ist durch Beschluss der Hauptversammlung ermächtigt, Aktien zurückzukaufen. Der Erwerb kann sowohl über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Der Gegenwert für den Erwerb der zu erwerbenden Aktien darf den Börsenkurs um nicht mehr als 10% über- bzw. unterschreiten, wobei etwaige Erwerbsnebenkosten außer Ansatz bleiben.

Der Vorstand der MTU wurde daher ermächtigt, für die Zeit vom 15. April 2015 bis einschließlich zum 14. April 2020 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10% des bei der Beschlussfassung 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.

### *Erwerb von eigenen Anteilen*

Im Geschäftsjahr 2020 wurden, ebenso wie im Vorjahr, keine eigenen Aktien erworben. Die Veränderung der eigenen Anteile ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

in Mio. €	2020			2019		
	Anteile im Umlauf	Eigene Anteile	Anteile im Umlauf	Anteile im Umlauf	Eigene Anteile	Anteile im Umlauf
<b>Stand am 1. Januar</b>		<b>243.070</b>			<b>365.773</b>	
<b>Rückkauf und Ausgabe von eigenen Anteilen</b>						
Januar	52.850.797		52.850.797	51.634.227		51.634.227
Februar	52.850.797		52.850.797	51.634.227		51.634.227
März	52.852.418		52.852.418	51.634.227		51.634.227
April	52.852.418		52.852.418	51.634.227		51.634.227
Mai (Verkauf RSP)	52.852.418	-43.642	52.896.060	51.634.227	-24.460	51.658.687
Juni (Verkauf MAP)	52.896.060	-145.018	53.041.078	51.658.687	-98.243	51.756.930
Juli	53.041.078		53.041.078	51.756.930		51.756.930
August	53.041.078		53.041.078	51.756.930		51.756.930
September	53.041.078		53.041.078	51.756.930		51.756.930
Oktober	53.041.078		53.041.078	51.756.930		51.756.930
November	53.041.078		53.041.078	51.931.266		51.931.266
Dezember	53.277.849		53.277.849	52.850.797		52.850.797
<b>Stand am 31. Dezember</b>		<b>54.410</b>			<b>243.070</b>	
<b>Gewichteter Durchschnitt 31. Dezember</b>			<b>52.985.567</b>			<b>51.813.526</b>

Der Bestand an eigenen Anteilen zum 31. Dezember 2020 beträgt 54.410 Stück (Vorjahr: 243.070 Stück) und damit rechnerisch 54.410 € (Vorjahr: 243.070 €) bzw. 0,1% (Vorjahr: 0,5%) des Grund- bzw. Gezeichneten Kapitals.

Die Zahl der am 31. Dezember 2020 von der MTU ausgegebenen und dividendenberechtigten Aktien ohne Nennwert betrug 53.277.849 Stück (Vorjahr: 52.850.797 Stück).

#### **Ausgabe von Aktien im Rahmen von Mitarbeiterbeteiligungsmodellen**

Im Rahmen des Vergütungssystems, dessen Bestandteil das „Restricted Stock Program“ (RSP) ist, wurden im Mai 2020 an die leitenden Angestellten 26.069 (Vorjahr: 14.951) sowie an den Vorstand 17.573 Aktien (Vorjahr: 9.509) aus dem Bestand eigener Anteile verkauft.

Im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms (MAP) wurden zusätzlich im Juni 2020 12.645 Aktien (Vorjahr: 12.236 Aktien) an Führungskräfte sowie 132.373 Aktien (Vorjahr: 86.007 Aktien) an Mitarbeiter aus dem Bestand eigener Anteile verkauft.

#### **Gewinnrücklagen**

##### *Andere Gewinnrücklagen*

Im Berichtsjahr stiegen die anderen Gewinnrücklagen um 251 Mio. € (Vorjahr: Minderung um 94 Mio. €). Der Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 180 Mio. € wurde in Anbetracht der durch die Corona-Pandemie verursachten Unsicherheit der Branchen- und Geschäftsentwicklung, nach Ausschüttung einer Mindestdividendensumme von 2 Mio. €, den anderen Gewinnrücklagen zugeführt. Zusätzlich resultiert eine Zuführung von 9 Mio. € aus dem Verkauf eigener Aktien im Rahmen der Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.

##### *Bilanzgewinn*

Der Bilanzgewinn des Berichtsjahres in Höhe von 67 Mio. € berücksichtigt, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die Einstellung von 65 Mio. € aus dem Jahresüberschuss in die anderen Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG (Vorjahr: Entnahme aus den anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 100 Mio. €).

##### *Angaben zu ausschüttungsgesperreten Beträgen*

Aufgrund der Aktivierung von selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen und der Bewertung von Deckungsvermögen über die Anschaffungskosten hinaus ist gemäß § 301 AktG i.V.m. § 268 Abs. 8 HGB eine Ausschüttungssperre zu berücksichtigen. Darüber

hinaus ist der Differenzbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, bewertet auf Basis eines zehn- und siebenjährigen Durchschnittszinssatzes gemäß § 253 Abs. 6 HGB, ausschüttungsgesperrt. Der ausschüttungsgesperrte Betrag ermittelt sich unter Berücksichtigung zugehöriger latenter Steuern wie folgt:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	220	205
Differenz der Zeitwerte der Deckungsvermögen zu deren Anschaffungskosten	0	0
Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf Basis eines zehn- und siebenjährigen Durchschnittszinssatzes	44	40
<b>Ausschüttungsgesperrter Betrag</b>	<b>265</b>	<b>245</b>

Das Deckungsvermögen betrifft den Zeitwert für Alterszeitverpflichtungen; die Erträge hieraus werden thesauriert. 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 berechnete 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.

Prämissen	31.12.2020	31.12.2019
Abzinsungsfaktor	2,30%	2,71%
Gehaltstrend	2,50%	2,70%
Rententrend	1,50%	1,75%

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden

durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren beträgt 65 Mio. €.

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

#### (7) Übrige Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Steuerrückstellungen	0	1
Sonstige Rückstellungen	1.863	2.014
<b>Summe Übrige Rückstellungen</b>	<b>1.863</b>	<b>2.015</b>

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Nachtragskosten in Höhe von 875 Mio. € (Vorjahr: 877 Mio. €), Droh- und Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von 472 Mio. € (Vorjahr: 521 Mio. €), sonstige Abrechnungsrisiken aus dem Liefer- und Leistungsverkehr in Höhe von 445 Mio. € (Vorjahr: 483 Mio. €) sowie Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 54 Mio. € (Vorjahr: 86 Mio. €).

Die Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern berücksichtigen Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) sowie reduzierend das zugehörige Deckungsvermögen für Erfüllungsrückstände in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €).

#### (8) Anleihen

Im Juni 2013 hat die MTU Aero Engines AG eine Namensschuldverschreibung 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.

Im Mai 2016 hat die MTU Aero Engines AG eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die in neue und / oder bestehende auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien wandelbar ist. Die Wandelschuldverschreibung hat eine Laufzeit von 7 Jahren und eine Stückelung von 100.000 €. Die Verzinsung erfolgt mit 0,125% pro Jahr; die Zinsen sind jährlich nachschüssig zahlbar. Die Gläubiger sind seit dem 27. Juni 2016 jederzeit berechtigt, ihre jeweiligen Stücke der Wandelschuldverschreibung in Stammaktien der MTU Aero Engines AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 124,7701 € 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 mindesten 30 Tagen und höchstens 60 Tagen zu kündigen und zurück zu erwerben, wenn (i) am oder nach dem 16. Juni 2020 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. Die MTU hat am 10. September 2019 einen Nominalbetrag von 275 Mio. € der Wandelschuldverschreibung zurückgekauft und mit Valuta 30. September 2019 entwerten lassen. Weiterhin wandelten Inhaber der Anleihe im Berichtsjahr Wandlungsnotizen einen Nominalbetrag von 29 Mio. € (Vorjahr: 135 Mio. €). Für die Anleihe verbleibt somit zum 31. Dezember 2020 ein Nominalbetrag von 61 Mio. €.

Im September 2019 hat die MTU Aero Engines AG eine weitere vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung 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 werden ab dem 18. September 2024 berechtigt sein, 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.

Im Juli 2020 hat die MTU Aero Engines AG eine nicht besicherte Unternehmensanleihe von nominal 500 Mio. EUR emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 01.07.2025 und eine Stückelung von € 1.000. Die Verzinsung beträgt 3,0% p.a.. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe ist am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

## (9) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Namensdarlehen	30	30
Schuldscheindarlehen	100	
Übrige Kreditinstitute		10
<b>Summe</b>	<b>130</b>	<b>40</b>
<i>- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr</i>	30	10
<i>- davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre</i>	100	30

Im März 2014 hat die MTU Aero Engines AG ein Namensdarlehen (Note Purchase Agreement) in Höhe von nominal 30 Mio. € mit Fälligkeit zum 27. März 2021 aufgenommen. Die Verzinsung ist variabel und entspricht dem 6-Monats-Euribor zuzüglich eines prozentualen Aufschlages. Der anfängliche Zinssatz betrug 1,72%. Die Zinsberechnung und Zinszahlung erfolgt halbjährlich jeweils im März und September.

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

Die Rahmenkreditlinie der Gesellschaft, die mit fünf Banken abgeschlossen wurde, wurde am 11. Mai 2020 um 100 Mio. € auf 700 Mio. € aufgestockt. Die Laufzeit dieser Erhöhung beträgt ein Jahr und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils 6 Monate verlängert werden. Der ursprüngliche Betrag der Rahmenkreditlinie von 600 Mio. € hat weiterhin eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023. Von dieser Kreditlinie sind zum 31. Dezember 2020 35 Mio. € durch Avale beansprucht (Vorjahr: 36 Mio. €). Die Verzinsung der abgerufenen Kreditlinie erfolgt auf Basis marktüblicher Referenzsätze

zuzüglich einer Marge, während das nicht in Anspruch genommene Volumen einer Bereitstellungsprovision unterliegt.

#### (10) Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen

Von den erhaltenen Anzahlungen entfallen 291 Mio. € (Vorjahr: 290 Mio. €) auf Partnergesellschaften im Rahmen von „Risk- and Revenue-Sharing“-Programmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

#### (11) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>51</b>	<b>99</b>
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	51	99
<b>Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>51</b>	<b>99</b>

#### (12) Übrige Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
<b>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	<b>16</b>	<b>13</b>
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	16	13
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	1
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	2	1
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>137</b>	<b>179</b>
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	71	112
1 bis 5 Jahre	65	67
mehr als 5 Jahre	0	0
- davon aus Steuern	5	13
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit		
<b>Summe Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>154</b>	<b>193</b>

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €), Verpflichtungen für Ausgleichszahlungen an Kunden im Rahmen von „Risk- and Revenue-Sharing“-Programmen, insbesondere im Zusammenhang mit Triebwerksentwicklungsleistungen

(erworbene Entwicklung) in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) sowie aufgeschobene, variable Komponenten aus Programmanteilerwerben in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €).

#### Fristigkeit der Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
<b>Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten (8 - 12)</b>	<b>1.832</b>	<b>1.364</b>
- davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	506	577
1 bis 5 Jahre	726	187
mehr als 5 Jahre	600	600
- davon aus Steuern	5	13
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

#### (13) Passive latente Steuern

Nachfolgend werden die temporären Differenzen, auf denen die passiven latenten Steuern beruhen, dargestellt.

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
<b>Bilanzposition</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	-407	-467	60
Sachanlagen	-143	-141	-2
Sonstige Vermögensgegenstände	0	0	0
<b>AKTIVA</b>	<b>-550</b>	<b>-608</b>	<b>58</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1	-1	0
<b>PASSIVA</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>
<b>Summe temporäre Differenzen</b>	<b>-552</b>	<b>-609</b>	<b>58</b>
<b>Passive latente Steuern bei einem Steuersatz von 32,23 %</b>	<b>178</b>	<b>196</b>	

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019	Veränderung
<b>Umsatzerlöse nach Leistungsbereichen</b>			
Fertigung	2.500	3.292	-792
Instandsetzungen und Dienstleistungen	1.210	714	496
Entwicklung	48	42	6
Sonstige Umsatzerlöse	31	39	-8
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>3.789</b>	<b>4.087</b>	<b>-298</b>
<b>Umsatzerlöse nach Regionen</b>			
Inland	480	387	93
Ausland	3.309	3.700	-391
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>3.789</b>	<b>4.087</b>	<b>-298</b>
<b>Umsatzerlöse nach Region Ausland</b>			
Europa	89	201	-112
Nordamerika	3.189	3.448	-259
Übrige Länder	31	51	-20
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>3.309</b>	<b>3.700</b>	<b>-391</b>

Die Entwicklung der Umsatzerlöse im Bereich der Fertigung korrespondiert insbesondere mit dem Pandemiebedingten Nachfragerückgang im zivilen Serien und Ersatzteilgeschäft. Gegenläufig profitiert der Umsatz für Instandsetzungen und Dienstleistungen im Berichtsjahr von Beauftragungen im Rahmen von Umrüstaktivitäten betreffend der aktiven Triebwerksflotte PW1100G.

Bei den sonstigen Umsatzerlösen handelt es sich im Wesentlichen um weiterbelastete Kosten im Rahmen von Dienstleistungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

### (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 Vorsorge von Drohverlusten und Gewährleistungsverpflichtungen sowie die Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen ausgewiesen.

Der Gesamtbetrag der Entwicklungsaufwendungen beläuft sich auf 127 Mio. € (Vorjahr: 154 Mio. €), davon wurden im Berichtsjahr in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen 33 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) sowie 19 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) in den erworbenen Entwicklungsleistungen des Anlagevermögens aktiviert.

Im Geschäftsjahr erfolgte aufgrund vorrausichtlich dauernder Wertminderungen die außerplanmäßige Abschreibung bzw. Wertberichtigung von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit den Beteiligungen an Triebwerksprogrammen GE9X bzw. PW1200G, die als exklusive Antriebe für Boeing und Mitsubishi Anwendungen entwickelt werden und deren Markteinführung im Berichtsjahr verschoben wurde. Hieraus resultiert eine umsatzkostenwirksame Belastung von 63 Mio. € im Berichtsjahr.

In den Vertriebskosten werden die Personal- und Sachkosten des Vertriebsbereichs erfasst. Weiterhin sind hier Abschreibungen auf immaterielles und Sach-Anlagevermögen 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.

Die MTU in ihrer heutigen Form ist zum 01. Januar 2004 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 21 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €).

### (16) Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erfolgsbeiträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 74 Mio. € (Vorjahr: 93 Mio. €) und Erträge aus Währungsumrechnungen in Höhe von 44 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) enthalten.

### (17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Effekte aus Währungsumrechnungen in Höhe von 116 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €) enthalten.

### (18) Finanzergebnis

in Mio. €	2020	2019
<b>Beteiligungsergebnis</b>		
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	52	179
– davon aus verbundenen Unternehmen	52	179
Erträge aus Beteiligungen	88	29
– davon aus verbundenen Unternehmen	56	0
<b>Summe Beteiligungsergebnis</b>	<b>139</b>	<b>208</b>
<b>Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
– davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
<b>Summe Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Zinsergebnis</b>		
Zinsen und ähnliche Erträge	25	21
– davon von verbundenen Unternehmen	22	19
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-44	-312
– davon an verbundene Unternehmen	-0	-2
– davon Zinsen gemäß § 233a AO	-2	-281
– davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-18	-20
<b>Summe Zinsergebnis</b>	<b>-20</b>	<b>-291</b>
<b>Übriges Finanzergebnis</b>		
Abschreibung auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-2	0
Erträge aus Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Finanzanlagevermögens	0	1
<b>Summe Übriges Finanzergebnis</b>	<b>-2</b>	<b>1</b>
<b>Finanzergebnis gesamt</b>	<b>120</b>	<b>-79</b>

### (19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio. €	2020	2019
Körperschaftsteuer und SolZ	44	26
Gewerbesteuer	44	25
<b>Summe Steueraufwand lfd. Jahr</b>	<b>88</b>	<b>50</b>
latente Steuern	-63	-12
<b>Summe Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>25</b>	<b>38</b>

Die laufenden Steuern berücksichtigen Erträge für Vorjahre in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: Aufwendungen 6 Mio. €).

### Nachtragsbericht

Nach dem Abschlussstichtag gab der Flugzeughersteller Boeing bekannt, in Anbetracht der pandemie-bedingten Nachfrageentwicklung nach Langstrecken-Fluggerät, die Markteinführung der Boeing 777X mit exklusivem GE9X Antrieb, auf das Jahr 2023 zu verschieben. Für diese Triebwerksprogramm-beteiligung berücksichtigt MTU im vorliegenden Abschluss entsprechende Wertminderungen, die diese Entwicklung berücksichtigt.

Weiterhin wurden im Aufstellungszeitraum insbesondere Sachschäden im Zusammenhang mit einem Triebwerksversagen einer Boeing 777 mit PW4000 Antrieb bekannt. Das auslösende Ereignis ist weiterhin in Untersuchung. MTU ist als Konsortialpartner am PW4000 Triebwerksprogramm beteiligt und würde im Falle begründeter Regressansprüche gegen das Triebwerkskonsortium anteilig haften. Der Konzern verfügt für entsprechende Risiken über relevanten Versicherungsschutz und berücksichtigt erforderliche bilanzielle Vorsorgen.

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

## Sonstige Angaben

### Vergütungen

Bezüglich der Vergütung und des Vergütungssystems des Vorstands sowie den individualisierten Angaben wird auf den Vergütungsbericht im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2020 Gesamtbezüge nach § 285 Nr. 9 a Sätze 1 bis 4 HGB von 7 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €).

Mitglieder des Vorstands erhielten vom Unternehmen in 2020 weder Vorschüsse noch Kredite.

Die Pensionsverpflichtung ehemaliger Vorstandsmitglieder beträgt 15 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €). Dieser Personenkreis erhält darüber hinaus keine Bezüge.

Bezüglich der Vergütung und des Vergütungssystems des Aufsichtsrats sowie den individualisierten Angaben wird auf den Vergütungsbericht im zusammengefassten Lagebericht verwiesen. Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten im Geschäftsjahr 2020 Gesamtbezüge nach § 285 Nr. 9 a Sätze 1 bis 4 HGB von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten vom Unternehmen in 2020 weder Vorschüsse noch Kredite.

### Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	537	598
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.410	2.560
<b>Summe Materialaufwand</b>	<b>2.946</b>	<b>3.158</b>

### Personalaufwand

in Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	401	452
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	103	114
– davon für Altersversorgung	37	50
<b>Summe Personalaufwand</b>	<b>504</b>	<b>566</b>

## Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)

	2020	2019
Gewerbliche Angestellte	1.901	1.799
Angestellte	2.976	2.843
Befristete Mitarbeiter	284	444
Auszubildende	172	149
Praktikanten	129	126
	<b>5.462</b>	<b>5.361</b>

## Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Die MTU setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs- und Preisrisiken der operativen Tätigkeiten ein.

Die derivativen Finanzinstrumente werden imparitätisch zum beizulegenden Zeitwert bewertet, der auf der Basis von notierten Preisen an einem aktiven Markt ermittelt wird. 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. In der folgenden Tabelle sind die Nominalwerte aller derivativen Finanzinstrumente, die sich zum 31.12.2020 im Bestand der MTU befinden, als unsaldierte Summe der Basiswerte aller Kauf- und Verkaufskontrakte dargestellt.

in Mio. US-\$	31.12.2020	31.12.2019
Devisentermingeschäfte	2.860	3.220
Warenterminkontrakte	5	12
Übrige Derivate	133	393
<b>Summe Nominalwert</b>	<b>2.999</b>	<b>3.625</b>

Devisentermingeschäfte sind in vollem Umfang in Sicherungsbeziehungen eingebracht. Die übrigen Derivate beinhalten Devisenswaps sowie Devisenoptionsgeschäfte und Derivate zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken (insbesondere Nickel).

Die Markt- und Buchwerte für alle derivativen Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2020 und zum 31. Dezember 2019 stellen sich wie folgt dar:

	Marktwerte		Buchwerte					
			Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		Sonstige Verbindlichkeiten		Sonstige Rückstellungen	
in Mio. US-\$	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
<b>Aktiva</b>								
Devisentermingeschäfte	109	21	7	0				
Wareterminkontrakte	1	1						
Übrige Derivate	1	1	1	1				
<b>Passiva</b>								
Devisentermingeschäfte	26	65	0	15				
Wareterminkontrakte		0						0
Übrige Derivate	0	3	-1	2	1	2	0	
<b>Saldo</b>	<b>85</b>	<b>-46</b>	<b>8</b>	<b>-15</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen 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 operativen Konzernplanung für einen Zeithorizont von 3 Jahren prognostiziert. Die zum Stichtag erworbenen Sicherungsinstrumente weisen eine Fälligkeit bis 2024 auf.

Der positive Saldo der Marktwerte der Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen in Höhe von 76 Mio. € ist mit entsprechenden US-Dollar Umsatzgeschäften zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Für weitere Devisentermingeschäfte mit einem positiven saldierten Marktwert von 26 Mio. € wurde eine Bewertungseinheit mit Devisentermingeschäften mit gegenläufigen saldierten negativem Marktwert gebildet. Der positive Saldo der Marktwerte aus Devisentermingeschäften und Devisenoptionen in Höhe von 8 Mio. € ist mit entsprechenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu Bewertungseinheiten zusammengefasst.

Zum 31. Dezember 2020 sicherten Devisentermingeschäfte mit einem Nominalwert von 1.480 Mio. US-Dollar (Vorjahr: 1.720 Mio. US-Dollar) wesentliche Teile des erwarteten US-Dollar-Überschusses im Planungszeitraum sowie bestehende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 220 Mio. US-Dollar (Vorjahr:

260 Mio. US-Dollar). Weiterhin bestehen sogenannte Long-Options in Höhe von 20 Mio. US-Dollar (Vorjahr: 150 Mio. US-Dollar) sowie sogenannter Short-Options über 20 Mio. US-Dollar (Vorjahr: 150 Mio. US-Dollar) zur Bearbeitung des verbleibenden Fremdwährungsrisikos. 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).

Die über die Devisentermingeschäfte hinaus gehaltenen Derivate zur Absicherung von Währungs- und Rohstoffpreissrisiken (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](http://www.mtu.de).

#### **Honorar Abschlussprüfer**

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

## Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Mit nahestehenden Unternehmen gab es folgende Geschäfte:

in Mio. €	Forderung		Verbindlichkeit		Ertrag		Aufwand	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Tochterunternehmen	89	54	-0	-0	1	1	-16	-11
Sonstige nahestehende Unternehmen	721	725	-2	-1	2.711	2.315	-1.523	-1.458
<b>Summe</b>	<b>810</b>	<b>779</b>	<b>-2</b>	<b>-1</b>	<b>2.712</b>	<b>2.316</b>	<b>-1.539</b>	<b>-1.470</b>

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.

### 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.

#### Reiner Winkler

Vorsitzender des Vorstands

Vorsitzender des Aufsichtsrates der MTU Maintenance Hannover GmbH, Hannover

#### Peter Kameritsch

Vorstand Finanzen und IT

#### Lars Wagner

Vorstand Technik

Vorsitzender des Aufsichtsrates der MTU Aero Engines Polska Sp. Zo.o., Polen

#### Michael Schreyögg

Vorstand Programme

Vorsitzender des Aufsichtsrates der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde

MTU Maintenance Hannover GmbH, Hannover  
MTU Zhuhai Co. Ltd., China  
MTU Maintenance Lease Service B.V., Niederlande  
SMBC Aero Engines Lease B.V., Niederlande

### Mitglieder des Aufsichtsrats

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

#### Klaus Eberhardt

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Selbstständiger Berater

Ehem. Vorstandsvorsitzender der Rheinmetall AG, Düsseldorf

ElringKlinger AG

#### Josef Mailer\*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

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

Vorsitzender des Betriebsrats der MTU Aero Engines AG, München

#### Roberto Armellini\*

2. Bevollmächtigter und Geschäftsführer, IG Metall, München

#### Dr. Christine Bortenlänger

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

Covestro AG  
Covestro Deutschland AG (Covestro-Gruppe)  
OSRAM Licht AG, bis 23.2.2021  
OSRAM GmbH (OSRAM-Gruppe), bis 23.2.2021  
Siemens Energy AG, seit 25.9.2020  
Siemens Energy Management GmbH (Siemens Energy-Gruppe), seit 25.9.2020  
TÜV Süd AG

**Thomas Dautl\***

*Leitung Zulieferqualität und Lieferantenentwicklung,  
MTU Aero Engines AG, München*

**Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger**

*Selbstständiger Unternehmer*

*Ehem. Vorstandsvorsitzender der Schaeffler AG,  
Herzogenaurach*

*AAA Accelerator Group Europe AG (Schweiz),  
bis 31.12.2020*

*Bizerba Management SE*

*Bizerba SE & Co. KG (Bizerba-Gruppe)*

*Hilotherm Holding AG (Schweiz), bis 31.10.2020*

**Angelo Gross\*, bis 20.4.2020**

*Mitglied des Konzern-Betriebsrats der  
MTU Aero Engines AG, München*

*Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der  
MTU Maintenance Hannover GmbH, Hannover*

*MTU Maintenance Hanover GmbH, bis 30.4.2020*

**Anita Heimerl\***

*Freigestellte Betriebsrätin der  
MTU Aero Engines AG, München*

*Mitglied des Konzern-Betriebsrats der  
MTU Aero Engines AG, München*

**Heike Madan\***

*Fachbereich Betriebspolitik, Leiterin des Ressorts Vertrauensleute, Betriebs- und Unternehmenspolitik, IG Metall, Frankfurt/Main*

**Dr. Rainer Martens, seit 26.1.2021**

*Selbstständiger Berater*

*Ehem. Vorstand Technik der MTU Aero Engines AG,  
München*

**Dr. Joachim Rauhut**

*Selbstständiger Berater*

*Ehem. Mitglied des Vorstands der  
Wacker Chemie AG, München*

*B. Braun Melsungen AG*

*creditshelf AG*

*J. Heinrich Kramer Holding GmbH*

*Stabilus S. A.*

**Prof. Dr.-Ing. Klaus Steffens, bis 31.12.2020**

*Selbstständiger Berater*

*Ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung  
der MTU Aero Engines GmbH, München*

*Morvern Group*

**Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl**

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

*HeidelbergCement AG*

*Rheinmetall AG*

**Michael Winkelmann\*, ab 1.5.2020**

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

*Vorsitzender des Betriebsrats der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde*

*MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH*

\* Arbeitnehmervertreter

### Haftungsverhältnisse

Zum 31.12.2020 bestehen **Bürgschaften und ähnliche Haftungen aus Gewährleistungsverträgen** in Höhe 112 Mio. € (Vorjahr: 80 Mio. €). Weiterhin bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Zusagen auf Zahlungen in das Eigenkapital bzw. Gesellschafterdarlehen in Höhe von 160 Mio. €. Zum Abschlussstichtag schätzt die MTU das Risiko ihrer Inanspruchnahme hieraus als gering ein.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Mindest-Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen belaufen sich zum Abschlussstichtag auf 22 Mio. € (Vorjahr: 12 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“-Programmbeiträgen 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 sogenannte Covenants und reflektieren insofern marktgerecht die Bonität des Flugzeug-Erwerbers; im Falle der Deckungsverpflichtungen sind die Konditionen bewusst 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-Erwerbern arrangieren. Die ausgereichten, nicht beanspruchten Finanzierungsangebote (Bruttorisiko) betragen zum Abschlussstichtag 733 Mio. € (Vorjahr: 840 Mio. €). Mit Blick auf die nominelle Liquiditätsbelastung der ausgereichten Finanzierungsangebote ist die MTU aufgrund ihrer verfügbaren und realisierbaren Kreditlinien 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 laufend überprüft und gegebenenfalls veranlasst.

### 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: <http://www.mtu.de/de/investor-relations/mtu-aktie/aktionaersstruktur/>

### Überschreitung von 3 %, 5 %, 10 % und 15 % Stimmrechtsanteil:

#### BlackRock, Inc., USA (über 5 %)

BlackRock, Inc., USA hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 30.12.2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 24.12.2020 9,02 % (das entspricht 4.789.699 Stimmrechte) beträgt. 8,99 % der Stimmrechte (das entspricht 4.772.681 Stimmrechte) sind der BlackRock Inc. nach §34 WpHG zu zurechnen, und 0,03 % der Stimmrechte (das entspricht 16.289 Stimmrechte) sind Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG und 0,001 % der Stimmrechte (das entspricht 729 Stimmrechte) sind Finanzinstrumente nach § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG. 4,32 % der Stimmrechte sind der BlackRock Investment Management (UK) Limited zuzurechnen. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.095.488 Aktien.

#### Allianz Global Investors GmbH, Deutschland (über 5 %)

Die Allianz Global Investors GmbH, Deutschland, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 18.03.2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 16.03.2020 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte überschritten und an diesem Tag 5,09 % (das entspricht 2.701.651 Stimmrechten) betragen hat. 5,04 % der Stimmrechte (das entspricht 2.674.433 Stimmrechte) sind der Allianz Global Investors GmbH nach §34 WpHG zuzurechnen. 0,05 % der Stimmrechte (das entspricht 27.218 Stimmrechte) 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 53.093.867 Aktien.

**Comgest Global Investors, S.A.S., Frankreich  
(über 3 %)**

Die Comgest Global Investors, S.A.S, Frankreich hat uns gemäß § 33 Abs. 1 WpHG am 24.03.2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 19.03.2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten und an diesem Tag 3,09 % (das entspricht 1.641.501 Stimmrechten) betragen hat. 3,09 % der Stimmrechte (das entspricht 1.641.501 Stimmrechte) sind der Comgest Global Investors, S.A.S. nach §34 WpHG zuzurechnen. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.093.867 Aktien.

**Fidelity Investment Trust, USA (unter 3 %)**

Die Fidelity Investment Trust, USA, hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 20.03.2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 18.03.2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten und an diesem Tag 2,82 % (das entspricht 1.497.273 Stimmrechten) betragen hat. 2,82 % der Stimmrechte (das entspricht 1.497.273 Stimmrechte) sind Fidelity Investment Trust nach §33 WpHG zuzuordnen. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.093.867 Aktien.

**Unterschreitung von 3 %, 5 %, 10 % und 15 %  
Stimmrechtsanteil:**

**The Capital Group Companies, Inc., USA (unter 15 %)**

The Capital Group Companies, Inc., USA hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 20.04.2020 in einer Stimmrechtsmitteilung mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 16.04.2020 die Schwelle von 15 % der Stimmrechte unterschritten und an diesem Tag 14,62 % betragen hat. 14,62 % der Stimmrechte (das entspricht 7.761.535 Stimmrechte) sind der The Capital Group Companies, Inc. nach §34 WpHG zuzuordnen. Davon sind 13,99 % der Stimmrechte der Capital Research and Management Company zuzurechnen. Über 3 % der Stimmrechte werden von der EuroPacific Growth Fund gehalten. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.095.488 Aktien.

**Euro Pacific Growth Fund, USA (unter 5 %)**

Euro Pacific Growth Fund, USA hat uns gemäß § 33 Abs.1 WpHG am 20.04.2020 in einer Stimmrechtsmitteilung mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 17.04.2020 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten und an diesem Tag 4,87 % betragen hat. 4,87 % der Stimmrechte (das entspricht 2.583.956 Stimmrechte) sind dem Euro Pacific Growth Fund nach §33 WpHG zuzuordnen. Zum Zeitpunkt des Eingangs der Stimmrechtsmitteilung betrug die Gesamtzahl der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG 53.095.488 Aktien.

**[T10] Wesentlicher Anteilsbesitz**

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2020	Eigenkapital in T € 31.12.2020	Ergebnis in T € 2020
<b>I. Anteile an Tochterunternehmen</b>			
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,00	65.470	2)
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,00	88.620	2)
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,00	223.872 <sup>3)</sup>	10.941 <sup>4)</sup>
MS Engine Leasing LLC., Rocky Hill, USA <sup>7)</sup>	75,23	316.457 <sup>3)</sup>	33.766 <sup>4)</sup>
MTU Maintenance Canada Ltd., Richmond, Kanada	100,00	70.867 <sup>3)</sup>	6.824 <sup>4)</sup>
Vericor Power Systems LLC., Alpharetta, USA <sup>7)</sup>	100,00	31.892 <sup>3)</sup>	727 <sup>4)</sup>
MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Rzeszów, Polen	100,00	301.386 <sup>3)</sup>	4.652 <sup>4)</sup>
MTU Maintenance Lease Services B.V., Amsterdam, Niederlande	80,00	33.611	-4.253
MTU Maintenance Coating Services GmbH, Ludwigsfelde <sup>7)</sup>	100,00	4.125	
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München	100,00	26	2)
MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd., Ayutthaya, Thailand	100,00	884 <sup>1)5)</sup>	273 <sup>1)6)</sup>
MTU Maintenance Dallas Inc., Grapevine, USA	100,00	1.734 <sup>3)</sup>	1.742 <sup>4)</sup>
MTU Maintenance IGT Service do Brasil Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00	195 <sup>1)5)</sup>	24 <sup>1)6)</sup>
MTU Maintenance Serbia d.o.o., Belgrad, Serbien	100,00	5.200	-568
MTU Aero Engines Finance Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	48 <sup>1)5)</sup>	35 <sup>1)6)</sup>
MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd., Perth, Australien	100,00	303 <sup>1)5)</sup>	-63 <sup>1)6)</sup>
MTU Aero Engines Shanghai Ltd., Shanghai, China	100,00	167 <sup>3)</sup>	34 <sup>1)6)</sup>
<b>II. Anteile an assoziierten Unternehmen</b>			
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz	25,25	97.199 <sup>1)5)</sup>	6.495 <sup>1)6)</sup>
IAE International Aero Engines LLC., East Hartford, USA	18,00	22.147 <sup>3)</sup>	6.503 <sup>4)</sup>
PW1100G-JM Engine Leasing LLC., East Hartford, USA	18,00	1.653.373 <sup>3)</sup>	187.971 <sup>4)</sup>
<b>III. Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen</b>			
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China	50,00	347.629 <sup>3)</sup>	92.543 <sup>4)</sup>
MTU Maintenance Hong Kong Ltd., Hongkong, China <sup>7)</sup>	50,00	46 <sup>3)</sup>	39 <sup>4)</sup>
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde <sup>7)</sup>	50,00	13.680	1.289
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich	50,00	6.737	271
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kota Damansara, Malaysia	50,00	18.337 <sup>3)</sup>	1.127 <sup>4)</sup>
AES Aerospace Embedded Solutions GmbH, München	50,00	3.377	-13
EME Aero sp. z o.o., Jasionka, Polen	50,00	53.106 <sup>3)</sup>	-19.848 <sup>4)</sup>
Turbo Union GmbH, Hallbergmoos	39,98	299 <sup>1)</sup>	1)
EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos	33,00	1.588 <sup>1)</sup>	204 <sup>1)</sup>
EPI Europrop International GmbH, München	28,00	3.995 <sup>1)</sup>	649 <sup>1)</sup>
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos	33,33	64 <sup>1)</sup>	25 <sup>1)</sup>
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos	25,00	70 <sup>1)</sup>	43 <sup>1)</sup>
<b>IV. Sonstige Beteiligungen</b>			
SMBC Aero Engine Lease B.V., Amsterdam, Niederlande	10,00	80.335 <sup>1)5)</sup>	7.617 <sup>1)6)</sup>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen, keine aktuellen Zahlen vorhanden

<sup>2)</sup> HGB-Ergebnis wurde 2020 abgeführt

<sup>3)</sup> Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2020 erfolgt

<sup>4)</sup> Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2020 erfolgt

<sup>5)</sup> Umrechnung ist zum Stichtagskurs 31. Dezember 2019 erfolgt

<sup>6)</sup> Umrechnung ist mit dem Jahresdurchschnittskurs 2019 erfolgt

<sup>7)</sup> Indirekte Beteiligung

### **Vorschlag zur Gewinnverwendung**

Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats wird der Hauptversammlung vorgeschlagen für das Berichtsjahr eine Dividende von 1,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten (Vorjahr: 0,04 €) und den verbleibenden Bilanzgewinn zur Einstellung in die Gewinnrücklagen zu verwenden.

Gemäß § 58 Abs. 4 Satz 2 Aktiengesetz in der seit dem 01. Januar 2017 geltenden Fassung ist der Anspruch auf Auszahlung der Dividende am dritten auf den Hauptversammlungsbeschluss folgenden Geschäftstag fällig – somit am 26. April 2021.

München, 24. Februar 2021

gez.

**Reiner Winkler**  
Vorsitzender  
des Vorstands

gez.

**Peter Kameritsch**  
Vorstand  
Finanzen und IT

gez.

**Michael Schreyögg**  
Vorstand  
Programme

gez.

**Lars Wagner**  
Vorstand  
Technik

## Zusammengefasster Lagebericht

<b>32</b>	<b>DAS UNTERNEHMEN MTU</b>
<b>32</b>	Geschäftstätigkeit und Märkte
<b>32</b>	Konzernstruktur, Standorte und Organisation
<b>33</b>	Unternehmensstrategie
<b>34</b>	Steuerungssystem des Konzerns
<b>36</b>	Forschung und Entwicklung
<b>41</b>	<b>WIRTSCHAFTSBERICHT</b>
<b>41</b>	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
<b>41</b>	Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie
<b>42</b>	Gesamtaussage zu den Rahmenbedingungen
<b>43</b>	Finanzwirtschaftliche Situation (Ertragslage, Finanzlage, Vermögenslage)
<b>58</b>	Finanzielle Leistungsindikatoren
<b>60</b>	<b>MTU AG (ERLÄUTERUNGEN AUF HGB-BASIS)</b>
<b>60</b>	Geschäftstätigkeit
<b>60</b>	Erläuterungen zur Ertragslage
<b>62</b>	Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage
<b>64</b>	Weitere Angaben
<b>65</b>	<b>PROGNOSEBERICHT</b>
<b>65</b>	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
<b>65</b>	Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie
<b>66</b>	Künftige Entwicklung der MTU
<b>67</b>	Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2021
<b>68</b>	<b>RISIKO- UND CHANCENBERICHT</b>
<b>68</b>	Risikobericht
<b>80</b>	Chancenbericht
<b>83</b>	<b>VERGÜTUNGSBERICHT</b>
<b>95</b>	<b>INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS</b>
<b>95</b>	Zielsetzung und Komponenten
<b>96</b>	Wesentliche Merkmale
<b>97</b>	<b>ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN</b>
<b>102</b>	<b>ÜBRIGE ANGABEN</b>
<b>102</b>	Nichtfinanzielle Erklärung
<b>114</b>	Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance

## Zusammengefasster Lagebericht

Der Lagebericht der MTU Aero Engines AG und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 sind nach § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst.

### 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 besitzt das Unternehmen bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten der Branche – GE Aviation, 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 die zivile Instandhaltung.

#### **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.

[T7] MTU Aero Engines weltweit



- |                                |  |                                      |
|--------------------------------|--|--------------------------------------|
| MTU Maintenance Canada         | MTU Aero Engines                               | MTU Maintenance Zhuhai <sup>1)</sup> |
| MTU Aero Engines North America | MTU Maintenance Hannover                       | Airfoil Services <sup>1)</sup>       |
| Vericor Power Systems          | MTU Maintenance Berlin-Brandenburg             |                                      |
| MTU Maintenance Dallas         | MTU Maintenance Lease Services                 |                                      |
| MTU Maintenance do Brasil      | MTU Aero Engines Polska                        |                                      |
|                                | MTU Maintenance Serbia                         |                                      |
|                                | EME Aero <sup>1)</sup>                         |                                      |
|                                | AES Aerospace Embedded Solutions <sup>1)</sup> |                                      |
|                                | Pratt & Whitney Canada                         |                                      |
|                                | Customer Service Centre Europe <sup>1)</sup>   |                                      |
|                                | Ceramic Coating Center <sup>1)</sup>           |                                      |

<sup>1)</sup> Joint Ventures.

[T8] Gesamtbelegschaft der MTU

Anzahl der Mitarbeiter	31.12.2020	31.12.2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Personen	in %
Deutsche Standorte	8.700	8.935	-235	-2,6
Ausländische Standorte	1.613	1.725	-112	-6,5
<b>Gesamtbelegschaft</b>	<b>10.313</b>	<b>10.660</b>	<b>-347</b>	<b>-3,3</b>

**Unternehmensstrategie**

Die Unternehmensstrategie der MTU ist auf profitables Wachstum und auf Kundenzufriedenheit ausgerichtet. Die vier Zielfelder der MTU-Wachstumsstrategie sind dabei:

**Ausgewogenes Produktportfolio – Beteiligung an wachstumsstarken neuen Programmen**

Die MTU fokussiert sich auf schnellwachsende und volumenstarke militärische und zivile Triebwerke und arbeitet dabei mit unterschiedlichen Partnern zusammen.

Durch die kontinuierliche Beteiligung in unterschiedlichen Schubklassen und Anwendungsbereichen werden das Risikoprofil einerseits und die Wachstumschancen andererseits optimiert. Die aktuellen Schwerpunkte sind der Programmhochlauf der gemeinsam mit Partnern entwickelten Getriebefan-Triebwerke für Regional- und Mittelstreckenflugzeuge und die Entwicklung des Triebwerksprogramms GE9X von GE für das Großraumflugzeug Boeing 777X. Diese Programme ergänzen die hervorragende Positionierung im Instandhaltungsgeschäft, da die Beteiligungen auch das Servicegeschäft abdecken.

Im Militärgeschäft haben sich auf nationaler und europäischer Ebene die Diskussionen um zukünftige Beschaffungsprogramme konkretisiert. Im November 2020 wurde ein Vertrag für EJ200-Triebwerke für eine neue Bestellung von Eurofighter-Kampfflugzeugen unterzeichnet. Gleichzeitig wurden die Weichen für die Entwicklung eines Kampffjets der 6. Generation gestellt, der bis zum Jahr 2040 entwickelt werden soll. 2020 ist Spanien als dritte Partnernation dem ursprünglich bilateralen Programm FCAS (Future Combat Air System) zwischen Deutschland und Frankreich beigetreten. Die Triebwerksfirmen MTU Aero Engines, München, Safran Aircraft Engines, Gennevilliers, und ITP, Madrid, wollen gemeinsam das Triebwerk für FCAS entwickeln.

### **Führende Technologien – Erhalt und Ausbau der führenden technologischen Position**

Beim Ausbau ihrer Technologieposition legt die MTU besonderes Augenmerk auf die Entwicklung neuer Hochtemperaturwerkstoffe und auf moderne Fertigungstechnologien wie additive Verfahren. In Verbindung mit optimierten Kreisprozessen werden in den Kernmodulen Niederdruckturbine, Hochdruckverdichter und Turbinenzwischengehäuse mittelfristig noch höhere Wirkungsgrade und damit eine höhere Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit bei gleichzeitig geringerem Bauteilgewicht erzielt.

Von der Luft- und Raumfahrtindustrie wurde gemeinsam mit der EU-Kommission eine Forschungs- und Innovationsstrategie (SRIA Strategic Research and Innovation Agenda) erarbeitet, die Ziele für Flugzeugantriebe bis zum Jahr 2050 vorgibt. Das im Pariser Klimaabkommen von 2015 definierte Ziel, die Erderwärmung auf 2 Grad Celsius zu begrenzen, stellt eine noch größere Herausforderung dar. Mit der Neuausrichtung der „MTU Technology Roadmap Towards Emission Free Flying“ auf dieses Ziel wird die MTU ihrem Umweltanspruch gerecht. Neben CO<sub>2</sub>-Emissionen, die ein wesentlicher Einflussfaktor sind, sind auch Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte von großer Bedeutung für die Klimawirkung der Luftfahrt. Revolutionäre Antriebskonzepte mit neuen Kreisprozessen versprechen radikale Verringerungen aller klimawirkenden Emissionen. Mit der Flying Fuel Cell, einem auf einer Brennstoffzelle mit Wasserstoff basierenden elektrischen Antriebssystem, untersucht die MTU sogar vollkommen emissionsfreie Lösungen. Demonstrationen zu diesen Konzepten werden im Rahmen des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms sowie im europäischen Rahmen innerhalb von Clean Aviation angestrebt.

