

---

**MTU Aero Engines beweist im ersten Quartal operative Stärke**

- **Umsatzplus von 4 % auf 664,8 Mio. €**
- **EBIT steigt um 17 % auf 80,5 Mio. €**
- **Gewinn nach Steuern stabil bei 40,4 Mio. €**

München, 3. Mai 2011 – Die MTU Aero Engines Holding AG hat ihren Umsatz im ersten Quartal 2011 um 4 % auf 664,8 Mio. € verbessert (1-3/10: 640,2 Mio. €). Beim operativen Ergebnis<sup>1</sup> erzielte das Unternehmen ein Plus von 17 % auf 80,5 Mio. € nach 68,8 Mio. € im Vergleichsquarter. Damit stieg die operative Ergebnismarge auf 12,1 %; im ersten Quartal 2010 lag sie bei 10,7 %. Mit 40,4 Mio. € stabil geblieben ist der Gewinn nach Steuern<sup>2</sup> (1-3/10: 40,1 Mio. €).

Im Hinblick auf die Prognose für das Geschäftsjahr 2011 sagte der Vorstandsvorsitzende der MTU Aero Engines Holding AG, Egon Behle: „Der Anstieg des operativen Ergebnisses übertrifft unsere Annahmen für das Gesamtjahr, während sich der Gewinn nach Steuern wie erwartet stabil entwickelt. Die weitere Umsatzmixentwicklung wird unser Wachstum im Jahresverlauf beschleunigen. Für die Zielerreichung bin ich daher optimistisch und bekräftige heute unsere Prognose für 2011.“

Der Umsatzanstieg im Vergleich zum Vorjahresquarter beruht vor allem auf dem starken Wachstum des zivilen Triebwerksgeschäfts einschließlich der Ersatzteile. Im zivilen Triebwerksbereich hat die MTU trotz Umsatzverschiebungen im Seriengeschäft ein Plus von 17 % auf 309,6 Mio. € (1-3/10: 265,3 Mio. €) erzielt. Die wichtigsten Umsatzträger im Neu- und Ersatzteilgeschäft waren das V2500, das die Airbus A320-Familie antreibt, das PW2000 für die Boeing 757 und C-17, das CF6-80C, das in der Boeing 747 und in den Airbus-Typen A310 und A330 zum Einsatz kommt sowie der A380-Antrieb GP7000. Zunehmend an Bedeutung gewinnt das GEnx für den Boeing 787 Dreamliner und die Boeing 747-8.

Wie erwartet spiegelt der Umsatz des militärischen Triebwerksgeschäfts die Auswirkungen der Einsparungen im Verteidigungshaushalt wider: Er lag bei 111,4 Mio. € nach 136,1 Mio. € im ersten Quartal 2010. Hauptumsatzträger war das Eurofighter-Triebwerk EJ200.

Der Umsatz der zivilen Instandhaltung stieg um 3 % auf 251,6 Mio. € (1-3/10: 245,0 Mio. €). Den höchsten Umsatzanteil hatte das V2500 für die Airbus A320-Familie.

Der Auftragsbestand der MTU lag zum 31. März 2011 bei 4.323,5 Mio. € (31.12.2010: 4.506,7 Mio. €), was dem