Auch die Digitalisierung von Produkten, Services und Wertschöpfungsprozessen gewinnt zunehmend an Bedeutung. In der Entwicklung zeigt sich dies z.B. in der umfangreichen Nutzung von Simulationsverfahren in allen Bereichen bis hin zum virtuellen Triebwerk.

### **Steigende Wettbewerbsfähigkeit – Erhöhung der Produktivität und Reduzierung des gebundenen Kapitals**

Die MTU fördert eine Kultur der kontinuierlichen Verbesserung, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig abzusichern. Schwerpunkte sind dabei die Optimierung der Strukturen und Prozesse in allen Bereichen des Unternehmens und die Reduzierung des im Unternehmen gebundenen Kapitals. In beiden Handlungsfeldern spielen Digitalisierungs- und Automatisierungstechnologien (Stichwort Industrie 4.0) eine wichtige Rolle.

Die Supply Chain und das Produktions- und Service-Netzwerk der MTU werden kontinuierlich in Bezug auf Lieferfähigkeit, Qualität und Kosten optimiert.

Die MTU sieht verantwortungsvolles Wirtschaften als wichtiges Kriterium ihrer Wettbewerbsfähigkeit und handelt im Einklang mit ihrer Nachhaltigkeitsstrategie.

### **Innovative Unternehmenskultur – motivierte Mitarbeiter in einem kreativen Umfeld**

Für die erfolgreiche Entwicklung der MTU-Gruppe sind hochmotivierte und kompetente Mitarbeiter besonders wichtig. Die MTU steht für eine entwicklungs- und leistungsorientierte Unternehmenskultur mit einer ausgeprägten sozialen Verantwortung.

Der Trend zur Digitalisierung wird die Arbeitswelt und bislang bewährte Managementmethoden verändern. Größere Freiräume und mehr Verantwortung für Mitarbeiter sowie kurze Entscheidungswege sind wichtige Elemente einer innovativen Unternehmenskultur. Jeder Mitarbeiter wird ermutigt und befähigt, eigene Ideen einzubringen und in neue Produkte und Serviceleistungen sowie innovative Geschäftsmodelle und verbesserte Prozesse umzusetzen.

Das Unternehmen fördert die kulturelle und personelle Vielfalt, flexible Arbeitsbedingungen sowie hochwertige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für seine Mitarbeiter.

Langfristig orientiertes Handeln, zielführende Investitionen und die kontinuierliche Entwicklung der Unternehmenskultur sichern das Erreichen der strategischen Ziele ab.

## Steuerungssystem des Konzerns

Die MTU wird auf der Basis von Kennzahlen (Steuerungsgrößen) gesteuert, die der Vorstand verabschiedet hat. Diese Zielwerte werden aus der operativen Planung abgeleitet und geben der Unternehmensführung im Streben nach einem nachhaltigen und profitablen Wachstum der MTU Orientierung. Um Entscheidungen zu ermöglichen, die geeignete Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Unternehmensstrategie schaffen, werden ein Planungs- und Kontrollsystem und ein wertorientiertes Managementvergütungssystem genutzt.

### [T9] Steuerungsgrößen

in Mio. €	2020	2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatz	3.977	4.628	-652	-14,1
EBIT bereinigt	416	757	-341	-45,1
EBIT-Marge bereinigt (in %)	10,5	16,4		
<b>Free Cashflow</b>	<b>105</b>	<b>358</b>	<b>-254</b>	<b>-70,8</b>

Die werttreibenden Steuerungsgrößen EBIT bereinigt, Umsatz und Free Cashflow definieren das Spannungsfeld von Rentabilität, Wachstum und Liquidität, in dem sich die MTU befindet.

Zur Definition des bereinigten EBIT als wichtigster Erfolgsgröße wird auf die [Überleitung zu bereinigten Kennzahlen im Abschnitt „Ertragslage“](#) verwiesen. Daneben verwendet der Konzern die Kennzahl EBIT-Marge bereinigt, die das bereinigte EBIT im Verhältnis zum Umsatz darstellt.

Die Optimierung des Cashflow stellt sicher, dass die finanzielle Substanz des Konzerns erhalten bleibt. Den Free Cashflow ermittelt die MTU aus der Kombination der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und aus Investitionstätigkeit, wobei letzterer auch Komponenten (Zahlungsondereinflüsse) enthält, die nicht Ausdruck der operativen Steuerung des Kerngeschäfts sind. Entsprechend wird für die Ableitung des Free Cashflow der Cashflow aus Investitionstätigkeit um diese Auszahlungsondereinflüsse - in Form von Akquisitionszahlungen für Programmbeteiligungen sowie Zahlungen im Zusammenhang mit zinsbringenden Finanzierungen und finanziellen Vermögenswerten im Rahmen der Liquiditätssteuerung - bereinigt.

### [T10] Free Cashflow

in Mio. €	2020	2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	386	832	-446	-53,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-245	-472	227	48,0
Zahlungsondereinflüsse	-36	-2	-34	<-100
<b>Free Cashflow</b>	<b>105</b>	<b>358</b>	<b>-254</b>	<b>-70,8</b>

## Forschung und Entwicklung

### Rahmenbedingungen und Ziele

Wachsende Mobilitätsansprüche, limitierte Rohstoffe und ein steigendes Umweltbewusstsein erfordern innovative Lösungen – insbesondere bei Flugzeugtriebwerken. Die MTU hat sich mit ihren Kernkompetenzen Niederdruckturbine, Hochdruckverdichter, Turbinenzwischengehäuse sowie Hightech-Fertigungs- und -Reparaturverfahren eine technologische Spitzenposition erarbeitet. Sie ist die Basis für Weiterentwicklungen bestehender Antriebe sowie für neue Triebwerkskonzepte.

Hauptaktionsfeld der MTU ist die Effizienzsteigerung des Antriebs, um klima- und gesundheitswirkende Emissionen zu reduzieren. Das geschieht durch niedrigere Fandruckverhältnisse bzw. höhere Nebenstromverhältnisse für einen verbesserten Vortriebswirkungsgrad, höhere Temperaturen und Gesamtdruckverhältnisse für einen verbesserten thermischen Wirkungsgrad sowie gesteigerte Komponentenwirkungsgrade. Daneben haben in der Luftfahrt Gewichtsreduktionen einen großen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Schlüsselkomponenten sind die MTU-Module Niederdruckturbine und Hochdruckverdichter mit hohen Druckverhältnissen, geringem Gewicht und hohen Wirkungsgraden sowie das hochbelastete Turbinenzwischengehäuse. Die MTU setzt die technologische Weiterentwicklung kontinuierlich fort.

Die mittel- und langfristigen Ziele der MTU bei der Entwicklung neuer ziviler Triebwerke folgen der Selbstverpflichtung der europäischen Luftfahrtindustrie und Forschung, die mit der Strategic Research and Innovation Agenda (SRIA) ehrgeizige Ziele für den Luftverkehr bis zum Jahr 2050 definiert hat:

#### [T11] Langfristige Ziele <sup>1)</sup>

	SRIA 2020	SRIA 2035	SRIA 2050
Kraftstoffverbrauch, Luftverkehr	-43%	-60%	-75%
Kraftstoffverbrauch, Antrieb	-20%	-30%	-43% <sup>2)</sup>
NOx - Emissionen, vorwiegend Antrieb		-84%	-90%
Lärm, vorwiegend Antrieb		-55%	-65%

<sup>1)</sup> Änderungen gegenüber dem Jahr 2000, pro Passagierkilometer.

<sup>2)</sup> Bei gleicher Verbesserung von Flugzeug und Antrieb.

Das Ziel, die Klimaänderung auf weniger als 2 °C zu begrenzen (Klimaabkommen Paris 2015), erfordert allerdings eine Beschleunigung aller Aktivitäten. Die SRIA-Ziele reichen dafür nicht aus und müssen überarbeitet werden.

Die MTU hat ihre Ziele in der Technologieagenda Claire (Clean Air Engine) gebündelt, die in Anbetracht der neuen Rahmenbedingungen beschleunigt wird und um Technologien erweitert wurde, die den Weg in eine emissionsfreie Luftfahrt ermöglichen.

Im ersten Schritt reduziert der Getriebefan, der gemeinsam mit Pratt & Whitney realisiert wird und Anfang 2016 mit dem Airbus A320neo in Serie ging, den Kraftstoffverbrauch und damit die Kohlenstoffdioxid-Emissionen um etwa 16% ([siehe auch „Zivile Triebwerksprogramme“](#)).

Konzeptstudien für die nächste Etappe zeigen, dass auf Basis der Getriebefan-Triebwerkskonfiguration weitere Verbesserungen möglich sind. So soll das Fandruckverhältnis weiter reduziert werden und der thermische Wirkungsgrad durch höhere Temperaturen und Druckverhältnisse weiter verbessert werden. Ziel ist es, den Kraftstoffverbrauch um 25% zu vermindern und den Lärm zu halbieren.

Im dritten Schritt von Claire werden erstmals revolutionäre Neuerungen eingeführt. Die MTU verfolgt zwei unterschiedliche Konzepte und hat im Jahr 2020 Studien dazu durchgeführt:

- / Wärmekraftmaschinen mit neuartigen Kreisprozessen jenseits konventioneller Gasturbinen, die eine deutliche Verbesserung des thermischen Wirkungsgrads versprechen.
- / Elektrische Antriebssysteme, die von batterieelektrischen über hybride Systeme (Gasturbine und Batterie) bis zu Brennstoffzellen reichen. Insbesondere die Brennstoffzelle in Verbindung mit nachhaltig produziertem Wasserstoff hat langfristig das Potenzial, ausreichend Leistung und Reichweite für die kommerzielle Luftfahrt sowie für einen emissionsfreien Luftverkehr zu ermöglichen.

Bei beiden Konzepten stehen die schnelle Demonstration und der Nachweis der Machbarkeit kritischer Technologien im Mittelpunkt des Interesses. So wurden 2020 im Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) und im Rahmen der Bayerischen Technologieförderung Förderanträge eingereicht. Die neuen Wärmekraftmaschinen mit revolutionären Kreisprozessen sollen im Bodenversuch untersucht werden, während für die elektrischen Antriebssysteme die Nutzung einer Dornier DO228 als Erprobungsträger geplant ist.

### Technologien für zukünftig wichtige Triebwerke Zivile Triebwerksprogramme

Die wichtigste Neuentwicklung der letzten Jahrzehnte im Bereich der Flugantriebe ist das Getriebefan-Triebwerk (GTF), das die MTU zusammen mit Pratt & Whitney ent-

wickelt hat. Im Gegensatz zum konventionellen Turbofan, bei dem Fan und Niederdruckturbine auf einer Welle mit gleicher Drehzahl laufen, sind beim GTF beide Komponenten durch ein Getriebe miteinander verbunden. Damit kann der große Fan langsamer und die Niederdruckturbine schneller drehen. Das ermöglicht niedrige Fandruckverhältnisse (hohe Nebenstromverhältnisse) für einen hohen Vortriebswirkungsgrad und verbessert die Wirkungsgrade von Fan und Niederdruckturbine, so dass der Treibstoffverbrauch bzw. Kohlendioxidausstoß um 16 % sinkt und die Lärmemission um 20 EPNdB deutlich unter den Zulassungswert reduziert wird. Außerdem wird der Antrieb leichter, da weniger Stufen in der Niederdruckturbine und im Niederdruckverdichter benötigt werden. Die MTU übernimmt beim Getriebefan die Entwicklungs- und Fertigungsverantwortung für die schnelllaufende Niederdruckturbine, die vordere Hälfte des Hochdruckverdichters sowie für vier Bürstendichtungen. Weiterhin montiert die MTU 30 % der Serietriebwerke für den Airbus A320neo und übernimmt die Abnahmeläufe für diese Triebwerke. Darüber hinaus ist sie Partner im MRO-Netzwerk.

Der wichtigste Meilenstein des GTF-Programms im Geschäftsjahr 2020 war die deutliche Erhöhung der Verfügbarkeit im Betrieb durch den erfolgreichen Austausch der Niederdruckturbinenstufe 3 des PW1100G-JM-Antriebs.

Die Antriebe der Getriebefan™-Triebwerksfamilie haben Stand Januar 2021 bereits 7,2 Millionen Flugstunden erreicht.

Bei Triebwerken der höchsten Schubklasse für Langstreckenflugzeuge ist die MTU am GE9X von General Electric für die neue Boeing 777X beteiligt und übernimmt die Entwicklung und Fertigung des äußerst anspruchsvollen Turbinenzwischengehäuses. Im Berichtsjahr wurde das GE9X-Triebwerk erfolgreich zugelassen. Aus heutiger Sicht beginnt die Auslieferung der 777X im Jahr 2023.

#### **Militärische Triebwerksprogramme**

Das EJ200 ist der Antrieb für den Eurofighter und bei zahlreichen Luftwaffen im Einsatz. Derzeit wird ein „Long Term Evolution Program (LTE)“ zur Erweiterung der Fähigkeiten des Eurofighters untersucht. Passend dazu sollen das Triebwerk EJ200 überarbeitet und neueste Technologien zur Schubsteigerung und Erhöhung der Reichweite eingeführt werden. Im Berichtsjahr wurde daher eine EJ200-LTE-Studie gestartet; dem Kunden sollen drei Optionen zum möglichen Triebwerks-Upgrade zur Auswahl angeboten werden.

Deutschland, Frankreich und Spanien planen, ab 2040 das neue Luftverteidigungssystem FCAS (Future Combat

Air System) einzuführen. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Systems ist ein neues Kampfflugzeug, das ab 2040 in Dienst gestellt werden soll. Ein Kernelement des Kampfflugzeugs ist die Next European Fighter Engine (NEFE), für die die MTU und Safran gemeinsam die Führungsrolle bei Entwicklung, Fertigung und Betreuung übernehmen wollen. Im Berichtsjahr wurde eine weiterführende deutsch-französische Konzeptphase zwischen MTU, Safran, Dassault und Airbus begonnen, in der neben konventionellen Triebwerkskonzepten auch VCE-Konzepte (Variable Cycle Engine) untersucht werden. Ein solches Konzept soll den Betriebsbereich des Triebwerks durch aktive Verstellung von Geometrien im Flug erweitern und so die geforderte Missionsflexibilität ermöglichen.

#### **Neue Geschäftsfelder**

Neue Brennstoffzellen, mit grünem Wasserstoff betrieben, zeigen Potenzial, langfristig emissionsfreies Fliegen zu ermöglichen. Luftfahrttaugliche Antriebssysteme sind nicht verfügbar. Heute basieren alle Demonstrationsplattformen auf Lösungen aus dem Automobil-Sektor. Im Gegensatz zu einer Anwendung im Flugzeug spielt das Gewicht hier eine sekundäre Rolle. Mit dem Aufbau eines Teams zur Entwicklung eines auf Brennstoffzellen basierenden elektrischen Antriebssystems („Flying Fuel Cell“) hat die MTU im Berichtsjahr die Weichen für den Weg zum emissionsfreien Fliegen gestellt. Ein erster Demonstrator soll 2026 in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt abheben.

Die MTU hat sich für die Module Niederdruckturbine, Turbinenzwischengehäuse und Hochdruckverdichter eine technologische Führungsposition erarbeitet, die weiter ausgebaut werden soll. Dazu ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Technologien notwendig.

Für die A320neo planen Pratt & Whitney und die MTU ein schubgesteigertes und effizienteres PW1100G-JM-Triebwerk, für das neben einem verbesserten Hochdruckverdichter auch eine verbesserte Niederdruckturbine entwickelt wird. Ein erstes Modul einer optimierten Niederdruckturbine wurde im Berichtsjahr bei der MTU erfolgreich entwickelt, gefertigt und für Tests an den Partner Pratt & Whitney ausgeliefert.

Um optimale Wirkungsgrade zu erreichen, steigen die Temperaturen im Turbinenbereich stetig. Hierfür werden neue, temperaturbeständige Werkstoffe benötigt. Im Berichtsjahr liefen Vorbereitungen für einen Prüfstandsversuch, in dem das Verhalten derartiger Werkstoffe untersucht wird. Dieser soll im Jahr 2021 am MTU-Standort in München zusammen mit Industriepartnern begonnen werden.

### **Digitalisierung**

Mit der Digitalisierung und Vernetzung der Wertschöpfung steht nach Dampfmaschine, Fließband und Computer die vierte industrielle Revolution vor der Tür. Menschen, Maschinen, Anlagen, Logistik und Produkte kommunizieren und kooperieren direkt miteinander, so dass sich z. B. die Produktion weitgehend selbst organisiert. Mit einer interdisziplinären Arbeitsgruppe definiert die MTU die spezifischen Anforderungen und Bedarfe des Unternehmens. Die MTU betrachtet den gesamten Produktlebenszyklus und die gesamte MTU-Wertschöpfungskette von der Entwicklung über die Fertigung bis zur Instandhaltung.

Im Berichtsjahr wurde in einem interdisziplinären Team eine übergeordnete Roadmap zur Digitalisierung erarbeitet und zur Umsetzung verabschiedet. Hierfür hat die MTU „Digital Transformation Manager“ etabliert, die neben der ständigen Analyse von aktuellen IT-Trends center- und standortübergreifend zusammenarbeiten und die Roadmap so zur Umsetzung bringen.

Es wurden zahlreiche Technologieprojekte im Bereich der Simulation gestartet, die in ihrer Endausbaustufe Teile des „Digitalen Zwillinges“, einer rein digitalen Abbildung des echten Triebwerks, bilden sollen. Hier liegt der Fokus aktuell vor allem auf der Werkstoffentwicklung und der Fertigung. Diese durchgängigen Simulationen ermöglichen robuste Auslegungen und damit hohe Kosteneinsparungen.

Vor allem im Bereich der revolutionären Antriebskonzepte, für die herkömmliche Auslegungsmethoden nicht mehr angewendet werden können, wurden im Berichtsjahr neue Methoden entwickelt. Die hohe Interdisziplinarität dieser Konzepte erfordert es, Effekte zwischen Flugzeug und Triebwerk deutlich detaillierter abzubilden, da die Potenziale dieser Konzepte in hohem Maße durch eine intelligente Integration gehoben werden.

### **Werkstoffe**

Unentbehrlich für die Entwicklung von neuen Werkstoffen, Herstellverfahren und fortschrittlichen Bauweisen sind Testeinrichtungen für kritische Bauteile. Außerdem sind Testing-Know-how und -kapazitäten ein wichtiger Wachstumsfaktor im Wettbewerb um Anteile an zukünftigen Triebwerksprogrammen. Die MTU hat deshalb alle Bauteil-Testeinrichtungen in einem neuen Kompetenzzentrum zusammengefasst und dafür mehr als 25 Mio. € investiert.

Hochtemperaturbeständige, robuste Werkstoffe und dafür notwendige Schutzschichten sind eine Schlüsseltechnologie, die von der MTU kontinuierlich vorangetrieben wird. Im Berichtsjahr haben sich die Arbeiten

vor allem auf Einkristallwerkstoffe der 6. Generation und keramische Faserverbundwerkstoffe konzentriert. Diese versprechen neben Anwendungen in zivilen Antrieben vor allem auch im militärischen Bereich Verbesserungen, da hier die Anforderungen an die Materialien noch größer sind. Die Arbeiten erfolgen im Rahmen zahlreicher national und europäisch geförderter Technologieprojekte.

### **Technologien für Fertigung und Instandhaltung**

Additive Verfahren eröffnen neue Fertigungsmöglichkeiten. Bei diesen Verfahren wird das Bauteil mittels eines Lasers aus einem pulverförmigen Ausgangsmaterial in sehr dünnen Schichten durch Aufschmelzen aufgebaut. Die MTU fertigt als eines der ersten Unternehmen Boroskopaugen für das PW1100G-JM additiv in Serie. In Vorbereitung befindet sich die Herstellung komplexer Bauteile wie Zwischengehäusestreben und Lagergehäuse. Längerfristig sind neue Designs geplant, die herkömmlich nicht oder nur aufwändig gefertigt werden können.

Um die Kosten zu senken und die Geschwindigkeit zu erhöhen, sind eine weitere Industrialisierung und Automatisierung der Additiven Fertigung notwendig. Die MTU hat deshalb zusammen mit 14 Partnern das Projekt IDEA (Industrialisierung von Digitalem Engineering und Additiver Fertigung) gestartet. Im Vordergrund steht die ganzheitliche Betrachtung der gesamten Prozesskette, unter anderem durch die Kopplung von Hard- und Software, durch digitale Zwillinge sowie durch durchgängige Datenformate, Prozesssimulation und Prozessleitsysteme. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützt und am Ende sollen Demonstrator-Bauteile auf zwei Pilotlinien gefertigt werden.

In den vergangenen Jahren hat sich die MTU eine Spitzenposition bei der Fertigung von Blisk-Rotoren für Verdichter erarbeitet. Für die äußerst schwer zu bearbeitenden Blisks aus Nickelbasislegierungen, die in den hinteren Stufen von Hochdruckverdichtern eingesetzt werden, hat die MTU das elektrochemische Abtrageverfahren Precise Electrochemical Machining (PECM) entwickelt. PECM liefert durch die Bearbeitung mit extrem kleinen Spalten im Mikrometerbereich wesentlich höhere Abbildungsgenauigkeiten und erlaubt daher die Herstellung der geforderten geometrisch extrem komplexen Schaufelgeometrien.

Profilnuten von Turbinenscheiben werden bisher durch Räumen hergestellt. Da auch Turbinenscheiben aus hochwarmfesten und nur verschleißintensiv und zeitaufwändig zu bearbeitenden Werkstoffen bestehen, möchte die MTU die PECM-Technologie von Verdichter-Blisks auf Turbinenscheiben übertragen. Im Berichtsjahr wurde eine erste Turbinenscheibe per PECM-Verfahren zur Anwendung in

einem Demonstrator gefertigt und an Pratt & Whitney ausgeliefert. Die Serienfertigung von GTF-Turbinenscheiben soll im Jahr 2023 starten.

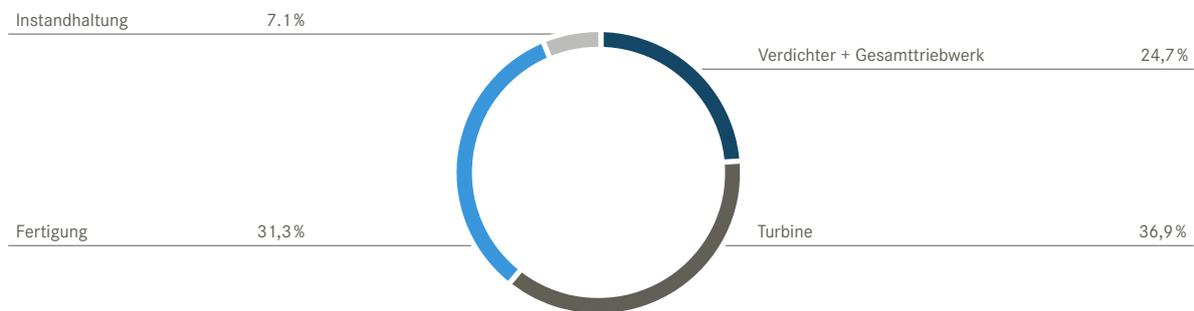
Von großer Bedeutung für den Kunden ist ein durchdachtes Triebwerksflotten-Management, das die Verfügbarkeit der Triebwerke verbessert und die Kosten reduziert. Im Rahmen des MTU InnoLab wurde daher im Berichtsjahr eine KI-basierte Lösung entwickelt, die heute bereits im produktiven Einsatz ist. Hiermit werden dem Kunden automatisiert verschiedene Szenarien zur Nutzung seiner

Triebwerke angeboten – zum Beispiel das Ausphasen von Triebwerken oder der frühzeitige Austausch von Teilen.

#### Technologiesicherung (Intellectual Capital)

Zum Jahresende umfasst das MTU-Patentportfolio 986 Schutzrechtsfamilien (3.308 Schutzrechte). Eine Schutzrechtsfamilie ist eine Gruppe von gleichen Schutzrechten, die in verschiedenen Ländern eingetragen ist. Sie teilten sich am Ende des Berichtsjahres auf die nachfolgenden Technologiebereiche auf:

[T12] Aufteilung des Patentportfolios auf die Technologiebereiche der MTU



#### Wissenschaftliche Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Forschungsinstituten ist seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungsarbeit der MTU: Universitäten und Fachhochschulen werden unter anderem Triebwerksexponate zur Verfügung gestellt, MTU-Experten halten Vorlesungsreihen und betreuen Praktikums-, Diplom- und Doktorarbeiten, Studenten erhalten Unterstützung bei Haus- und Abschlussarbeiten. Zudem werden herausragende Leistungen honoriert: So vergibt das Unternehmen jedes Jahr den Heilmann-Preis an einen jungen Wissenschaftler, der sich um die Triebwerkstechnologie verdient gemacht hat.

Mit Forschungspartnern werden strategische Allianzen gebildet, um die Verzahnung zwischen Hochschule und Industrie weiter zu fördern und die Innovationsfähigkeit der MTU zu sichern. In den vergangenen Jahren wurde die Zusammenarbeit mit führenden deutschen Hochschulen und Forschungseinrichtungen intensiviert. Zur Optimierung der Zusammenarbeit wurden sechs

Kompetenzzentren mit spezifischen Forschungsbereichen gegründet. Im Aufbau befindet sich das neue DLR-Institut für Test und Simulation von Gasturbinen in Augsburg. Hier entstehen die digitale Forschungs- und Entwicklungsplattform „Virtuelles Triebwerk“ sowie ein einzigartiges Prüfzentrum zur Validierung neuer Triebwerkslösungen. Die MTU hat im Berichtsjahr zudem an der Gründung zweier DLR-Institute zu den Themen hybrid-elektrische Antriebssysteme und Future Fuels mitgewirkt.

Das „Bauhaus Luftfahrt“ mit Sitz in München ist eine international ausgerichtete Ideenschmiede, die unkonventionelle, ganzheitliche und interdisziplinäre Forschung betreibt und in der Industrie und Wissenschaft unter einem Dach zusammenarbeiten. Themenschwerpunkte bilden die Untersuchung der sozioökonomischen, politischen und ökologischen Perspektiven der Luftfahrt, der Entwurf visionärer Flugzeugkonzepte, die Suche nach Zukunftstechnologien sowie das Wissensmanagement.

## Investitionen in Forschung und Entwicklung

### [T13] Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2020	2019	Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	159	199	-40	-20,1
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	19	8	11	>100
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	8	8	0	2,6
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt</b>	<b>186</b>	<b>214</b>	<b>-28</b>	<b>-13,3</b>
. / . Fremdfinanzierte Aufwendungen	33	31	2	5,8
<b>Eigenfinanzierte Aufwendungen</b>	<b>153</b>	<b>183</b>	<b>-30</b>	<b>-16,5</b>
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
. / . Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	56	80	-24	-30,2
. / . Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	2	2	-1	-28,6
Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen	24	22	2	8,3
<b>Entwicklungsaufwendungen im bereinigten EBIT</b>	<b>119</b>	<b>123</b>	<b>-4</b>	<b>-2,9</b>
davon Umsatz bzw. Umsatzkosten	58	57	2	2,8
davon Entwicklungsaufwand laut GuV	61	66	-5	-7,8

Die Forschungs- und Entwicklungsquote, gemessen als das Verhältnis der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten zum Umsatz, lag mit 4,7% etwas über dem Niveau des Vorjahres von 4,6%.

Bei den fremdfinanzierten Entwicklungsaufwendungen handelt es sich überwiegend um Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Forschung und Entwicklung zu kraftstoffeffizienteren und lärmreduzierten Triebwerken.

Eigenfinanzierte Entwicklungsaufwendungen werden vom Konzern getragen, bei Erfüllung der einschlägigen Aktivierungsvoraussetzungen als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte für Entwicklungs-Eigenleistungen bzw. im Falle von Ausgleichszahlungen (erworbene Entwicklung) als sonstige Vermögenswerte abgegrenzt und nachfolgend planmäßig nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen

Nutzungsdauer umsatzkosten- beziehungsweise umsatzwirksam amortisiert. Die eigenfinanzierten Aufwendungen sind im [Konzernanhang unter „Grundsätze - Erworbene Entwicklung“](#) und [„3. Forschungs- und Entwicklungskosten“](#) ausgewiesen.

Die Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) betreffen insbesondere die Triebwerksprogramme der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und das PW800.

Die in den Umsatzerlösen bzw. -kosten enthaltenen Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen betreffen im Wesentlichen die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

## Wirtschaftsbericht

---

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Covid-19-Pandemie sorgte im Jahr 2020 für einen starken Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung. Nach einem Höhepunkt des Wachstumseinbruchs im ersten Quartal für China und im zweiten Quartal für die meisten anderen Länder folgte eine Verbesserung im Sommer, nachdem Ausgangsbeschränkungen gelockert und Geschäfte wiedereröffnet worden waren. Diese Erholung verlor jedoch nach einigen Monaten an Schwung, als im Herbst eine neue Infektionswelle in Europa und den USA ausbrach.

Laut IWF und OECD ging das globale BIP 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 4,4% bzw. 4,2% zurück. Hinter den Zahlen verbergen sich erhebliche Unterschiede zwischen einzelnen Wirtschaftsräumen. Die US-Wirtschaft schrumpfte um 3,7%, während die Wirtschaftsleistung im Euroraum um 7,5% zurückging. In vielen Entwicklungs- und Schwellenländern ist die Rezession stärker ausgefallen, wie zum Beispiel in Indien und einigen Ländern Lateinamerikas. Eine positive Wachstumsrate erreichte 2020 nur China mit 1,8%. Dank frühzeitiger strenger Maßnahmen zur Eindämmung von Covid-19 und hoher Infrastrukturinvestitionen erholte sich das BIP dort kräftig und erreichte zum Ende des 2. Quartals bereits wieder das Niveau von vor der Pandemie.

Ohne die in allen Volkswirtschaften beispiellosen Konjunkturlösungen und geldpolitische Unterstützung wäre die globale Wirtschaftsleistung laut OECD noch wesentlich stärker geschrumpft. Viele Zentralbanken haben geldpolitische Lockerungen angekündigt, um Anlegern zu signalisieren, dass das niedrige Leitzinsniveau lange Bestand haben wird.

### Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie

Mit dem Infektionsgeschehen in Asien ging bereits im Februar 2020 der weltweite Luftverkehr zurück. Diese Entwicklung setzte sich im März in Europa, Nahost und Nordamerika rasant fort. Im April und Mai kam der weltweite Passagierluftverkehr dann nahezu zum Erliegen. Im Grunde gab es nur noch Frachtflüge, Rückholungsflüge und den Inlandsverkehr sowie einige wenige internationale Verbindungen. Im Juni setzte eine zaghafte Erholung ein, die auf die schrittweise Aufhebung von Reisebeschränkungen zurückging. Aufgrund einer zweiten Infektionswelle und entsprechender Eindämmungsmaßnahmen konnte sich diese positive Entwicklung im Herbst nicht fortsetzen.

Laut Schätzung der IATA brach das globale Passagieraufkommen 2020 um 66% ein. Mit einem Minus von 49% war der Inlandsflugverkehr weniger stark betroffen als der internationale Flugverkehr, der einen Einbruch von 76% verzeichnete. Die Passagierflugzeugbewegungen, die die Nachfrage nach Instandsetzung und Ersatzteilen am meisten beeinflussen, zeigen ein korrespondierendes Bild, wobei der Einbruch mit 48% etwas schwächer ausfiel. Die Anzahl von Passagierflügen im Single-Aisle-Bereich hat sich 2020 um 48% verringert, während der Twin-Aisle-Bereich ein Minus von 53% verzeichnete (Quelle: Flightradar 24).

Das Luftfrachtvolumen ist gegenüber 2019 ebenfalls zurückgegangen. Im Vergleich zum Passagiergeschäft sah die Situation in diesem Segment jedoch deutlich besser aus. Laut IATA sank das globale Frachtverkehrsaufkommen um 12%. Aufgrund des Wegfalls der Frachtkapazitäten in Passagierflugzeugen ist bei Flugbewegungen reiner Frachtmaschinen sogar ein Plus von 16% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Mit 22% ihrer Triebwerksflotte im Frachtsegment (hauptsächlich die Antriebe CF6-80C und PW2000) profitiert die MTU überproportional von diesem positiven Trend. Industrieweit liegt der Anteil der reinen Frachtmaschinen bei 14% der Weltflotte.

Aufgrund der Krise haben sich im Jahr 2020 die Einnahmen der Fluggesellschaften um 61% von 838 Mrd. US-\$ auf 328 Mrd. US-\$ verringert, so die IATA. Die Fluggesellschaften erwirtschafteten zusammengenommen einen Nettoverlust von 119 Mrd. US-\$. Allein die hohen Frachteinnahmen und niedrigen Energiepreise konnten den Verlust abmildern. Nach 64 US-\$ pro Barrel im Jahr 2019 lag der Rohölpreis 2020 bei durchschnittlich 42 US-\$ (Quelle: US Energy Information Administration). Dies bedeutete eine signifikante finanzielle Entlastung für die Fluggesellschaften und verbesserte gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit älterer Flugzeugmodelle.

Als Reaktion auf die Krise und die Notlage vieler Fluggesellschaften sowie infolge der Verschiebung von

Bestellungen haben die beiden großen Flugzeugproduzenten Airbus und Boeing ihre Produktion verringert. Im Jahr 2020 lieferten Airbus und Boeing nur 687 Flugzeuge aus. Im Vorjahr waren es 1.243 Flugzeuge. Airbus hat seine Produktion um rund 40% heruntergefahren. Von den Mittelstreckenjets der A320-Reihe hat Airbus statt rund 60 nur noch 40 Exemplare pro Monat gebaut. Konkurrent Boeing setzte ähnliche Produktionsanpassungen um.

Ende Dezember 2020 wiesen die Orderbücher der Flugzeughersteller 12.500 Bestellungen aus (Quelle: Cirium Fleets Analyzer). Im Vergleich dazu lag das Bestellaufkommen vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie bei ca. 13.600 Flugzeugen.

### Gesamtaussage zu den Rahmenbedingungen

Die Covid-19-Pandemie sorgte im Jahr 2020 für einen starken Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung. Laut IWF und OECD ging das globale BIP im Vergleich zum Vorjahr um 4,4% bzw. 4,2% zurück.

Aufgrund der weltweiten restriktiven Eindämmungsmaßnahmen war die Luftfahrtindustrie besonders stark betroffen. Das globale Passagieraufkommen brach 2020 um 66% ein, die Passagierflugzeugbewegungen verringerten sich um 48%. Mit einem Minus von 12% war die Luftfracht weniger betroffen. Das Flugvolumen reiner Frachtmaschinen stieg sogar um 16%.

Die Krise hat die Einnahmen der Fluggesellschaften nahezu halbiert. Die Fluggesellschaften melden zusammengenommen 119 Mrd. US-\$ Nettoverlust. Als Reaktion auf die Notlage vieler Fluggesellschaften und die Verschiebung von Bestellungen haben Airbus und Boeing ihre Produktion heruntergefahren. Im Jahr 2020 lieferten Airbus und Boeing nur 687 Flugzeuge aus. Im Vorjahr waren es noch 1.243 Flugzeuge. Trotz Stornierungen blieb der Auftragsbestand mit 12.500 Flugzeugbestellungen hoch.

## Finanzwirtschaftliche Situation

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind aus den geprüften Konzernabschlüssen der MTU für die Geschäftsjahre, die zum 31. Dezember 2020 und 2019 geendet haben, 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 2020 neue und geänderte Standards und Interpretationen erstmals angewandt. Die Auswirkungen aus diesen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns werden im [Konzernanhang unter „Erstmalig im Geschäftsjahr 2020 anzuwendende Standards, Interpretationen und Änderungen von Standards und Interpretationen“](#) detailliert beschrieben.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse der wichtigsten Währungen stellen sich im Verhältnis zu einem Euro gemäß den offiziellen Wechselkursen der Europäischen Zentralbank wie folgt dar:

### [T14] Währungskurse

Währung	ISO-Code	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2020 1 Euro =	31.12.2019 1 Euro =	2020 1 Euro =	2019 1 Euro =
US-Dollar	USD	1,2271	1,1234	1,1422	1,1195
Kanadische Dollar	CAD	1,5633	1,4598	1,5300	1,4855
Chinesische Renminbi	CNY	8,0225	7,8205	7,8747	7,7355
Polnische Zloty	PLN	4,5597	4,2568	4,4430	4,2976

## Ertragslage

### Konzern

Zur langfristigen Sicherung der Ertragskraft, welche durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt wurde, initiierte die MTU umfangreiche Kostensenkungsprogramme, nutzte u.a. das Instrument der Kurzarbeit, und Restrukturierungsmaßnahmen, die bis Ende 2021 zu einer Anpassung der Personalkapazitäten um 10 bis 15 % führen werden.

#### [T15] Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2020	2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>3.977</b>	<b>4.628</b>	<b>-652</b>	<b>-14,1</b>
Umsatzkosten	-3.484	-3.697	213	5,8
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>492</b>	<b>931</b>	<b>-439</b>	<b>-47,2</b>
Funktionskosten	-230	-226	-5	-2,0
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>262</b>	<b>706</b>	<b>-444</b>	<b>-62,9</b>
Finanzergebnis	-67	-39	-28	-71,6
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>195</b>	<b>667</b>	<b>-472</b>	<b>-70,8</b>
Ertragsteuern	-48	-178	131	73,3
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>147</b>	<b>488</b>	<b>-341</b>	<b>-69,8</b>
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	2,63	9,23	-6,60	-71,5
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	2,59	8,46	-5,87	-69,4

### Umsatzentwicklung

Der Rückgang der Umsatzerlöse ist überwiegend auf die Entwicklung im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) zurückzuführen. Hier sanken die Umsätze (vor Konsolidierung) von 1.996 Mio. € im Vorjahr um 461 Mio. € auf 1.535 Mio. €. Grund für den erheblichen Umsatzrückgang im Segment OEM sind im Vergleich zum Vorjahr Einschnitte im Ersatzteilgeschäft und im zivilen Seriengeschäft. In der zivilen Triebwerks-

instandhaltung (MRO) kam es ebenfalls zu einem Rückgang der Umsatzerlöse (vor Konsolidierung), und zwar ausgehend vom Vorjahreswert in Höhe von 2.711 Mio. € um 189 Mio. € auf 2.522 Mio. €. Die rückläufigen Umsatzerlöse im MRO-Kerngeschäft wurden durch das Retrofit-Programm für den Getriebefan weitgehend kompensiert und der Umsatzverlust konnte wie prognostiziert auf einen mittleren einstelligen Prozentsatz begrenzt werden. Im Rahmen des GTF-Retrofit-Programms führt die MTU Garantie-Arbeiten für das PW1100G-JM durch.

### Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Infolge des gesunkenen Geschäftsvolumens verringerten sich die Umsatzkosten, jedoch unter anderem aufgrund der Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33 Mio. € und der Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von 73 Mio. € unterproportional. Zusammen mit dem Rückgang der Umsatzerlöse führte diese Entwicklung zu einem niedrigeren Bruttoergebnis vom Umsatz, so dass sich die Bruttomarge, definiert als das Verhältnis von Umsatz minus Umsatzkosten zum Umsatz, von 20,1 % im Vorjahr auf 12,4 % im Berichtsjahr verschlechterte. Diese Entwicklung ist im Besonderen vom coronabedingten Nachfragerückgang, vom realisierten Produktmix sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment, den Restrukturierungsaufwendungen und den Wertminderungen von Vermögenswerten geprägt. Zur Kompensation der Belastungen auf die Bruttomarge vom Umsatz initiierte die Gesellschaft im Berichtsjahr ein Kostensenkungsprogramm, in dessen Rahmen insbesondere Zeitguthaben der Belegschaft abgebaut wurden, und nutzte zudem das Instrument der Kurzarbeit. In Anbetracht der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses von im Jahresdurchschnitt 1,14 US-\$/€ in 2020 im Vergleich zu 1,12 US-\$/€ im Vorjahr eine Belastung der Umsatzentwicklung und, in Anbetracht der nicht in US-Dollar dotierten Umsatzkostenbestandteile, der Bruttomarge des Konzerns. Gegenläufige Effekte stehen im Zusammenhang mit Erfolgsbeiträgen aus der Stichtagskursbewertung des US-Dollar-dotierten operativen Verpflichtungsüberhangs in Anbetracht der Stichtagskursentwicklung im Berichtsjahr von 1,12 US-\$/€ am 1.1.2020 auf 1,23 US-\$/€ zum Abschlussstichtag.

### Überleitung zu bereinigten Kennzahlen

Die Überleitungsrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen aus den zentralen Ergebnisgrößen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch wird der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit gemessen. Die bereinigten Ergebnisgrößen unterstützen zudem die Vergleichbarkeit im Zeitablauf sowie im Unternehmensvergleich.

Als bereinigte Kennzahlen berichtet die MTU die Ergebnisgrößen bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) und EBIT-Marge bereinigt sowie das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern. Die Ergebnisgrößen fallen nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Zum Zwecke der Vergleichbarkeit der Ergebnisgröße EBIT erfolgt deren Bereinigung regelmäßig um nachfolgende Sondereinflüsse. Zunächst die Erfolgsbeiträge, die aus den „Effekten aus der Kaufpreisallokation“ sowie den „Effekten aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“ resultieren. Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) hat zum 1. Januar 2004 100 % der Anteile der MTU von der damaligen DaimlerChrysler AG erworben. Im Rahmen des Erwerbs wurden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden nach IFRS 3 identifiziert und mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet. Seither führen insbesondere die identifizierten immateriellen Vermögenswerte zu erheblichen planmäßigen Abschreibungen. Letztere werden unter dem Begriff „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ zusammengefasst. Die Erfolgsbeiträge aus den „Effekten aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“ resultieren aus der 2012 erfolgten V2500-Programmanteilsaufstockung, die als erworbener Programmwert aktiviert ist und planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer von 25 Jahren erlösschmälernd verrechnet wird. Außerdem erfolgt die Bereinigung um diejenigen Erfolgsbeiträge (Sondereinflüsse), die aus außerordentlichen Belastungen aufgrund von „Wertminderungen (IAS 36)“ und abgegrenzten „Restrukturierungsaufwendungen (IAS 37)“ resultieren.

Korrespondierend erfolgt die Bereinigung des Ergebnisses vor Ertragsteuern um Sondereinflüsse. Zur Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern werden dem bereinigten EBIT zunächst das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Zusammenhang mit den Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Pensionen sowie dem Planvermögen stehen. Alle weiteren, insbesondere durch den US-Dollar-Wechselkurs geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, werden bereinigt.

Das bereinigte Nachsteuerergebnis wird auf Basis des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern ermittelt. Dabei werden mittels des erwarteten durchschnittlichen Konzernsteuersatzes (Geschäftsjahr 2020: 29%; Vorjahr: 29%) die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag berechnet. Die Nachsteuerergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen sind dabei nicht Teil der Steuerbasis.

[T16] Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2020			2019		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>3.977</b>		<b>3.977</b>	<b>4.628</b>		<b>4.628</b>
Umsatzkosten	-3.484		-3.484	-3.697		-3.697
davon Sondereinfluss Amortisation/ Abschreibung aus Kaufpreisallokation		21	21		21	21
davon Sondereinfluss V2500-Anteilerhöhung		27	27		30	30
davon Sondereinfluss Wertminderungen Programmvermögen		73	73			
davon Sondereinfluss Restrukturierungsaufwendungen		33	33			
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>492</b>	<b>154</b>	<b>646</b>	<b>931</b>	<b>51</b>	<b>983</b>
Forschungs- und Entwicklungskosten	-61		-61	-66		-66
Vertriebskosten	-146		-146	-119		-119
Allgemeine Verwaltungskosten	-79		-79	-85		-85
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	-14		-14	-39		-39
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	69		69	80		80
Ergebnis aus Beteiligungen	1		1	3		3
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>262</b>	<b>154</b>	<b>416</b>	<b>706</b>	<b>51</b>	<b>757</b>
Zinsergebnis	-20		-20	-17		-17
Sonstiges Finanzergebnis - Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen	-9		-9	-15		-15
Sonstiges Finanzergebnis - übriges (z.B. Devisenbestandsbewertung)	-38	38		-7	7	
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>195</b>	<b>192</b>	<b>387</b>	<b>667</b>	<b>58</b>	<b>725</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-48		-48	-178		-178
Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag		-45	-45		-9	-9
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>147</b>	<b>147</b>	<b>294</b>	<b>488</b>	<b>49</b>	<b>538</b>

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

Infolge des Rückgangs der Umsatzerlöse sowie aufgrund der Leerkosten im Zusammenhang mit den Betriebseinschränkungen im Berichtsjahr sowie der Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33 Mio. € und der Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von 73 Mio. € konnten die Umsatzkosten nur unterproportional reduziert werden. Dieser negative Ergebniseffekt wurde verstärkt durch ein geringeres Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen. Insbesondere dadurch verschlechterte sich das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) gegenüber dem Vorjahr - ebenso wie das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt).

**Finanzergebnis**

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr verschlechtert. Diese Verschlechterung beruht ins-

besondere auf Fremdwährungsbewertungseffekten, teilweise kompensiert durch einen niedrigeren Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen.

**Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)**

Insbesondere der durch die Coronakrise belastete operative Geschäftsverlauf sowie die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses haben sich negativ auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ausgewirkt.

**Ertragsteuern**

Der Ertragsteueraufwand belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 48 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €). Die Konzernsteuerquote, bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern, lag bei 24,4% (Vorjahr: 26,7%). Für die Überleitung vom erwarteten zum effektiven Steueraufwand wird auf „10. Ertragsteuern“ im Konzernanhang verwiesen.

### Ergebnis nach Ertragsteuern (EAT)

Das Ergebnis nach Ertragsteuern verringerte sich um 341 Mio. € (69,8%) auf 147 Mio. € (Vorjahr: 488 Mio. €) und korrespondierend das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern um 244 Mio. € (45,2%) auf 294 Mio. € (Vorjahr: 538 Mio. €).

### Konzern-Gesamtergebnisrechnung

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 163 Mio. € (Vorjahr: 422 Mio. €).

Die direkt im sonstigen Ergebnis erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen im Berichtsjahr unter Berücksichtigung latenter Steuern im Wesentlichen den Anstieg der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten in Höhe von 106 Mio. € (Vorjahr: Rückgang der Marktwerte in Höhe von 12 Mio. €), kompensiert durch Kursverluste bei der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 60 Mio. € (Vorjahr: Kursgewinne in Höhe von 14 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 32 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €).

### Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie beträgt 2,63 € (Vorjahr: 9,23 €). Wegen der Berücksichtigung der potenziell auszubehenden Aktien aus Wandelschuldverschreibungen beträgt das verwässerte Ergebnis je Aktie 2,59 € (Vorjahr: 8,46 €).

### Bilanzgewinn

Zur Ermittlung des Bilanzgewinns wird auf [„VII. Ableitung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns aus dem handelsrechtlichen Jahresüberschuss“ im Konzernanhang](#) verwiesen.

### Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Kundenbestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten, sowie den vertraglich vereinbarten Auftragswert aus Servicevereinbarungen. Zum 31. Dezember 2020 belief sich der konsolidierte Auftragsbestand auf 18,6 Mrd. € nach 19,8 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang des Auftragsbestands betraf nur das zivile Triebwerksgeschäft im Segment OEM als Folge der Produktionskürzungen der großen Flugzeughersteller.

### OEM-Segment

#### Umsatzentwicklung

Im OEM-Geschäft sanken die Umsatzerlöse (vor Konsolidierung) im Vorjahresvergleich.

Der Umsatz des zivilen Triebwerksgeschäfts verringerte sich um 485 Mio. € (31,6%) auf 1.052 Mio. €. Das PW1100G-JM für die A320neo und das V2500 für die klassische A320-Familie hatten dabei im Berichtsjahr die größten Umsatzanteile.

Die Umsatzerlöse im militärischen Triebwerksgeschäft sind mit 483 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von 459 Mio. € um 24 Mio. € (5,3%) gestiegen. Hauptumsatzträger des Berichtsjahres waren das Eurofighter-Triebwerk EJ200 sowie die Antriebe RB199 für den Panavia Tornado und TP400-D6 für den Militärtransporter A400M.

### [T17] Umsatz und EBIT bereinigt (OEM)

in Mio. €	2020	2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.535</b>	<b>1.996</b>	<b>-461</b>	<b>-23,1</b>
Umsatzkosten	-1.248	-1.380	132	9,6
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>286</b>	<b>615</b>	<b>-329</b>	<b>-53,4</b>
Bruttomarge in %	18,7	30,8		
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>280</b>	<b>496</b>	<b>-216</b>	<b>-43,6</b>
EBIT-Marge bereinigt in %	18,2	24,8		

### Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)

Das operative Ergebnis wurde durch geringere zivile Triebwerksverkäufe aufgrund von Produktionskürzungen bei Airbus und Boeing sowie durch den realisierten Produktmix belastet. Insbesondere niedrigere Serienverkäufe im V2500-Programm sowie der Nachfragerückgang im Ersatzteilgeschäft drückten auf das Ergebnis. Das militärische Triebwerksgeschäft hingegen lieferte weitgehend konstante Ergebnisbeiträge. Auch die Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses im Berichtsjahr entlastete die Ergebniswirkungen der Fremdwährungsbewertungen von Verbindlichkeiten. Insgesamt verschlechterte sich das bereinigte EBIT gegenüber dem Vorjahr. Korrespondierend zur Entwicklung des EBIT bereinigt verringerte sich das EBIT im Berichtsjahr auf 137 Mio. € gegenüber 447 Mio. € im Vorjahr. Das EBIT wurde dabei zusätzlich durch die Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 24 Mio. € sowie die Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von 73 Mio. € belastet. Mit Blick auf die Bereinigung von Ergebniswerten wird auf die [Überleitung zu bereinigten Kennzahlen im Abschnitt „Ertragslage“](#) verwiesen.

### Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 42 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) und betrafen im Wesentlichen die Aktivierung von selbsterstellter Entwicklung zugunsten der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerke sowie der Triebwerksprogramme GE9X und PW800. Die Investitionen in Sachanlagen lagen bei 160 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €) und betrafen überwiegend andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung und Anlagen in Bau im Rahmen des Ausbaus der Produktionskapazitäten sowie Grundstücke und Gebäude infolge der Aktivierung von Nutzungsrechten aus der Anmietung von Büroflächen. Die Investitionen in Programmwerte und erworbene Entwicklung betrafen mit 12 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) hauptsächlich die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

### Mitarbeiter

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im OEM-Segment stieg um 83 auf 6.581 (Vorjahr: 6.498). Der geplante Kapazitätsaufbau wurde in Anbetracht der Coronavirus-Krise reduziert.

### MRO-Segment

#### Umsatzentwicklung

In der zivilen Triebwerksinstandhaltung ging der Umsatz (vor Konsolidierung) im Vergleich zum Vorjahr zurück. Der um Währungseffekte bereinigte Rückgang im Segment MRO lag bei ca. 4%.

Der starke Rückgang des Umsatzes im sogenannten OEM-unabhängigen Kerngeschäft des MRO-Segments wurde weitgehend durch einen erheblichen Anstieg der Erlöse infolge von OEM-Beauftragungen, insbesondere betreffend das GTF-Retrofit-Programm und sonstige Wartungsleistungen für das PW1100G-JM Programm, kompensiert. Wichtigste Umsatztreiber im MRO-Kerngeschäft waren der A320ceo-Antrieb V2500 und das Triebwerksprogramm CF6-80.

### [T18] Umsatz und EBIT bereinigt (MRO)

in Mio. €	2020	2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>2.522</b>	<b>2.711</b>	<b>-189</b>	<b>-7,0</b>
Umsatzkosten	-2.317	-2.396	79	3,3
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>205</b>	<b>315</b>	<b>-110</b>	<b>-34,8</b>
Bruttomarge in %	8,1	11,6		
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>136</b>	<b>261</b>	<b>-125</b>	<b>-47,8</b>
EBIT-Marge bereinigt in %	5,4	9,6		

### Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)

Aufgrund der im Vergleich zu den Umsatzerlösen weniger stark gefallen Umsatzkosten, befördert durch Kostenremanenzen sowie die Restrukturierungsaufwendungen, verschlechterte sich die Bruttomarge von 11,6% im Vorjahr auf 8,1% im Berichtsjahr. Dadurch haben sich das bereinigte EBIT und die bereinigte EBIT-Marge gegenüber der Vorperiode verringert. Korrespondierend zum bereinigten EBIT entwickelte sich das EBIT und verschlechterte sich im Berichtsjahr auf 125 Mio. € gegenüber 259 Mio. € im Vorjahr. Mit Blick auf die Bereinigung von Ergebniswerten wird auf die [Überleitung zu bereinigten Kennzahlen im Abschnitt „Ertragslage“](#) verwiesen.

### Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sanken um 67 Mio. € auf 125 Mio. € (Vorjahr: 192 Mio. €). Ursächlich hierfür waren geringere Investitionen aufgrund des massiven Rückgangs der weltweiten Flugbewegungen infolge der Coronavirus-Krise. Dennoch investierte die MTU in kapazitätsbedingte Erweiterungs- und Ersatzmaßnahmen, welche zur Erhöhung der Grundstücke und Bauten sowie der Technischen Anlagen und Maschinen führten. Darüber hinaus investierte die MTU weiter in den wachsenden Geschäftsbereich des kurzfristigen Triebwerksleasings. Für Informationen über Investitionen in Finanzanlagen wird auf den Abschnitt [„Finanzlage“](#) verwiesen.

### Mitarbeiter

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im MRO-Segment stieg um 136 Mitarbeiter auf 3.965 (Vorjahr: 3.829). Der geplante Kapazitätsaufbau wurde in Anbetracht der Coronavirus-Krise reduziert.

## Finanzlage

Zur Absicherung der finanziellen Stabilität, welche durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt wurde, wurden die Investitionen im Berichtsjahr reduziert. Die MTU hat zudem ihre Liquiditätsreserven im Jahr 2020 deutlich aufgestockt, indem sie eine bestehende Kreditlinie um 100 Mio. € auf 700 Mio. € erweitert und ein Schuldscheindarlehen über 100 Mio. € aufgenommen sowie eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 500 Mio. € erfolgreich platziert hat.

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind, jederzeit eine ausreichende Liquidität des Konzerns sicherzustellen, finanzielle Risiken zu vermeiden und die finanzielle Flexibilität zu sichern. Die Treasury-Abteilung 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 entgegen stehen, erfolgt die Finanzierung der Gruppe zentral über die MTU Aero Engines AG. Diese stellt die erforderlichen Finanzierungen für die Tochtergesellschaften zur Verfügung bzw. legen Tochtergesellschaften bei ihr ihre überschüssige Liquidität an. Dadurch werden der externe Finanzierungsbedarf und in der Folge der Mittelabfluss für Zinsen begrenzt.

Das langfristige Kreditrating und daraus abgeleitet die historische 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 erfolgen und nicht spekulativ zur Verbesserung des Zinsertrages. Die Laufzeit der Anlagen richtet sich nach der Liquiditätsplanung. Abgesehen von unvermeidbaren negativen Zinsen in einigen Währungen, richtet sich die Anlagepolitik auf Substanz erhalt und schnelle Liquidierbarkeit. Aufgrund des sehr kurzfristigen Charakters der Geldanlagen bestehen nur zu vernachlässigende Durationsrisiken.

Die Basis der Finanzierungsstrategie der MTU zielt auf eine angemessene Bilanzstruktur hin, 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 „37. Finanzwirtschaftliche Risiken“](#) erläutert die MTU die finanzwirtschaftlichen Risiken der Finanzierung und Bewertung sowie die Methoden zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken und von Preisänderungs-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken.

## Finanzierungsinstrumente

### [T19] Wesentliche externe Finanzierungsquellen

Art der Finanzierung	Fälligkeit	Währung	Zinsstruktur
Anleihe (Namensschuldverschreibung)	12. Juni 2028	Euro	Festzinssatz
Unternehmensanleihe	01. Juli 2025	Euro	Festzinssatz
Schuldscheindarlehen	01. Juni 2021	Euro	3-Monats-Euribor + Marge
Wandelschuldverschreibung 2016	17. Mai 2023	Euro	Festzinssatz
Wandelschuldverschreibung 2019	18. März 2027	Euro	Festzinssatz
Namensdarlehen	27. März 2021	Euro	6-Monats-Euribor + Marge
Revolvierende Rahmenkreditlinie (Tranche A)	28. Oktober 2023	600 Mio. Euro	Euribor + Marge
Revolvierende Rahmenkreditlinie (Tranche B)	11. Mai 2021	100 Mio. Euro	Euribor + Marge
Leasingverbindlichkeiten	diverse	Euro	Festzinssatz

Die nicht ausgenutzte, revolvingende Rahmenkreditlinie kann bis zum jeweiligen Fälligkeitstag in voller Höhe gezogen werden und gibt der MTU weiteren Finanzierungsspielraum.

Bei der Auswahl der Finanzierungsinstrumente werden Flexibilität, Art der Kreditauflagen, das bestehende Fälligkeitsprofil, Diversifikation der Investorenbasis und die Kosten der Finanzierung berücksichtigt. Die wesentlichen Finanzierungen beinhalten marktübliche Vereinbarungen zur Einhaltung bestimmter Kennzahlen (Covenants). Die daraus resultierenden vertraglichen Pflichten hat die MTU zum 31. Dezember 2020 ebenso wie zu jedem Quartalsstichtag im Berichtsjahr eingehalten. Zu weiteren Erläuterungen der Finanzinstrumente wird auf „28. [Finanzielle Verbindlichkeiten](#)“ im [Konzernanhang](#) verwiesen. Wesentliche Vereinbarungen, die

unter der Bedingung des Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebotes stehen, sind unter „[Übernahme-rechtliche Angaben](#)“ erläutert.

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 Finanzvermögen, der die Finanzierungslage des MTU-Konzerns verdeutlicht. Im Vergleich zum Stand am 31. Dezember 2019 ist die Netto-Finanzverschuldung gesunken.

**[T20] Netto-Finanzverschuldung**

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	Veränderungen zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Anleihen und Schuldverschreibungen	603	100	502	>100
Wandelschuldverschreibungen	538	562	-25	-4,4
Schuldscheindarlehen	100		100	
Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	30	40	-10	-25,0
davon Namensdarlehen	30	30	-	-
davon übrige Bankverbindlichkeiten		10	-10	-100,0
Leasingverbindlichkeiten	177	147	30	20,6
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilsanleihen	138	300	-162	-54,0
davon Finanzverbindlichkeit IAE-V2500-Anteilsanleihe	132	271	-138	-51,0
<b>Brutto-Finanzschulden</b>	<b>1.586</b>	<b>1.150</b>	<b>436</b>	<b>37,9</b>
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	773	139	633	>100
Ausleihungen an Fremde	33	50	-17	-34,1
<b>Finanzvermögen</b>	<b>805</b>	<b>189</b>	<b>616</b>	<b>&gt;100</b>
<b>Netto-Finanzverschuldung</b>	<b>781</b>	<b>961</b>	<b>-180</b>	<b>-18,7</b>

**Anleihen und Schuldverschreibungen**

*Namenschuldverschreibung*

Mit Wirkung vom 12. Juni 2013 wurde von der MTU Aero Engines AG eine Namensschuldverschreibung 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 nachträglich am 12. Juni eines jeden Jahres, erstmals am 12. Juni 2014. Die Namensschuldverschreibung wird unter Einbeziehung von Transaktionskosten sowie eines Disagios von insgesamt 3 Mio. € zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

*Unternehmensanleihe*

Mit Wirkung zum 1. Juli 2020 wurde von der MTU Aero Engines AG eine unbesicherte Unternehmensanleihe von nominal 500 Mio. € emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 1.7.2025 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung beträgt 3,0 % p.a. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe ist am regulierten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

**Schuldscheindarlehen**

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

**Wandelschuldverschreibungen**

Die MTU Aero Engines AG hat 2016 eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die in neue und/oder bestehende auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der Emittentin wandelbar ist. Die Wandelschuldverschreibung hat eine Laufzeit von 7 Jahren und eine Stückelung von 100.000 €. Die Verzinsung erfolgt mit nominal 0,125 % pro Jahr, die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Gläubiger sind seit dem 27. Juni 2016 jederzeit berechtigt, ihre jeweiligen Stücke der Wandelschuldverschreibung in Stammaktien der MTU Aero Engines AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 124,7701 € festgesetzt. Dies entspricht einer Prämie von 50 % über dem Referenzkurs zum Zeitpunkt der Emission der Schuldverschreibung.

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 16. Juni 2020 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 durch die MTU das Recht, innerhalb der bestimmten Frist anstelle des Rückkaufs die Wandlung ihrer Anteile in Aktien zu verlangen.

Die MTU Aero Engines AG hat am 10. September 2019 einen Nominalbetrag in Höhe von 275 Mio. € der 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung von den Gläubigern zurückgekauft und mit Valuta 30. September 2019 entwertet lassen. Außerdem erhielt die MTU Aero Engines AG im Jahr 2020 weitere Wandlungsnotizen von Gläubigern dieser Wandelschuldverschreibung in Höhe von nominal 29 Mio. € (Vorjahr: 135 Mio. €). Der ausstehende Nominalbetrag zum 31. Dezember 2020 beträgt 61 Mio. € (Vorjahr: 90 Mio. €).

Die MTU Aero Engines AG hat 2019 eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung 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 nachträglich zahlbar.

Die Gläubiger werden ab dem 18. September 2024 erstmalig berechtigt sein, ihre jeweiligen Stücke der Wandelschuldverschreibung in Stammaktien der MTU Aero Engines AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 378,4252 € festgesetzt. Dies entspricht einer Prämie von 55% über dem Referenzkurs.

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 durch die MTU das Recht, innerhalb der bestimmten Frist anstelle des Rückkaufs die Wandlung ihrer Anteile in Aktien zu verlangen.

#### **Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten**

##### *Namensdarlehen*

Mit Wirkung zum 28. März 2014 wurde von der MTU Aero Engines AG ein Namensdarlehen (Note Purchase Agreement) in Höhe von nominal 30 Mio. € mit Fälligkeit zum 27. März 2021 begeben. Die Verzinsung ist variabel und entspricht dem 6-Monats-Euribor zuzüglich eines prozentualen Aufschlags. Der anfängliche Zinssatz betrug 1,72%. Die Zinsberechnung und Zinszahlung erfolgten halbjährlich jeweils im März und September.

##### *Rahmenkreditlinie*

Die Rahmenkreditlinie der Gesellschaft, die mit fünf Banken abgeschlossen wurde und die sich im Vorjahr auf 600 Mio. € belief, wurde am 11. Mai 2020 um weitere 100 Mio. € auf 700 Mio. € erhöht. Die Laufzeit dieser Erhöhung beträgt ein Jahr und kann auf Verlangen der Gesellschaft zweimal um jeweils 6 Monate verlängert werden. Der ursprüngliche Betrag der Rahmenkreditlinie von 600 Mio. € hat weiterhin eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023. Von dieser Kreditlinie sind zum 31. Dezember 2020 35 Mio. € durch Avale beansprucht (Vorjahr: 36 Mio. €). Der frei verfügbare Umfang sichert dem Konzern mittelfristig Finanzierungsflexibilität. Die Verzinsung der abgerufenen Kreditlinie erfolgt auf Basis marktüblicher Referenzsätze zuzüglich einer Marge. Das nicht in Anspruch genommene Volumen der Rahmenkreditlinie unterliegt einer Bereitstellungsprovision.

##### **Leasingverbindlichkeiten**

Die Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Verpflichtungen aus Leasingverträgen. Zur bilanziellen Behandlung und zum Überblick über die entsprechenden aktivierten Leasinggegenstände wird auf den [Abschnitt „38. Leasingverhältnisse“ im Konzernanhang](#) verwiesen.

##### **Finanzielle Verbindlichkeit aus IAE V2500-Anteilserhöhung**

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. Im Berichtsjahr ergab sich ein deutlicher Rückgang der Verbindlichkeit. Dieser wurde verursacht durch eine vorteilhafte US-Dollar-Entwicklung sowie ein erwartetes geringeres Flugaufkommen der relevanten V2500-Triebwerksflotte, denn durch die pandmiebedingten Luftverkehrseinschränkungen werden aktuell ältere Teile dieser Flotte beschleunigt außer Dienst gestellt. Die Verbindlichkeit hat eine Laufzeit bis 2027 und ein Nominalvolumen von 175 Mio. US-\$ (Vorjahr: 335 Mio. US-\$), welches umgerechnet zum Stichtagskurs 143 Mio. € (Vorjahr: 298 Mio. €) betrug. Der Buchwert der Kaufpreisverbindlichkeit zum 31.12.2020 beträgt 132 Mio. € (Vorjahr: 271 Mio. €) und ist Teil einer Sicherungsbeziehung für Umsatztransaktionen in US-Dollar.

##### **Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben**

Bei den Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben handelt es sich im Wesentlichen um die

finanziellen Verbindlichkeiten aus programmlaufzeit-bezogenen Akquisitionszahlungen zugunsten ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen, insbesondere der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und des PW800. In Anbetracht ihrer Laufzeit haben sie Finanzierungscharakter. Für weitere Informationen zu den Programmverbindlichkeiten wird auf den [Konzernanhang, Abschnitt „28. Finanzielle Verbindlichkeiten - Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserhöhung und -erwerb“](#), verwiesen.

### Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Abschlussstichtag betragen die Eventualverbindlichkeiten 139 Mio. € (Vorjahr: 142 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit übernommenen Bürgschaften und Garantien. Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem sonstige finanzielle Verpflichtungen in Form von Bestellobligo und künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum Abschlussstichtag ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen. Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können dem [Konzernanhang unter „39. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“](#) entnommen werden.

### Investitionen

#### [T21] Investitionen nach Vermögenswerten

in Mio. €			Veränderungen zum Vorjahr	
	2020	2019	Mio. €	in %
Immaterielle Vermögenswerte	44	129	-85	-66,1
Sachanlagen	283	350	-67	-19,2
Finanzielle Vermögenswerte	125	144	-19	-13,2
Programmwerte und erworbene Entwicklung	12	16	-4	-22,7
<b>Summe Investitionen</b>	<b>463</b>	<b>638</b>	<b>-175</b>	<b>-27,4</b>

### Investitionen in immaterielle Vermögenswerte

Von den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betreffen 40 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) die selbstgestellte Entwicklung im Rahmen der Beteiligung an Triebwerksprogrammen. Detaillierte Informationen zu den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte sind im [Konzernanhang unter „14. Immaterielle Vermögenswerte“](#) aufgeführt.

### Investitionen in Sachanlagen

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2020 betrafen hauptsächlich den Bereich der Grundstücke und Gebäude in Höhe von 79 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €), die anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von 79 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) und die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau im Berichtsjahr in Höhe von 90 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €). Ursächlich für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahr waren geringere Investitionen zur Kompensation der Effekte auf den Geschäftsverlauf aus dem massiven Rückgang der weltweiten Flugbewegungen infolge der Coronakrise. Die Investitionen stehen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Produktionskapazitäten, insbesondere an den deutschen Standorten. Ferner sind Zugänge von Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen im Berichtsjahr in Höhe von 88 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) zu berücksichtigen. Zu den Investitionen in Sachanlagen bzw. zur Anwendung von IFRS 16 finden sich im [Konzernanhang unter „15. Sachanlagen“ bzw. „38. Leasingverhältnisse“](#) weitere Angaben.

### Investitionen in finanzielle Vermögenswerte

Von den Investitionen in finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 125 Mio. € betreffen 114 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) ergebniswirksame Zugänge bei at equity bilanzierten Unternehmen, Investitionen im Rahmen der Beteiligung am IAE-PW1100G-JM-Triebwerks-Leasinggeschäft sowie den Ausbau des gemeinsam mit der Lufthansa Technik initiierten Joint Ventures EME Aero. Die Zugänge betreffen ferner die Gewinnanteile aus der Gewinnthesaurierung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen (insbesondere MTU Maintenance Zhuhai) und Gemeinschaftsunternehmen. Zusätzliche Informationen zu den finanziellen Vermögenswerten stehen im [Konzernanhang unter „16. Finanzielle Vermögenswerte“](#).

### Investitionen in Programmwerte und erworbene Entwicklung

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

### Liquiditätsanalyse

Eine der zentralen Steuerungsgrößen der MTU ist die Kennzahl Free Cashflow. Den Free Cashflow ermittelt die MTU aus der Kombination der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und aus Investitionstätigkeit, wobei

letzterer auch Komponenten (Zahlungssondereinflüsse) enthält, die nicht dem operativen Kerngeschäft zuzurechnen sind. Entsprechend wird für die Ableitung des Free Cashflow in Höhe von 105 Mio. € (Vorjahr: 358 Mio. €) der Cashflow aus Investitionstätigkeit um diese Zahlungssondereinflüsse bereinigt. Im Berichtsjahr betreffen diese Sondereinflüsse erhaltene Rückerstattungen für

in Vorperioden geleistete Abschlagszahlungen sowie zusätzlich geleistete Zahlungen zur Akquisition von Programmbeteiligungen in Höhe von netto – 25 Mio. € (Vorjahr: Akquisitionszahlungen in Höhe von 29 Mio. €) sowie Einzahlungen im Zusammenhang mit zinsbringenden Flugzeug- und Triebwerksfinanzierungen in Höhe von – 11 Mio. € (Vorjahr: – 31 Mio. €) bereinigt.

#### [T22] Kapitalflussrechnung des Konzerns (Kurzfassung)

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2020	2019	Mio. €	in %
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	386	832	-446	-53,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-245	-472	227	48,0
+ Zahlungssondereinflüsse	-36	-2	-34	<-100
<b>Free Cashflow</b>	<b>105</b>	<b>358</b>	<b>-254</b>	<b>-70,8</b>
- Zahlungssondereinflüsse	36	2	34	>100
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	504	-324	827	>100
Wechselkursänderungen	-11	4	-15	<-100
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>633</b>	<b>40</b>	<b>593</b>	<b>&gt;100</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Anfang der Berichtsperiode	139	99		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Berichtsperiode	773	139		

#### Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit lag im Berichtsjahr unter dem Vorjahreswert. Treiber dieser negativen Entwicklung war der coronabedingte Geschäfts- und Ergebnismrückgang, der durch die Zahlung von Rück-erstattungsverbindlichkeiten noch verstärkt wurde.

#### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die ausgabewirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 42 Mio. € (Vorjahr: 128 Mio. €) und betrafen überwiegend Investitionen in Entwicklungsleistungen für die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sowie das GE9X-Programm. Die um die Einnahmen aus Anlagenabgängen reduzierten Investitionsausgaben für Sachanlagen lagen bei 179 Mio. € gegenüber 299 Mio. € im Vorjahr. Ursächlich für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahr waren geringere Investitionen zur Kompensation der Effekte des massiven Rückgangs der weltweiten Flugbewegungen infolge der Coronakrise. Die Investitionen stehen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten der MTU, insbesondere an den Standorten in Deutschland. Der Saldo aus Ausgaben und Einnahmen bei den finanziellen Vermögenswerten resultiert im Wesentlichen aus geleisteten Einlagen in Unternehmensbeteiligungen sowie der Rückzahlung von Darlehen im Rahmen von Flugzeugfinanzierungsaktivitäten. Die Investitionen in Programmwerte und erworbene Entwicklung betragen im Berichtsjahr 19 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) und

betrafen hauptsächlich die Triebwerksprogramme der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

#### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss im Berichtsjahr wurde im Wesentlichen verursacht durch die Aufnahme der Unternehmensanleihe und des Schuldscheindarlehens sowie den effektiven Verzicht auf eine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2019 im Angesicht der Belastung der Luftfahrtindustrie durch die weltweite Coronavirus-Krise.

#### Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist darauf zurückzuführen, dass die im Vergleich zum Vorjahr verbesserten Cashflows aus Finanzierungs- und Investitionstätigkeit die geringeren Mittelzuflüsse aus dem operativen Cashflow überkompensierten.

## Vermögenslage

### Entwicklung der Bilanzpositionen

[T23] Bilanz des MTU-Konzerns

in Mio. €	31.12.2020		31.12.2019		Veränderungen zum Vorjahr	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
<b>Vermögenswerte</b>						
<b>Lang- und mittelfristiges Vermögen</b>						
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.296	28,3	2.263	29,1	33	1,5
Sonstige Vermögenswerte	1.733	21,4	1.892	24,4	-158	-8,4
<b>Summe lang- und mittelfristiges Vermögen</b>	<b>4.030</b>	<b>49,7</b>	<b>4.155</b>	<b>53,5</b>	<b>-125</b>	<b>-3,0</b>
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>						
Vorräte	1.278	15,8	1.279	16,5		
Forderungen / übrige Vermögenswerte	2.023	25,0	2.192	28,2	-169	-7,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	773	9,5	139	1,8	633	>100
<b>Summe kurzfristiges Vermögen</b>	<b>4.074</b>	<b>50,3</b>	<b>3.610</b>	<b>46,5</b>	<b>464</b>	<b>12,8</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>8.104</b>	<b>100,0</b>	<b>7.765</b>	<b>100,0</b>	<b>338</b>	<b>4,4</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>						
<b>Eigenkapital</b>	<b>2.635</b>	<b>32,5</b>	<b>2.421</b>	<b>31,2</b>	<b>214</b>	<b>8,8</b>
<b>Lang- und mittelfristige Schulden</b>						
Rückstellungen	1.047	12,9	1.002	12,9	45	4,5
Verbindlichkeiten	1.454	17,9	1.128	14,5	326	28,9
<b>Summe lang- und mittelfristige Schulden</b>	<b>2.501</b>	<b>30,9</b>	<b>2.130</b>	<b>27,4</b>	<b>371</b>	<b>17,4</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Rückstellungen / Ertragsteuerschulden	165	2,0	195	2,5	-31	-15,7
Verbindlichkeiten	2.803	34,6	3.019	38,9	-216	-7,1
<b>Summe kurzfristige Schulden</b>	<b>2.968</b>	<b>36,6</b>	<b>3.214</b>	<b>41,4</b>	<b>-246</b>	<b>-7,7</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>8.104</b>	<b>100,0</b>	<b>7.765</b>	<b>100,0</b>	<b>338</b>	<b>4,4</b>

## Vermögenswerte

Im Geschäftsjahr 2020 sank der Bestand der immateriellen Vermögenswerte um 28 Mio. € (Vorjahr: Anstieg um 90 Mio. €). Wesentliche Treiber hierfür waren geringere Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte.

Der Bestand an Sachanlagen erhöhte sich um 61 Mio. € (Vorjahr: 302 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund der Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, insbesondere für Grundstücke und Gebäude.

Der Rückgang der lang- und mittelfristigen sonstigen Vermögenswerte resultierte insbesondere aus der Reduktion der Programmwerte für das V2500-Programm infolge der Neueinschätzung der Flugstunden der relevanten Triebwerksflotte, den Wertminderungen von Programmwerten für Triebwerksprogramme, deren Markteinführung im Berichtsjahr verschoben wurde, sowie aus planmäßiger Amortisation von Programmvermögenswerten betreffend die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie, das PW800 sowie GE-Programme. Für weitere Informationen zu den Programmvermögenswerten wird auf den [Konzernanhang, Abschnitt „17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte“](#), verwiesen.

Innerhalb der Vorräte blieben im Berichtsjahr der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen mit 618 Mio. € und der Bestand an fertigen und unfertigen Erzeugnissen mit 647 Mio. € jeweils konstant zum Vorjahr. Bezogen auf das Umsatzvolumen lag die Umschlagshäufigkeit der Vorräte bei 3,1 (Vorjahr: 4,1).

Der Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stieg auf 969 Mio. € nach 923 Mio. € im Vorjahr. Die Vertragsvermögenswerte verringerten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019, insbesondere durch den pandemie-geprägten Geschäftsverlauf sowie die Fremdwährungsbewertungseffekte in Anbetracht der Stichtagskursentwicklung, um 177 Mio. € auf 870 Mio. €. Außerdem bestanden Forderungen gegen Fiskalbehörden aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 42 Mio. € (Vorjahr: 116 Mio. €).

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich von 139 Mio. € im Vorjahr auf 773 Mio. €. Der Anteil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente an der Bilanzsumme beträgt nunmehr 9,5% (Vorjahr: 1,8%). Für Informationen zur Kapitalflussrechnung wird auf den [Abschnitt „Finanzlage - Liquiditätsanalyse“](#) verwiesen.

## Eigenkapital

### [T24] Entwicklung Eigenkapital

in Mio. €	2020	2019
<b>Stand 1. Januar</b>	<b>2.421</b>	<b>2.145</b>
Sonstiges Ergebnis		
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen	106	-12
Zeitwertveränderungen von Beteiligungen	2	-2
versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	-32	-66
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	-60	14
Ergebnis nach Ertragsteuern	147	488
Dividendenauszahlung an Aktionäre der MTU Aero Engines AG / Dividendenzahlung an Minderheitsgesellschafter	-7	-147
Wandelschuldverschreibungen	29	-23
Ausgabe von eigenen Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan	5	5
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms	23	19
Einlage der Minderheitsgesellschafter		
<b>Veränderung</b>	<b>214</b>	<b>277</b>
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>2.635</b>	<b>2.421</b>

### Erhöhungen des Eigenkapitals

Das Eigenkapital stieg im Jahr 2020 im Wesentlichen durch das Ergebnis nach Ertragsteuern des Geschäftsjahres in Höhe von 147 Mio. € (Vorjahr: 488 Mio. €) sowie durch die Erhöhung der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten um 106 Mio. € (Vorjahr: Verringerung der Marktwerte um 12 Mio. €). Weiterhin sind die Effekte aus Wandlungen der Wandelschuldverschreibung 2016 sowie aus Verkäufen eigener Anteile im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms hervorzuheben.

### **Reduzierungen des Eigenkapitals**

Reduzierungen des Eigenkapitals ergaben sich hauptsächlich durch versicherungsmathematische Verluste von 32 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) sowie aus eigenkapitalmindernden Kursdifferenzen ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 60 Mio. € (Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Kursdifferenzen von 14 Mio. €). Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2019 belief sich auf Grund der coronabedingt unterjährigen Unsicherheiten lediglich auf 2 Mio. € (für das Geschäftsjahr 2018: 147 Mio. €).

### **Schulden**

Innerhalb der lang- und mittelfristigen Schulden stiegen die langfristigen Pensionsrückstellungen bedingt durch einen niedrigeren Rechnungszins von 954 Mio. € im Vorjahr um 30 Mio. € auf 984 Mio. €.

Die lang- und mittelfristigen Verbindlichkeiten beinhalten die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 1.372 Mio. € (Vorjahr: 1.011 Mio. €), sonstige Rückstellungen in Höhe von 64 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) sowie Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €). Der Anteil der lang- und mittelfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug zum 31. Dezember 2020 17,9 % und lag damit über dem Vorjahresvergleichswert.

Die Summe aus Eigenkapital und lang- und mittelfristigen Schulden ist im Geschäftsjahr um 585 Mio. € auf 5.136 Mio. € gestiegen (Vorjahr: 4.551 Mio. €). Demnach ist das lang- und mittelfristig gebundene Vermögen zu 127,5 % (Vorjahr: 109,5 %) durch die lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel finanziert.

Die in den kurzfristigen Schulden ausgewiesenen kurzfristigen Rückstellungen beinhalten die Pensionsrückstellungen, die mit 26 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) etwas über dem Vorjahresniveau lagen, die Ertragsteuerverpflichtungen, die mit 5 Mio. € konstant geblieben sind, sowie die sonstigen Rückstellungen, die sich um 34 Mio. € auf 134 Mio. € vermindert haben. Ebenfalls unter den kurzfristigen Schulden ausgewiesen sind die Rückerstattungsverbindlichkeiten gegenüber Kunden in Höhe von 1.583 Mio. € (Vorjahr: 1.682 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 169 Mio. € (Vorjahr: 313 Mio. €), Verbindlichkeiten in Höhe von 729 Mio. € (Vorjahr: 680 Mio. €), Finanzschulden in Höhe von 288 Mio. € (Vorjahr: 253 Mio. €) sowie eine Vielzahl übriger sonstiger Einzelverpflichtungen.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Eigenkapitalquote um 1,3 Prozentpunkte auf 32,5% (Vorjahr: 31,2%).

## Finanzielle Leistungsindikatoren

Die MTU hat auf ihrem Kapitalmarkttag im November 2019 einen ersten Ausblick auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres gegeben. Dieser wurde im Rahmen der Berichterstattung für den Jahresabschluss 2019 am 20. Februar 2020 bestätigt. Unter dem Eindruck der aufziehenden Coronavirus-Krise wurde diese Prognose bereits unter den Vorbehalt einer nachträglichen Anpassung gestellt.

Wegen der Ausweitung der Covid-19-Pandemie und deren nachteiligen Folgen und Unsicherheiten insbesondere für die Luftfahrtindustrie nahm der Vorstand der MTU Aero Engines AG am 26. März 2020 diese Prognose zurück.

Eine neue Prognose wurde am 31. Juli 2020 vorgelegt und am 29. Oktober 2020 präzisiert.

### [T25] Prognose und Ergebnisse

in Mio. €	Ist 2020	Prognose 2020 vom 29. Oktober 2020	Prognose 2020 vom 31. Juli 2020	Ist 2019
Umsatz	3.977	zwischen 4.000 und 4.200	zwischen 4.000 und 4.400	4.628
EBIT-Marge bereinigt (in %)	10,5	ca. 10	zwischen 9 und 10	16,4
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	294	Entwicklung gemäß EBIT bereinigt	Entwicklung gemäß EBIT bereinigt	538
Free Cashflow	105	deutlich positiv	positiv	358

### Umsatzprognose

Bedingt durch Covid-19 prognostizierte der Vorstand am 31. Juli 2020 für 2020 einen Umsatzrückgang in den Bereich zwischen 4.000 und 4.400 Mio. € (Umsatz Vorjahr: 4.628 Mio. €). Im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum 3. Quartal am 29. Oktober 2020 wurde diese Umsatzprognose auf einen Bereich zwischen 4.000 und 4.200 Mio. € konkretisiert. Zum Jahresende betrug der realisierte Umsatz 3.977 Mio. € und lag damit am unteren Ende des avisierten Korridors.

### Ergebnisprognose

Für das Verhältnis von bereinigtem Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern zu Umsatz (EBIT-Marge bereinigt) prognostizierte die MTU am 31. Juli 2020 ein pandemiebedingtes Absinken in den Bereich zwischen 9 und 10%. Am 29. Oktober 2020 wurde die Prognose auf rund 10% präzisiert. Zum Jahresende betrug die bereinigte EBIT-Marge 10,5% und übertraf damit die Prognose.

In der Prognose vom 31. Juli 2020 erwartete der Vorstand für 2020 für das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern eine analoge Entwicklung wie beim EBIT bereinigt. Die Prognose wurde am 29. Oktober 2020 bestätigt. Das EBIT bereinigt ging im Berichtsjahr durch die Coronavirus-Krise um 45,1% zurück. Der Rückgang beim bereinigten Ergebnis nach Ertragsteuern lag im Berichtsjahr bei 45,2% und befand sich mit 294 Mio. € gegenüber 538 Mio. € im Vorjahr im Rahmen der Erwartungen.

### Free Cashflow

Am 31. Juli 2020 setzte sich die MTU mit Blick auf die durch Covid-19 verursachten Beeinträchtigungen des Luftverkehrs das Ziel, das Berichtsjahr mit einem positiven Free Cashflow abzuschließen. Im Rahmen der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 29. Oktober 2020 hatte sich die MTU trotz der anhaltend angespannten Situation zum Ziel gesetzt, das Berichtsjahr mit einem deutlich positiven Free Cashflow abzuschließen. Dieses Ziel wurde mit einem Free Cashflow in Höhe von 105 Mio. € zum 31. Dezember 2020 erreicht.

### Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf 2020

Auch bei der MTU war der Geschäftsverlauf des Jahres 2020 durch die Coronavirus-Pandemie stark beeinträchtigt. Der Umsatz sank im Geschäftsjahr auf 3.977 Mio. € und lag damit um 14,1% unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 4.628 Mio. €). Dabei trug vor einer Konsolidierung zwischen den Segmenten das OEM-Segment mit einem Rückgang von 23,1% zum niedrigeren Umsatz bei, während der Umsatz im MRO-Segment um 7,0% zurückging.

Die MTU setzte im Jahr 2020 die Investitionsphase mit verringerter Intensität fort. Entwicklungsaktivitäten für Triebwerke in allen zivilen Schubklassen ebenso wie der Ausbau der Produktionskapazitäten an den in- und ausländischen Standorten prägten das Berichtsjahr.

Im Einklang mit der Umsatzentwicklung ging das operative Ergebnis der MTU 2020 sowohl im Segment OEM als auch im Segment MRO zurück: Das bereinigte EBIT betrug 416 Mio. € (Vorjahr: 757 Mio. €). Die operative Marge lag bei 10,5% (Vorjahr: 16,4%).

Korrespondierend ging auch der Free Cashflow zurück, jedoch konnte trotz der hohen Belastungen durch die pandemiebedingten Beeinträchtigungen des Luftverkehrs ein positiver Free Cashflow in Höhe von 105 Mio. € (Vorjahr: 358 Mio. €) erwirtschaftet werden.

Die Mitte des Jahres veröffentlichten und im Laufe des Jahres konkretisierten Prognosen konnten somit im Wesentlichen bestätigt werden.

## MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)

Der Lagebericht der MTU AG und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 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 elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

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

### Geschäftstätigkeit

Die MTU AG entwickelt und fertigt zivile und militärische Flugzeugantriebe und davon abgeleitete Industriegasturbinen. Zudem übernimmt die MTU AG die Instandhaltung militärischer Triebwerke.

Technologische Kompetenz besitzt das Unternehmen bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten der Branche – GE Aviation, Pratt & Whitney und Rolls-Royce.

## Erläuterungen zur Ertragslage

### [T26] Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines AG

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2020	2019	Mio. €	in %
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>3.789</b>	<b>4.087</b>	<b>-298</b>	<b>-7,3</b>
Umsatzkosten	-3.582	-3.811	229	6,0
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>207</b>	<b>276</b>	<b>-69</b>	<b>-25,0</b>
Vertriebskosten	-90	-75	-15	-19,8
Verwaltungskosten	-49	-45	-4	-9,1
Saldo sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	-30	43	-73	<-100
Finanzergebnis	120	-79	199	>100
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>158</b>	<b>120</b>	<b>38</b>	<b>32,0</b>
Steuern	-26	-39	13	33,2
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>132</b>	<b>80</b>	<b>51</b>	<b>64,1</b>
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	-	100	-100	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-65	-	-65	-
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>67</b>	<b>180</b>	<b>-113</b>	<b>-62,9</b>

## Umsatzentwicklung

Wesentlicher Treiber der Umsatzentwicklung waren die coronabedingte weltweite Belastung der Wirtschaft und insbesondere der Rückgang des Flugverkehrs. Damit einher ging ein Nachfragerückgang nach neuem Fluggerät, worauf die Flugzeughersteller Airbus und Boeing mit Produktionseinschränkungen reagierten und infolge die Abnahme von Serientriebwerken drosselten. Ebenso beeinträchtigte das rückläufige Flugaufkommen die Nachfrage nach Wartungs- und Instandhaltungsdienstleistungen mit der Folge des Rückgangs der Nachfrage im Ersatzteilgeschäft. Im Berichtsjahr war entsprechend ein Rückgang der Auslieferungs- und Umsatzzahlen im zivilen OEM-Geschäft die Folge. Ferner belastete die Euro/US-Dollar-Wechselkursentwicklung von 1,12 auf 1,23 US-\$/€ im Berichtsjahr die vornehmlich in US-Dollar fakturierten Umsätze im zivilen OEM-Geschäft.

## Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Treiber der Umsatzkostenentwicklung im Pandemiegeprägten Berichtsjahr waren die im Geschäftsjahr aufgrund vorrausichtlich dauernder Wertminderungen erfolgte außerplanmäßige Abschreibung von Vermögensgegenständen sowie korrespondierender Positionen des Umlaufvermögens im Zusammenhang mit Beteiligungen an den Triebwerksprogrammen GE9X und PW1200G, die jeweils als exklusive Antriebe für die Boeing 777X bzw. den Mitsubishi SpaceJet entwickelt werden und deren Markteinführung, auch in Anbetracht der Effekte der Covid-19-Pandemie, relevant verschoben wurde. Die Gesamtbelastung der Umsatzkosten hieraus beträgt 63 Mio. € im Berichtsjahr. Infolge der Pandemiebedingten Produktionseinschränkungen konnten die Betriebsmittel und Personalkapazitäten nur eingeschränkt produktiviert werden. Kompensatorisch initiierte die MTU im Berichtsjahr ein Restrukturierungsprogramm, in dessen Rahmen die Personalkapazitäten bis Ende 2021 um 10 bis 15 % reduziert werden sollen. In diesem Zusammenhang rechnet die Gesellschaft mit zusätzlichen Aufwendungen von rund 33 Mio. € für die Umsetzung des Programms an den deutschen Standorten. Hierfür wurden an den betroffenen Standorten Restrukturierungsvorsorgen abgegrenzt. Hieraus entsteht eine unmittelbare Belastung der Umsatzkosten der Gesellschaft (24 Mio. €) bzw. der Ergebnisabführung seitens ihrer inländischen Tochterunternehmen. Zur anteiligen Kompensation der Belastungen auf die Bruttomarge vom Umsatz initiierte die Gesellschaft im Berichtsjahr ein Kostensenkungsprogramm, in dessen Rahmen insbesondere Zeitguthaben der Belegschaft abgebaut wurden, und nutzte zudem das Instrument der Kurzarbeit.

## Vertriebskosten

Bedingt durch die Corona-Pandemie steigen die Kreditausfallrisiken innerhalb der Luftfahrtbranche. Infolge bildete die MTU im Berichtsjahr umfangreiche Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, was wesentlicher Treiber der Vertriebskosten im Berichtsjahr war.

## Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen

Dieser Posten war im Berichtsjahr im Wesentlichen durch Nettoaufwendungen der Fremdwährungsbewertung, Devisenbestandsbewertungen und Sicherungsgeschäfte in Höhe von 118 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) sowie gegenläufig durch Erträge aus der Fortschreibung von Aufwandsabgrenzungen in Höhe von 74 Mio. € (Vorjahr: 92 Mio. €) geprägt.

## Finanzergebnis

Die Entwicklung des Finanzergebnisses ist im Besonderen geprägt durch den Wegfall des im Vorjahr zu berücksichtigenden Verlustes (276 Mio. €) im Zusammenhang mit dem Teilrückkauf der in 2016 ausgegebenen Wandelschuldverschreibung. Weiterhin sind für die Entwicklung die Beteiligungsergebnisse und empfangene Dividenden erheblich. Das Finanzergebnis des Berichtsjahres beinhaltet ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 139 Mio. € (Vorjahr: 208 Mio. €). Hiervon entfallen 88 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €) auf Dividendenausschüttungen von Tochtergesellschaften und sonstigen Unternehmensbeteiligungen, welche im Wesentlichen aus Ausschüttungen der MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Rzeszów, Polen, in Höhe von 56 Mio. € bzw. der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, in Höhe von 31 Mio. € resultieren. Das verbleibende Beteiligungsergebnis entfällt auf Gewinnabführungen der MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, und der MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München.

## Steuern

Der Ertragsteueraufwand beläuft sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 25 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €). Der darin enthaltene laufende Steueraufwand beträgt 88 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €), wobei 32 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) Vorjahre betreffen. Der kompensierende Effekt aus latenten Steuern entfällt in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) auf Vorjahre.

## Jahresüberschuss und Bilanzgewinn

Der auf die Aktionäre der MTU Aero Engines AG entfallende Bilanzgewinn für das Berichtsjahr berücksichtigt, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die

Verwendung von Teilen des Jahresüberschusses zur Einstellung in die Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG.

Mit Blick auf die Ableitung des Bilanzgewinns sind ausschüttungsgesperrte Beträge aus der Aktivierung von selbsterstellten immateriellen Vermögensgegenständen (§ 248 Abs. 2 HGB) bzw. aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen (§ 253 Abs. 2 HGB) sowie die darauf entfallenden latenten Steuern in Höhe von 220 Mio. € (Vorjahr: 205 Mio. €) bzw. 44 Mio. € (Vorjahr: 40 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, für das Berichtsjahr eine Dividende von 1,25 € je Aktie auszuschütten (Vorjahr: 0,04 €) und den verbleibenden Bilanzgewinn zur Einstellung in die Gewinnrücklagen zu verwenden. Im Vorjahr wurde der Jahresüberschuss in Anbetracht der weltweiten Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Risiken für die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage weitestgehend vorgetragen.

Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2020 erfolgt, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung, am 26. April 2021 und korrespondiert mit einer Dividendensumme von 67 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

## Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage

### [T27] Bilanz der MTU Aero Engines AG

in Mio. €	31.12.2020		31.12.2019		Veränderung zum Vorjahr	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
<b>Vermögen</b>						
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.777	26,90	1.815	29,7	-38	-2,1
Finanzanlagen	1.009	15,30	832	13,6	177	21,3
<b>Anlagevermögen</b>	<b>2.786</b>	<b>42,20</b>	<b>2.647</b>	<b>43,3</b>	<b>139</b>	<b>5,3</b>
Vorräte	700	10,6	687	11,2	14	2,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.170	32,8	2.559	41,9	-389	-15,2
Zahlungsmittel	747	11,3	52	0,9	696	>100
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>3.618</b>	<b>54,7</b>	<b>3.298</b>	<b>54,0</b>	<b>320</b>	<b>9,7</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>11</b>	<b>0,1</b>	<b>13</b>	<b>0,2</b>	<b>-2</b>	<b>-16,7</b>
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>199</b>	<b>3,0</b>	<b>154</b>	<b>2,5</b>	<b>44</b>	<b>28,7</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.614</b>	<b>100,0</b>	<b>6.112</b>	<b>100,0</b>	<b>502</b>	<b>8,2</b>
<b>Kapital</b>						
Gezeichnetes Kapital	53	0,8	53	0,9	0	0,8
Kapitalrücklage	644	9,7	595	9,7	49	8,2
Gewinnrücklagen	1.275	19,3	1.023	16,7	251	24,6
Bilanzgewinn	67	1,0	180	2,9	-113	-62,9
<b>Eigenkapital</b>	<b>2.038</b>	<b>30,8</b>	<b>1.851</b>	<b>30,2</b>	<b>187</b>	<b>10,1</b>
Rückstellungen für Pensionen	702	10,6	686	11,2	17	2,4
Übrige Rückstellungen	1.863	28,2	2.015	33,0	-152	-7,5
<b>Rückstellungen</b>	<b>2.565</b>	<b>38,8</b>	<b>2.700</b>	<b>44,2</b>	<b>-135</b>	<b>-5,0</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>						
Anleihen	1.170	17,7	692	11,3	478	69,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	130	2,0	40	0,7	90	>100
Erhaltene Anzahlungen	326	4,9	340	5,6	-14	-4,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten	206	3,1	292	4,8	-86	-29,6
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>1.832</b>	<b>27,7</b>	<b>1.364</b>	<b>22,4</b>	<b>468</b>	<b>34,3</b>
<b>Passive latente Steuern</b>	<b>178</b>	<b>2,7</b>	<b>196</b>	<b>3,2</b>	<b>-19</b>	<b>-9,4</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.614</b>	<b>100,0</b>	<b>6.112</b>	<b>100,0</b>	<b>502</b>	<b>8,2</b>

Im Geschäftsjahr 2020 wurden 55 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €) immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Dabei wurden 33 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) in selbsterstellte Entwicklungsleistungen sowie 19 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) in erworbene Entwicklungsleistungen insbesondere zugunsten der GTF™-Triebwerksfamilie sowie der Triebwerksprogramme GE9X und PW800 investiert. Gegenläufig sind die im Berichtsjahr durchgeführten außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von insgesamt 59 Mio. € der aktivierten Programmwerte der Triebwerksprogramme PW1200G bzw. GE9X zu berücksichtigen.

Die Sachanlagen erhöhten sich insbesondere aufgrund der Neu- und Ersatzbeschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Vorrichtungen.

Innerhalb der Vorräte erhöhte sich der Bestand der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 28 Mio. € auf 126 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) sowie der Bestand der fertigen Erzeugnisse und Waren um 25 Mio. € auf 209 Mio. € (Vorjahr: 184 Mio. €). Der Bestand der unfertigen Erzeugnisse reduzierte sich hingegen um 39 Mio. € auf 352 Mio. € (Vorjahr: 391 Mio. €).

Die Entwicklung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände ist durch die Pandemie-bedingten Belastungen des Geschäftsverlaufs geprägt. Der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen auf 703 Mio. € (Vorjahr: 899 Mio. €) steht im Zusammenhang mit der Strukturierung der Finanzierung ausländischer Tochtergesellschaften sowie der geschäftsverlaufsbedingten Entwicklung der Ergebnisabführungen. Darüber hinaus ist die Reduktion der sonstigen Vermögensgegenstände auf 49 Mio. € (Vorjahr: 165 Mio. €) im Zusammenhang mit relativ zum Vorjahr geringeren Steuererstattungsansprüchen aus Ertragsteuern sowie Vorsteuern zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Forderungen steht mit Blick auf das in US-Dollar fakturierte zivile OEM-Geschäft im Einfluss der US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,12 auf 1,23 US-\$/€ im Berichtsjahr. Die Entwicklung der Zahlungsmittel ist geprägt durch die Begebung einer Unternehmensanleihe mit einem Nominalvolumen von 500 Mio. € sowie der Aufnahme eines Schuldscheindarlehens in Höhe von 100 Mio. €.

Das Eigenkapital umfasst das Grundkapital abzüglich des Nennbetrags der eigenen Anteile, die Kapital- und Gewinnrücklagen und den Bilanzgewinn.

Die Entwicklung der Rückstellungen ist im Bereich der Pensionsverpflichtungen durch den Rechnungszins sowie gegenläufig durch die Aktualisierung der Berechnungsparameter, insbesondere der Gehalts- und Rententrends, beeinflusst. Die übrigen Rückstellungen sind durch den Abbau von Personal- und Sozialverpflichtungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Abbau von Gleitzeitguthaben und Resturlaubsansprüchen der Belegschaft im Zusammenhang mit den Pandemie-bedingten Betriebseinschränkungen geprägt. Weiterer Treiber ist die Neueinschätzung und Anpassung von Gewährleistungsrisikovorsorgen, welche den Covid-19-bedingt eingeschränkten Flugverkehr berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten sind geprägt durch die Ausgabe einer Unternehmensanleihe zum Nominalwert von 500 Mio. € sowie eines Schuldscheindarlehens von 100 Mio. €. Gegenläufig wirkt die Ausübung von Wandlungsoptionen im Rahmen der in 2016 ausgegebenen Wandelschuldverschreibung. Die Entwicklung des Saldos der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 51 Mio. € (Vorjahr: 99 Mio. €) ist geprägt durch den Pandemie-geprägten Geschäftsverlauf sowie die Entwicklung des US-Dollar-Stichtagskurses von 1,12 auf 1,23 US-\$/€. Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €), Verpflichtungen für erworbene Entwicklungsleistungen in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Investitionen in Programmbeteiligungen in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €).

## 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-Konzerns, wie sie in den nachfolgenden [Kapiteln Prognose, 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 Konzernrechnungslegungsprozess“](#).

Für weitere Informationen in Bezug auf den Einsatz von Finanzinstrumenten wird auf die Angaben im Anhang zum Jahresabschluss sowie die Erläuterungen [im Kapitel „Verwendung von Finanzinstrumenten“](#) verwiesen.

Der Ausblick für die MTU AG spiegelt sich aufgrund der operativen Dominanz der Gesellschaft für das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) sowie in Anbetracht der Ergebnisabführungsverträge mit den inländischen Tochtergesellschaften der zivilen Instandhaltung (MRO) in der erwarteten künftigen Entwicklung des Konzerns wider, die [im Kapitel „Künftige Entwicklung der MTU“](#) dargestellt ist.

Mit Blick auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss 2021 erwartet der Vorstand für die MTU AG einen Umsatzanstieg im hohen einstelligen bis niedrigen zweistelligen Prozentbereich gegenüber dem Berichtsjahr. Insbesondere unter Berücksichtigung eines stabilen US-\$-Wechselkurses sowie des durch Sondereinflüsse belasteten Ergebnisses in 2020, prognostiziert die MTU für 2021 ein Wachstum des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im niedrigen bis mittleren zweistelligen Prozentbereich.

## Prognosebericht

---

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Prognosen für 2021 sind mit erheblicher Unsicherheit behaftet und hängen von Annahmen über die Ausbreitung von Covid-19 und den politischen Entwicklungen ab. Die wirtschaftliche Erholung 2021 werde langsam, ungleich, unsicher und anfällig für Rückfälle sein, warnt der IWF. Die schwächere Konsumnachfrage, der Einbruch des Tourismus und der unabsehbare weitere Verlauf der Pandemie in einzelnen Ländern machten es schwierig, die weitere Entwicklung vorherzusehen.

Nach einem Rückgang um 4,2% im Jahr 2020 dürfte das globale BIP 2021 laut OECD um 4,2% steigen. Unterstützend wirken dürften Impfkampagnen, konzentrierte gesundheitspolitische Maßnahmen und staatliche Finanzhilfen. Eine kräftigere Erholung wäre möglich, wenn Impfstoffe schneller in großer Menge bereitgestellt würden. Dies würde das Vertrauen stärken und die Unsicherheit verringern. Mit dem stärksten Aufschwung ist in den asiatischen Ländern zu rechnen, die das Virus größtenteils unter Kontrolle gebracht haben. In vielen Ländern wird die Wirtschaftsleistung aber selbst Ende 2021 noch nicht wieder das Niveau von 2019 erreicht haben.

### Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie

In ihrer Prognose vom 3. Februar 2021 erwartet die IATA für das Jahr 2021 einen Beginn der Erholung im Passagierverkehr mit einem Plus von 50%. Die IATA geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr erst 2023 wieder auf dem Niveau von 2019 sein wird. Treiber für den Narrowbody-Markt (A320- und 737-Familien) ist der Inlandsverkehr, der sich laut IATA schon 2022 erholen wird. Für den internationalen Passagierverkehr, der den Widebody-Markt überwiegend steuert, wird eine Rückkehr zum alten Niveau erst für 2024 vorhergesagt. Für den Fall einer Verschlechterung der Pandemie aufgrund von Coronavirus-Mutationen und damit verbundenen Einreisebeschränkungen hat die IATA im Februar ein Worst-Case-Szenario aufgestellt. Demnach könnte sich der Luftverkehr mit einem Plus von 13% in 2021 nur sehr langsam erholen. Der IATA-Prognose zufolge dürfte sich der weltweite Umsatz der Fluggesellschaften von 328 Mrd. US-\$ im Jahr 2020 auf 459 Mrd. US-\$ im Jahr 2021 erholen. Die IATA geht von einem geringeren Jahresnettoverlust der Fluggesellschaften von rund 39 Mrd. US-\$ bzw. rund 8% des Umsatzes aus. Die Prognose der IATA basiert auf einem anhaltend niedrigen Rohölpreis von 46 US-\$ pro Barrel für 2021. Die Januarprognose der

US Energy Information Administration weist allerdings 53 US-\$ pro Barrel für das Jahr 2021 aus. Letzteres wäre eine zusätzliche Belastung für die Fluggesellschaften in 2021 und setzt die IATA-Prognose unter Druck.

Aufgrund der Verkehrserholung dürfte der Bedarf an Passagierflügen laut IATA um 35%, von ca. 16 Millionen Flugzeugbewegungen im Jahr 2020 auf 22 Millionen Flugzeugbewegungen im Jahr 2021, steigen. Diese Erhöhung wird bedient durch die Aktivierung geparkter Flugzeuge, eine Erhöhung der jährlichen Flüge pro Flugzeug sowie durch neue Auslieferungen. Aufgrund der prognostizierten höheren Kerosinpreise für 2021 dürfte eine stärkere Erholung bei den Flugzeugflotten mit den modernsten und sparsamsten Triebwerken stattfinden. Trotz weiterhin niedriger Produktionsraten bei den meisten Flugzeugreihen von Airbus und Boeing dürfte die Aufhebung des Flugverbots für die 737 MAX im Jahr 2021 zu einer Erhöhung der Neuauslieferungen der Gesamtindustrie führen. Airbus plant für die zweite Jahreshälfte eine leichte Steigerung der Produktionsrate der Baureihe A320 von aktuell 40 auf 43 bis 45 Maschinen pro Monat. Aufgrund des stärkeren Einbruchs im internationalen Langstreckenverkehr plant Boeing, die monatlichen Auslieferungen der 787 von 10 auf 5 Maschinen zu reduzieren. Boeing geht außerdem davon aus, dass die erste 777X-Auslieferung Ende 2023 erfolgen wird.

Ein Lichtblick im Luftverkehr ist das Frachtgeschäft. Dessen Umsatz dürfte 2021 weiter kräftig zunehmen. Der IATA-Prognose zufolge dürfte der Frachtumsatz im Jahr 2021 mit einem Plus von 19% auf 140 Mrd. US-\$ weiter wachsen. Davon profitieren insbesondere reine Frachtmaschinen. Während sich am 31. Dezember 2020 nur 68% der Passagierflotte im aktiven Betrieb befanden, waren es bei der reinen Frachtflotte 92% (Quelle: Cirium Fleets Analyzer). Mit einem Flottenanteil von 22% im Frachtsegment profitieren die zivilen Programme der MTU wie das CF6-80C und das PW2000 besonders von der weiterhin starken Nachfrage nach Luftfracht.

### Künftige Entwicklung der MTU

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf dem Kenntnisstand am Jahresanfang 2021. Aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der Vielzahl an Programmen in unterschiedlichen Marktsegmenten kann es zu Verzögerungen in der Entwicklung sowie zu Änderungen und Verschiebungen der Serienproduktion und der Betreuung von Triebwerken kommen, welche sich auf die Kennzahlen auswirken.

### Investitionen in neue Produkte und Dienstleistungen

Das Einsetzen der Covid-19-Pandemie hat zu einem deutlichen Rückgang des Flugverkehrs und damit zu erheblichen Verwerfungen in der Luftfahrtindustrie geführt.

Als Reaktion auf die Unsicherheiten in Bezug auf die kommenden Entwicklungen wurden im Jahr 2020 verschiedene Entwicklungsaktivitäten und Investitionen reduziert oder verschoben.

Aufgrund von aktualisierten Markterwartungen werden nun verschobene Entwicklungsleistungen und Investitionen wieder gestartet.

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

Darüber hinaus werden die Erweiterungen der Standortkapazitäten im Inland sowie insbesondere in Polen, Kanada und China fortgesetzt. Ferner werden die Schritte zum Aufbau eines Reparaturstandorts in Serbien wieder intensiviert.

### Ausblick 2021

#### Zielgrößen

Für das Geschäftsjahr 2021 prognostiziert die MTU die folgenden Zielgrößen:

#### [T28] Ausblick 2021

in Mio. €	Prognose 2021	Ist 2020
Umsatz	Zwischen 4,2 und 4,6 Mrd €	3.977
Bereinigtes EBIT	Marge zwischen 9,5 und 10,5%	416
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	Wachstum analog EBIT bereinigt	294
Verhältnis von Free Cashflow zu bereinigtem Ergebnis nach Ertragsteuern	Im mittleren zweistelligen Prozentbereich	35%

Das Unternehmen rechnet somit für 2021 mit einem Anstieg von Umsatz und Ergebnis sowie einem signifikant positiven Free Cashflow. Da das Geschäftsjahr weiter mit Unsicherheit behaftet ist, erfolgt die Prognose in Bandbreiten.

### Umsatz nach Geschäftssegmenten

Die MTU erwartet im zivilen OEM-Geschäft in US-Dollar ein leichtes Wachstum im Seriengeschäft. Das Ersatzteilgeschäft dürfte in US-Dollar ein Wachstum im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich aufweisen.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2021 ebenso leicht zunehmen.

In der zivilen Instandhaltung prognostiziert die MTU für 2021 auf US-Dollar-Basis ein Wachstum im Bereich zwischen 15 und 25%. Hier werden hohe Umsatzanteile aus dem PW1100G-JM erwartet. Diese bestehen aus noch offenen Retrofit-Aktivitäten des Vorjahres sowie regulären Aktivitäten, zum Teil vorgezogen aus späteren Jahren.

Für den Gesamtumsatz der MTU-Gruppe in Euro ist vor diesem Hintergrund ein Wert zwischen 4,2 und 4,6 Mrd. € zu erwarten.

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

### Operatives Ergebnis

Die MTU rechnet für 2021 mit einer bereinigten EBIT-Marge zwischen 9,5 und 10,5%.

Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern dürfte sich 2021 analog zum operativen Ergebnis entwickeln.

### Free Cashflow

Auch das Jahr 2021 wird von anhaltend hohen investiven Ausgaben geprägt sein. Die MTU plant jedoch, diese Belastungen aus dem operativen Geschäft zu kompensieren und erneut einen signifikant positiven Free Cashflow zu erwirtschaften. Die Cash Conversion (Free Cashflow / bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern) dürfte sich im mittleren zweistelligen Prozentbereich bewegen.

### Künftige Dividende

Die Dividendenpolitik der MTU sieht die Ausschüttung einer attraktiven Dividende vor. Ungeachtet aller gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen ist es das Bestreben der Gesellschaft, auf Basis der Prognose zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung der MTU im Jahr 2021, die Ausschüttungsquote zu erhöhen.

### Mitarbeiter

In beiden Geschäftssegmenten ist für das Jahr 2021 mit einer leichten Reduzierung der Personalkapazität zu rechnen.

### Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der MTU fokussieren sich auch 2021 auf das Thema Antriebseffizienz – durch die Weiterentwicklung der MTU-Schlüsselkomponenten Niederdruckturbine, Hochdruckverdichter und Turbinenzwischengehäuse. Ziele sind eine Reduktion von Kraftstoffverbrauch und Emissionen sowie eine Erhöhung der Reparaturzyklen. Detaillierte Erläuterungen zum Thema Forschung und Entwicklung, inklusive der mittel- und langfristigen Reduktionsziele bezüglich Kraftstoffverbrauch und Emissionen, werden im [Abschnitt „Forschung und Entwicklung“](#) gegeben.

### Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2021

Der Vorstand der MTU geht von einer positiven Geschäftsentwicklung aus: Der Umsatz dürfte wieder steigen und die MTU dürfte weiterhin eine attraktive EBIT-Marge erwirtschaften. Der Free Cashflow dürfte auch im Jahr 2021 deutlich positiv sein. Die wieder intensiveren Entwicklungsaktivitäten und die Investitionen im Jahr 2021 legen den Grundstein für die langfristige und anhaltend positive Geschäftsentwicklung der MTU.

Die MTU beobachtet mögliche Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den aktuellen Geschäftsverlauf und wird ihre Prognose im Jahresverlauf 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. Das System orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework. Zur Umsetzung des Risikomanagements in der MTU-Gruppe stellt das zentrale Risikomanagement den Risikoverantwortlichen verschiedene Arbeitshilfen und Informationen zur Verfügung: Neben einer Risikorichtlinie und einem Risikohandbuch dienen umfangreiche Checklisten als Leitfaden und operative Hilfestellung im Risikomanagement-Prozess.

Die konsequente Auseinandersetzung mit wesentlichen Risikofeldern bildet im MTU-Konzern eine zentrale Grundlage für die wertorientierte Unternehmenssteuerung und sichert den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Die MTU identifiziert die Risiken frühzeitig, bewertet ihre Auswirkungen und erarbeitet geeignete Maßnahmen, um sie zu begrenzen. Folgende wesentliche Risikofelder sind dabei von besonderer Bedeutung:

- / gesamtwirtschaftliche und strategische Risiken,
- / Markt- und Programmriskien,
- / Entwicklungs- und Fertigungsrisiken,
- / sonstige Risiken aus dem Geschäftsbetrieb.

### Strategie und Risikomanagementsystem

#### Kontrollumfeld

Unabdingbare Voraussetzung für ein funktionsfähiges Risikomanagementsystem in 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 zu treiben, 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 ebenso wie in die monatliche 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 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. Gemäß COSO II Framework erfolgt die Strukturierung nach Governance und Compliance, Strategie und Planung, Operations und Infrastruktur sowie Reporting. Zur detaillierteren Erfassung der Risiken unterteilt die MTU diese Struktur in 15 Risikokategorien, die sämtliche Bereiche abdecken. Zusätzlich erhebt die MTU Risiken, die aus der Geschäftstätigkeit auf Dritte wirken können.

Das operative Risikomanagement erfolgt auf der Ebene einzelner organisatorisch abgegrenzter Unternehmensbereiche und in den Tochtergesellschaften. Diese Unternehmenseinheiten identifizieren, bewerten, steuern und überwachen ihre Risiken eigenverantwortlich und dokumentieren sie in einem zentralen Risikomanagement-Tool. Dazu nutzen sie eine allgemeine Risikocheckliste, die aus dem Risikoinventar abgeleitet ist. Die Berichterstattung an das zentrale Risikomanagement erfolgt für Risiken ab einer Höhe von 5 Mio. € über den Drei-Jahres-Betrachtungszeitraum verpflichtend mittels Risk Maps und ist mit den Quartalsabschlüssen harmonisiert. Daneben dienen die Risk Maps auch der Dokumentation von Risiken unterhalb der Grenze von 5 Mio. €. Unterjährig auftretende bestandsgefährdende Risiken werden umgehend an das zentrale Risikomanagement gemeldet. Die Bewertung der Risiken erfolgt nach einheitlich definierten Schadens-

eintrittswahrscheinlichkeiten und als mögliche Abweichung der Konzernsteuerungsgrößen EBIT bereinigt bzw. Einfluss auf die Liquidität gegenüber der aktuell gültigen operativen Planung. Die Darstellung der Risiken erfolgt in einer Bruttobetachtung vor Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen. Neben den genannten finanzwirtschaftlichen Risiken betrachtet das Risikomanagement ausdrücklich auch nichtfinanzielle Risiken.

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 bereichsübergreifende Risk Management Board, das auf Konzernebene als zentrale Steuerungs- und Überwachungsinstanz agiert. Im Rahmen der quartalsweise stattfindenden Sitzungen des Risk Management Board werden die Wechselwirkungen einzelner Risiken diskutiert, die Vollständigkeit der gemeldeten Risiken sichergestellt sowie die Risikolage des Gesamtkonzerns bewertet.

### **Risikoberichterstattung und -kommunikation**

Der Vorstand der MTU wird quartalsweise über die aktuelle Risikosituation des Konzerns informiert. Die Berichterstattung 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 20 Mio. € im Drei-Jahres-Zeitraum beinhaltet. 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 Aktualisierung der aktuellen Risikoposition des MTU-Konzerns. Im Rahmen der monatlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt zudem eine Darstellung der aktuellen Top-Themen der letzten Risikoabfrage.

### **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 Abschlussprüfer wird das Risikomanagementsystem durch weitere Funktionen bzw. Organe überwacht und geprüft:

- / Peergruppen-Vergleiche und Benchmarking,
- / Prozessreviews durch das Risk Management Board in Form eines Self Assessment,
- / regelmäßige Prozess- und Effektivitätsprüfungen durch die interne Revision,
- / Überwachung durch den Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat.

## Strategische Risiken

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

In ihrem stark durch die Corona-Pandemie beeinträchtigten zivilen Geschäft konkurriert die MTU im Segment Triebwerksmodule und -komponenten der Luft- und Raumfahrtindustrie. Dieses Geschäft ist außerhalb von Pandemiezeiten zyklisch, da es von der allgemeinen Lage des globalen makroökonomischen Umfelds (einschließlich der Wechselkurse und der Rohstoffpreissituation) beeinflusst wird. Zudem reagiert es sensibel auf die Nachfrage nach Luftverkehr und die Finanzlage der zivilen Luftfahrtindustrie insgesamt oder bestimmter Marktteilnehmer in der Branche sowie auf andere wirtschaftliche Faktoren, die die Nachfrage nach Luftverkehr beeinflussen.

Die jeweils vorherrschenden Trends in der europäischen und der Weltwirtschaft könnten sich nachteilig auf das Segment der Triebwerksmodule und -komponenten der Luft- und Raumfahrtindustrie auswirken. Die Wirtschaft ist durch ein geringeres globales Wachstum negativ beeinflusst. Im „OECD Economic Outlook“ prognostizierte die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) für das Jahr 2021 eine Erholung des globalen realen BIP im Vorjahresvergleich trotz der wirtschaftlichen Störungen infolge des neuartigen Corona-Virus 2019-nCoV („Covid-19“). Insbesondere die erfolgreichen Impfkampagnen stützen die Erholung. Die Wirtschaft könnte dennoch durch verstärkte protektionistische Maßnahmen, die in einigen Volkswirtschaften verhängt wurden (einschließlich Maßnahmen als Reaktion auf Covid-19), und die hohe Staatsverschuldung sowie die von den Zentralbanken verfolgte Geldpolitik (insbesondere die europäische und amerikanische Zinspolitik) negativ beeinflusst werden. Darüber hinaus können politische Krisen in einigen Regionen sowie Flugverkehrsbeschränkungen infolge von Terroranschlägen, Naturkatastrophen oder wesentlichen Gesundheitsbelangen (wie die aktuelle globale Covid-19-Krise) die Weltwirtschaft und die wirtschaftliche Lage der zivilen Luftfahrtindustrie weiter beeinträchtigen. Eine stagnierende oder sich verschlechternde Leistung der europäischen oder der Weltwirtschaft dürfte auch die Luft- und Raumfahrtindustrie betreffen, zu deren Segment Triebwerksmodule und -komponenten auch das Geschäft der MTU gehört.

Eine Verschlechterung des makroökonomischen Umfelds wirkt sich auf die Nachfrage der Passagierfluggesellschaften nach der Produktion neuer Flugzeuge aus.

Dies ist ein wichtiger Treiber für das Geschäft der MTU mit neuen zivilen Triebwerken. Daher wird die Nachfrage nach zivilen Triebwerksprodukten der MTU vom Wachstum des Passagieraufkommens und damit von der prognostizierten Nachfrage nach Sitzen, Flügen und Strecken innerhalb der Branche sowie von der Fähigkeit der Fluggesellschaften, den Kauf neuer Flugzeuge zu finanzieren, beeinflusst. Der Markt für zivile Triebwerke kann ebenfalls negativ beeinflusst werden, wenn zivile Fluggesellschaften – insbesondere aufgrund des Wettbewerbsdrucks auf dem Luftfahrtmarkt – in finanzielle Schwierigkeiten geraten.

Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen hängt auch von Größe und Alter der weltweiten zivilen Flugzeugflotte sowie von der Anzahl der abgestellten Flugzeuge ab. Eine steigende Zahl abgestellter Flugzeuge wird die Nachfrage nach den zivilen Triebwerksprodukten und Dienstleistungen der MTU negativ beeinflussen.

Solche Faktoren führen in Verbindung mit den sich jeweils entwickelnden wirtschaftlichen Bedingungen dazu, dass der Markt, in dem die MTU tätig ist, in unterschiedlichem Maße zyklisch ist.

Die MTU ist Risiken ausgesetzt, die mit dem Ausbruch und der Verbreitung von Covid-19 und den Auswirkungen dieser globalen Pandemie auf die Weltwirtschaft, den Luftverkehr, die zivile Luftfahrt sowie die Flugzeug- und Flugtriebwerksindustrie verbunden sind.

Die Weltwirtschaft ist durch den aktuellen weltweiten Ausbruch von Covid-19 erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der beispiellosen Situation im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie und der Ungewissheit hinsichtlich deren weiterer Dauer und deren Ausmaßes, auch unter Berücksichtigung von Virus-Mutationen, ist die Fähigkeit des Unternehmens zur angemessenen Vorhersage und Planung seiner Geschäfte, insbesondere auf kurze und mittlere Sicht, weiterhin stark eingeschränkt. Obwohl sich das Unternehmen auf nationaler und internationaler Ebene mit Regierungsbehörden berät, ist eine adäquate Prognose der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf sein Geschäft immer noch nicht möglich. Fehlprognosen wirken sich in wesentlichem Maße negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Cashflows sowie die Ertrags- und Finanzlage der MTU aus.

Zu den spezifischen Risiken, die mit einer weltweiten Verbreitung von Covid-19 verbunden sind, gehören zum Beispiel weitere oder erweiterte Reisebeschränkungen, die nicht nur das Volumen des Passagier- und

Frachtluftverkehrs beeinträchtigen, sondern sich auch negativ auf die Nachfrage nach Flugzeugersatzteilen und Wartungsdiensten auswirken. Die deutlich reduzierte Nachfrage im Passagier- und Frachtluftverkehr führt zu einer vorsichtigeren Haltung der MTU-Kunden bei neuen Produkt- und Dienstleistungsaufträgen, was erhebliche Verschiebungen oder sogar Auftragsstornierungen nach sich zieht.

Die Auswirkungen von Covid-19 beeinflussen zum Teil die Beteiligungen der MTU an zivilen Flugtriebwerksprogrammen wesentlich nachteilig und beeinträchtigen die Werthaltigkeit der entsprechenden Vermögenswerte der MTU (d.h. Wertminderungen) oder erhöhen die entsprechenden (Eventual-)Verbindlichkeiten, die sich aus den Beteiligungen und Verpflichtungen der MTU als Konsortialpartner sogenannter Risk- and Revenue-Sharing-Programmbeteiligungen („RRSP“) ergeben.

Die Covid-19-Pandemie führt zu erheblichen betrieblichen Herausforderungen innerhalb des Unternehmens, insbesondere, wenn die MTU zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit ihrer Belegschaft Produktionsstandorte sowie Standorte für Forschung und Entwicklung („F&E“) vorübergehend stilllegen muss oder es zu sonstigen Störungen an den Arbeitsplätzen kommt. Die Geschäftstätigkeit der MTU wird in der Pandemie auch weiterhin durch staatliche Beschränkungen des Personen-, Rohstoff- und Warenverkehrs zu, von und in den Einrichtungen der MTU und ihrer Zulieferer beeinflusst.

Die MTU ist auch indirekt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf ihre Zulieferer betroffen. Einige der MTU-Zulieferer könnten ihren Betrieb aufgrund staatlicher Restriktionen weiterhin aussetzen und somit kurz- bis mittelfristig mit zusätzlichen Störungen und Herausforderungen für ihre Geschäfte konfrontiert sein. Daher könnte die MTU Risiken im Zusammenhang mit den Kosten, die zur Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtungen erforderlich sind, sowie Risiken im Zusammenhang mit ihren Produktlieferplänen ausgesetzt sein.

Als langfristige Auswirkung der Covid-19-Pandemie könnte die MTU mit schnelleren Veränderungen im Nutzungsverhalten oder in den Vorschriften für den Luftverkehr konfrontiert werden, die ihr Geschäftsmodell negativ beeinflussen könnten. Eine öffentliche Diskussion über die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Einsatzes von Flugzeugen im Passagier- und Frachtverkehr hat sich im Zuge der anhaltenden globalen Klimadebatte bereits entwickelt. Dies hat zu einem erhöhten Bewusstsein von Einzelpersonen und Unternehmen in Bezug auf das Reise- und Konsumverhalten

geführt. Die Umsetzung potenzieller Änderungen im Nutzungsverhalten und in den geltenden Vorschriften kann durch die Erfahrungen während der Covid-19-Pandemie beschleunigt und intensiviert werden, z. B. durch den Ersatz von Geschäftsreisen durch Online-Videokonferenzen. Sollten eine reduzierte Reisetätigkeit und ein angepasstes Konsumverhalten von der Öffentlichkeit als gesellschaftlich wünschenswerter angesehen werden, könnte auch das Geschäftsmodell der MTU erheblich beeinträchtigt werden.

#### **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 Spezialisten 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 sind dabei vor allem der Erfolg oder Veränderungen 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.

Neben den Risiken aus den strategischen Entscheidungen der MTU ist langfristig auch der Eintritt neuer Wettbewerber, z. B. aus Russland oder China, als Risiko zu beurteilen. Vor dem Hintergrund der hohen Markteintrittsbarrieren wird dieses Risiko zum aktuellen Zeitpunkt aber nicht als kritisch eingestuft. Änderungen der Erwartungen hinsichtlich des Wachstums des Luftverkehrs und der Flugzeugindustrie oder eine Verschlechterung der Verkaufszahlen von Flugzeugen können zu erheblichen Beeinträchtigungen oder weiteren Anpassungen der Annahmen und Schätzungen führen, die der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden der MTU und der Darstellung der Finanzlage der MTU zugrunde liegen.

Die Triebwerksindustrie ist 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 bei deutlich über 30 Jahren liegt. Aufgrund des langen Produktlebenszyklus beziehen sich die oben genannten Schätzungserfordernisse auf langfristige Entwicklungen, sodass aktualisierte Annahmen (u. a. Änderungen der Wettbewerbssituation, Erwartungen bezüglich des Wachstums des Luftverkehrs und der Flugzeugindustrie, 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.

Wegen der Covid-19-Pandemie ist die Nachfrage im Passagierluftverkehr 2020 deutlich zurückgegangen. Das zivile Geschäft des Unternehmens MTU ist – zumindest vorübergehend – von einem deutlichen Nachfragerückgang sowohl beim Verkauf neuer Triebwerke als auch im Aftermarketgeschäft sowie von einer Beschleunigung des Trends zur Verlagerung auf den Einsatz kleinerer Flugzeuge auf Mittelstrecken betroffen. Das zivile MRO-Geschäft ist zumindest vorübergehend von einem Nachfragerückgang betroffen. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Geschäft der MTU erschweren es dem Unternehmen, Annahmen und Schätzungen, die ursprünglich auf den Bedingungen und Einschätzungen vor der Covid-19-Pandemie basierten, im Einzelfall neu zu bewerten oder zu bestätigen, da die Schätzungen und Beurteilungen auf Annahmen beruhen, die sich auf aktuell verfügbare Informationen und makroökonomische Faktoren, mikroökonomische Faktoren in der Luftfahrtindustrie sowie bei bestimmten Zulieferern und Kunden auf Erwartungen über deren Entwicklung beziehen. Änderungen dieser Annahmen und Schätzungen könnten die Geschäftstätigkeit, die Cashflows sowie die Ertrags- und Finanzlage der MTU wesentlich negativ beeinflussen.

### **Substitutionsrisiken durch disruptive Technologien**

Elektrische Antriebe stellen prinzipiell ein Substitutionsrisiko für konventionelle Triebwerkstechnologien dar. Sie erreichen zur Zeit jedoch bei Weitem nicht die notwendigen Leistungswerte, um einen Betrieb von größeren Passagier- und Frachtflugzeugen zu ermöglichen. 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:

- / Batterie-elektrische Antriebe eignen sich heute für Anwendungen mit geringen Leistungsanforderungen und kurzen Einsatzdauern wie General Aviation und Urban Mobility. Bei fortschreitender Verbesserung der Batteriekapazität (5 % / Jahr) könnten batterie-elektrische Antriebe in einigen Jahren in Zubringerflugzeugen und in etwa 30 Jahren bei Regionalflugzeugen zum Einsatz kommen. Für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und erst recht für Langstreckenflugzeuge, die gemeinsam den wichtigsten Markt für die MTU darstellen, sind zur Zeit keine Batteriekonzepte mit ausreichender Kapazität bekannt.
- / Hybride Antriebe kombinieren Elektromotoren, Generatoren, Gasturbinen und Batterien. Sie eröffnen neue Möglichkeiten im Flugzeug- und Antriebsdesign sowie in der Antriebsintegration und verwenden mit Kerosin weiterhin einen Energieträger mit hoher Energiedichte. Die MTU beteiligt sich an zahlreichen Studien, um die Potenziale dieser Antriebskonzepte zu untersuchen. Bisher zeichnen sich jedoch keine größeren Vorteile gegenüber konventionellen Antrieben ab.
- / Brennstoffzellen haben in den letzten Jahren deutliche Entwicklungsfortschritte erzielt. Die heute möglichen Leistungsgewichte reichen für die kommerzielle Luftfahrt noch nicht aus. Zusammen mit Flüssigwasserstoff als Energieträger haben sie jedoch langfristig ein deutlich größeres Potenzial für einen Einsatz in der Luftfahrt als Batterien. Die MTU hat deshalb mit der Untersuchung des Potenzials und der Machbarkeit der Brennstoffzelle als Antriebskonzept begonnen.

Die gegenwärtigen MTU-Geschäftsfelder sind aus heutiger Sicht auf absehbare Zeit nicht von effektiven Substitutionsrisiken betroffen. Die MTU wird aber die Entwicklungen im Bereich von Elektromotoren, Batterien und

insbesondere Brennstoffzellen fortgesetzt aufmerksam verfolgen und weitere Studien ausarbeiten, um rechtzeitig reagieren und insbesondere hieran partizipieren zu können. Parallel arbeitet die MTU permanent an Effizienzverbesserungen von konventionellen Triebwerken und erhöht damit kontinuierlich die ökologische und ökonomische Eintrittsbarriere für ein Substitutionsprodukt.

### Markt- und Programmrisiken

Die MTU ist in einer sehr wettbewerbsintensiven Branche tätig. 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 Flugzeugtypen. 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 Triebwerksgeschäft konkurriert die MTU auch im Aftermarketgeschäft ihres OEM-Segments beim Verkauf von Triebwerksteilen und -komponenten. Der Vertrieb im 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.

Auch in ihrem MRO-Segment, das Aktivitäten im Bereich der zivilen Instandhaltung, Reparatur und Überholung umfasst, steht die MTU im Wettbewerb. Die MTU ist eine unabhängige Anbieterin 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. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung ist der Marktanteil der OEMs deutlich gestiegen. Diese waren besonders erfolgreich bei der Aushandlung langfristiger MRO-Serviceverträge (in der Regel mit einer Laufzeit von etwa zehn Jahren) im Zusammenhang mit dem Verkauf neuer Triebwerke, was die Kundenbindung in Bezug auf Produkte und Dienstleistungen im Aftermarketgeschäft sichert.

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 begrenzt. Bestehende Verträge im militärischen Bereich sind in der Regel langfristig ausgelegt, so dass 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, anderer europäischer und US-amerikanischer Regierungen im Rahmen ihrer militärischen Beschaffungsprogramme abhängig.

Die Entwicklungen auf dem zivilen MRO-Markt könnten die Leistung des zivilen MRO-Marktes nachteilig beeinflussen.

In einigen Bereichen des zivilen MRO-Marktes, in denen die MTU tätig ist, herrschen 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:

- / Aufgrund einer vorherrschenden Überkapazität der Anbieter von MRO-Dienstleistungen ist die MTU möglicherweise nicht in der Lage, auf diesem Markt wirksam zu konkurrieren. Dies könnte sich negativ auf die in dieser Geschäftseinheit erzielten Gewinnspannen auswirken.
- / Die Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen hängt mit der Auslastung der Flugzeuge zusammen und kann bei Rückgängen im Passagier- und Frachtluftverkehr erheblich reduziert werden.
- / Der Kundenstamm im MRO-Segment ist durch eine begrenzte 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 Wartungsarbeiten 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 der so genannten „Fly by the Hour“- und „Power by the Hour“-Vereinbarungen, in denen sich die MTU verpflichtet, Instandhaltungsleistungen an Triebwerken zu pauschalierten, nutzungabhängigen Preisen durchzuführen. Außerdem 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.

Derzeit erkennt die MTU aus den Markt- und Programmrisiken keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Abhängigkeit von Kooperationen**

Die MTU hat mit verschiedenen OEMs und anderen Marktteilnehmern langfristige Kooperations- und Zusammenarbeitsverträge abgeschlossen. Diese Verträge können jederzeit oder unter bestimmten Umständen kurzfristig gekündigt werden, z. B. 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, Abschnitt „Segmentbericht“](#) verwiesen.

In ihrem zivilen Geschäft ist die MTU an einer Reihe von RRSP-Verträgen mit OEMs beteiligt, die sich auf die Entwicklung, die Herstellung und den Verkauf von zivilen Flugzeugtriebwerken beziehen. Zu den OEMs, mit denen RRSP-Verträge bestehen, zählen Pratt & Whitney, GE Aviation, IAE LLC und IAE AG. Im Rahmen von RRSP-Verträgen beteiligt sich die MTU an der Entwicklung und Produktion 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 anwenden, bei denen keine MTU-Ersatzteile zum Einsatz kommen, 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; diese Vorleistungen müssen erbracht werden, bevor ein Triebwerk verkauft wird. Somit besteht keine Gewissheit über künftige Einnahmen im Rahmen des Triebwerksprogramms.
- / In ähnlicher Weise kann von der MTU verlangt werden, Vorabzahlungen (so genannte 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 haben damit begonnen, einen Teil der Kosten für solche Zahlungen an ihre RRSP-Partner weiterzugeben.
- / Der Wert des MTU-Beitrags (in Form von Arbeiten zur Konstruktion, Entwicklung und Herstellung von Triebwerksmodulen und -komponenten) im Rahmen von RRSP 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.

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. In den Bereichen Triebwerksleasing, Instandhaltung und Entwicklung ist sie an weiteren Joint Ventures beteiligt, um hiermit den neuen Strukturen des Aftermarket zu begegnen und den Kunden ein umfassendes Leistungsportfolio anbieten zu können. 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).

Aus heutiger Sicht sieht sich die MTU in ihrem kooperativen Geschäftsmodell für 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. Die MTU erkennt insofern derzeit keine Bestandsgefährdung aus den Markt- und Programmrisiken beziehungsweise der Abhängigkeit von Kooperationen.

## **Entwicklungs- und Fertigungsrisiken**

### **Entwicklungsrisiko**

Der Erfolg der MTU hängt von ihren F&E-Aktivitäten ab, die überwiegend im OEM-Segment durchgeführt werden. Die MTU finanziert ihre F&E-Ausgaben aus eigenen Mitteln, staatlichen Mitteln und in begrenztem Umfang durch entsprechende Beauftragung. Die F&E-Aktivitäten werden den Bedürfnissen der Kunden möglicherweise nicht kosteneffizient oder nicht rechtzeitig gerecht. 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 kann die MTU spezifische Technologien und Fähigkeiten im Hinblick auf Kunden entwickeln, die neue Programme mit Schwerpunkt auf der Verbesserung der Gesamteffizienz von Triebwerken als Mittel zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der

Emissionen verfolgen. Sollte eines dieser Programme nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung fortgeführt werden, kann es sein, dass die MTU ihre F&E-Kosten und die damit verbundenen Investitionsausgaben, die in Erwartung solcher Programme anfallen, nicht zurückerhalten kann.

Ein Teil der Entwicklungsaktivitäten der MTU wird auch im Rahmen von Kooperationen durchgeführt. Jede Beteiligung an diesen Ventures und RRSP 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, oder 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.

Umfangreiches Projektmanagement sowie die Risikosteuerung über die einzelnen Entwicklungspartner reduzieren die Risiken, so dass die MTU derzeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennt.

#### **Fertigungsrisiken / Shopfloor-Risiken**

Um die Anforderungen der Fluggesellschaften und OEMs 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.

Derzeit erkennt die MTU hieraus keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Beschaffungs- und Einkaufsrisiken**

Die MTU bezieht Einzelteile und Komponenten, Fertigprodukte, spezifische Dienstleistungen und einige Rohstoffe von Zulieferern und Drittanbietern. Die MTU ist in hohem Maße von der Verfügbarkeit solcher Lieferungen abhängig, von denen einige möglicherweise nur von begrenzten Quellen oder einer einzigen Quelle erhältlich sind. Im Einzelfall können grenzüberschreitende Lieferketten durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt werden. Ebenso sind Belastungen des Warenstroms in Folge des Brexits nicht auszuschließen und materialisieren insofern Beschaffungsrisiken für die MTU.

Außerdem haben viele der MTU-Zulieferer nur begrenzte Produktionskapazitäten und benötigen lange Vorlaufzeiten für die Herstellung von Gütern (insbesondere für Artikel wie hochkomplexe Schmiede- und Gussteile). Dies wiederum setzt voraus, dass die MTU ihren künftigen Bedarf an diesen Artikeln genau prognostiziert. Sollte der Bedarf der MTU die bei den aktuellen Lieferanten verfügbaren Mengen übersteigen, ist die MTU möglicherweise nicht in der Lage, alternative Lieferungen zu angemessenen Preisen oder überhaupt zu erhalten, da die aktuellen Lieferanten der MTU die einzig praktikable Quelle für die relevanten Produkte sind.

Neben der Abhängigkeit von den quantitativen Fähigkeiten ihrer Lieferanten ist die MTU auch von der Fähigkeit ihrer Zulieferer abhängig, die Spezifikationen, Qualitätsstandards und Lieferpläne für die von ihnen gelieferten Komponenten, Fertigprodukte, Dienstleistungen und Rohstoffe einzuhalten. Auch wenn die MTU bei einigen ihrer Zulieferer typischerweise Mitarbeiter vor Ort einsetzt, kann es dennoch zu Verzögerungen bei den MTU-Zulieferern kommen, insbesondere wenn die Produktion für neue, großvolumige Programme hochgefahren wird, oder im Zusammenhang mit neuen Produktionsprozessen oder der Einführung neuer Workflow-Systeme. Jede dieser Verzögerungen kann sich negativ auf die vereinbarten Lieferfristen und -termine auswirken. Die MTU verwendet Rohstoffe für die Produktion, deren Preise aus verschiedenen Gründen schwanken können, z. B. bei Änderungen der Verfügbarkeit, größeren Kapazitätserweiterungen oder -reduzierungen oder erheblichen Betriebsproblemen der Anlage. Potenzielle Preisschwankungen schränken die Fähigkeit des Unternehmens ein, zukünftige Rohstoffkosten und damit seine Herstellungskosten und Rentabilität genau zu prognostizieren. Die MTU ist an verschiedenen RRSP-Vereinbarungen betei-

ligt und dabei nur begrenzt in der Lage, Rohstoffpreiserhöhungen an ihre Partner bzw. Kunden weiterzugeben. Im Gegensatz dazu könnten MTU-Lieferanten einen Teil der gestiegenen Rohstoffkosten an die MTU weitergeben.

Sollte irgendein Risiko im Zusammenhang mit dem Beschaffungs- und Lieferrisiko der MTU eintreten, könnten Produktionspläne, der Ruf und die Rentabilität der MTU in wesentlichem Umfang nachteilig beeinflusst werden. Risikobeurteilungen der Lieferanten, etablierte Einkaufs- und Beschaffungsprozesse sowie enge Lieferantenbeziehungen minimieren die Beschaffungs- und Einkaufsrisiken.

Derzeit erkennt die MTU hieraus keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Haftungsrisiken**

Produkthaftungsansprüche, einschließlich Mängeln an Artikeln, 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 eine Haftung für Personenschäden, Tod oder Sachschäden möglich ist. Die Haftung könnte insbesondere infolge des Versagens eines Luftfahrzeugbauteils entstehen, das von der MTU oder einem ihrer RRSP-Partner konstruiert, entwickelt, hergestellt oder geliefert wurde, einschließlich solcher, die im Zusammenhang mit Aktivitäten im Aftermarketgeschäft stehen.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU durch Freistellungen weitgehend von der Haftung für Produktrisiken befreit. Im zivilen Geschäft ist die MTU jedoch an Konsortial- und RRSP-Verträgen beteiligt. Die meisten dieser Beziehungen sehen vor, dass die Haftung aus Ansprüchen Dritter unabhängig vom Verschulden des einzelnen Partners getragen wird, sondern vielmehr von den Konsortien oder Partnern im Verhältnis zu ihrem jeweiligen Beitrag zum Konsortium oder RRSP. Daher könnten Produkthaftungsansprüche auch Ansprüche aufgrund von Mängeln an nicht von der MTU hergestellten Artikeln umfassen. Bei diesen RRSP-Programmen hat der Konsortialführer in der Regel das Recht, Ansprüche Dritter einseitig im Namen aller Programmteilnehmer zu regeln oder zu lösen. Infolgedessen kann die MTU für Probleme, die nicht mit der Leistung ihrer Produkte zusammenhängen, materiell haftbar gemacht werden, und die MTU kann zudem wenig oder gar keine Kontrolle über diese Haftung haben.

Die meisten RRSP-Verträge der MTU sehen vor, dass eine Versicherung abgeschlossen werden muss, um potenzielle Verbindlichkeiten aus solchen Vereinbarungen abzudecken, und die MTU macht ihre Teilnahme an diesen Programmen von solchen Vereinbarungen abhängig. Diese Art der Versicherung ist kostspielig und steht der MTU in Zukunft möglicherweise nicht mehr zu vertretbaren Kosten zur Verfügung. Außerdem deckt eine solche Versicherung im Allgemeinen nicht alle Verbindlichkeiten ab, die im Rahmen von RRSPs entstehen könnten, wie z. B. Vertragsstrafen aufgrund von Verzögerungen.

Derzeit erkennt die MTU hieraus keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten**

##### **Fremdwährungsrisiken**

Mehr als 80 % der Umsatzerlöse der MTU werden in US-Dollar erzielt. Ein Großteil der Aufwendungen ist ebenfalls in US-Dollar fakturiert, wodurch eine „natürliche Sicherung“ entsteht. Die übrigen Aufwendungen fallen hauptsächlich in Euro und in geringem Umfang in Polnischen Zloty, Chinesischen Renminbi 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 das EBIT zu steuern und zu minimieren.

Die von der MTU abgeschlossenen Devisentermingeschäfte sichern einen großen Teil des Nettowährungsrisikos ab. Der Sicherungshorizont beträgt dabei bis zu 4 Jahre und folgt einem Modell, bei dem die autorisierten Sicherungsquoten abnehmen, je weiter das Nettowährungsexposure in der Zukunft liegt. So ist nur noch ein geringer Teil des US-Dollar-Überschusses des laufenden und des darauf folgenden Wirtschaftsjahres Währungsrisiken ausgesetzt. Der nicht gesicherte Teil künftiger Zahlungsströme wird zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs mit dem Euro-Stichtagskurs umgerechnet.

Zum 31. Dezember 2020 hält die MTU ein Sicherungsportfolio in Form von Devisentermingeschäften mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2024 von insgesamt 2.280 Mio. US-\$ (umgerechnet zum Stichtagskurs: 1.858 Mio. €).

Ausführliche Erläuterungen zu Instrumenten, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme dienen, sind im [Konzernanhang in Abschnitt IV. \(unter 36.\)](#) enthalten.

Aufgrund der langfristigen Sicherungsstrategie sieht die MTU die Wechselkursrisiken als beherrschbar an.

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

#### **Forderungsausfallrisiken**

Insbesondere Fluggesellschaften, die stark von der Pandemie 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. Nennenswerte Risiken werden aufgrund der langjährigen partnerschaftlichen Beziehungen zu den OEMs als gering eingeschätzt. Im MRO-Geschäft überwachen und managen die verantwortlichen Kundenbetreuer Kreditrisiken in kurzen Zyklen und proaktiv. Vor relevanten Vertragsabschlüssen erfolgt eine Risikobeurteilung und im Bedarfsfall werden systematisch kompensatorische Sicherungsmaßnahmen festgelegt, wie z. B. der Abschluss von kommerziellen Kreditversicherungen oder die Absicherung politischer Kreditrisiken durch die Hermesdeckung. In der Gesamtschau erachtet die MTU die Forderungsausfallrisiken weiterhin als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

#### **Sonstige Risiken aus dem operativen Geschäftsbetrieb**

##### **Compliance-Risiken**

Compliance-Risiken bezeichnen das Risiko, dass sich Führungskräfte oder Mitarbeiter 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 Zentralbereiche 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:

- / verbindliche und konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze,
- / die Einrichtung einer Ansprechstelle bei Verdacht auf unrechtmäßiges Verhalten,
- / die Ernennung eines Compliance Officers,
- / kontinuierliche Sicherheitsüberprüfungen von Mitarbeitern,
- / regelmäßige Schulungen.

Nicht vollständig ausgeschlossen werden können vorsätzliche kriminelle Handlungen. In der Gesamtschau erachtet die MTU die Compliance-Risiken als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

##### **Umweltrisiken**

Die Anlagen und Betriebe der MTU unterliegen den Umwelt- und Arbeitsschutzgesetzen und -vorschriften der jeweiligen Rechtsordnungen, in denen die MTU tätig ist. Für manche ihrer Tätigkeiten sind Genehmigungen oder Lizenzen zur Verhinderung oder Verringerung der Umweltverschmutzung erforderlich, und diese Genehmigungen unterliegen der Verlängerung, der Änderung, der Aussetzung und dem Widerruf durch die ausstellende Behörde. Auch wenn die MTU Investitionen und andere Ausgaben getätigt hat und weiterhin tätigen wird, um die Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften zu erzielen oder aufrechtzuerhalten, ist es möglich, dass die MTU nicht immer mit den aktuellen und möglichen zukünftigen Gesetzen und Vorschriften zum Umwelt- und Arbeitsschutz konform ist und infolgedessen erhebliche Geldbußen oder Strafen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden könnten und einige ihrer Genehmigungen oder Lizenzen in Zukunft widerrufen oder nicht verlängert werden.

Im Rahmen mancher Gesetze können Eigentümer und Betreiber von kontaminierten Grundstücken für die Kosten der Untersuchung und Sanierung verantwortlich gemacht werden, unabhängig davon, ob sie die Kontaminierung verursacht haben oder nicht. Einige der MTU-Einrichtungen haben eine lange Geschichte industrieller Aktivitäten, die von der MTU, aber auch von anderen Unternehmen durchgeführt wurden, und

im Zusammenhang mit Kontaminationen, die vor der Nutzung des Standorts durch die MTU aufgetreten sind, könnten Sanierungsmaßnahmen erforderlich sein. In Zukunft könnten der MTU erhebliche Kosten entstehen, wenn historische oder neue Kontaminationen in den Anlagen der MTU oder an Standorten Dritter entdeckt werden, denen sie ihre Abfälle liefert. Außerdem kann die Verabschiedung neuer Gesetze oder die strengere Durchsetzung bestehender Gesetze die MTU zu zusätzlichen Aufwendungen oder unerwarteten Verbindlichkeiten zwingen. Näheres zum Arbeits- und Umweltschutz findet sich im [Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“](#). In der Gesamtschau erachtet die MTU die Umweltrisiken als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

#### **Informationstechnische Risiken**

Die MTU speichert und verarbeitet kritische kunden- und produktbezogene Daten in ihren IT-Systemen. Die Sicherung von Daten ist für die Kunden der MTU im Militärgeschäft von besonderer Bedeutung. Trotz erheblicher Investitionen in die Datenschutztechnologie kann nicht garantiert werden, dass die MTU nicht mit Diebstahl oder unbefugter Manipulation vertraulicher Daten infolge von Wirtschaftsspionage und Datenverlust durch einen Ausfall ihrer IT-Systeme 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, insbesondere im Hinblick auf datenschutzsensible Kunden im Militärgeschäft. Fälle dieser Art könnten die MTU auch einer Haftung aussetzen. Die IT der MTU wird durch eine Vielzahl von Sicherheitssystemen geschützt (z.B. Firewalls, geschützte Datensicherungen). Deshalb erkennt die MTU hieraus derzeit keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Personalrisiken**

Die Qualität der Produkte und Dienstleistungen der MTU hängt in hohem Maße von dem Personal ab, das die MTU rekrutieren und halten kann, insbesondere von Ingenieuren oder anderen Fachkräften. Die MTU sucht den Zugang zu Talenten und erfahrenen Arbeitskräften durch Ausbildungsprogramme, duale Studiengänge, ein attraktives Arbeitsumfeld sowie durch Marketingmaßnahmen. Für viele Schlüsselpositionen innerhalb der MTU-Gruppe gibt es jedoch nur wenige Quellen für neue Mitarbeiter mit den erforderlichen Qualifikationen. Der

Wettbewerb um solche Mitarbeiter 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 verschlimmern wird.

Neben dem Risiko, dass es der MTU nicht gelingt, Fachkräfte zu gewinnen, besteht das Risiko, Mitarbeiter an andere Arbeitgeber zu verlieren. Das Unternehmen ist der Ansicht, dass einige Mitarbeiter der MTU über ein technologisches Know-how verfügen, das sie für Mitbewerber oder andere Arbeitgeber attraktiv macht. Der Erfolg der MTU hängt von ihrer Fähigkeit ab, technisch versierte Fachkräfte nicht nur einzustellen, sondern auch dauerhaft halten zu können.

Der Misserfolg dabei, qualifizierte Mitarbeiter zu rekrutieren und zu halten, könnte die Fähigkeit der MTU beeinträchtigen, künftige Aufträge zu gewinnen.

Derzeit erkennt die MTU hieraus keine bestandsgefährdenden Risiken.

#### **Rechtliche, zoll- und steuerrechtliche Risiken**

Die komplexe 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 Zentralabteilungen mit Fach- und Weisungskompetenz überwacht und weiterentwickelt werden, sollen relevante rechtliche Risiken kompensieren. Erkennbare Risiken aus laufenden Zoll- und anstehenden Steuerprüfungen sowie laufenden rechtlichen Verfahren werden durch die zuständigen Zentralabteilungen, unterstützt durch externe unabhängige Fachberater, bearbeitet und insbesondere identifizierte Prozessschwächen adressiert und deren Kompensation nachgehalten. In der Gesamtschau erachtet die MTU die rechtlichen, zoll- und steuerrechtlichen Risiken als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

#### **Gesamtaussage zur Risikosituation der MTU**

Die vorgenannten Risikofelder werden überwacht und kontinuierlich im Sinne einer Risikobewertung jeweils für das kommende Geschäftsjahr als Abweichung des EBIT bereinigt zur aktuell gültigen Unternehmensplanung mit ihren Eintrittswahrscheinlichkeiten

eingeschätzt. Die MTU bewertet die Risiken im Risikomanagementprozess mit vier unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten. Aus den bewertbaren ergebniswirksamen Top-Einzelrisiken des Risikomanagementprozesses ermittelt die MTU für das Geschäftsjahr 2021 als Erwartungswert einen Betrag zwischen 50 und 60 Mio. €. Davon entfallen rund 40 Mio. € auf das OEM-Segment, der Rest auf das MRO-Segment. Die Risikopositionen beider Segmente betreffen überwiegend Markt- und Programmrisiken. Im OEM-Segment stehen die Markt- und Programmrisiken im Zusammenhang mit Unsicherheiten im militärischen Exportgeschäft sowie der Gestaltung von Risk- and Revenue-Sharing-Verträgen mit den OEM-Partnern. Im MRO-Segment sind als Risikotreiber zusätzliche Kreditrisiken der Kunden sowie weitere Nachfrageeffekte im Zusammenhang mit den gegenwärtigen Einschränkungen des Flugverkehrs zu berücksichtigen. Die abgeschätzten Folgen der Covid-19-Pandemie für die Geschäftsentwicklung in 2021 sind in den Segment-Planungen berücksichtigt.

Über die quantifizierte Risikoposition der Top-Einzelrisiken hinaus überwacht und berichtet die MTU eine Reihe kleinerer Risiken (< 20 Mio. €), die nicht Bestandteil der diesem Bericht zu Grunde liegenden internen Top-Risiko- und -Chancenberichterstattung sind. Zusätzlich zu den ergebniswirksamen Risiken werden im Risikomanagementprozess ungeplante Liquiditätsbelastungen identifiziert, überwacht und bearbeitet. Hieraus ergeben sich für 2021 neben den oben genannten Ergebnisrisiken rund 124 Mio. € Liquiditätsbelastungen, die jedoch durch verfügbare flüssige Mittel bzw. nicht beanspruchte Kreditlinien abgedeckt wären. Über die genannten bewertbaren Risiken hinaus identifiziert, überwacht und bearbeitet die MTU weitere, zum Stichtag nicht bewertbare Risiken in den Bereichen Entwicklung, Fertigung, Instandhaltung und Beschaffung.

## Chancenbericht

### Markt- und Programmchancen

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 MTU konnte mit den Triebwerken der Pratt & Whitney GTF<sup>TM</sup>-Triebwerksfamilie, die gemeinsam mit Pratt & Whitney entwickelt wird, Markterfolge erzielen. Die A320neo und die A220 von Airbus sowie die Embraer E190-E2 mit GTF-Antrieb haben bereits den Linienbetrieb aufgenommen. In den nächsten Jahren werden insbesondere im Regionaljet-Segment weitere Anwendungen des GTF in den Liniendienst gehen. Die gemeinsam mit Pratt & Whitney Canada entwickelte PW800-Antriebsfamilie, die ein mit dem GTF baugleiches Kerntriebwerk verwendet, treibt seit 2018 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 profitiert die MTU in den nächsten Jahrzehnten vom prognostizierten Wachstum in sämtlichen Marktsegmenten – dem Regionaljet-, dem Narrowbody- und dem Widebody-Segment. Im Mittelstreckensegment hat die MTU darüber hinaus die Chance, weitere Marktanteile zu gewinnen, da sie außer am PW1100G-JM für die A320neo-Familie auch am V2500 für die klassische A320-Familie beteiligt ist. Diese bietet aufgrund des Eintritts in die Aftermarket-Phase zukünftig Potenzial im Ersatzteilgeschäft.

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 laufende Exportkampagnen – insbesondere beim Eurofighter-Triebwerk EJ200 und beim TP400-D6 für den Militärtransporter A400M – die Chance, neue Kunden für den militärischen Bereich zu gewinnen. Nachdem das Verteidigungsministerium den Kauf weiterer Eurofighter vertraglich fixiert hat, zeigt auch Spanien Interesse an weiteren Beschaffungen.

Die Zusammenarbeit mit GE Aviation bei militärischen Programmen entwickelt sich, insbesondere getrieben durch das Triebwerk T408, positiv und bildet eine Basis für etwaige Chancen auf eine Beteiligung an transatlantischen Programmen der Zukunft.

Die Änderung des Instandhaltungsgeschäfts in der Luftfahrtindustrie hin zu einer Integration der MRO in den Triebwerksverkauf eröffnet der MTU perspektivisch aus ihrer Stellung als Konsortialpartner die Möglichkeit, die Kundenbindung in der zivilen Instandhaltung 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 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.

Durch anhaltende Investitionen in Automatisierung und den Kapazitätsaufbau, zum Beispiel durch die Gründung der MTU Maintenance Serbia d.o.o. und der EME Aero Sp. Z.o.o., können die hohen Nachfragen im OEM- und MRO-Segment langfristig erfüllt werden.

Durch die MTU Maintenance Lease Services B.V., Amsterdam, Niederlande, und SMBC Aero Engine Lease B.V., Amsterdam, Niederlande, im Bereich Triebwerksleasing und durch die Gründung der MS Engine Leasing LLC., Rocky Hill, USA, zum Triebwerksleasing mit den Partnerunternehmen im PW1100G-JM-MRO-Netzwerk sollen die Aktivitäten im lukrativen Leasinggeschäft ausgebaut und somit der Leistungsumfang im Aftermarket erweitert werden. Zudem bieten die positiven Erfahrungen mit dem Joint Venture-Partner Sumitomo Corporation eine gute Basis für etwaige weitere strategische Partnerschaften.

#### **Chancen aus der Entwicklung und Fertigung**

Neben den im Risikobericht dargestellten Risiken aus der Entwicklung und Fertigung bietet die kontinuierliche Technologie- und Entwicklungsarbeit der MTU zusätzliche Chancen. So sichert die Weiterentwicklung der Produkte die Möglichkeit, dass sich die MTU mit neuen Technologien auch an zukünftigen Triebwerksprogrammen als Partner beteiligen und somit weiterhin ein ausgewogenes Portfolio mit Triebwerken in unterschiedlichen Phasen des Lebenszyklus erreichen kann.

Ebenso bieten die im Risikobericht beschriebenen Herausforderungen aus dem Hochlauf der neuen Programme auch Chancen. Fertigungsprozesse und -systeme können z.B. durch den Einsatz von Simulation, Prozessdatenmanagement und daraus abgeleitete Vorhersagen optimiert und neue, zukunftsweisende Fertigungstechnologien und Prozesse können eingeführt werden. Die zur Absiche-

zung des Fertigungshochlaufs durchgeführten Risikoanalysen 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 z. B. zu weiteren Kostenreduzierungen und einer Erhöhung der Liefersicherheit führen. Die Ausweitung von additiven Herstellverfahren („3D-Druck“ von Bauteilen) eröffnet neue Möglichkeiten für anwendungsoptimierte Bauteilgestaltung und Kostenvorteile bei der Herstellung.

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, Fokussierung auf Wertschöpfung, Unterstützung bei der Erreichung der anspruchsvollen Zielsetzungen sowie zu schnelleren und nachhaltigen Problemlösungen und Verbesserungsansätzen. Durch verbesserte präventive Ansätze, kurze Reaktionszeiten bei Abweichungen sowie nachhaltige und strukturierte Problemlösungen gelingt es, stabile Prozesse zu installieren und den Ressourceneinsatz zu optimieren.

### **Sonstige Chancen**

Da vor allem im zivilen Neugeschäft und in der zivilen 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 Rückgang der Energiekosten sowie günstige Rohstoffpreise hätten positive Auswirkungen auf die Kostenstruktur und damit auf den Geschäftserfolg der MTU.

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

### **Gesamtaussage zur Chancenlage**

Die Chancenlage zum 31. Dezember 2020 hat sich gegenüber dem Vorjahr, korrespondierend zur Risikolage, insbesondere aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich verändert. Chancenpositionen lassen sich aktuell deutlich schwieriger einschätzen, da der Luftverkehr extrem von den Rahmenbedingungen der Pandemie abhängt. Dabei ist ebenfalls eine günstigere Geschäftsentwicklung als diejenige im Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 antizipiert vorstellbar. Organisatorisch hat die MTU alle Voraussetzungen 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 Risiken- und Chancenidentifikation führt zu einer im Vergleich zu den Risiken sehr niedrigen Chancenposition.

Im Rahmen der Chancenidentifikation wurde eine Reihe kleinerer Chancen (< 20 Mio. €) identifiziert, die nicht Bestandteil der diesem Bericht zu Grunde liegenden internen Top-Risiko- und -Chancenberichterstattung sind. Chancen zur möglichen Erweiterung des Produkt- und Leistungsportfolios der MTU führen zunächst zu einer finanziellen Belastung, die aufgrund der langen Zyklen im Geschäftsmodell erst in späteren Geschäftsjahren positive Ergebnisbeiträge leisten. Grundlegende Veränderungen in der Chancenlage erwartet die MTU derzeit nicht.

## Vergütungsbericht

---

Der Vergütungsbericht erläutert die Grundsätze der Festlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG sowie deren Höhe und Struktur. Der Vergütungsbericht erfolgt nach Maßgabe des § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB, des Deutschen Rechnungslegungsstandards DRS 17 „Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder“, der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) sowie nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).

### **Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands**

Der Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG beschließt auf Vorschlag des im Sinne des DCGK unabhängigen Personalausschusses das Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder einschließlich dessen wesentlicher Vertrags Elemente, wie die Höhe der Gesamtvergütung und deren Strukturierung in erfolgsunabhängige und erfolgsabhängige Komponenten. Der Personalausschuss überprüft die Angemessenheit und Marktgerechtigkeit der Vorstandsvergütung regelmäßig.

Im Vordergrund des mit Unterstützung externer unabhängiger Vergütungsexperten entwickelten Vorstandsvergütungssystems steht die Orientierung an einer positiven und nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Entsprechend berücksichtigt die Vorstandsvergütung eine angemessene Zusammensetzung aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten, insbesondere mit langfristiger Anreizwirkung. Auf diese Weise kann die optimale Orientierung der Unternehmensführung am langfristigen Interesse des Unternehmens und seiner Investoren sichergestellt werden. Das Vorstandsvergütungssystem ist insofern marktgerecht gestaltet und wurde in der aktuellen Fassung zum Geschäftsjahr 2016 eingeführt.

## Struktur der Gesamtvergütung

### [T29] Struktur des Vergütungssystems (Zieldirektvergütung)

Erfolgsunabhängige Komponenten	~ 40%	Grundvergütung	Festvergütung Nebenleistungen
		~ 40% der variablen Vergütung	Wesentliche Merkmale: Ausschüttung abhängig von Zielerreichung bei EBIT bereinigt und Free Cashflow Limitierung 0 - 180% (außerordentlicher Leistungs-Bonus/-Malus (gemäß DCGK) von bis zu 20%)
Erfolgsabhängige Komponenten	~ 60%	Jahreserfolgsvergütung (JEV) (erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung)	
		~ 60% der variablen Vergütung	Wesentliche Merkmale: Ausschüttung abhängig von 3-Jahres-Zielerreichung der letzten Geschäftsjahre bei EBIT bereinigt und Free Cashflow Limitierung 0 - 180% Gewährung in MTU-Aktien (Haltefrist 4 Jahre)
		Restricted Stock Plan (RSP) (erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung)	

### Erfolgsunabhängige Komponenten

Die erfolgsunabhängige Vergütung (Grundvergütung), welche rund 40 % der Gesamtvergütung ausmacht, wird monatlich ausbezahlt und besteht aus der Festvergütung sowie Nebenleistungen. Letztere umfassen steuerpflichtige Aufwandserstattungen und den geldwerten Vorteil von Sachbezügen wie beispielsweise Firmenwagen zur dienstlichen und privaten Nutzung sowie Versicherungsprämien, inklusive der gegebenenfalls darauf übernommenen Steuern.

### Erfolgsabhängige Komponenten

Die erfolgsabhängige Vergütung beträgt rund 60 % der Gesamtvergütung und setzt sich aus den Komponenten Jahreserfolgsvergütung (JEV) sowie Restricted Stock Plan (RSP) zusammen.

### Jahreserfolgsvergütung (JEV) / Short Term Incentive (STI)

Als erfolgsabhängige Vergütung mit kurzfristiger Anreizwirkung wird die Jahreserfolgsvergütung (JEV) gewährt. Sie beträgt rund 40 % der erfolgsabhängigen Vorstandsvergütung.

Ihre Höhe ist abhängig vom Grad der Zielerreichung bei zwei Erfolgszielen, den beiden gleichgewichteten Konzernsteuerungskennzahlen EBIT bereinigt und Free Cashflow.

Die für eine 100%ige Auszahlung der JEV zu erreichenden Zielwerte des Geschäftsjahres werden vom Aufsichtsrat jährlich im Voraus unter Berücksichtigung der operativen Geschäftsplanung festgelegt. Zusätzlich wird eine Einstiegshürde von 70 % der festgelegten Zielwerte bestimmt, deren Erreichung mit einer Ausschüttung von 50 % der JEV korrespondiert. Unterhalb dieser Einstiegshürde besteht kein Anspruch auf die JEV. Ebenso gilt eine Höchstgrenze der Ausschüttung von 180 % bei Er-

reichen des maximalen Zielerreichungsgrads von 115%. Zwischen der Einstiegshürde, einer Zielerreichung von 100 % und dem maximalen Zielerreichungsgrad wird der Ausschüttungsgrad linear interpoliert. Der effektive Ausschüttungsgrad der JEV ermittelt sich auf Basis des arithmetischen Mittels der beiden Erfolgszielerreichungsgrade.

Dem Aufsichtsrat ist im Einklang mit dem DCGK das Recht eingeräumt, der individuellen Leistung eines Vorstandsmitglieds Rechnung zu tragen, indem er nach Maßgabe der durch ihn festgestellten persönlichen Leistung dessen JEV für das Berichtsjahr um bis zu 20 % anpasst (Bonus/Malus). Hierzu hat der Aufsichtsrat im März 2011 beschlossen, dass grundsätzlich kein Bonus/Malus gewährt wird. Entsprechend wurde die JEV weder im Berichts- noch im Vorjahr aufgrund eines Bonus/Malus angepasst.

### Restricted Stock Plan (RSP) / Long Term Incentive (LTI)

Als erfolgsabhängige Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung wird der Long Term Incentive (LTI) in Form des Restricted Stock Plan (RSP) gewährt. Dieser Vergütungsbestandteil ist aktienbasiert und macht rund 60 % der variablen Vergütung aus. Der RSP wird technisch mittels einer Barvergütung umgesetzt, deren Nettobetrag (nach Einkommenssteuer) durch das jeweilige Vorstandsmitglied unmittelbar und vollumfänglich in verfügbarsbeschränkte MTU-Aktien investiert werden muss. Für die auf diesem Wege gewährten Aktien ist eine vierjährige Haltefrist festgeschrieben (Aktienhaltevorschriften).

Zur zusätzlichen Stärkung der langfristigen Anreizwirkung dieses Vergütungsbestandteils wird der Gewährswert des RSP mit einem langfristigen Erfolgsfaktor gewichtet. Letzterer ermittelt sich als arithmetisches Mittel der Ausschüttungsgrade der Jahreserfolgsvergütung (JEV) der drei dem Jahr der Gewährung des RSP vorangehenden Geschäftsjahre. Es gilt insgesamt eine Höchstgrenze von 180%. Falls ein Vorstandsmitglied neu ins Unternehmen eintritt, wird für die Ermittlung seines mehrjährigen Erfolgszielerreichungsgrads für die Geschäftsjahre vor seiner Unternehmenszugehörigkeit ein JEV-Ausschüttungsgrad von 100% berücksichtigt.

### Anpassung des Vorstandsvergütungssystems zum Geschäftsjahr 2021

Mit Blick auf die Anforderungen der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie des neuen Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) beschloss der Personalausschuss im Berichtsjahr die Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems zum Geschäftsjahr 2021. Er nahm die Beratung durch externe, unabhängige Vergütungsexperten in Anspruch.

Aufgrund der Anpassung berücksichtigt die Ausschüttung der Jahreserfolgsvergütung (JEV) neben der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele - EBIT adjusted und Free Cashflow - nun auch die Erfüllung nichtfinanzieller Erfolgsziele - sogenannter ESG-Ziele (ESG - Environmental, Social and Governance).

Bezogen auf die finanziellen Erfolgsziele wird die Zielerreichung weiterhin als arithmetisches Mittel der Zielerreichung bzgl. EBIT adjusted und Free Cashflow ermittelt. Dabei wird die Einstiegshürde der JEV-Zielerreichung, die mit einem Ausschüttungsgrad von 50% korrespondiert, von 70% auf 80% angehoben, während die maximale Zielerreichung, die mit einem Ausschüttungsgrad von 200% einhergeht, von 115% auf 120% angepasst wird. Zwischen der Einstiegshürde, einer finanziellen Zielerreichung von 100% bzw. dem maximalen Zielerreichungsgrad wird der Ausschüttungsgrad linear interpoliert.

Die JEV-relevanten nichtfinanziellen Erfolgsziele definiert der Personalausschuss jährlich in Form von ESG-Zielen aus den Bereichen Umweltmanagement, Compliance, Wachstum und Widerstandsfähigkeit, Produktverantwortung & -qualität, Innovation, Arbeitgeberattraktivität, Mitarbeiter & Vielfalt, verantwortungsvolle Beschaffung und Digitales, ebenso die hierfür anzuwendenden Zielwerte sowie deren Zielerreichungskorridore. Der korrespondierende Ausschüttungsgrad wird dann

auf Basis der ESG-Zielerreichung abgeleitet und skaliert die JEV-Ausschüttung im Sinne einer Aufstockung oder Kürzung um bis zu 20%.

Für die langfristige erfolgsabhängige Vergütungskomponente Restricted Stock Plan (RSP oder LTI - Long Term Incentive) wird ab 2021 die Messung der Zielerreichung angepasst. Sie ergibt sich nun als arithmetisches Mittel der durchschnittlichen EBIT adjusted-Zielerreichung im Rahmen der JEV sowie der durchschnittlichen Outperformance des Total Shareholder Return der MTU-Aktie gegenüber dem Index STOXX Europe Total Market Aerospace & Defense (TSR) im Geschäftsjahr der LTI-Gewährung sowie der beiden Vorjahre. Der Zielkorridor des LTI wird dabei von 80% bis 120% sowie der korrespondierende Ausschüttungsgrad von 50% bis 200% festgelegt. Für den TSR wird als Einstiegshürde die Outperformance des Referenz-Index um -10 Prozentpunkte festgelegt, was mit einem Ausschüttungsgrad von 50% korrespondiert. Als maximale TSR-Zielerreichung wird eine Outperformance des Index um +10 Prozentpunkte fixiert, welche mit einem LTI-Ausschüttungsgrad von 200% einhergeht. Die TSR-Zielerreichung wird analog der JEV zwischen der Einstiegshürde, einer Outperformance von Null und der maximalen Zielerreichung linear interpoliert. Das LTI wird in Form einer zu versteuernden Barvergütung gewährt, welche vollumfänglich dem Erwerb von MTU-Aktien mit einer Haltefrist von 4 Jahren vorbehalten ist.

Mit Blick auf die betriebliche Altersvorsorge für Neubesetzungen wird die bisherige beitragsorientierte Altersversorgungszusage durch einen jährlichen, zweckgebundenen Beitrag zur Eigenvorsorge abgelöst. Weiterhin berücksichtigt die neue Vorstandsvergütung Malus- & Clawback-Regelungen, die sowohl im Falle schwerwiegender Verstöße (Compliance-Fall) sowie der Bemessung der Vergütung auf Basis fehlerhafter Konzernabschlüsse eine rückwirkende Anpassung der Vergütung vorsehen. Ferner wurden sogenannte Share-Ownership-Guidelines verabschiedet. Sie verpflichten den Vorstandsvorsitzenden bzw. die ordentlichen Vorstandsmitglieder, unter Anrechnung der im Rahmen des RSP gekauften Aktien, zum Erwerb von MTU-Aktien im Gegenwert von 300% bzw. 200% der Bruttogrundvergütung innerhalb von vier Jahren. Die Anteile unterliegen einer zweijährigen Haltefrist im Anschluss an die Beendigung der Vorstandstätigkeit.

Abgeltungszahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit werden fortan, auch im Falle eines sogenannten Change-of-Control (CoC), auf zwei Jahresvergütungen (Abfindungs-Cap)

bzw. die niedrigere Vergütung über die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt. Schließlich verständigte sich der Personalausschuss auf die Berücksichtigung einer Öffnungsklausel für das Vergütungssystem, insbesondere im Falle einer Wirtschafts- und Unternehmenskrise, sowie auf die Möglichkeit, einen Sign-on-Bonus im Zusammenhang mit Neubestellungen von Vorstandsmitgliedern zu gewähren, beispielsweise zum Ausgleich des Verfalls von Leistungen des Vorarbeitgebers.

Die MTU wird im Einklang mit der einschlägigen Regulierung die verabschiedete Anpassung des Vorstandsvergütungssystems im Rahmen der Hauptversammlung 2021 vorstellen und die Anteilseigner über die Billigung des Vergütungssystems beschließen lassen.

## Ausprägung der erfolgsabhängigen Komponenten

### **Jahreserfolgsvergütung (JEV) / Short Term Incentive (STI)**

Für das Berichtsjahr hatte der Aufsichtsrat als Erfolgsziele der Jahreserfolgsvergütung (JEV) ein EBIT bereinigt in Höhe von 800 Mio. € (realisiert: 416 Mio. €) sowie einen Free Cashflow (FCF) in Höhe von 405 Mio. € (realisiert: 105 Mio. €) ausgegeben. Auf dieser Basis wurde im Berichtsjahr die Einstiegshürde der Zielerreichung der JEV unterschritten und damit ein Ausschüttungsgrad in Höhe von 0 % (Vorjahr: 180 %) erreicht.

### **Restricted Stock Plan (RSP) / Long Term Incentive (LTI)**

Der Gewährungswert des Restricted Stock Plan (RSP) ergibt sich im Berichtsjahr aus dem hierfür festgelegten betragsmäßigen Anteil der Gesamtvergütung sowie dem realisierten mehrjährigen Erfolgszielerreichungsgrad. Letzterer errechnet sich für das Berichtsjahr für jedes Vorstandsmitglied als arithmetisches Mittel aus den Ausschüttungsgraden der Jahreserfolgsvergütung (JEV) der Geschäftsjahre 2017, 2018 und 2019.

Im Rahmen des RSP wurden entsprechend folgende MTU-Aktien-Bestände (mit jeweils vierjähriger Haltefrist) durch die Vorstandsmitglieder erworben:

**[T30] Erworbene RSP-Aktien**

Mitglieder des Vorstands	Jahr	Anzahl Aktien Stück	Kaufpreis je Aktie €	Gesperrt bis
<b>Reiner Winkler</b>	<b>2020</b>	<b>6.491</b>	<b>119,20</b>	<b>30.4.2024</b>
	2019	3.512	209,20	30.4.2023
<b>Peter Kameritsch</b>	<b>2020</b>	<b>3.694</b>	<b>119,20</b>	<b>30.4.2024</b>
	2019	1.999	209,20	30.4.2023
<b>Michael Schreyögg</b>	<b>2020</b>	<b>3.694</b>	<b>119,20</b>	<b>30.4.2024</b>
	2019	1.999	209,20	30.4.2023
<b>Lars Wagner</b>	<b>2020</b>	<b>3.694</b>	<b>119,20</b>	<b>30.4.2024</b>
	2019	1.999	209,20	30.4.2023

Die nachfolgende Tabelle stellt die Basis der Ermittlung des mehrjährigen Erfolgszielerreichungsgrads des Restricted Stock Plan (RSP) dar:

**[T31] Ausschüttungsgrade der variablen Vergütungen (in %)**

	2020	2019	2018	2017	2016
JEV / STI	0	180	161	180	154
RSP / LTI	174	165	168	158	139

**Individuelle Vergütung der Mitglieder des Vorstands**

**Gewährte Zuwendungen (Zielgrößen) für das Berichtsjahr (DCGK)**

Die nachfolgende Tabelle zeigt entsprechend den Empfehlungen des DCGK (Mustertabelle) die für die Geschäftsjahre 2020 und 2019 gewährte Vergütung bei 100% Zielerreichung sowie die Werte, die minimal beziehungsweise maximal für das Geschäftsjahr 2020 erreicht werden können.

Der ausgewiesene Dienstzeitaufwand bzw. der Stand der gebuchten Rückstellungen der Altersversorgungsansprüche aus den Versorgungszusagen sämtlicher Mitglieder des Vorstands wird auf Basis des degressiv-ratierlichen Barwerts ermittelt.

**[T32] Gewährte Zuwendungen**

**Reiner Winkler**

Vorsitzender des Vorstands

individualisierte Angaben in €	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019
Festvergütung	924.000	924.000	924.000	924.000
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	27.111	27.111	27.111	25.848
<b>Summe</b>	<b>951.111</b>	<b>951.111</b>	<b>951.111</b>	<b>949.848</b>
JEV / STI <sup>2)</sup>	665.000		1.436.400	665.000
RSP / LTI <sup>3)</sup>	911.000		1.639.800	911.000
<b>Summe fixe und variable Vergütung</b>	<b>2.527.111</b>	<b>951.111</b>	<b>4.027.311</b>	<b>2.525.848</b>
Versorgungsaufwand (Service Cost nach IAS 19)	255.395	255.395	255.395	76.928
<b>Gesamtvergütung (DCGK)</b>	<b>2.782.506</b>	<b>1.206.506</b>	<b>4.282.706</b>	<b>2.602.776</b>

**Peter Kameritsch**

Vorstand Finanzen und IT

individualisierte Angaben in €	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019
Festvergütung	525.000	525.000	525.000	525.000
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	15.788	15.788	15.788	19.666
<b>Summe</b>	<b>540.788</b>	<b>540.788</b>	<b>540.788</b>	<b>544.666</b>
JEV / STI <sup>2)</sup>	325.500		703.080	325.500
RSP / LTI <sup>3)</sup>	483.000		869.400	483.000
<b>Summe fixe und variable Vergütung</b>	<b>1.349.288</b>	<b>540.788</b>	<b>2.113.268</b>	<b>1.353.166</b>
Versorgungsaufwand (Service Cost nach IAS 19)	138.191	138.191	138.191	127.851
<b>Gesamtvergütung (DCGK)</b>	<b>1.487.479</b>	<b>678.979</b>	<b>2.251.459</b>	<b>1.481.017</b>

<sup>1)</sup> Die Nebenleistungen beinhalten geldwerte Vorteile aus Sachbezügen in Höhe von 78.246 € (Vorjahr: 84.273 €) und für den Vorstand abgeschlossene Versicherungen in Höhe von 6.997 € (Vorjahr: 6.838 €).

<sup>2)</sup> Einjährige variable Vergütung.

<sup>3)</sup> Mehrjährige variable Vergütung.

**Michael Schreyögg**  
Vorstand Programme

individualisierte Angaben in €	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019
Festvergütung	525.000	525.000	525.000	525.000
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	31.724	31.724	31.724	33.500
<b>Summe</b>	<b>556.724</b>	<b>556.724</b>	<b>556.724</b>	<b>558.500</b>
JEV / STI <sup>2)</sup>	325.500		703.080	325.500
RSP / LTI <sup>3)</sup>	483.000		869.400	483.000
<b>Summe fixe und variable Vergütung</b>	<b>1.365.224</b>	<b>556.724</b>	<b>2.129.204</b>	<b>1.367.000</b>
Versorgungsaufwand (Service Cost nach IAS 19)	124.184	124.184	124.184	116.682
<b>Gesamtvergütung (DCGK)</b>	<b>1.489.408</b>	<b>680.908</b>	<b>2.253.388</b>	<b>1.483.682</b>

**Lars Wagner**  
Vorstand Technik

individualisierte Angaben in €	2020	2020 (Min.)	2020 (Max.)	2019
Festvergütung	525.000	525.000	525.000	525.000
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	10.621	10.621	10.621	12.097
<b>Summe</b>	<b>535.621</b>	<b>535.621</b>	<b>535.621</b>	<b>537.097</b>
JEV / STI <sup>2)</sup>	325.500		703.080	325.500
RSP / LTI <sup>3)</sup>	483.000		869.400	483.000
<b>Summe fixe und variable Vergütung</b>	<b>1.344.121</b>	<b>535.621</b>	<b>2.108.101</b>	<b>1.345.597</b>
Versorgungsaufwand (Service Cost nach IAS 19)	299.930	299.930	299.930	465.979
<b>Gesamtvergütung (DCGK)</b>	<b>1.644.051</b>	<b>835.551</b>	<b>2.408.031</b>	<b>1.811.576</b>

<sup>1)</sup> Die Nebenleistungen beinhalten geldwerte Vorteile aus Sachbezügen in Höhe von 78.246 € (Vorjahr: 84.273 €) und für den Vorstand abgeschlossene Versicherungen in Höhe von 6.997 € (Vorjahr: 6.838 €).

<sup>2)</sup> Einjährige variable Vergütung.

<sup>3)</sup> Mehrjährige variable Vergütung.

**[T33] Voraussetzungen für die Erreichung der Maximalwerte der im Jahr 2020 gewährten variablen Vergütungen**

**Einjährige variable Vergütung**

JEV / STI	Zielerreichung EBIT bereinigt Zielerreichung Free Cashflow
	arithmetisches Mittel aus beiden Kennzahlen 115 % (Ausschüttungsgrad 180 %) und außerordentlicher Leistungs-Bonus/-Malus (gemäß DCGK) von bis zu 20 %

**Mehrfährige variable Vergütung**

RSP / LTI	Ausschüttungsgrad der Jahreserfolgsvergütung, jeweils in den 3 Jahren vor Gewährung, 180 %
-----------	--

**Vergütung für das Berichtsjahr (§ 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB) und Zufluss im Berichtsjahr (DCGK)**

Die Mitglieder des Vorstands erhielten für das Geschäftsjahr 2020 eine Gesamtvergütung im Sinne des § 314 HGB von 7 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €). Davon wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) erfolgsunabhängig und 4 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) als erfolgsabhängige Komponente gewährt.

In Ansehung der Belastungen der Luftfahrtbranche sowie der MTU und ihrer Belegschaft durch die Covid-19-Pandemie beschlossen die Mitglieder des Vorstands im März 2020, auf Teile ihrer Jahreserfolgsvergütung für das Geschäftsjahr 2019 zu verzichten. Der Gehaltsverzicht des

Vorstandsvorsitzenden belief sich auf 500.000 €, der der ordentlichen Vorstandsmitglieder jeweils auf 250.000 €. Die Mittel werden für den Aufbau eines Notfallfonds verwendet, der MTU-Mitarbeiter unterstützen soll, die durch die pandemiebedingten Betriebseinschränkungen sowie die Realisierung von Kurzarbeit in finanzielle Probleme bei der Versorgung ihrer Familien geraten sind.

Die nachstehende Tabelle enthält die Angaben zu den individuellen Gesamtbezügen gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB und zeigt ferner im Einklang mit den Empfehlungen des DCGK (Mustertabelle) den tatsächlichen Zufluss der fixen und variablen Vergütung sowie den Versorgungsaufwand für die Geschäftsjahre 2020 und 2019:

**[T34] Gesamtbezüge (HGB) / Zufluss (DCGK)**

Mitglieder des Vorstands	Reiner Winkler Vorsitzender des Vorstands		Peter Kameritsch Vorstand Finanzen und IT		Michael Schreyögg Vorstand Programme		Lars Wagner Vorstand Technik	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in €								
Festvergütung	924.000	924.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	27.111	25.848	15.788	19.666	31.724	33.500	10.621	12.097
<b>Summe</b>	<b>951.111</b>	<b>949.848</b>	<b>540.788</b>	<b>544.666</b>	<b>556.724</b>	<b>558.500</b>	<b>535.621</b>	<b>537.097</b>
JEV / STI <sup>2)</sup>		1.197.000		585.900		585.900		585.900
RSP / LTI <sup>3)</sup>	1.581.496	1.501.966	838.488	796.322	838.488	796.322	838.488	796.322
<b>Summe fixe und variable Vergütung (Gesamtbezüge §314 Abs. 1 Nr. 6a HGB)</b>	<b>2.532.607</b>	<b>3.648.814</b>	<b>1.379.276</b>	<b>1.926.888</b>	<b>1.395.212</b>	<b>1.940.722</b>	<b>1.374.109</b>	<b>1.919.319</b>
Versorgungsaufwand (IAS 19)	255.395	76.928	138.191	127.851	124.184	116.682	299.930	465.979
<b>Gesamtvergütung (DCGK)</b>	<b>2.788.002</b>	<b>3.725.742</b>	<b>1.517.467</b>	<b>2.054.739</b>	<b>1.519.396</b>	<b>2.057.404</b>	<b>1.674.039</b>	<b>2.385.298</b>

<sup>1)</sup> Die Nebenleistungen beinhalten geldwerte Vorteile aus Sachbezügen in Höhe von 78.246 € (Vorjahr: 84.273 €) und für den Vorstand abgeschlossene Versicherungen in Höhe von 6.997 € (Vorjahr: 6.838 €).

<sup>2)</sup> Der ausgewiesene Auszahlungsbetrag der einjährigen variablen Vergütung entspricht dem für das Geschäftsjahr 2020 zugesagten Betrag, der im Folgejahr nach Feststellung des Abschlusses zur Auszahlung kommt. Die Auszahlung der JEV 2019 erfolgte im Berichtsjahr gekürzt um die erklärten Gehaltsverzichte von Reiner Winkler 500.000 €, Peter Kameritsch 250.000 €, Michael Schreyögg 250.000 €, Lars Wagner 250.000 € zugunsten des Notfallfonds.

<sup>3)</sup> Mehrjährige variable Vergütung.

Aus Mandaten für konzerneigene Gesellschaften erhielten die Mitglieder des Vorstands keine Vergütung. Mitgliedern des Vorstands wurden vom Unternehmen weder im Berichts- noch im Vorjahr Kredite gewährt.

### Regelungen bei Beendigung der Tätigkeit der Vorstandsmitglieder

Den Mitgliedern des Vorstands wird eine leistungsorientierte Zusage gewährt, die in ihrer Struktur den Versorgungszusagen für Organmitglieder vergleichbarer Konzerne entspricht.

### Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung

Die Vorstandsmitglieder erwerben Anwartschaften auf Leistungen der betrieblichen Altersversorgung gemäß der Versorgungsregelung „MTU Pension Capital – Versorgungsbestimmungen für Vorstände der MTU Aero Engines AG“. Versorgungsziel ist ein Versorgungsgrad in Höhe von 60 % der festgesetzten Grundvergütung nach 15 Vorstandsdienstjahren. Zur Ablösung der Altregelung wurde die bis zum 31. Dezember 2009 erdiente Anwartschaft als Startbaustein festgeschrieben. Diese stellt die Leistung gemäß Altregelung im Alter 60 dar, quotiert mit dem Verhältnis der tatsächlichen Dauer der Konzernzugehörigkeit in der Zeit vom Beginn der Konzernzugehörigkeit bis zum vollendeten 60. Lebensjahr. Der Startbaustein stellt den in einen einmaligen Kapitalbetrag umgerechneten Gegenwert einer Rente dar.

Mit Feststellung des Startbausteins wird für jedes Vorstandsmitglied ein Versorgungskonto eröffnet, dem jährlich weitere Kapitalbausteine gutgeschrieben werden. Die jährlichen Kapitalbausteine werden auf Basis eines individuellen Beitrags sowie eines altersabhängigen Faktors ermittelt. Dabei berücksichtigt der altersab-

hängige Faktor eine Verzinsung von 6 % pro Jahr bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres. Die Beitragszeit ist im Regelfall begrenzt auf 15 Vorstandsjahre und endet mit Vollendung des 60. Lebensjahres. Ab dem Alter 61 wird das Versorgungskonto bis zur Inanspruchnahme jährlich mit 4 % verzinst (Bonussumme). Die Summe der aufgelaufenen Kapitalbausteine zuzüglich des Startbausteins sowie etwaiger gutgeschriebener Bonussummen bildet das Versorgungskapital, das als Versorgungsleistung zur Verfügung steht. Im Falle des Todes vor Erreichen des 60. Lebensjahres werden dem erreichten Stand des Versorgungskontos unter Berücksichtigung der zugesagten Beitragszeit 50 % der bis zur festen Altersgrenze noch erdienbaren Leistungen hinzugerechnet.

Das Versorgungskapital wird im Versorgungsfall grundsätzlich als Einmalkapital gewährt. Auf Antrag des Vorstands und unter Berücksichtigung der diesbezüglich erteilten Zustimmung des Unternehmens kann das Versorgungsguthaben als Kapital in 10 Raten mit 4 %iger Anhebung des zuvor erreichten Standes oder als lebenslange Rente mit 1 %iger Anpassung pro Jahr ausbezahlt werden. In jedem Versorgungsfall wird das Versorgungskonto auf die Höhe der erreichten Leistung gemäß der Altzusage aufgestockt (Garantiekapital). Die Versorgungsleistung wird auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand erst bei Eintritt eines Versorgungsfalls (Erreichen der Altersgrenze, Invalidität oder Tod) fällig. Die Versorgungsanwartschaft ist von Beginn an unverfallbar.

Die Basisdaten zu den oben genannten Zusagen und Leistungen sind in der folgenden Tabelle individualisiert dargestellt:

#### [T35] Bestehende Versorgungszusagen

Mitglieder des Vorstands in €	Start- baustein <sup>1)</sup>	Garantie- kapital <sup>2)</sup>	Jährlicher Beitrag	Ende der Beitragszeit	Einmal- kapital
Reiner Winkler	1.625.140 <sup>3)</sup>	2.510.788	400.000	1.8.2021 <sup>4)</sup>	8.537.538 <sup>5)</sup>
Peter Kameritsch	461.573	461.573	226.027	1.4.2029	4.324.204
Michael Schreyögg	365.627	365.627	215.478	1.8.2026	4.801.945
Lars Wagner	207.344	207.344	211.965	1.1.2033	6.791.104

<sup>1)</sup> Bis zum Umstellungszeitpunkt erdiente Anwartschaften. Reiner Winkler: 31. Dezember 2009; Michael Schreyögg: 1. Juli 2013; Peter Kameritsch und Lars Wagner: 1. Januar 2018.

<sup>2)</sup> Wertgleicher Kapitalbetrag, der den zum jeweiligen Umstellungszeitpunkt zugesagten Versorgungszusagen entspricht.

<sup>3)</sup> Reiner Winkler wurde bereits im Rahmen der Altregelung eine Anrechnung von Vordienstzeiten in ehemaligen Konzernunternehmen zugesagt. Im Rahmen der Umstellung seiner Versorgungszusage wurde im Jahr 2010 ein Sonderbaustein in Höhe von 575.065 € zugesagt.

<sup>4)</sup> Im Rahmen der Vertragsverlängerung 2018 wurde die Beitragszeit bis zum 60. Lebensjahr verlängert.

<sup>5)</sup> Zum Ende des Bestellzeitraums am 30.9.2024 beläuft sich das Einmalkapital durch Aufzinsung mit 4% p.a. auf 9.511.228 €.

Die unterschiedliche Höhe der jährlichen Beiträge in die Versorgungskonten resultiert aus der verbleibenden Restdienstdauer bis zum Ende der jeweiligen Beitragszeit, den jeweiligen altersabhängigen Faktoren sowie den individuellen versorgungsfähigen Bezügen.

Die folgende Tabelle zeigt den Dienstzeitaufwand für die Geschäftsjahre 2020 und 2019 sowie den jeweiligen Stand der gebuchten Rückstellungen nach IFRS und nach HGB für die Vorstandsmitglieder:

<b>[T36] Zuführung und Stand Pensionsrückstellung</b>					
Mitglieder des Vorstands	Jahr	Dienstzeit- aufwand IFRS	Dienstzeit- aufwand HGB	Stand der gebuchten Rückstellung nach IFRS am 31.12.	Stand der gebuchten Rückstellung nach HGB am 31.12.
in €					
<b>Reiner Winkler</b>	<b>2020</b>	<b>255.395</b>	<b>234.398</b>	<b>8.608.974</b>	<b>7.905.351</b>
	2019	76.928	71.010	8.142.654	7.349.686
<b>Peter Kameritsch</b>	<b>2020</b>	<b>138.191</b>	<b>118.398</b>	<b>4.051.864</b>	<b>3.404.331</b>
	2019	127.851	110.627	3.738.115	3.086.058
<b>Michael Schreyögg</b>	<b>2020</b>	<b>124.184</b>	<b>110.046</b>	<b>4.115.516</b>	<b>3.649.182</b>
	2019	116.682	103.850	3.859.434	3.363.355
<b>Lars Wagner</b>	<b>2020</b>	<b>299.930</b>	<b>223.804</b>	<b>1.938.897</b>	<b>1.435.098</b>
	2019	465.979	356.922	1.518.331	1.107.808
<b>Summe</b>	<b>2020</b>	<b>817.700</b>	<b>686.646</b>	<b>18.715.251</b>	<b>16.393.962</b>
<b>Summe</b>	<b>2019</b>	<b>787.440</b>	<b>642.409</b>	<b>17.258.534</b>	<b>14.906.907</b>

Die Pensionsverpflichtungen (DBO) an ehemalige Vorstandsmitglieder, bewertet nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS), belaufen sich auf 19.480.470 € (Vorjahr: 18.372.009 €).

### Erwerbsunfähigkeit

Gemäß der Regelung vom 1. Januar 2010 werden im Falle der Dienstunfähigkeit vor Erreichen des 60. Lebensjahres dem Stand des Versorgungskontos ab dem Eintritt der Erwerbsunfähigkeit 50 % der bis zur maximalen Altersgrenze noch erdienbaren Leistungen hinzugerechnet. Basis hierfür sind die zum Zeitpunkt des Ausscheidens zuletzt gültigen Beiträge.

### Abfindungen im Fall der vorzeitigen Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags

Die Vorstandsmitglieder haben bei vorzeitiger Beendigung ihrer Tätigkeit auf Veranlassung der MTU Anspruch auf eine Abfindung in Höhe der Summe aus anteiliger Grundvergütung, anteiliger Jahreserfolgsvergütung (JEV) sowie anteiliger Vergütung aus dem Restricted Stock Plan (RSP) für die ursprüngliche Restlaufzeit ihrer Verträge. Die Abfindung ist auf das Zweifache der jährlichen Gesamtvergütung des ausscheidenden Vorstandsmitglieds beschränkt. Für den Fall einer Kündigung seitens der MTU aus wichtigem Grund entfällt die Zahlung einer Abfindung. Darüber hinaus entsteht der MTU in diesem Fall ein Anspruch auf Rückzahlung der im Geschäftsjahr der Beendigung gewährten RSP-Tranche (Clawback). Von weiteren Clawback-Regelungen wurde abgesehen, weil bereits das deutsche Aktienrecht (§ 93 AktG) Ersatzansprüche gegen den Vorstand bei pflichtwidrigem Verhalten vorsieht.

### **Abfindungen bei vorzeitiger Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags im Falle eines Kontrollwechsels oder aufgrund der Veränderung des Aktionärskreises der MTU Aero Engines AG**

Laut den seit 1. Januar 2016 gültigen Vorstandsverträgen liegt ein Kontrollwechsel dann vor, wenn ein Aktionär allein oder durch ihm gemäß § 22 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 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 maximale Abfindungssumme ist auf das Dreifache der jährlichen Gesamtvergütung begrenzt.

### **Vergütung des Aufsichtsrats**

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in der Satzung der MTU Aero Engines AG geregelt. Sie orientiert sich an der Größe des Unternehmens sowie an den Aufgaben und der Verantwortung der Aufsichtsratsmitglieder.

Nach § 12 der Satzung der MTU Aero Engines AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats jährlich eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung in Höhe von 50.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter das Eineinhalbfache der festen Vergütung. Mitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten über die Vergütung hinaus zusätzlich 10.000 € und, sofern sie den Vorsitz des Ausschusses innehaben, zusätzlich weitere 20.000 €. Ferner erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 3.000 € pro Sitzung, jedoch höchstens 3.000 € pro Tag. Für die Teilnahme an einer vom Vorsitzenden oder von seinem Stellvertreter einberufenen Sitzung mittels Telekommunikationsmitteln (Telefon- oder Videokonferenz) wird die Hälfte des Sitzungsgelds gezahlt. Auslagen, die im Zusammenhang mit der Ausübung des Mandats entstehen, sowie die auf Bezüge entfallende Umsatzsteuer werden ersetzt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten keine aktienbasierten Vergütungen.

In Ansehung der Belastungen der Luftfahrtbranche sowie der MTU und ihrer Belegschaft durch die Covid-19-Pandemie beschlossen die Mitglieder des Aufsichtsrats im Mai 2020, auf künftige Sitzungsgelder im Berichtsjahr zu verzichten. Die Mittel wurden in einen Notfallfonds eingebracht, der MTU-Mitarbeiter unterstützen soll, die durch die pandemiebedingten Betriebseinschränkungen sowie die Realisierung von Kurzarbeit in finanzielle Probleme bei der Versorgung ihrer Familien geraten sind.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines AG wurde folgende Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 beziehungsweise für das Geschäftsjahr 2019 gewährt:

**[T37] Vergütung des Aufsichtsrats**

in €	2020 <sup>1)</sup>				2019 <sup>1)</sup>			
	Grundvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder <sup>6)</sup>	Gesamtvergütung	Grundvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Gesamtvergütung
Klaus Eberhardt (Vorsitzender Aufsichtsrat, Personalausschuss sowie Normierungsausschuss) <sup>3)</sup>	150.000	70.000	30.000	250.000	150.000	50.000	28.500	228.500
Josef Mailer (Stellvertretender Vorsitzender Aufsichtsrat) <sup>2) 3) 5)</sup>	75.000	20.000	27.000	122.000	75.000	20.000	25.500	120.500
Dr. Joachim Rauhut (Vorsitzender Prüfungsausschuss)	50.000	30.000	19.500	99.500	50.000	30.000	25.500	105.500
Roberto Armellini (ab 13.06.2019) <sup>2) 5)</sup>	50.000	10.000	15.000	75.000	27.500	5.500	9.000	42.000
Dr. Christine Bortenlänger	50.000		9.000	59.000	50.000		15.000	65.000
Thomas Dautl	50.000		9.000	59.000	50.000		15.000	65.000
Dr.-Ing. Jürgen M. Geißinger <sup>2) 4)</sup>	50.000	20.000	16.500	86.500	50.000	20.000	15.000	85.000
Angelo Gross (bis 30.4.2020) <sup>5)</sup>	16.667		0	16.667	50.000		15.000	65.000
Michael Winkelmann (ab 1.5.2020) <sup>5)</sup>	33.333		7.500	40.833				
Anita Heimerl <sup>5)</sup>	50.000		10.500	60.500	50.000		15.000	65.000
Dr. Martin Kimmich (bis 31.5.2019) <sup>2) 5)</sup>				0	20.833	4.167	6.000	31.000
Heike Madan <sup>3) 5)</sup>	50.000	10.000	19.500	79.500	50.000	10.000	25.500	85.500
Prof. Dr.-Ing. Klaus Steffens (bis 31.12.2020)	50.000		9.000	59.000	50.000		15.000	65.000
Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl	50.000		9.000	59.000	50.000		15.000	65.000
<b>Summe</b>	<b>725.000</b>	<b>160.000</b>	<b>181.500</b>	<b>1.066.500</b>	<b>723.333</b>	<b>139.667</b>	<b>225.000</b>	<b>1.088.000</b>

<sup>1)</sup> Angaben ohne Umsatzsteuer.

<sup>2)</sup> Mitglied Personalausschuss.

<sup>3)</sup> Mitglied Prüfungsausschuss.

<sup>4)</sup> Mitglied Nominierungsausschuss.

<sup>5)</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>6)</sup> Die Aufsichtsratsmitglieder verzichten in Anbetracht der Folgen der Pandemie zugunsten des Notfallfonds ab Mai 2020 auf ihre Sitzungsgelder.

## Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

---

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, Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss der MTU 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. Die Gesamtverantwortung für die Einrichtung und Weiterentwicklung der erforderlichen Kontroll- und Überwachungssysteme 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 Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft.

- / 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. Die Risiken der Finanzberichterstattung des Konzerns sind Bestandteil der zu überwachenden Unternehmensrisiken.

Die Ausgestaltung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems (IKS) bei der MTU erfüllt die 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) und der unternehmensspezifischen Gegebenheiten der MTU. Die MTU versteht unter einem IKS die von der Unternehmensleitung im Unternehmen eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die auf die organisatorische Umsetzung der Entscheidungen der Unternehmensleitung gerichtet sind

- zur Sicherung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeit, dazu gehört auch der Schutz des Vermögens,
- zur Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Rechnungslegung sowie
- zur Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

- / Das interne Revisionssystem nimmt als prozessunabhängige Institution eine wichtige Stellung im Hinblick auf die Überprüfung der Wirksamkeit und Verbesserung des rechnungslegungsbezogenen IKS und RMS ein. Die interne Revision der MTU bewertet Kontroll- und Überwachungssysteme und trägt zu ihrer Verbesserung bei. Des Weiteren wird sie auch als Berater verstanden, der dazu beiträgt, die Geschäftsprozesse im Hinblick auf die Effektivität des internen Kontrollsystems zu verbessern. Die Geschäftsordnung der internen Revision entspricht den nationalen und internationalen Anforderungen des Instituts für Interne Revision und des Institute for Internal Audit. Außerdem unterliegt die Abteilung Corporate Audit dem Kodex der Berufsethik. Die Verwaltungsnormen der internen Revision sind im Intranet der MTU für jeden Mitarbeiter einsehbar.
- / Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berät über das Risikomanagement und die Prüfungsarbeit der internen Revision. Er befasst sich nach § 107 Abs. 3 AktG in der Fassung des BilMoG mit der Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, der internen Kontrollsysteme, der internen Revisionssysteme, des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung.

### **Wesentliche Merkmale**

- / Die MTU hat eine klare Führungs- und Unternehmensstruktur. Bereichsübergreifende Schlüsselfunktionen werden zentral gesteuert; gleichzeitig verfügen die Tochtergesellschaften über ausreichende Selbstständigkeit.
- / Die Integrität und Verantwortlichkeit jedes Mitarbeiters, auch in Bezug auf Finanzen und Finanzberichterstattung, werden sichergestellt, indem sich jeder Mitarbeiter verpflichtet, die konzernweiten Verhaltensgrundsätze zu beachten.
- / Ein adäquates Richtlinienwesen ist eingerichtet und wird gemäß den Anforderungen aktualisiert.
- / Die am Rechnungslegungsprozess beteiligten Abteilungen und Bereiche werden in quantitativer wie qualitativer Hinsicht geeignet ausgestattet und regelmäßig geschult.
- / Die EDV-Systeme sind durch entsprechende Einrichtungen im EDV-Bereich gegen unbefugte Zugriffe geschützt. Im Bereich der eingesetzten Finanzsysteme wird, soweit möglich, Standardsoftware verwendet. Im Rahmen eines umfassenden IT-Konzepts und der IT-Architektur werden die IT-systemseitigen Anwendungssteuerungen vor dem Hintergrund des hohen

- Grads an automatisierten (Plausibilitäts-)Kontrollen regelmäßig intern und extern überprüft. Eine Überprüfung der allgemeinen IT-Steuerung findet im Rahmen interner und externer IT-Revisionen statt.
- / Bei rechnungslegungsrelevanten Prozessen sind Kontrollen installiert, u. a. das Vier-Augen-Prinzip im Rahmen von detaillierten analytischen Prüfungen und programmierten Plausibilitätsprüfungen in der Buchhaltung oder im Konsolidierungsprozess.
- / Der Konzernabschluss und alle darin berücksichtigten wesentlichen Abschlussinformationen der Konzerngesellschaften unterliegen einmal jährlich der Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer. Der verkürzte Konzernabschluss und der Konzern-Zwischenlagebericht zum Halbjahresfinanzbericht werden ebenfalls einer prüferischen Durchsicht durch den Konzernabschlussprüfer unterzogen.
- / Rechnungslegungsrelevante Prozesse werden zusätzlich auch durch die prozessunabhängige interne Revision überprüft.
- / Das Konzernrechnungswesen ist direkter Ansprechpartner der Tochtergesellschaften für das Reporting und die Jahres- bzw. Monatsabschlüsse. Hier erfolgen in Abstimmung mit den kaufmännischen Abteilungen der Konzerngesellschaften die Vorbereitung und Erstellung des Konzernabschlusses nach IFRS.
- / Die Erstellung und Kontrolle der Abschlussinformationen der Konzerngesellschaften zugunsten des Konzernberichts wesens erfolgen nach Maßgabe der konzernweit gültigen Abschlussrichtlinien dezentral in den kaufmännischen Bereichen. Ergänzende kompensatorische (Plausibilitäts-)Kontrollen der Meldedaten im Rahmen der monatlichen Berichterstattung sowie der Konsolidierung und der Konzernabschlussinformationen erfolgen auf Ebene des zentralen Konzernrechnungswesens.
- / Für Bilanzierungsfragen im Konzern oder in einzelnen Tochter- und Joint Venture-Gesellschaften ist das Konzernrechnungswesen ebenfalls zentraler Ansprechpartner; gegebenenfalls wird die Abteilung durch externe Berater unterstützt.
- / Durch die monatliche Berichterstattung aller Tochter- und Joint Venture-Gesellschaften in einem standardisierten Berichtsformat und den Abgleich der Berichtswerte mit den Planwerten werden unterjährige Plan-/Ist-Abweichungen zeitnah erkannt. Dadurch können Fehlentwicklungen und Risiken frühzeitig identifiziert und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen ergriffen werden.

## Übernahmerechtliche Angaben

---

Im Folgenden sind die nach § 315a 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 53.332.259 € und ist eingeteilt in 53.332.259 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 2020 54.410 (Vorjahr: 243.070) 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 Absatz 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 10. April 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 15,6 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019).

### Bedingtes Kapital

Gemäß § 4 Absatz 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.867.741 € durch Ausgabe von bis zu 3.867.741 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 werden. Die Ausgabe erfolgt 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.

Weiter ist gemäß § 4 Absatz 7 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 2019). 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 11. April 2019 beschlossenen Ermächtigung begeben werden. Die Ausgabe erfolgt zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand ist bis zum 10. April 2024 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbeschränkung 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 den Namen lautende 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. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen ist nur gegen Barzahlung möglich. Die Schuldverschreibungen können in Euro oder – unter Begrenzung auf den entsprechenden Gegenwert – in einer ausländischen gesetzlichen Währung, beispielsweise eines OECD-Landes, begeben werden. Sie können auch durch unter der Leitung der Gesellschaft stehende Konzernunternehmen ausgegeben werden; in einem solchen Fall wird der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats für die Gesellschaft die Garantie für die Schuldverschreibungen zu übernehmen und den Inhabern Wandlungs- bzw. Optionsrechte (auch mit Wandlungspflicht) auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren.

Auf Grundlage der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2019 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben.

Weitere Details hierzu finden sich in den Ausführungen zur Finanzlage als Teil des Wirtschaftsberichts sowie im Konzernanhang im Rahmen der [Erläuterungen zur Konzernbilanz unter „28. Finanzielle Verbindlichkeiten“](#).

**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 11. April 2019 erhielt die Gesellschaft folgende Ermächtigungen:

a) Die Gesellschaft wurde ermächtigt, für die Zeit vom 11. April 2019 bis einschließlich zum 10. April 2024 gemäß § 71 Absatz 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10% des bei der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder die 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 Mittelwerts 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 überschreitet, muss der Erwerb im Verhältnis der jeweils angebotenen Aktien erfolgen; 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 wurde 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 Absatz 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 5% 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 5% des Grundkapitals sind seit Erteilung dieser Ermächtigung, also seit 11. April 2019, erfolgende Gewährungen von Options- bzw. Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft unter Bezugsrechtsausschluss entsprechend § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG sowie die Ausgabe bzw. Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts entsprechend § 186 Absatz 3 Satz 4 AktG anzurechnen.

c) Der Vorstand wurde 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 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 wurde 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 wurde 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 wurde 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.
- i) Die Ermächtigung der Gesellschaft zum Erwerb eigener Aktien vom 15. April 2015 wurde mit Wirksamwerden der neuen Ermächtigung aufgehoben. Die im Beschluss vom 15. April 2015 enthaltene Ermächtigung zur Verwendung von aufgrund dieses damaligen Beschlusses erworbenen eigenen Aktien bleibt bestehen.

### Wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen (Change of Control-Klauseln)

Die MTU Aero Engines AG hat im Juni 2013 eine Namensschuldverschreibung und im März 2014 ein Namensdarlehen (Note Purchase Agreement) begeben, die jeweils ein Recht der Gläubiger auf vorzeitige Rückzahlung für den Fall beinhalten, dass es zu einer Übernahme der Kontrolle von mehr als 50% des stimmberechtigten Kapitals der Gesellschaft kommt und dies eine Verschlechterung des Ratings zur Folge hat.

Die im Mai 2016 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 oder, im Falle eines freiwilligen Übernahmeangebots, mehr als 30% der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG sich direkt im rechtlichen oder wirtschaftlichen Eigentum des Bieters befinden oder ihm gemäß den Anleihebedingungen zugerechnet werden. Erwerben eine oder mehrere Personen im Sinne des § 22 Abs. 2 WpHG (a. F.) 50% der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG oder mehr, so ist ein „Kontrollerwerb“ eingetreten.

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 des §§ 29 Abs. 2, 30 WpÜG 50% der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG oder mehr, so ist ein „Kontrollerwerb“ eingetreten.

Im Oktober 2013 hat die MTU Aero Engines AG mit einem Bankenkonsortium eine Rahmenkreditlinie vereinbart (verlängert im September 2018), 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.

2020 hat die MTU Aero Engines AG ein Schuldschein-darlehen abgeschlossen, das der Darlehensgeberin das Recht zur Kündigung einräumt, wenn eine oder mehrere Personen die Kontrolle über 50 % oder mehr an den Stimmrechten der Gesellschaft erlangen.

Die ebenfalls 2020 ausgegebene Anleihe 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) die MTU Aero Engines AG einen Wahrrückzahlungstag 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.

## Weitere Vereinbarungen

### Entschädigungsvereinbarungen für den Fall eines Übernahmeangebots

Nach den seit 1. Januar 2016 gültigen Vorstandsverträgen liegt ein Kontrollwechsel dann vor, wenn ein Aktionär 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 Dienstvertrages 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 davon Gebrauch macht oder der Vorstandsanstellungsvertrag innerhalb eines Zeitraums von neun Monaten nach dem Kontrollwechsel 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 maximale Abfindungssumme ist auf drei jährliche Zieldirektvergütungen begrenzt.

Mit Arbeitnehmern wurden keine vergleichbaren Regelungen getroffen.

Das im Oktober 2020 beschlossene überarbeitete Vorstandsvergütungssystem sieht für Vorstandsverträge, die nach dem 1. Januar 2021 abgeschlossen werden, vor, dass die vorstehenden Regelungen insofern abgeändert werden, als die maximale Abfindungssumme auf zwei jährliche Zieldirektvergütungen begrenzt ist. Es ist vorgesehen, die bestehenden Vorstandsverträge durch überarbeitete Verträge abzulösen.

## Übrige Angaben

---

### **Nichtfinanzielle Erklärung**

Die vorliegende Nichtfinanzielle Erklärung (NFE) nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) der MTU Aero Engines berichtet über wesentliche nicht-finanzielle Themen für das Geschäftsjahr 2020. Es handelt sich um eine zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b ff. HGB sowie §§ 315b ff. HGB, die die Angaben zur MTU Aero Engines AG als Mutterunternehmen sowie die Angaben zum MTU-Konzern beinhaltet. Die Konzernstruktur ist im [zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt „Das Unternehmen MTU“](#) beschrieben.

Darüber hinaus veröffentlicht das Unternehmen im Frühsommer einen eigenständigen Nachhaltigkeitsbericht nach den internationalen Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI) für das zurückliegende Geschäftsjahr.

Aufgrund der von den GRI-Vorgaben abweichenden Wesentlichkeitsdefinition nach CSR-RUG hat die MTU bei der Erstellung der Nichtfinanziellen Erklärung keinen Standard als Rahmenwerk angewendet.

### **Geschäftsmodell**

Das Unternehmen MTU und sein Geschäftsmodell sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt [„Das Unternehmen MTU“](#) beschrieben.

### **Rahmenbedingungen**

Die Auswahl der wesentlichen Themen für die NFE erfolgt durch ein interdisziplinäres Corporate Responsibility (CR)-Team, bestehend aus den CR-Verantwortlichen der jeweiligen Fachbereiche (CR-Fachkoordinatoren) und der CR-Koordination in Abstimmung mit dem CR-Entscheidungsgremium der MTU, dem CR-Board, und dem Vorstand. Ausgangspunkt bildet die gruppenweite CR-Strategie der MTU mit den für das Unternehmen und seine Stakeholder als wesentlich eingestuften Themen. Diese werden im Rahmen einer jährlichen Wesentlichkeitsanalyse hinsichtlich ihrer sozialen und ökologischen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit der MTU nach Kriterien wie Regulierung durch Gesetzgeber, Einflussmöglichkeiten seitens des Unternehmens oder Ansprüchen von Stakeholdergruppen bewertet. Daneben wird die Geschäftsrelevanz der Themen beurteilt, unter anderem anhand der möglichen Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens oder auf die Gewinn- und Verlustrechnung.

Für das Geschäftsjahr 2020 wurden als Ergebnis neun berichtsrelevante Themen für die NFE nach dem CSR-RUG identifiziert. Das CSR-RUG fordert relevante nicht-finanzielle Informationen für den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis, die Lage des Konzerns sowie zu den

Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Aspekte Umwelt-, Arbeitnehmer-, Sozialbelange, Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung sowie auf mögliche zusätzliche Aspekte. Als einen solchen zusätzlichen Aspekt enthält die Erklärung das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“. Unter dem Aspekt Umwelt informiert die MTU zur „Klimawirkung von Flugzeugantrieben“ und zu dem im aktuellen Geschäftsjahr neu als wesentlich identifizierten Thema „CO<sub>2</sub>-Emissionen an den Produktionsstandorten“. Das im Vorjahr unter „Ökoeffiziente Antriebe“ subsumierte Thema „Lärmemissionen der Produkte“ entfällt in der vorliegenden NFE als Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse und wird im Nachhaltigkeitsbericht zu Gesundheitsauswirkungen der Produktnutzung berichtet. Dem Aspekt Menschenrechte sind die Themen „Verantwortungsvolle Außenwirtschaft“, „Achtung der Menschenrechte von Mitarbeitern“ und „Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette“ zugeordnet. Die Wesentlichkeitsbewertung der Themen wurde im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats diskutiert.

**[T38] Inhalte der Nichtfinanziellen Erklärung**

Aspekt nach CSR-RUG	Wesentliche Themen für die MTU
Zusätzlicher Aspekt	Produktqualität und Flugsicherheit
Umweltbelange	Klimawirkung von Flugzeugantrieben CO <sub>2</sub> -Emissionen an den Produktionsstandorten
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Prävention von Korruption und Bestechung
Arbeitnehmerbelange	Arbeitssicherheit Mitarbeiterentwicklung
Achtung der Menschenrechte	Achtung der Menschenrechte von Mitarbeitern Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette Verantwortungsvolle Außenwirtschaft

Für den CSR-RUG-Aspekt Sozialbelange wurde weiterhin kein Thema als berichtsrelevant eingestuft.

Die Risikoidentifizierung und -bewertung der Themen der NFE setzen auf das etablierte Chancen- und Risikomanagement der MTU auf. Die Erfassung und Bewertung möglicher Risiken durch die MTU-Geschäftstätigkeit für Umwelt, Gesellschaft und Beschäftigte erfolgen vierteljährlich durch die CR-Fachkoordinatoren und das CR-Board analog zum bestehenden Chancen- und Risikoprozess unter Berücksichtigung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und der Auswirkungen des Risikos.

Für das Thema Compliance ist in der MTU ergänzend zum Risikomanagement-Prozess ein Compliance-System mit separatem Berichtsweg eingerichtet, das durch den Compliance Officer organisiert und gesteuert wird.

Die Risikoanalyse hat keine berichtspflichtigen Risiken mit sehr wahrscheinlich schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die identifizierten nichtfinanziellen Themen ergeben.

Das Berichtsjahr 2020 war geprägt von der globalen Coronavirus-Pandemie. Auswirkungen sind auch hinsichtlich nichtfinanzieller Themen spürbar. Wo immer es pandemiebedingte Einflüsse auf Entwicklungen, Maßnahmen und Ergebnisse gegeben hat, sind diese für das jeweilige Thema dargestellt.

**Produktqualität und Flugsicherheit**

Qualität und Sicherheit sind in der Luftfahrt entscheidend und die entsprechenden Rahmenbedingungen stark reguliert. Gesetzliche Forderungen hinsichtlich eines sicheren Flugbetriebs werden seitens der Luftfahrtbehörden streng überwacht. Dies spiegelt sich in der hohen Bedeutung von Produktqualität und Flugsicherheit für die MTU wider. Das Unternehmen hat die gesetzlichen Anforderungen, denen es als Entwicklungs-, Herstell- und Instandhaltungsbetrieb der Luftfahrt unterliegt, zu erfüllen. Die MTU evaluiert die regulatorischen Vorgaben für ihre Geschäftstätigkeit kontinuierlich, um die notwendigen luftfahrtrechtlichen Zulassungen, Genehmigungen und Zertifizierungen zu erlangen beziehungsweise aufrecht zu erhalten.

*Sicherheit hat Vorrang bei der MTU*

Ein konzernweites Integriertes Managementsystem (IMS) dient dazu, dass die regulatorischen Vorgaben sowie die internen Regelungen eingehalten werden und die Zuständigkeiten im Unternehmen klar geregelt sind. Ein Grundsatz der IMS-Politik lautet: „Sicherheit hat Vorrang bei unserem Handeln.“ Das Regelwerk ist für alle Mitarbeiter und Führungskräfte verbindlich und konzernweit in einem Managementhandbuch verankert. Ein eigens dafür zuständiges Center, Corporate Quality, ist direkt dem Vorstand Technik (COO) unterstellt und berichtet quartalsweise an den Gesamtvorstand zu Qualitätsaspekten und Flugvorfällen. Ein MTU Safety Management nach dem Standard der International Civil Aviation Organization ist Teil des IMS und legt den Umgang mit sicherheitsrelevanten Ereignissen in den MTU-Werken und im Flugverkehr fest. Dazu gehören auch entsprechende Organisationsstrukturen und Verantwortlichkeiten wie ein Flugsicherheitsgremium oder ein Flugsicherheitsmanager. Hohe Qualität sowie die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Produkte sind im Leitbild des Unternehmens als wichtige Unternehmensziele festgehalten.

Die hohen regulatorischen Anforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit sind über den gesamten Produktlebenszyklus eines Antriebs zu erfüllen. Die MTU hat daher Prozesse implementiert mit der Zielsetzung, diesen gerecht zu werden. Eine der branchenspezifischen Vorgaben ist beispielsweise die lückenlose Dokumentation der Lufttüchtigkeit von Triebwerken und deren Komponenten über die gesamte Lebensdauer. Für die Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen hat die MTU umfassende Prüf- und Monitoringprozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette etabliert. Bauteile werden entsprechend ihrer Kritikalität detailliert geprüft und im Herstellprozess überwacht.

Jährliche interne sowie Kunden- und Behörden-Audits zu Qualitätssachverhalten dienen dazu, die Einhaltung einheitlicher Standards und die Konformität gegenüber den regulatorischen Vorgaben nachzuweisen. Die MTU überwacht die Einhaltung der branchenspezifischen Anforderungen auch bei ihren Lieferanten durch entsprechende Audits. Das Auditmanagement wird dabei standortspezifisch gesteuert. Die Implementierung des IMS wird an den Standorten durch unabhängige und akkreditierte Prüfstellen validiert und zertifiziert. Die Audits fanden im vergangenen Jahr aufgrund der Coronavirus-Pandemie zum Teil via Online-Kommunikation im Remote-Modus statt und die Anzahl der Audits musste angesichts der erforderlichen Betriebseinschränkungen reduziert werden.

#### *Kundenzufriedenheit als zentrales Unternehmensziel*

Die MTU überwacht die Qualität kontinuierlich, um mit gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen wirksame Verbesserungen zu erzielen. Sichere und qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen für Kunden und Partner tragen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. „Wir steigern die Zufriedenheit unserer Kunden“ lautete ein übergeordnetes Unternehmensziel für 2020. Die Unterziele beinhalteten, dass die Qualität der Leistungen messbar gesteigert ist. Entsprechend war die operative Vorgabe, dass die Zahl der Kundenreklamationen an jedem Standort sinken oder zumindest konstant bleiben sollte. Die Zielsetzungen werden im Rahmen langfristig angelegter, kontinuierlich realisierter Initiativen umgesetzt.

Ein definierter Prozess sieht dabei vor, dass alle Kundenreklamationen hinsichtlich fehlerhafter Qualität der ausgelieferten MTU-Produkte verfolgt, analysiert und geeignete Maßnahmen definiert und umgesetzt werden, um die Fehlerursachen dauerhaft zu beheben. Der Erfolg der Maßnahmen wird eng überwacht. Die Auswertung der Kundenreklamationen erfolgt auf Standortebene. Für die Mehrzahl der Standorte ist 2020 die Anzahl der Kundenreklamationen im Vergleich zum Vorjahr zurück-

gegangen beziehungsweise konstant geblieben.

#### *Qualitätsmanagement ständig verbessern*

Die MTU entwickelt ihr Qualitätsmanagementsystem kontinuierlich weiter und nutzt dafür beispielsweise Impulse aus der Mitarbeit im internationalen Qualitätsgremium der Triebwerksindustrie (Aerospace Engine Supplier Quality Group) und aus der Regelkommunikation der etablierten Qualitätsmanager an und zwischen den Standorten. Die kontinuierliche Weiterentwicklung betrifft in erster Linie das Regelwerk und das interne Qualitätsreporting sowie im besonderen Maße die Digitalisierung der Qualitätsprozesse. Darüber hinaus finden regelmäßig standortspezifische Schulungen zu Qualitätsaspekten für Mitarbeiter und Führungskräfte statt. Neue Mitarbeiter müssen beispielsweise eine Pflichtschulung zum IMS absolvieren. Im Laufe des Berichtsjahres hat die MTU aufgrund der Coronavirus-Pandemie Schulungen und Trainings weitgehend auf Online-Seminare umgestellt.

#### **Klimawirkung von Flugzeugantrieben**

Die MTU setzt sich bereits seit langem für einen umweltverträglichen Luftverkehr ein. Während sich die Ziele der Luftfahrt in der Vergangenheit vor allem auf die Auswirkungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen konzentriert haben, liegt der Fokus in Zukunft auf der gesamten Klimawirkung. Die MTU nimmt diese Verantwortung wahr und bekennt sich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. Neben der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt der Fokus der MTU daher zunehmend auch auf der Verringerung von Kondensstreifen und der Wolkenbildung. In der Technologie-Roadmap des Unternehmens ist darüber hinaus eine weitere wichtige Zielsetzung, die Gesundheitsauswirkungen von Lärm- und Abgasemissionen zu reduzieren. Die MTU nimmt mit ihrer Entwicklungs- und Fertigungskompetenz bezüglich der Komponenten Hochdruckverdichter und Niederdruckturbine direkten Einfluss auf die oben genannten Ziele. Im Unternehmensleitbild ist eine nachhaltige Produktentwicklung mit der Reduzierung negativer Auswirkungen auf Klima und Gesundheit festgehalten, auch in den globalen Verhaltensgrundsätzen (MTU Code of Conduct) sind entsprechende Leitsätze formuliert.

Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen stehen in einem direkten Verhältnis und sind ein wesentlicher Einflussfaktor des Luftverkehrs auf das Klima. Von sehr großer Bedeutung ist daher die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz, da dies sowohl den Ressourcenverbrauch als auch die Klimawirkung verringert. Das Ziel aus dem Pariser Klimaabkommen, die Erderwärmung zu beschränken,

lenkt den Fokus weg von der reinen Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hin zu allen klimawirksamen Emissionen. Diese Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte haben einen hohen Anteil an der Klimawirkung der Luftfahrt, beispielsweise durch Kondensstreifen aufgrund von Partikel- oder Wasseremissionen. Die MTU reagiert darauf, indem sie neben der evolutionären Technologieentwicklung der Gasturbine neue, revolutionäre Antriebskonzepte, die bis hin zu emissionsfreien Lösungen reichen, erforscht.

Das Ziel aus dem Pariser Klimaabkommen erfordert es, alle Aktivitäten zu beschleunigen und zu erweitern. Die MTU hat den Weg zu einer langfristig emissionsfreien Luftfahrt in ihrer „MTU's Technology Roadmap Towards Emission Free Flying“ zusammengefasst. Sie beschreibt die dazu notwendigen wesentlichen neuen Antriebstechnologien und berücksichtigt insbesondere auch nachhaltige Kraftstoffe sowie die wasserstoffbetriebene Brennstoffzelle als langfristiges Antriebskonzept, da diese das Potenzial bietet, einen emissionsfreien Luftverkehr zu ermöglichen.

Ein Innovation Board diskutiert regelmäßig alle Technologie- und Innovationsthemen und initiiert Technologieprojekte und Studien. Der Technologie-Lenkungskreis, dem die Vorstände Technik und Programme angehören, verabschiedet die gesamte MTU-Technologie-Roadmap und wird regelmäßig über die Fortschritte informiert. In einem mehrstufigen Technologie- und Innovationsprozess steuert die MTU ihre Produktentwicklung. Die kurzfristige Produktentwicklung orientiert sich an konkreten Kundenanforderungen (Spezifikation) auf Basis vorhandener Technologien. Mittelfristig (bis 15 Jahre) werden Triebwerksvorentwürfe (Advanced Product Designs) erstellt und daraus Technologiebedarfe abgeleitet. Langfristig (bis 2050) werden mit Hilfe eines Technologieradars Leitkonzepte erarbeitet und die Entwicklung von Grundlagentechnologien angestoßen.

Die MTU fühlt sich dem Prinzip des integrierten Umweltschutzes verpflichtet, der die Auswirkungen der Produkte auf die Umwelt im Voraus betrachtet und die Erkenntnisse daraus in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht. Im Technologie- und Innovationsprozess der MTU werden ökologische und gesellschaftliche Treiber der Luftfahrt ermittelt und daraus eigene Ziele für die Produktentwicklung abgeleitet. Auswirkungen des Luftverkehrs auf Umwelt und Gesellschaft oder Erwartungen der Stakeholder identifiziert das Unternehmen auch im Dialog mit den Anspruchsgruppen. Die MTU hat sich auch 2020 an Diskussionsforen beteiligt, um Politik, Gesellschaft, Forschung und Industrie Wege zu einer umweltverträglicheren Luftfahrt bis hin zum emissionsfreien Fliegen aufzuzeigen, zum Beispiel beim

Deutschen Luft- und Raumfahrtkongress oder bei den AeroDays 2020.

#### *Neue Roadmap mit emissionsfreien Konzepten*

Die Luftfahrtindustrie ist gekennzeichnet von langen Produktzyklen: Ein Triebwerk ist in der Regel 30 Jahre im Flugbetrieb, bevor es ausgemustert wird. Die Ziele für ökoeffizientere Antriebe sind daher langfristig gesetzt und im Rahmen von Absichtserklärungen der Stakeholder aus der Luftfahrt (Airlines, Luftfahrtindustrie, Forschung, Luftfahrtbehörden) wie z. B. in der europäischen SRIA-Agenda festgelegt. Da die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur Reduzierung der Klimawirkung weitaus ambitionierter sind als die der SRIA-Agenda, an welchen sich die MTU bislang orientiert hat, richtet die MTU ihre Clean Air Engine Agenda (Claire) aktuell neu aus. In dieser internen Roadmap zur Entwicklung von Triebwerksprogrammen sind eigene Ökoeffizienz-Ziele für die MTU bis 2050 festgelegt. Die Neuausrichtung betrifft zum einen eine Beschleunigung der Entwicklung neuer Antriebskonzepte und zum anderen die Implementierung von emissionsfreien Konzepten. Die Veröffentlichung soll 2021 erfolgen.

Entwicklungs- und Zulassungszyklen von Luftfahrtantrieben und deren Weiterentwicklung sind zeitintensiv. Daher berücksichtigt der langfristige, durch kontinuierliche Forschung und Entwicklung geprägte Ansatz der MTU zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs derzeit nur qualitative und keine quantifizierte Jahresziele, die eine jährliche Berichterstattung in Kennzahlen unterstützen würden.

#### *Klimaschutz in drei Etappen: Claire-Stufe 1*

Mit dem PW1100G-JM aus der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sind die Reduktionsziele für die erste Claire-Stufe für das Jahr 2015 von 15% weniger Kraftstoffverbrauch beziehungsweise CO<sub>2</sub>-Emissionen (Basisjahr 2000) mit 16% übertroffen worden (laut Angaben und Berechnung des OEM Pratt & Whitney). Die MTU hat den Getriebefan in Kooperation mit Pratt & Whitney entwickelt und übernimmt Teile der Serienfertigung; er ist für insgesamt fünf Flugzeugplattformen vorgesehen. Alle Anwendungen sollen sukzessive bis 2022 in Serie gehen.

#### *Meilensteine 2020 zur Umsetzung von Claire 1*

- / Deutliche Erhöhung der Einsatzzeit des PW1100G-JM-Antriebs im Flugbetrieb durch erfolgreichen Austausch der Niederdruckturbinenstufe 3
- / 7,2 Millionen Flugstunden der GTF™-Triebwerksfamilie (Stand: 1/2021)
- / Erfolgreiche Zertifizierung des GE9X-Triebwerks für die Boeing 777X-Familie durch die amerikanische Flugaufsichtsbehörde FAA

#### *25 % weniger Kraftstoff bis 2030: Claire-Stufe 2*

Das Ziel, das die MTU innerhalb ihrer Kooperationen bis 2030 verfolgt, ist eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 25% (entsprechend dem technischen Stand eines Triebwerks aus dem Jahr 2000, je Passagierkilometer). Durch die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe lassen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen sogar noch wesentlich stärker reduzieren. Die Umsetzung der Claire-Stufe 2 erfolgt auf Basis des Getriebefans, der in der nächsten Generation zu einem Ultra-Hochbypass-Triebwerk weiterentwickelt werden soll mit dem Potenzial, den Kraftstoffverbrauch signifikant zu senken. Die MTU arbeitet bereits Vorentwürfe dieses Triebwerks aus. Die notwendigen Technologien für diese Generation treibt das Unternehmen innerhalb des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms LuFo und europäischer Technologieprogramme voran. Die Technologien werden im Rahmen des Forschungsprogramms Clean Sky zu einer höheren Technologiereife weiterentwickelt und stehen dann für eine Produktentwicklung zur Verfügung.

Mit den europäischen Technologieprogrammen LEM-COTEC, E-Break und ENOVAL stehen bereits heute neue Triebwerkstechnologien mit einer niedrigen Technologiereife zur Verfügung, die je nach Anwendung (Kurz-, Mittel- oder Langstrecke) den Verbrauch um 25 bis 32% (je Passagierkilometer) gegenüber Triebwerken entsprechend dem technischen Stand aus dem Jahr 2000 reduzieren sollen. Diese Ergebnisse zeigen, dass die SRIA2020- und Claire-2-Ziele von 20 beziehungsweise 25% erreichbar sind. Um die Technologien in den Serienbetrieb einführen zu können, werden diese aktuell auf eine höhere Technologiereife gebracht.

#### *Meilensteine 2020 zur Umsetzung von Claire 2:*

- / Erfolgreiche Auslieferung einer verbesserten Niederdruckturbinen für ein effizienteres PW1100G-JM-Triebwerk an Pratt & Whitney für Testzwecke
- / Vorbereitung von Tests zu neuen Hochtemperaturwerkstoffen im Rahmen von Clean Sky 2

#### *Neue Antriebsarchitekturen ab 2050: Claire-Stufe 3*

Darüber hinaus arbeitet die MTU zusammen mit Universitäten bereits an der nächsten Stufe für das Jahr 2050 (Claire 3), bei der neue Triebwerksarchitekturen zum Einsatz kommen sollen, die den Weg in eine emissionsfreie Luftfahrt eröffnen. Die MTU verfolgt dabei zwei unterschiedliche Konzepte:

- / Wärmekraftmaschinen mit neuartigen Kreisprozessen jenseits konventioneller Gasturbinen, die eine deutliche Verbesserung des thermischen Wirkungsgrads versprechen (Water Enhanced Turbofan Engine, WET)
- / Elektrische Antriebssysteme, die von Batterie-elektrischen über hybride Systeme (Gasturbine und Batterie) bis zu Brennstoffzellen reichen

#### *Meilensteine 2020 zur Umsetzung von Claire 3:*

- / Erste Versuche zur Kondensation von Wasser aus dem Abgasstrahl für die Anwendung im MTU-Leitkonzept WET als Schlüsseltechnologie für klimaneutrales Fliegen
- / Aufbau eines Flying-Fuel-Cell-Teams zur Untersuchung und Entwicklung eines elektrischen Antriebs mit Brennstoffzellen
- / Zusammenarbeit mit dem DLR für einen Flugdemonstrator auf Basis einer modifizierten Propellermaschine vom Typ Dornier Do228 für elektrische Antriebssysteme (Flying-Fuel-Cell-Demonstrator)
- / Definition eines Technologieprojekts zusammen mit Partnern zu Zukunftsszenarien der Luftfahrt mit Fokus auf klimaneutrales Fliegen

Die MTU engagiert sich nicht nur in der Entwicklung ökoeffizienter Antriebssysteme, sondern hat 2020 auch die Einführung nachhaltiger, CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe unterstützt, unter anderem über den Verein aireg e.V. (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany). Den Verein aireg e.V. für die Entwicklung neuer Kraftstoffe hat die MTU zusammen mit Airlines, Herstellern und Forschungsinstituten gegründet, um die Aktivitäten und das Fachwissen in Deutschland zu bündeln. Die MTU ist hier beratend tätig.

#### **CO<sub>2</sub>-Emissionen an den Produktionsstandorten**

Umweltschutz in der Produktion und Instandhaltung ist der MTU ein wichtiges Anliegen. Im Fokus steht dabei vor allem der Klimaschutz. Der Vorstand übernimmt die Verantwortung für einen unternehmensweiten betrieblichen Umweltschutz. Einheitlich hohe Standards gelten über ein Umweltmanagementsystem, das auf Standortebene Prozesse, Verantwortlichkeiten und Ziele definiert. Der Umweltschutz ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU. Die Umweltschutzkriterien gelten für alle Geschäftsbereiche und Prozesse und sind in Prozessabläufen und speziellen Werksnormen geregelt. Der Mindeststandard für den Betrieb der Anlagen wie Triebwerksprüfstände ist durch die nationalen Gesetze und nachgeordnete Vorschriften vorgegeben. Die behördlichen Genehmigungen für umweltrelevante Anlagen ergänzen das interne Regelwerk. Turnusmäßige und anlassbezogene Messungen, Prüfungen und Begehungen sollen für einen regelkonformen Anlagenbetrieb sorgen.

Umwelt- und Klimaschutz sind in den globalen Verhaltensgrundsätzen für alle Mitarbeiter verankert. Hierin bekennt sich das Unternehmen zu einem integrierten Ansatz, der den Umwelt- und Klimaschutz in unternehmerische Entscheidungen einbezieht. Die Verantwortung gegenüber der Umwelt ist im Unternehmensleitbild unter dem Punkt „Umwelt und Gesellschaft“ festgehalten.

Das Umweltmanagement ist dezentral organisiert, an allen Produktionsstandorten sorgen Umweltschutzabteilungen für die lokale Umsetzung. Die unmittelbare Verantwortung für den Umweltschutz liegt bei den jeweiligen Standortleitern, die von den lokalen Umweltschutzabteilungen beraten und unterstützt werden. Die Umweltschutzabteilungen stehen untereinander in einem regelmäßigen Austausch zu Innovationen und Best-Practice-Lösungen. Die deutschen Standorte sind nach der internationalen Umweltnorm ISO 14001 und/oder nach der europäischen EG-Öko-Audit-Verordnung (Eco Management and Audit Scheme, EMAS) zertifiziert.

Die MTU ist bestrebt, den betrieblichen Umweltschutz ständig weiterzuentwickeln. Unabhängige externe Auditoren und Umweltgutachter prüfen regelmäßig im Rahmen der Zertifizierung die Umsetzung und Einhaltung der einschlägigen Forderungen des Umweltschutzmanagements und geben Empfehlungen für Verbesserungen. Interne Begehungen und Audits ergänzen diese Überwachung und dienen der Einhaltung der Anforderungen an den betrieblichen Umweltschutz. Über regelmäßige Management-Reviews kontrollieren die Standortleiter die Umsetzung und Wirksamkeit des Umweltmanagements und nehmen so Einfluss auf dessen Weiterentwicklung. Der Vorstand erhält darüber hinaus quartalsweise über das IMS-Reporting einen Bericht zu CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogen auf Produktionsstunden für die Produktionsstandorte München, Hannover, Ludwigsfelde, Rzeszów und Vancouver.

#### *Umweltbewusstes Verhalten der Mitarbeiter fördern*

Die Mitarbeiter sind in einen aktiven Umweltschutz über Informationskampagnen oder Trainings einbezogen, zum Beispiel im Rahmen von Erstunterweisungen für neue Mitarbeiter. Die Sensibilisierung aller Mitarbeiter der Fertigung und Verwaltung ist zudem Teil der Verhaltensgrundsätze zum Umweltschutz. Die Kampagne Zero in München hat das Ziel, Ressourcenverbrauch und Emissionen zu senken und umweltgerechtes Verhalten in der Belegschaft zu fördern.

Die MTU steht auch mit externen Anspruchsgruppen im Dialog über Umweltauswirkungen. Stakeholder wie Behörden oder Nachbarn können über verfügbare Meldewege Beschwerden an das Unternehmen richten und Missstände melden, denen nachgegangen wird. Umweltbeauftragte an den deutschen Standorten sind Ansprechpartner für Fragen und Hinweise. Mit den Umwelterklärungen für München, Hannover und Ludwigsfelde informieren die Standorte jährlich über ihre Umweltauswirkungen und -maßnahmen. Darüber hinaus können Stakeholder über eine Online-Umfrage Feedback zu Nachhaltigkeitsaspekten geben.

Neben der Mitgliedschaft in der globalen Nachhaltigkeitsinitiative UN Global Compact, über deren zehn Prinzipien sich die MTU auch zum Umweltschutz verpflichtet hat, ist das Unternehmen in lokalen Initiativen vertreten wie zum Beispiel im Been-i Bayerischen Energieeffizienz-Netzwerk, im Klimapakt Münchner Wirtschaft, der sich unter dem Motto „Mehr Kooperation – mehr Klimaschutz“ seit 2019 in der zweiten Runde befindet, oder im 2020 gestarteten Klima- und Umweltpakt Bayern.

#### *CO<sub>2</sub>-Emissionen kontinuierlich reduzieren*

Die MTU will die Emissionen von Treibhausgasen bei der Entwicklung, Produktion und Instandhaltung in ihren Werken kontinuierlich reduzieren und dadurch einen Beitrag zum globalen Klimaschutz leisten.

Zielsetzungen für CO<sub>2</sub>-Reduzierungen erfolgen auf Standortebene. Am Hauptsitz München ist das Programm „Clean Air-Industrial Site“, mit dessen Hilfe der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 25 % gesenkt werden sollte (Basis 1990), Ende 2020 erfolgreich abgeschlossen worden. Ein sich zeitlich anschließendes Umweltprogramm mit Reduktionszielen bis 2022, die sich an den Vorgaben des Münchner Klimapakts orientieren, ist verabschiedet. Auch andere MTU-Standorte haben Umweltprogramme aufgelegt, Hannover hat Maßnahmen bis 2022 vor allem zur Reduzierung des Gas- und Stromverbrauchs im Maschinenpark und Gebäudemanagement vereinbart. Der Standort in Ludwigsfelde verfolgt bis 2022 unter anderem das Ziel, den Energieverbrauch jährlich um mindestens 1 % zu senken. Am polnischen Standort in Rzeszów ist im Berichtsjahr die Initiative „Eco Facility 2025“ gestartet, die umweltbewusstes Verhalten fördern und Investitionsprojekte für technische Lösungen zur Reduzierung des Energieverbrauchs und damit verbundener CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Weg bringen soll.

Für das zurückliegende Geschäftsjahr hat die MTU an ihren Produktionsstandorten 70.500 Tonnen CO<sub>2</sub>e-Emissionen verursacht. Die Höhe der Emissionen aus Scope 1 lag bei 34.800 Tonnen CO<sub>2</sub>e für den Konzern (AG: 17.000), 35.700 Tonnen CO<sub>2</sub>e (AG: 19.700) entfielen auf Scope 2. Die CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 resultieren aus dem Verbrauch direkter Energieträger, bei der MTU werden hier die Verbräuche von Kerosin und Erdgas erfasst, CO<sub>2</sub>e-Emissionen aus Scope 2 aus dem Verbrauch zugekaufter Energie, bei der MTU werden hier die Verbräuche von Strom und Fernwärme herangezogen. Die Berechnung der Scope 2-Emissionen erfolgt anhand von Emissionsfaktoren der Energielieferanten (so genannte marktbasierende Methode).

#### **Prävention von Korruption und Bestechung**

Die MTU verurteilt Korruption jeglicher Art sowie jede andere Form von Wirtschaftskriminalität. Die Einhaltung

von Gesetzen sowie Vorschriften und internen Richtlinien ist Grundlage für einen langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Konzernweite Verhaltensgrundsätze verpflichten Mitarbeiter und Management zu verantwortungsbewusstem und integrem Verhalten und verlangen die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und betrieblicher Regelungen. Ein übergeordnetes Leitbild unterstützt die MTU darin, einheitlich und zuverlässig zu agieren, und sieht die Einhaltung der Verhaltensgrundsätze sowie ethischer Prinzipien vor. Die MTU-Richtlinien machen zudem klare Vorgaben zum Umgang mit Amtsträgern im täglichen Geschäft und zum Umgang mit Geschenken. Weitere interne Regelwerke zur Korruptionsprävention betreffen Bewirtungen, Kundenevents, Spenden und Sponsoring und den Genehmigungsprozess für Vertriebsberater.

Der Vorstandsvorsitzende übernimmt als oberster Entscheidungsträger die Verantwortung für Geschäftsethik und Anti-Korruptionspolitik. Zentrale Funktionen zur Umsetzung regelrechten Verhaltens sind ein konzernweit agierender Compliance Officer und das Compliance Board. Der Compliance Officer ist vor allem für die Weiterentwicklung des etablierten Compliance-Systems der MTU im Hinblick auf die Korruptionsprävention zuständig. Er arbeitet dabei in enger Abstimmung mit dem Compliance Board. Das Compliance Board tagt regelmäßig sowie im Bedarfsfall auf Einladung des Compliance Officers. Der Compliance Officer berichtet quartalsweise an den Vorstand 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 und externe Stakeholder bei unrechtmäßigem Verhalten ist. Hierzu dient neben der Möglichkeit der persönlichen Kontaktaufnahme das webbasierte, elektronische iTrust-System, über das Hinweise auch anonym abgegeben werden können. Der Compliance Officer prüft alle eingehenden Hinweise und steuert erforderliche Maßnahmen, sollte es zu einem konkreten Verdacht kommen.

Die MTU verfolgt das Ziel, Korruption und Bestechung im Konzern zu verhindern (Null-Toleranz-Ansatz). Um Compliance-Risiken zu minimieren, prüft der Compliance Officer unter anderem sämtliche vertriebsunterstützenden Beraterverträge vor deren Abschluss oder Verlängerung auf mögliche Korruptionsrisiken. Hierzu setzt der Compliance Officer auch externe Dienstleister ein. Die Einheit Corporate Audit überprüft regelmäßig in Audits Geschäftsprozesse auf gesetzliche Konformität und auf die Einhaltung interner Richtlinien und führte diese

2020 pandemiebedingt zum Teil remote durch. Die Sensibilisierung für Korruptionsrisiken erfolgt konzernweit in erster Linie über verpflichtende Antikorruptionsschulungen für Führungskräfte und Mitarbeiter in speziellen Funktionen, zum Beispiel aus dem Vertrieb. Schulungen zur Korruptionsprävention fanden im Berichtsjahr vor allem über das E-Learning zu den Verhaltensgrundsätzen statt. Daneben wurden Mitarbeiter und Führungskräfte aus relevanten Bereichen wie Vertrieb, Einkauf oder Programmmanagement im Präsenzmodus zum Kartellrecht geschult.

Im Berichtsjahr sind keine Korruptionsvorfälle identifiziert worden.

#### *Externe Standards und Mitgliedschaften*

Die MTU orientiert sich an den Anforderungen aus dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) für die Prüfung von Compliance Managementsystemen sowie den Leitlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD (Good Practice Guidance on Internal Controls, Ethics, and Compliance). Sie hat zudem die Standards der Aerospace and Defence Industries Association of Europe (ASD) unterzeichnet, die sich gegen Korruption und Bestechung richten und auf die Förderung eines gleichberechtigten und fairen Wettbewerbs zielen. Auf nationaler Ebene wird diese Initiative vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) getragen. In Verträgen mit Vertriebsberatern werden die Standards ebenfalls als verpflichtender Maßstab vereinbart. Die MTU ist darüber hinaus Mitglied in folgenden Initiativen, die sich unter anderem gegen Korruption und Bestechung einsetzen:

- / UN Global Compact
- / TRACE International

#### *Compliance-Regelwerke stets aktuell halten*

Die MTU ist bestrebt, ihr Compliance-System kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch die Überprüfung interner Compliance-Regelwerke, um Konzernvorschriften stets aktuell zu halten. Im Zuge dessen hat die MTU ihre konzernweiten Verhaltensgrundsätze aktualisiert und den Themen Menschenrechte, Datenschutz und Klimaschutz ein stärkeres Gewicht verliehen. Zu den überarbeiteten Richtlinien hat das Unternehmen in den internen Medien informiert, ein neues E-Learning für die Mitarbeiter zu den überarbeiteten Verhaltensgrundsätzen soll 2021 folgen.

#### **Arbeitssicherheit**

Arbeitssicherheit hat in der MTU einen sehr hohen Stellenwert. In den gruppenweiten Verhaltensgrundsätzen ist der Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeiter

als ein Grundsatz der sozialen Verantwortung verankert. Die Einhaltung nationaler gesetzlicher Vorgaben ist für alle Ländergesellschaften der MTU in den Verhaltensgrundsätzen als verbindliches Mindestmaß festgelegt. Darüber hinaus hat der Konzern in einer MTU-internen Norm allgemein gültige Rahmenbedingungen, Regeln und Kennzahldefinitionen festgelegt. Einmal im Quartal erfolgt ein konzernweites Reporting an den Vorstand. Arbeitssicherheit ist in der MTU dezentral organisiert und trägt damit den jeweiligen Anforderungen der Standorte Rechnung. An den Produktionsstandorten sind die Standortleiter für Arbeitssicherheit verantwortlich und Verantwortliche auf Managementebene für den Arbeitsschutz benannt. Lokale Fachabteilungen setzen Arbeitssicherheitsbelange standortspezifisch um und berichten regelmäßig an das lokale Management. An den Produktionsstandorten in Deutschland, Polen und Kanada arbeiten lokal organisierte Arbeitsschutzausschüsse, an denen Arbeitnehmervertreter beteiligt sind.

Der Arbeitsschutz ist Teil des Integrierten Managementsystems der MTU (IMS) und wird regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. An den europäischen Produktionsstandorten enthält jeweils eine für alle Mitarbeiter verbindliche Arbeitsordnung wichtige Sicherheitsregeln zu Unfallverhütung, Brandschutz und zum Verhalten bei Arbeits- und Wegeunfällen.

#### *Arbeitsschutz kam 2020 eine besondere Bedeutung zu*

Die MTU will Beeinträchtigungen der Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter oder Dritter soweit wie möglich minimieren und dabei ständige Verbesserungen erzielen. Das Jahr 2020 war vor allem durch den Infektionsschutz der Mitarbeiter in der Coronavirus-Pandemie geprägt. Die MTU ist ihrer Fürsorgepflicht als Arbeitgeber nachgekommen und hat an allen Standorten umfangreiche Maßnahmen technischer wie organisatorischer Art für den Gesundheitsschutz der Mitarbeiter getroffen – sowohl für Arbeitsplätze als auch für Arbeitsabläufe. Verpflichtende Leitlinien für alle Mitarbeiter, die dem neuen gesetzlichen Arbeitsschutzstandard in Deutschland entsprechen, sollen dazu beitragen, Ansteckungen im Arbeitsalltag der MTU zu verhindern. Die Mitarbeiter wurden umgehend zu den neuen Regelungen unterwiesen.

Abgesehen von diesen aktuellen, pandemiebedingten Maßnahmen zum Infektionsschutz werden Arbeitsplätze regelmäßig auf Risiken und Gefährdungen für die Mitarbeiter untersucht, damit im Bedarfsfall Maßnahmen ergriffen werden können. Um Unfälle zu verhindern und die Zahl der Unfälle dauerhaft zu reduzieren, erfassen die Arbeitssicherheitspezialisten vor Ort alle Unfälle nach einheitlichen Kategorien und analysieren sie gemeinsam mit den betroffenen Mitarbeitern und deren Führungskräften. Ergibt die Auswertung benennbare

Schwerpunkte, werden hinsichtlich der Unfallursachen gezielt Maßnahmen ergriffen, um gleichartige Unfälle in Zukunft zu verhindern. Beinahe-Unfälle werden an allen Produktionsstandorten erfasst und ausgewertet. Eine regelmäßige Sicherheitsunterweisung ist konzernweit für alle Mitarbeiter vorgeschrieben. Ausgebildete Ersthelfer sind benannt. Darüber hinaus leisten die Fachabteilungen kontinuierliche Präventionsarbeit vor Ort durch Schulungen und Informationen zu Arbeitssicherheitsaspekten. Im Berichtsjahr erfolgten die Trainings, soweit dies möglich war, virtuell. Leiharbeitnehmer werden im gleichen Maße in den Arbeitsschutz einbezogen wie festangestellte Mitarbeiter.

Die Arbeitsschutzmanagementsysteme sind an den deutschen Standorten extern nach der neuen Norm ISO 45001 für Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit zertifiziert, die OHSAS 18001 abgelöst hat.

Für Produktionsstandorte der MTU ist eine jährliche Toleranzschwelle für meldepflichtige Arbeitsunfälle der Kategorie 4 (Unfälle mit mehr als drei Ausfalltagen, ohne Wegeunfälle) festgelegt. Sie reichte 2020 von einem bis zu zehn Unfällen je nach Standort und konnte an vier der fünf Standorte eingehalten werden. Für den gesamten Konzern ist im Berichtsjahr mit 22 Unfällen der Kategorie 4 (AG: 7) ein deutlich geringeres Unfallgeschehen zu verzeichnen (Konzern 2019: 47, AG 2019: 22). Ausschlaggebend hierfür war nicht allein die geringere Präsenz der Mitarbeiter vor Ort, sondern ebenso der Fokus der Präventionsmaßnahmen auf den Arbeitsschutz in der Fertigung. Dabei ging es darum, Gefährdungen weiter zu entschärfen oder für das Tragen persönlicher Schutzausrüstung zu sensibilisieren. So wurden centerspezifische Arbeitsschutzprogramme entwickelt und umgesetzt. Darüber hinaus war in der Fertigung ein Aktionsplan zu monatlichen Arbeitsschutzthemen im Einsatz. Die konzernweite Unfallrate hat sich infolgedessen von 4,4 meldepflichtigen Unfällen je 1.000 Mitarbeiter (AG: 4,0) auf 2,1 (AG: 1,3) im Jahr 2020 verringert. Damit hat die MTU erneut ein hohes Schutzniveau erreicht, gemessen am Branchendurchschnitt für die Metallindustrie in Deutschland von 33 Unfällen pro 1.000 Mitarbeiter (BG Holz und Metall, Daten 2019). Tödliche Arbeitsunfälle hat es wie in den Vorjahren nicht gegeben. Die Unfallstatistik umfasst die Gesamtbelegschaft einschließlich Auszubildenden, Praktikanten, Schülern, Studenten und befristet Beschäftigten. Darüber hinaus haben sich 2020 keine meldepflichtigen Unfälle mit mehr als drei Ausfalltagen und keine tödlichen Arbeitsunfälle von Leiharbeitnehmern ereignet.

#### *Durch proaktive Maßnahmen die Sicherheit erhöhen*

Die Umsetzung des Arbeitsschutzes erfolgt standortspezifisch: Ein übergreifender Austausch der Fachabteilun-

gen fördert ein gegenseitiges Lernen und die Standardisierung innerhalb der MTU. Proaktive Maßnahmen leiten die Arbeitssicherheitspezialisten vor Ort aus regelmäßig aktualisierten Gefährdungsbeurteilungen, Regelbegehungen von Arbeitsplätzen und Audits in Produktion und Verwaltung ab, die 2020 unverändert erfolgt sind. Alle Unfälle werden erfasst und ausgewertet; die Unfallanalysen zeigen insgesamt ein sehr hohes technisches und organisatorisches Sicherheitsniveau bei Maschinen und Anlagen in der MTU. Die Unfallursachen liegen daher weniger im Maschinen- und Anlagenbetrieb, sondern sind häufig verhaltensbedingt. Die Maßnahmen zielten daher weiterhin darauf ab, sicherheitsgerechtes Verhalten zu fördern und die Sicherheitskultur weiterzuentwickeln. Dazu wurde zum Beispiel eine Arbeitssicherheitskampagne am Standort München unter dem Motto „Safety First – Sicher arbeiten, gesund nach Hause kommen“ gestartet. Zudem setzt die MTU bei Sicherheitsunterweisungen aufgrund der aktuellen Pandemie-Situation verstärkt auf E-Learning und Videoformate, um zu Risiken zu sensibilisieren, und hat 2020 dabei einen stärkeren Fokus auf Ergonomie und auf das Gesundheitsmanagement an den Standorten gelegt.

#### **Mitarbeiterentwicklung**

Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit sind in der Luftfahrt wesentliche Erfolgsfaktoren. Die MTU ist überzeugt, dass dafür eine kontinuierliche und intensive Mitarbeiterentwicklung unerlässlich ist, und investiert gezielt in die Aus- und Weiterbildung und in die Entwicklung von Talenten. Daran hat das Unternehmen auch während der Coronavirus-Pandemie festgehalten.

In vielen Bereichen der MTU-Aktivitäten schreiben zudem Luftfahrtbehörden Qualifizierungen vor – zum Beispiel Pflichtschulungen zu Human Factors (Fehler durch menschliches Versagen). Neben branchenspezifischen Berufsausbildungen wie beispielsweise Fluggerätmekaniker und dualen Studiengängen zum langfristigen Aufbau von Wissen treibt die MTU die Mitarbeiterqualifizierung voran – dies ist ein Grundsatz der sozialen Verantwortung aus den Verhaltensgrundsätzen des Unternehmens. Im Leitbild und in der konzernweiten Personalstrategie sind die Weiterentwicklung der beruflichen Qualifikation und individuelle Perspektiven für Mitarbeiter und Führungskräfte ebenfalls festgehalten. Für Aus- und Weiterbildung ist gruppenweit der Personalleiter verantwortlich. Der Gesamtvorstand wird jährlich über den Bildungsreport zu Bildungskennzahlen informiert, ausgewählte Qualifizierungsinitiativen werden im Vorstand diskutiert.

Die große Bedeutung von Aus- und Weiterbildung zeigt sich in den umfangreichen Angeboten und Aufwendungen der MTU für die Bildung der Mitarbeiter. Grundlage ist eine Konzernbetriebsvereinbarung, die in Deutschland den Zugang zu Bildungsmaßnahmen für alle Mitarbeiter garantiert und die Führungskräfte zu einem Dialog mit ihren Mitarbeitern über Entwicklungsmöglichkeiten (Qualifizierungsgespräch) verpflichtet. An den drei deutschen Standorten ist zudem der Betriebsrat in die Qualifizierung der Mitarbeiter nach dem Betriebsverfassungsgesetz involviert, er bestimmt über das Bildungsprogramm mit. Auch die ausländischen Standorte haben Regelungen zur Qualifizierung; bei der MTU Aero Engines North America erhält zum Beispiel jeder Mitarbeiter jährlich einen Development Plan.

Qualifizierung und lebenslanges Lernen unterstützen die Mitarbeiter darin, ihre Kompetenzen zu erhöhen und weiterzuentwickeln. Ihre Bildungsbedarfe werden jährlich in einem Regelprozess über ein Qualifizierungsgespräch oder über Bereichs-/ Unternehmensinterviews festgestellt. Absolvierte Schulungen evaluieren die Mitarbeiter im direkten Gespräch mit dem Vorgesetzten, teilweise auch nach erfolgreichem Training über einen Feedbackbogen. Eine Bildungshistorie dokumentiert absolvierte Trainings und Qualifizierungen. Bildungsberater sind Ansprechpartner für bedarfsgerechte Schulungen. Um die Bildung der Mitarbeiter zukunftsfähig auszurichten, werden derzeit wichtige Kompetenzbedarfe untersucht. Im Rahmen einer Vorstudie zum neuen Projekt Future Skills sollen bis Mai 2021 künftige Schlüsselkompetenzen der Mitarbeiter in der Fertigung und Montage vor allem in Bezug auf Digitalisierung identifiziert werden. Ein Projekt an den deutschen Standorten zur Weiterentwicklung des Wissensmanagements wurde 2020 erfolgreich mit einem ersten Prototypen abgeschlossen und lieferte wichtige Hinweise für die nächsten Schritte für eine Ausgestaltung von New Work und ein zukunftsfähiges Wissensmanagement bei der MTU.

Ein Online-Lernportal bietet Mitarbeitern die Möglichkeit, die eigene Weiterbildung in Abstimmung mit dem Vorgesetzten selbst zu organisieren. Es umfasst mehrsprachige Schulungsinhalte in Deutsch, Englisch und Polnisch und ist ein wichtiger Grundstein für den Ausbau multimedialen Lernens, das vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie noch mehr an Bedeutung gewonnen hat. Pandemiebedingt sind 2020 verstärkt digitale und hybride Lernformate zum Einsatz gekommen mit dem Ziel, die Qualifizierung von Fachkräften aller Ebenen zu gewährleisten.

### *Führung und Engagement*

Seit 2018 gelten die MTU Leadership Values („We transform, We empower, We create trust“) als gemeinsame Werte- und Verhaltensbasis für Führungskräfte. Die Werte sollen Orientierung geben und formulieren Erwartungen an das Führungsverhalten. In Zeiten der Veränderung haben die Leadership Values eine besondere Relevanz erhalten – vor allem der Wert „We create trust“. In einer Krise wie der aktuellen Coronavirus-Pandemie und damit einhergehend einer zunehmenden Zahl an Mitarbeitern, die aufgrund von Hygieneschutzmaßnahmen im Home Office arbeiten, bedarf es eines erhöhten Maßes an Vertrauen zwischen Führungskraft und Mitarbeitern. Orientierung und Impulse erhalten Führungskräfte kontinuierlich über Angebote wie den Führungsblog „Forum Leadership“ mit zweiwöchigen Updates und über regelmäßige Online-Kurzschulungen, so genannte virtuelle Leadership Nuggets. Die Angebote adressieren aktuelle Herausforderungen wie Remote-Leadership, virtuelle Teamarbeit oder Resilienz in Krisenzeiten. Führen in Zeiten des Wandels (Change Leadership) ist zu einer wichtigen Führungskompetenz geworden, die Weiterentwicklung der Führungskräfte zu einem „Manager des Wandels“ soll daher integraler Bestandteil des MTU-Führungsverständnisses werden, um die Leistungsfähigkeit des Unternehmens für die Zukunft zu stärken.

Darüber hinaus bietet die MTU über alle Ebenen Entwicklungsmöglichkeiten und Programme an, um Talente zu identifizieren und bestmöglich zu fördern sowie bereits ernannte Führungskräfte in ihrer beruflichen Weiterentwicklung zu unterstützen. Ein zentrales Instrument ist das Development Center, das Potenzialträger im Konzern durch Übungen und Interviews unterstützt, ihren individuellen Entwicklungsplan für die Übernahme einer Leitungsfunktion zu konkretisieren. Der definierte Prozess im Rahmen des Development Center hat das Ziel, Talente objektiv einzuschätzen und sie für das Unternehmen übergreifend sichtbar zu machen. Rund 74 % der 2020 neu ernannten Führungskräfte mit Leitungsfunktion (AG: 73 %) haben an einem Development Center teilgenommen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie konnten im Berichtsjahr die Development Center nicht wie geplant stattfinden.

Für kürzlich ernannte Führungskräfte der MTU gibt es darüber hinaus spezielle Entwicklungsprogramme: ein Leadership-Exploration-Programm für Führungskräfte auf Abteilungsleiterebene sowie ein First-Leadership-Programm für Führungskräfte auf Teamleiterebene. Ergänzend zu diesen Angeboten fand das Leadership Curriculum 2020 in virtuellen und Kleingruppen-Präsenztrainings statt.

Die MTU bietet neuen und erfahrenen Führungskräften auch die Möglichkeit zum Coaching über ein Führungswechsel- beziehungsweise Boxenstopp-Coaching mit der Möglichkeit zur Reflexion und zum Sparring.

Dem Unternehmen ist zudem die Förderung von talentierten Frauen und die gleichberechtigte Führung wichtig. Vor diesem Hintergrund unterstützt die MTU Mitarbeiterinnen mit zahlreichen Maßnahmen auf ihrem beruflichen Weg.

Ein wichtiger Gradmesser für eine erfolgreiche Zusammenarbeit und Führung ist eine regelmäßige Befragung der Mitarbeiter, die die MTU 2020 in Form eines so genannten PulsChecks an ihren deutschen Standorten zwei Mal durchgeführt hat. Auch am Standort in Rzeszów, Polen, werden die Mitarbeiter regelmäßig um Feedback gebeten.

### *MTU setzt auf Kontinuität in der Ausbildung*

Daneben spielt für die MTU die Qualifizierung der Mitarbeiter im Sinne einer fundierten Ausbildung weiterhin eine wichtige Rolle. Sie hat die Ausbildung in Deutschland trotz wirtschaftlicher Krise in gewohntem Maße fortgesetzt und rund 100 jungen Menschen im Jahr 2020 einen Ausbildungsstart ermöglicht. Für den neuen Standort in Osteuropa, die MTU Maintenance Serbia d.o.o, wird eine Ausbildung nach dem Vorbild des dualen Systems in Deutschland weiter vorbereitet. Hierfür hat die MTU eine erste Kooperationsvereinbarung mit der Aviation Academy in Belgrad abgeschlossen.

Die MTU hat auch 2020 trotz Coronavirus-Pandemie und damit einhergehender Betriebsunterbrechung im Frühjahr umfangreich in die Bildung ihrer Mitarbeiter investiert. Für alle Bildungsmaßnahmen lag die Höhe gruppenweit bei 3,0 Mio. € (2019: 5,4 Mio. €) und für die AG bei 1,7 Mio. € (2019: 3,4 Mio. €) (Kosten für interne und externe Trainings, ohne Berufsausbildung). Der Rückgang der Bildungskosten ist auf die Stornierung von vielen Präsenztrainings sowie die schnelle Entwicklung und verstärkte Nutzung von Online-Trainings und E-Learning zurückzuführen. Die zur Verfügung stehenden Tools mussten im ersten Halbjahr erst zur Einsatzreife gebracht werden, um dann im zweiten Halbjahr die Präsenzschulungen nahezu vollständig ersetzen zu können.

### **Achtung der Menschenrechte von Mitarbeitern**

Die MTU respektiert uneingeschränkt die international anerkannten Menschenrechte in der Allgemeinen Erklärung der Vereinten Nationen und ist bestrebt, sie zu achten und zu fördern. Dafür sind die Menschenrechte in der Unternehmenskultur über verschiedene Instrumente verankert. Die MTU verfolgt insbesondere das Ziel, Menschenrechtsverletzungen, von denen

Mitarbeiter betroffen sein können, zu verhindern (Null-Toleranz-Ansatz).

Die MTU verpflichtet sich, die Persönlichkeit und Würde jedes Einzelnen zu achten, Chancengleichheit bei der Beschäftigung zu wahren und Diskriminierung zu verhindern. Der Schutz der Menschenrechte, das Recht auf eine angemessene Vergütung sowie die Anerkennung arbeitsrechtlicher beziehungsweise betriebsverfassungsrechtlicher Vorschriften von Arbeitnehmervertretern oder Gewerkschaften sind über die Verhaltensgrundsätze konzernweit implementiert. Die MTU setzt sich zum Ziel, als Arbeitgeber faire Arbeitsbedingungen auf der Grundlage rechtskräftiger Arbeitsverträge und einer angemessenen Vergütung zu schaffen. Dazu zählen auch das Recht auf Vereinigungsfreiheit und der Abschluss von Kollektivvereinbarungen. Die Einhaltung der Verhaltensgrundsätze und ethischer Prinzipien ist darüber hinaus als ein Leitsatz im MTU-Leitbild verankert. Eine weitere Verpflichtung zur Einhaltung der Menschenrechte ergibt sich aus der Mitgliedschaft im UN Global Compact und aus der nationalen Gesetzgebung. In Deutschland ist die MTU zum Beispiel dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) verpflichtet, das die Diskriminierung von Beschäftigten und Bewerbern verbietet. Darüber hinaus gilt hier für Mitarbeiter eine interne, mit Arbeitnehmervertretern gemeinsam beschlossene Richtlinie zu partnerschaftlichem Verhalten, die Mobbing, sexuelle Belästigung und Diskriminierung unterbinden soll und in der ein systematischer Prozess im Beschwerdefall festgelegt ist.

Meldeprozesse sind etabliert, um Beschwerden oder Meldungen hinsichtlich Menschenrechtsverletzungen strukturiert und effektiv zu verfolgen. Meldungen können beim Compliance Officer als vertraulicher Ansprechstelle im Konzern oder anonym über das webbasierte Meldesystem iTrust eingereicht werden. Ergänzend sind standortspezifische Meldestellen eingerichtet. So ist nach gesetzlichen Vorschriften wie dem AGG in Deutschland für Beschwerden in Bezug auf Diskriminierung ein entsprechend geschulter Ansprechpartner am Standort benannt, für Fälle von sexueller Belästigung von Mitarbeiterinnen können sich diese an eine weibliche Kontaktperson wenden. Bei der MTU Maintenance Canada können Mitarbeiter in Fällen von Diskriminierung eine formelle Beschwerde an die Personalleitung richten. Darüber hinaus haben Mitarbeiter das Recht, sich über eine formelle Beschwerde extern an das BC Human Rights Tribunal zu wenden. Bei der MTU Aero Engines Polska nimmt eine von Arbeitnehmern gewählte Vertrauens-

person diese Aufgabe wahr. Mitarbeiter können sich bei Beschwerden auch an Führungskräfte, den Betriebsrat oder den Personalleiter wenden. Der Vorstand wird bei Verstößen abhängig von der Schwere der Auswirkungen informiert.

Neue Mitarbeiter werden bei Beginn der Beschäftigung auf die Verhaltensgrundsätze und in Deutschland zusätzlich auf das AGG hingewiesen und verpflichtet sich zur Einhaltung dieser Vorgaben. Darüber hinaus schult die MTU regelmäßig über alle Hierarchiestufen und Standorte hinweg zu den Verhaltensgrundsätzen. Die im Berichtsjahr überarbeiteten Verhaltensgrundsätze beinhalten eine stärkere Gewichtung der Menschenrechte, deren Achtung als essenziell für die gesellschaftliche und soziale Verantwortung der MTU herausgehoben ist.

Im Berichtsjahr 2020 hat es konzernweit keine begründete Beschwerde an den Standorten nach den dort geltenden Antidiskriminierungsgesetzen gegeben.

#### **Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette**

Die MTU achtet als Mitglied des UN Global Compact die international anerkannten Menschenrechte in der Erklärung der Vereinten Nationen und schließt dabei die Lieferkette mit ein. Ziel ist es, die Einhaltung von Menschenrechten und faire Arbeitsbedingungen durchzusetzen.

Für die vorgelagerte Wertschöpfung greift ein Verhaltenskodex für Lieferanten. MTU-Lieferanten müssen sich auf diesen Verhaltenskodex verpflichten, der sich an den zehn Prinzipien des UN Global Compact und den Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) orientiert. Der Verhaltenskodex fordert von Lieferanten die Achtung der Menschenrechte, deren Einhaltung und die Sicherstellung, dass sie sich nicht an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig machen. Insbesondere sieht er die Einhaltung von Arbeitsstandards in Bezug auf Vereinigungsfreiheit, das Recht auf Kollektivvereinbarung, das Verbot von Zwangs- und Kinderarbeit, die Gleichheit des Entgelts unabhängig vom Geschlecht und die Gleichbehandlung der Mitarbeiter vor. Die MTU erwartet von ihren Lieferanten zudem eine korrespondierende Verpflichtung ihrer Sublieferanten und behält sich ein fristloses Kündigungsrecht aller mit einem Lieferanten bestehenden Rechtsgeschäfte für den Fall vor, dass dieser im Herstellungsprozess für seine Lieferungen Kinderarbeit einsetzt. Darüber hinaus sind in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Vertragsvorlagen für Lieferanten die Verhaltensgrundsätze enthalten.

Das bestehende Konzept einer regelmäßigen Risikoanalyse für Lieferanten der Standorte in Deutschland, Polen und Kanada sowie für die Tochtergesellschaft MTU Aero Engines North America hat die MTU im Berichtsjahr 2020 weiterentwickelt, um für das Produktrisiko eine differenziertere Bewertung vornehmen zu können. Darüber hinaus ist eine Integration in den bestehenden Risikoprozess für Lieferanten vorgesehen und als weiterer Schritt die Prüfung der Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten für wesentliche Lieferanten geplant. Hier befindet sich die MTU in der Konzeptphase. In der MTU Maintenance erfolgt darüber hinaus zweimal im Jahr eine strukturierte Supplier Evaluation für Lieferanten der deutschen Standorte.

Die Einhaltung der Menschenrechte in der Lieferkette soll mit verschiedenen Maßnahmen erreicht werden. Dies gilt vor allem für den Einkauf bestimmter Rohstoffe, so genannte Konfliktmineralien wie Tantal, Zinn, Gold und Wolfram, die teilweise in Bauteilen der MTU enthalten sind. Diese Mineralien können in der Beschaffung problematisch sein, da sie zum Teil in zentralafrikanischen Minen abgebaut werden und daraus erzielte Einkünfte zur Finanzierung bewaffneter Konflikte mit Menschenrechtsverletzungen dienen können. Die MTU strebt eine nachhaltige und transparente Wertschöpfungskette ohne Konfliktmineralien an. Das Unternehmen bezieht keine Mineralien direkt, vielmehr gelangen diese über eine weltweite und mehrstufige Lieferkette in die Produktion beziehungsweise Vorproduktion. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Vertragsvorlagen für Lieferanten der MTU verlangen Informationen zur Herkunft der Mineralien, die gemäß dem EICC/GeSi Conflict Minerals Reporting Template abgefragt werden. Die MTU fordert jährlich ihre relevanten Lieferanten im Einklang mit den Regelungen des Dodd-Frank Act verbindlich auf, die Herkunft der Mineralien anzugeben bzw. nur bei zertifizierten Minen und Vorlegierungsherstellern (Compliant Smelter List) zu beschaffen, um eine Wertschöpfungskette mit konfliktfreien Rohstoffen zu erreichen. Der MTU sind für 2020 aus der Abfrage bei den Lieferanten keine Hinweise bekannt, dass Konfliktmineralien in ihren Bauteilen enthalten sind.

Im Berichtszeitraum sind zudem keine Hinweise auf Verstöße von Lieferanten gegen den Code of Conduct in Bezug auf Menschenrechte gemeldet worden. Darüber hinaus ist mit keinem Lieferanten die Zusammenarbeit aufgrund von Nachhaltigkeitsdefiziten in Bezug auf Menschenrechte beendet worden.

#### **Verantwortungsvolle Außenwirtschaft**

Die Einhaltung der Regelungen des Außenwirtschaftsrechts (Trade Compliance) ist essentiell für die MTU. Ein

wichtiges Ziel dieser Regelungen ist es unter anderem, Menschenrechtsverletzungen zu verhindern. Die Bestimmungen betreffen weltweit alle Geschäftsbereiche und Gesellschaften des Unternehmens einschließlich aller Mitarbeiter. Zoll- und Exportkontrollgesetze regeln, welche Produkte, Dienstleistungen und technischen Daten die MTU wohin, an wen und für welchen Einsatzzweck verkaufen beziehungsweise weitergeben darf. Die Einhaltung von Zollgesetzen und außenwirtschaftsrechtlichen Bestimmungen ist in den MTU-Verhaltensgrundsätzen explizit festgehalten.

Exportkontrollrechtliche Vorgaben untersagen Geschäfte mit bestimmten Ländern oder Personen sowie die Lieferung sensibler Waren, die Weitergabe von Hochtechnologien und militärische Dienstleistungen ohne ausdrückliche behördliche Genehmigung. Das soll vor allem die Verbreitung von ABC-Waffen, die Lieferung militärischer oder für militärische Zwecke geeigneter Güter in Krisengebiete, die Unterstützung von Personen, die auf Sanktionslisten stehen, 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 Anti-Boycott-Gesetze die Teilnahme an Boykottmaßnahmen anderer Länder verbieten und die Weitergabe von Informationen über geschäftliche Aktivitäten und Personen einschränken.

Die MTU hat für diese Aufgaben eine zentrale Fachabteilung Außenwirtschaft (Fachweisungsrecht Exportkontrolle, Koordination Zollbestimmungen) geschaffen, die bei Bedarf unter Einbeziehung externer Berater die Umsetzung außenwirtschaftsrechtlicher Vorgaben im Unternehmen gewährleisten soll. Für die Einhaltung der außenwirtschaftsrechtlichen Vorgaben sind unternehmensweit harmonisierte Prozessstandards eingerichtet: Diese sehen eine Prüfung auf Exportkontrollbestimmungen und auf bestehende Genehmigungspflichten vor dem Versand von Dokumenten und Bauteilen vor. Der Leiter Außenwirtschaft berichtet disziplinarisch an den Leiter Einkauf und hat eine direkte Vortragspflicht beim Ausfuhrverantwortlichen (Vorstand Technik).

Im Berichtsjahr hat die MTU eine interne Richtlinie, die „Group Export Control Directive“, eingeführt, um einheitliche Trade-Compliance-Standards im gesamten Konzern zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Pflichtschulungen für alle Mitarbeiter, die von Regelungen zur Exportkontrolle betroffen sind, nach einem neuen Trainingskonzept gestartet.

## 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 16. Dezember 2019 entsprochen wurde und wird.

München, im Dezember 2020

Für den Vorstand



Reiner Winkler  
Vorsitzender

Für den Aufsichtsrat



Klaus Eberhardt  
Vorsitzender

## 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 Corporate Governance Kodex festgeschrieben.

Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hat am 16. Dezember 2019 eine neue Fassung des Kodex beschlossen und diese beim Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zur Prüfung und Veröffentlichung eingereicht. Der Kodex 2020 wurde im Frühjahr 2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht und ist damit in Kraft getreten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben sich Vorstand und Aufsichtsrat intensiv mit dem Kodex in seiner neuen gültigen Fassung befasst. Der vorliegende Bericht ist unter Beachtung der für das Geschäftsjahr 2020 gültigen Kodex-Versionen erstellt worden. Auch Erläuterungen zu Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, sind diesem Kapitel des Geschäftsberichts zu entnehmen.

### Unternehmensführungspraktiken

Zum Selbstverständnis der MTU gehört es, Verantwortung zu übernehmen. Das gilt für Produkte und Prozesse, Mitarbeiter, Kunden und Partner ebenso wie für Umwelt und Gesellschaft. Die MTU setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein und leistet einen Beitrag, der über die gesetzlichen Vorschriften hinausgeht. Schwerpunkte des gesellschaftlichen Engagements sind der Umweltschutz, die Personalpolitik und gemeinnützige Initiativen im Umfeld der MTU-Standorte. Sie werden öffentlich dokumentiert und sind im [Internet unter www.mtu.de](http://www.mtu.de) im Menüpunkt [Unternehmen > Corporate Responsibility](#) dargestellt.

Das Unternehmen hat Verhaltensgrundsätze festgelegt, zu deren Einhaltung alle Mitarbeiter verpflichtet sind. Sie stehen im [Internet unter www.mtu.de](http://www.mtu.de) im [Menüpunkt Unternehmen > Compliance > Policies](#) zum Download bereit.

Die MTU legt großen Wert auf einen offenen Umgang und einen kontinuierlichen Dialog mit ihren Zielgruppen. Dabei kommuniziert das Unternehmen unter anderem über Intranet und Internet, Broschüren, Mitarbeiter- und Kundenzeitschriften sowie direkt auf Veranstaltungen. Das Ziel ist eine breite Akzeptanz 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. Aktionäre 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 Aktionäre, der Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen berücksichtigt. Der Vorstand arbeitet als Team; seine Mitglieder tragen gemeinsam die Verantwortung. Die Vorstände tauschen sich regelmäßig über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Bereichen aus. Ihre unterschiedlichen Qualifikationen und beruflichen Erfahrungen ergänzen sich. Die MTU wurde 2020 von vier Vorständen geführt.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die aktuelle Lage der Gesellschaft – insbesondere in über das Geschäftsjahr verteilten, thematisch festgelegten Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses über die Strategie, die Planung und die Zielerreichung sowie die Risikolage und das Risikomanagement. Strategische Entscheidungen stimmt der Vorstand 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 monatlich entsprechende schriftliche Berichte erhält. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Plänen werden dem Aufsichtsrat 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 über das Thema Compliance berichten, also über die Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien.

Wesentliche Vorstandsentscheidungen, insbesondere das Budget, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Darüber informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht im [Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“](#). Die Geschäftsordnung des Vorstands und der Katalog der zustimmungsbedürftigen Geschäfte der MTU Aero Engines AG stehen im [Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Investor Relations > Corporate Governance](#).

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.

Mit Beginn des Kalenderjahres 2020 ist das neue Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) in Kraft getreten, das wesentliche Änderungen der Anforderungen an die Vorstandsvergütung vorsieht. Auch der neue Corporate Governance Kodex ist in Kraft getreten und beinhaltet neue Empfehlungen zur Vorstandsvergütung. Das entsprechende neue Vergütungssystem wurde am 27. Oktober 2020 beschlossen, alle Vorstandsmitglieder haben ihm zugestimmt. Der Hauptversammlung wird das neue Vergütungssystem am 21. April 2021 zur Billigung vorgelegt. Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020 ist im [Kapitel „Vergütungsbericht“](#) zu finden.

### **Arbeitsweise des Aufsichtsrats**

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist der Aufsichtsrat mit je sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer besetzt. Er bestellt den Vorstand – wobei er bereits im Jahr 2010 beschlossen hat, Erstbestellungen grundsätzlich für drei Jahre vorzunehmen – und überwacht und berät ihn bei der Führung der Geschäfte. Grundlegende Entscheidungen benötigen seine Zustimmung. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sind für diese Aufgabe qualifiziert und nehmen sie ordnungsmäßig wahr.

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 Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften bzw. fünf Aufsichtsratsmandaten für andere Mitglieder werden berücksichtigt.

In Übereinstimmung mit dem Kodex gehörte im Geschäftsjahr 2020 mit Prof. Dr.-Ing. Klaus Steffens 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 regelmäßig, wobei er grundsätzlich auch die Arbeitnehmervertreter als unabhängig einstuft. Er hält es für angemessen, wenn mindestens die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder und die Mehrheit der Anteilseignervertreter als unabhängig anzusehen ist, betrachtet aber seine gegenwärtigen Mitglieder sämtlich als unabhängig. Dies trifft auch auf die Anteilseignervertreter Eberhardt, Dr. Geißinger und Prof. Dr. Steffens zu, die mehr als 12 Jahre dem Aufsichtsrat der MTU angehören. Die Dauer der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat ist in den auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Lebensläufen dargestellt. Angesichts des Geschäftsmodells der MTU und der 30- bis 40-jährigen Laufzeit ihrer Triebwerksprogramme mit sehr hohen Investitionen in der Frühphase betrachten Vorstand und Aufsichtsrat gerade auch langjährige Aufsichtsratsmitglieder als wertvoll für das Unternehmen; sie sind nicht der Ansicht, dass diese nach Ablauf eines zwölf- oder fünfzehnjährigen Zeitraums allein aufgrund dieser Tatsache als nicht unabhängig anzusehen sind. Der Aufsichtsrat hat vier Amtsperioden als Obergrenze für die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat festgelegt und betrachtet diese Obergrenze als angemessen für die MTU. Es liegen auch keine anderen Gesichtspunkte für eine fehlende Unabhängigkeit von Aufsichtsräten der MTU vor. 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 Dr. Joachim Rauhut (Vorsitzender), Klaus Eberhardt, Heike Madan und Josef Mailer. Dem Personalausschuss sowie dem Vermittlungsausschuss gehören Klaus Eberhardt (Vorsitzender) und Dr. Jürgen M. Geißinger sowie die Arbeitnehmervertreter Josef Mailer und Roberto Armellini an. Mitglieder des Nominierungs-

ausschusses sind Klaus Eberhardt (Vorsitzender) und Dr. Jürgen M. Geißinger. Weitere Details sind im Kapitel „Der Aufsichtsrat“ erläutert. Zudem sind die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder auf der [Internetseite des Unternehmens unter dem Menüpunkt Unternehmen > Aufsichtsrat veröffentlicht](#).

Gemäß Kodex sollte eine Teilnahme an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse über Telefon- und Videokonferenzen nicht die Regel sein. Bei der MTU finden persönliche Sitzungen statt, die Teilnahme per Telefon- oder Videokonferenz erfolgt nur in Ausnahmefällen. Angesichts der besonderen Umstände durch die Covid-19-Pandemie fanden im Geschäftsjahr 2020 mehrere Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse als virtuelle Sitzungen bzw. als gemischte Sitzungen (teilweise persönliche Teilnahme, teilweise Teilnahme per Videokonferenz) statt.

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 Kandidatinnen bzw. Kandidaten und dem festgelegten Diversity-Ziel für den Vorstand.

In der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist die Behandlung von Interessenskonflikten bindend geregelt. Interessenskonflikte sind offenzulegen und führen gegebenenfalls zu einer Mandatsbeendigung. Außerdem werden sie bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung berücksichtigt. Im Jahr 2020 bestanden keine Berater-, Dienstleistungs- oder ähnlichen Verträge zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und der MTU Aero Engines AG oder ihren Tochterunternehmen. Weder in diesem Bereich noch auf anderem Gebiet sind offenkundige Interessenskonflikte entstanden.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benannt und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet, das er nach seiner Einschätzung in der gegenwärtigen Zusammensetzung erfüllt. Wert wird dabei auch auf Diversität gelegt. Er legt das Kompetenzprofil 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.

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“](#) dargestellt.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse die Aufgaben erfüllen. Im Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat eine Selbstbeurteilung mittels der Auswertung der Rückmeldungen aus einem von einer externen Anwaltskanzlei entwickelten Fragebogen durchgeführt. Schwerpunkte der Selbstbeurteilung waren die Rechtzeitigkeit und der Umfang der Informationsversorgung der Aufsichtsratsmitglieder, die Vorbereitung und Durchführung der Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie die Zusammensetzung und Struktur des Aufsichtsrats und der Ausschüsse einschließlich der Aufteilung der Aufgaben zwischen Plenum und Ausschüssen sowie die Zweckmäßigkeit der gebildeten Ausschüsse, die Angemessenheit des Umfangs des Katalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte, die Information des Plenums durch die Ausschussvorsitzenden über die Arbeit der Ausschüsse, die Weiterverfolgung der Wirtschaftlichkeit von neuen Projekten auch nach der Aufsichtsratsgenehmigung sowie die Prüfung von Weiterbildungsbedarf.

### **Diversity**

Die Vielfalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trägt entscheidend zum Unternehmenserfolg der MTU bei. Das Thema „Diversity“ hat daher einen hohen Stellenwert.

Die MTU hat sich im Rahmen des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen Ziele 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 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, Heike Madan und Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl vier weibliche Mitglieder. Damit gehören je zwei Frauen von der Arbeitnehmer- und der Anteilseignerseite dem Aufsichtsrat an. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat liegt damit unverändert bei 33,3 %. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat folgendes Ziel fest-

gelegt: 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 Kandidatinnen und Kandidaten 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 vier Amtszeiten für die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat vereinbart.

Der Aufsichtsrat legt auch bei der Zusammensetzung des Vorstands Wert auf Diversity. In Bezug auf Ausbildung und Berufsleben bringen die Vorstandsmitglieder unterschiedliche Erfahrungen und Kenntnisse in das Gremium ein. In Übereinstimmung mit den Regelungen im Aktiengesetz und im Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat im Jahr 2017 die Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand auf 25 % bis zum Jahr 2022 festgesetzt.

Für die Geschäftsleitungen und Aufsichtsräte der deutschen MTU-Gesellschaften ist – angesichts der Besetzung mit jeweils nur einem Geschäftsführer sowie mit drei bzw. zwölf Aufsichtsräten und Aufsichtsrätinnen – im Jahr 2017 eine Frauenquote von 0 % als Zielgröße festgelegt worden; im Aufsichtsrat der MTU Maintenance Hannover GmbH beträgt der Frauenanteil aktuell 8,33 %. Auf Management-Ebene – bestehend aus oberem Führungskreis, Führungskreis und erweitertem Führungskreis – liegt die Zielgröße bis Ende 2022 bei 13 % an den deutschen MTU-Standorten. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 konnte ein Anteil von 10,7 % erreicht werden.

Die MTU verfolgt weiterhin ihr Ziel, die Anzahl der weiblichen Mitarbeiter und der weiblichen Führungskräfte zu erhöhen. Jeder Unternehmensbereich ist aufgerufen, sich aktiv an diesem Unternehmensziel zu beteiligen. Der Fokus der Maßnahmen liegt darauf, mehr weibliche Potenzialträgerinnen zu gewinnen und Mitarbeiterinnen auf ihrem beruflichen Lebensweg intensiver zu unter-

stützen. Dazu investiert die MTU umfangreich in die Entwicklung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und beteiligt sich an Mentoring-Programmen und diversen Initiativen. Darüber hinaus gibt es in der MTU u. a. ein aktives Frauen-Netzwerk unter der Schirmherrschaft des Technikvorstands Lars Wagner und 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 Nachhaltigkeitsbericht nachgelesen werden.

### **Rechnungslegung**

Die MTU erstellt den Konzernabschluss sowie die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Sie werden vom Vorstand verantwortet. Die Rechnungslegung umfasst insbesondere den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht (einschließlich Nichtfinanzielle Erklärung). Der Einzelabschluss erfolgt nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Ein internes Kontrollsystem und einheitliche Bilanzierungsgrundsätze stellen sicher, 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**

Der Vorstand stellt ein angemessenes Risikomanagement- und Kontrollsystem im Unternehmen sicher. Es ist 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 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. Sie sind – wie z. B. auch der verantwortungsbewusste Umgang mit

Insiderinformationen – in einer Verhaltensrichtlinie festgeschrieben, die Vorstand und Konzernbetriebsrat der MTU im Jahr 2020 überarbeitet, vereinbart und eingeführt haben. Die Verhaltensrichtlinie spiegelt die Unternehmenskultur und den Willen zur strikten Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen wider. Sie dient allen Mitarbeitern zur Orientierung für ein integriertes 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, gezielte und regelmäßige Schulungen zu vermeiden, andernfalls aufzudecken und konsequent zu verfolgen.

Bei der MTU ist Compliance eine wesentliche Leitungsaufgabe. Beispielsweise stellen alle Führungskräfte sicher, dass jeder Mitarbeiter die Verhaltensrichtlinie kennt und ihre Bestimmungen einhält. Ergänzend werden interne Schulungen durchgeführt.

Der zentrale Ansprechpartner für alle die Compliance betreffenden Fragen im Unternehmen ist der Compliance Officer, der der Management-Ebene angehört und direkt an den Vorstand berichtet. Die Tätigkeit des Compliance Officers ist darauf ausgerichtet, insbesondere Korruption, Kartell- und Insiderverstöße bereits im Vorfeld zu unterbinden. Er berät den Vorstand, Führungskräfte und die Geschäftsführer der einzelnen Standorte und erstellt Schulungskonzepte, Richtlinien sowie Leitfäden und unterbreitet Vorschläge für Prüfungen. Darüber hinaus leitet der Compliance Officer die Untersuchungen und steuert Maßnahmen bei konkreten Verdachtsmomenten.

Er übt zusätzlich die Funktion des Ombudsmanns aus. An ihn können nicht nur Mitarbeiter, sondern auch Dritte wie z. B. Kunden und Lieferanten relevante Sachverhalte geschützt melden. Hierfür steht neben dem persönlichen Kontakt 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 Aktionäre, die Aktionärsvereinigungen, Finanzanalysten, Medien und Interessenten 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 ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen. Auf der Website [www.mtu.de](http://www.mtu.de) stellt das Unternehmen umfangreiche Informationen bereit. Viermal jährlich berichtet die MTU über die Geschäftsentwicklung; kursbeeinflussende 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 € erreicht oder überschreitet. Der Gesamtbesitz aller durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gehaltenen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug zum 31. Dezember 2020 weniger als 1 % des Grundkapitals der MTU.

Im Interesse der Gesundheit der Aktionäre und Mitarbeiter der MTU hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats entschieden, die Hauptversammlungen 2020 und 2021 nach dem Gesetz über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie bzw. der am 29. Oktober 2020 in Kraft getretenen Rechtsverordnung des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten als virtuelle Hauptversammlungen durchzuführen. Die Aktionärinnen und Aktionäre der Gesellschaft können dadurch auch in Zeiten der Kontaktbeschränkungen ihre Aktionärsrechte ausüben und die gesamte Hauptversammlung einschließlich der Generaldebatte live in Bild und Ton mitverfolgen. Aktionäre konnten ihre Fragen bis spätestens zwei Tage vor der Hauptversammlung 2020 im Wege elektronischer Kommunikation bei der Gesellschaft einreichen. Für die Hauptversammlung 2021 wurde diese Frist auf einen Tag vor der Hauptversammlung verlängert.

Die Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtert die Gesellschaft ihren Aktionären unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter bestellt, die das Stimmrecht entsprechend den von den Aktionären erteilten Weisungen ausüben. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft auf elektronischem Weg ist bis zum Beginn der Hauptversammlung möglich. Über den detaillierten Inhalt solcher Stimmrechtsanweisungen lässt sich die MTU erst weniger als 24 Stunden vor Beginn der Hauptversammlung von ihrem Dienstleister informieren.



## *Versicherung der gesetzlichen Vertreter und Bestätigungsvermerke*

- 126** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 128** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 136** Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über  
eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

### 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 24. Februar 2021

gez.

**Reiner Winkler**

Vorsitzender  
des Vorstands

gez.

**Peter Kameritsch**

Vorstand  
Finanzen und IT

gez.

**Michael Schreyögg**

Vorstand  
Programme

gez.

**Lars Wagner**

Vorstand  
Technik

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrunde liegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigelegt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

### An die MTU Aero Engines AG

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der MTU Aero Engines AG, der mit dem Konzernlagebericht der MTU Aero Engines AG zusammengefasst wurde, („Zusammengefasster Lagebericht“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Übrige Angaben“ des Zusammengefassten Lageberichts enthaltene Nichtfinanzielle Erklärung sowie die Erklärung zur Unternehmensführung haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- / entspricht der beigelegte 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 und
- / vermittelt der beigelegte 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

Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Nichtfinanziellen Erklärung und der Erklärung zur Unternehmensführung.

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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

#### 1. Abgrenzung von Umsatzerlösen und Umsatzkosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften

*Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt*

Die MTU Aero Engines AG erzielt ihre Umsatzerlöse überwiegend im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-

Partnerschaften mit anderen Triebwerksherstellern. Im zivilen OEM-Segment werden die jeweiligen Konsortialführer (OEM) als Kunden identifiziert, im militärischen Triebwerksgeschäft die Endkunden des Konsortiums. Die wesentlichen Leistungsverpflichtungen sind die Produktion und Lieferung von Triebwerksteilen sowie die Entwicklung und Technologiebereitstellung.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Produkten werden erfasst, wenn die Verfügungsgewalt an den verkauften Waren und Erzeugnissen auf den Kunden übergegangen ist. Üblicherweise erfolgt dies mit Auslieferung der Vermögensgegenstände an den Konsortialführer. Basis für die Höhe der Umsätze ist der erwartete vertraglich vereinbarte Kaufpreis für die Waren und Erzeugnisse. Meldungen der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften, die verkaufte Mengen und endgültige Kaufpreise ausweisen, liegen erst zu einem späteren Zeitpunkt vor, in der Regel nachdem die Triebwerksmodule und -teile vom OEM an die Endkunden ausgeliefert wurden.

Darüber hinaus erhält die MTU Aero Engines AG eine variable Vergütung als Überschussbeteiligung an der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaft, die auf Basis der Meldungen der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften erfasst wird, da zu diesem Zeitpunkt keine Unsicherheit hinsichtlich der Höhe der Beträge mehr besteht. Dabei allokierte Erträge werden als Umsatzerlöse, allokierte Kostenbestandteile werden zusätzlich zu den eigenen Umsatzkosten als Umsatzkosten erfasst.

Sofern diese Meldungen zeitlich verzögert eingehen, werden diese Umsatzerlöse und Umsatzkosten auf qualifizierter Schätzbasis unter Berücksichtigung der vertraglichen Vereinbarungen zum Bilanzstichtag abgegrenzt.

Es besteht ein Risiko von Unrichtigkeiten bei der Realisierung von Umsätzen und Erfassung von Umsatzkosten sowie das Risiko von Verstößen aufgrund von Anreizen bestimmte Leistungsziele und Prognosen zu erreichen, wenn der Buchung keine Partnermeldung zu Grunde liegt. Aufgrund der Wesentlichkeit der Umsatzerlöse und Umsatzkosten für den Jahresabschluss sowie den Ermessensspielräumen bei notwendigen Schätzungen war die Realisierung der Umsatzerlöse und Erfassung der Umsatzkosten zum Zeitpunkt der Lieferung in das Lager des Konsortialführers sowie aus der variablen Vergütung zum Bilanzstichtag einer der bedeutsamsten Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung.

#### *Prüferisches Vorgehen*

Zur Beurteilung der Angemessenheit der Umsatzrealisierung sowie der Erfassung der Abgrenzung der Umsatzkosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften haben wir einen substanziellen Prüfungsansatz ange-

wendet. Wir haben die Ausgestaltung der zugrundeliegenden Unternehmensprozesse beurteilt.

Für unterjährige Transaktionen haben wir Datenanalysen auf ggf. bestehende Auffälligkeiten vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurden z.B. Korrelationsanalysen und Zeitreihenanalysen durchgeführt. Die Entwicklung der Forderungen, die aus der Umsatzrealisierung bei Einlieferung in das Lager des Konsortialführers resultieren, haben wir in Stichproben durch Einsichtnahme in Lieferscheine (bei Einlieferung) bzw. Meldungen der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften (bei Entnahme) nachvollzogen. Darüber hinaus haben wir in Stichproben die vertraglich vereinbarten Kaufpreise mit den Preislisten abgeglichen. Bezüglich der Schätzung der vom OEM zu diesem Zeitpunkt noch nicht allokierten Kostenbestandteile haben wir die zugrundeliegenden Bewertungsmethoden und wesentlichen Bewertungsparameter beurteilt und die rechnerische Richtigkeit der Berechnung nachvollzogen.

Zur Beurteilung der Umsatzschätzung und Abgrenzung von Umsatzkosten aus der variablen Vergütung für den Monat Dezember 2020 haben wir in Stichproben die geschätzten Werte mit den im Januar 2021 eingegangenen Meldungen der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften abgeglichen.

Des Weiteren haben wir in Stichproben gebuchte Umsatzerlöse zu Zahlungseingängen abgeglichen und erteilte Gutschriften im Januar bezüglich periodengerechter Abgrenzung analysiert. Nichtstandardisierte Transaktionen, Journalbuchungen und Abschlussbuchungen haben wir in Stichproben zu den zugrunde liegenden Unterlagen abgestimmt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Realisierung von Umsatzerlösen und Abgrenzung der Umsatzkosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften ergeben.

#### *Verweis auf zugehörige Angaben*

Die Angaben zu den Grundsätzen der Umsatzrealisierung und Umsatzkosten sind im Anhang zum Jahresabschluss im Abschnitt Grundlagen und Methoden „Umsatzerlöse“ bzw. „Umsatzkosten“ enthalten. Weiterhin ist die Bedeutung der Umsatzerlöse im Zusammenhang mit der Unternehmenssteuerung sowie im Hinblick auf die Geschäftsentwicklung und Prognose im zusammengefassten Lagebericht in den Abschnitten „Steuerungssystem des Konzerns“ und „Finanzielle Leistungsindikatoren“ dargestellt.

## 2. Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sowie Risiken aus schwebenden Geschäften

*Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt*

Im Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG werden die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften unter den Bilanzposten „Übrige Rückstellungen“ ausgewiesen. Die Rückstellungen beziehen sich auf gesetzliche sowie vertragsspezifische Verpflichtungen und betreffen sowohl einzelfallbezogene als auch auf pauschalisierter Basis vorgenommene Einschätzungen. Im Rahmen der Prüfung haben wir die Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungen sowie Risiken aus schwebenden Geschäften, die sich auf spezifische Einzelsachverhalte beziehen und einer hohen Schätzunsicherheit unterliegen, als einen der bedeutsamsten Prüfungssachverhalte bestimmt, da die Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter, insbesondere hinsichtlich der technischen Risiken sowie der Höhe der erwarteten Kosten, beruhen.

*Prüferisches Vorgehen*

Zur Beurteilung der Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungen sowie für Risiken aus schwebenden Geschäften haben wir uns mit dem Prozess der Jahresabschlusserstellung befasst, Vertreter der MTU Aero Engines AG befragt sowie Verträge, Schriftverkehr und sonstige Dokumentationen eingesehen. Insbesondere haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsmethoden und wesentlichen Bewertungsparameter beurteilt und die rechnerische Richtigkeit der Berechnung nachvollzogen. Darüber hinaus haben wir zur Beurteilung der Bewertung Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt und ausgewertet sowie Vertreter der Rechtsabteilung befragt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sowie Risiken aus schwebenden Geschäften ergeben.

*Verweis auf zugehörige Angaben*

Die Angaben zu Rückstellungen sind im Anhang zum Jahresabschluss im Abschnitt Grundlagen und Methoden „Übrige Rückstellungen“ sowie im Abschnitt „Erläuterungen zur Bilanz“ unter „(7) Übrige Rückstellungen“ enthalten.

## 3. Werthaltigkeit von Programmwerten und aktivierten Entwicklungskosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften

*Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt*

Die MTU Aero Engines AG beteiligt sich an Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften mit anderen Triebwerksherstellern. Zum Eintritt in diese Partnerschaften werden Programmeintrittszahlungen und anteilige Kostenübernahmen geleistet. Diese programmlaufzeitbezogenen Zahlungen werden als Programmwerte im Jahresabschluss aktiviert. Darüber hinaus werden eigenfinanzierte Entwicklungsleistungen erbracht, die als Entwicklungskosten aktiviert werden. Zu jedem Abschlussstichtag analysiert der Vorstand der MTU Aero Engines AG, ob diese immateriellen Vermögensgegenstände wertgemindert sein könnten, im Geschäftsjahr 2020 insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Covid 19-Pandemie. Basis hierfür ist die Programmplanung der einzelnen Triebwerksprogramme über die verbleibende Programmlaufzeit. Die abgezinsten Zahlungsmittelüberschüsse eines Vermögensgegenstandes oder einer übergeordneten Gruppe von Vermögensgegenständen werden dem entsprechenden Buchwert gegenübergestellt. Der Abzinsungsfaktor (WACC) wird von der Gesellschaft mit Hilfe eines externen Bewertungsexperten abgeleitet. Der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktivierten Programmwerte und Entwicklungskosten liegen in einem hohen Maße Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft zugrunde. Durch die dadurch entstehenden Ermessensspielräume besteht ein grundsätzlich höheres Risiko für falsche Angaben in der Rechnungslegung. Vor diesem Hintergrund, insbesondere dem gestiegenen Risiko aufgrund der Covid 19-Pandemie in der Luftfahrtindustrie, war die Beurteilung der Werthaltigkeit von Programmwerten und aktivierten Entwicklungskosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

*Prüferisches Vorgehen*

Im Rahmen unserer Prüfung der Werthaltigkeit von Programmwerten und aktivierten Entwicklungskosten haben wir uns mit dem Planungsprozess der MTU Aero Engines AG befasst. Dabei haben wir Nachweise erlangt, inwieweit externe Quellen in den Planungsprozess Eingang gefunden haben. Darauf aufbauend haben wir die Programmplanungen durch Abweichungsanalysen mit den Vorjahresplanungen verglichen und die Planungsannahmen auf Basis von Befragungen der verantwortlichen Programmkaufleute beurteilt. Dabei haben wir die möglichen Auswirkungen der Covid 19-Pandemie auf

die Flugzeugindustrie bei der Beurteilung der verwendeten Planungsannahmen berücksichtigt. Wir haben die Kompetenz, die Fähigkeiten und die Objektivität des vom Unternehmen für die Ableitung des WACC beauftragten Experten beurteilt, ein Verständnis von der Tätigkeit des Sachverständigen gewonnen und die Eignung der Tätigkeit des Sachverständigen als Prüfungsnachweis für die relevante Aussage beurteilt. Darüber hinaus haben wir die Ableitung des WACC unter Hinzuziehung von internen Bewertungsspezialisten gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group mit Vergleichsunternehmen aus einer externen Datenbank verglichen, die Marktdaten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit der Ableitung überprüft haben. Die Ableitung des Buchwerts der Nettovermögenswerte haben wir auf Vollständigkeit überprüft. Das zugrunde liegende Bewertungsmodell zur Beurteilung der Werthaltigkeit haben wir sowohl methodisch als auch rechnerisch nachvollzogen. Die Ergebnisse der von den gesetzlichen Vertretern durchgeführten Beurteilung der Werthaltigkeit haben wir mit Hilfe von eigenen Sensitivitäten in Stichproben plausibilisiert und mit den von der Gesellschaft ermittelten Sensitivitäten verglichen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Werthaltigkeit von Programmwerten und aktivierten Entwicklungskosten aus Risk- and Revenue-Sharing Partnerschaften ergeben.

#### *Verweis auf zugehörige Angaben*

Die Angaben zu den Programmwerten und aktivierten Entwicklungskosten sind im Anhang zum Jahresabschluss im Abschnitt Grundlagen und Methoden „Immaterielle Vermögensgegenstände“ sowie im Abschnitt „Erläuterungen zur Bilanz“ unter „(1) Anlagevermögen“ enthalten. Weitere Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten sowie Programmwerten sind im Zusammengefassten Lagebericht in den Abschnitten „Das Unternehmen MTU/ Forschung und Entwicklung“ sowie „MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)/ Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage“ dargestellt.

#### *Sonstige Informationen*

Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, umfassen:

- / die Nichtfinanzielle Erklärung und die Erklärung zur Unternehmensführung im Abschnitt „Übrige Angaben“ des Zusammengefassten Lageberichts;

- / den Abschnitt „Versicherung der gesetzlichen Vertreter“ im Bericht „Jahresabschlussbericht MTU Aero Engines AG Geschäftsjahr 2020“.

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.

In Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- / wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- / anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, 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 der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Zusammengefassten Lagebericht*

Die gesetzlichen Vertreter sind 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Zusammengefassten Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- / gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;
- / beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- / ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 der Gesellschaft;
- / führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern 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 Mängel im internen Kontrollsystem, 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 die hierzu getroffenen 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. 3b HGB**

##### *Prüfungsurteil*

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der

beigefügten Datei MTU\_JA+LB\_ESEF\_2020-12-31.zip 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 beigefügten 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

##### *Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen*

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind 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 sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, 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.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Jahresabschluss und geprüften Zusammengefassten Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung 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 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 5. August 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 21. Oktober 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2014 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 der EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Jahresabschluss oder im Zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen beziehungsweise für die von diesem beherrschten Unternehmen erbracht:

Zusätzlich zur gesetzlichen Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses der MTU Aero Engines AG haben wir Prüfungen von Abschlüssen von Tochterunternehmen, prüfungsintegrierte prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen sowie von Compliance-Certificates für Kreditverträge durchgeführt.

Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen Bestätigungsleistungen bezüglich der Nichtfinanziellen Erklärung und die Abgabe von Comfort Letters.

Sonstige Leistungen wurden für die unterjährige Durchsicht von Unterlagen, die nicht im direkten Zusammenhang mit der aktuellen Abschlussprüfung stehen, erbracht.

#### *Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer*

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Siegfried Keller.

München, den 9. März 2021

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Keller  
Wirtschaftsprüfer

gez. Stummer-Jovanovic  
Wirtschaftsprüfer

## Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

### An die MTU Aero Engines AG, München

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der MTU Aero Engines AG (nachfolgend: MTU) im Sinne des § 289b HGB, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Konzerns im Sinne des § 315b HGB zusammengefasst ist, bestehend aus dem Kapitel „Nichtfinanzielle Erklärung“ im Konzernlagebericht sowie dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Das Unternehmen MTU“ des Konzernlageberichts, für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 (nachfolgend: nichtfinanzielle Erklärung) einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

### Erklärungen des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandard: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

### Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Erklärung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, ob die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung, die wir im Wesentlichen in den Monaten November 2020 bis März 2021 durchgeführt haben, haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- / Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Erklärung, der Risikoeinschätzung und der Konzepte von MTU für die als wesentlich identifizierten Themen,
- / Befragung von Mitarbeitern, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung relevant sind,
- / Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- / Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten aus den relevanten Bereichen wie z. B. Compliance und Personal im Berichtszeitraum sowie deren stichprobenartige Überprüfung,
- / analytische Beurteilung von Angaben der nichtfinanziellen Erklärung auf Ebene des Mutterunternehmens und des Konzerns,
- / Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Daten,
- / Beurteilung der Darstellung der Angaben der nichtfinanziellen Erklärung.

### **Prüfungsurteil**

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der MTU Aero Engines AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

### **Verwendungszweck des Vermerks**

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der MTU Aero Engines AG geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt und nicht für andere als bestimmungsgemäße Zwecke zu verwenden. Dieser Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen.

### **Auftragsbedingungen und Haftung**

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 ([www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen](http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen)). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, den 9. März 2021

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez.  
Nicole Richter  
Wirtschaftsprüferin

gez.  
ppa. Dr. Patrick Albrecht



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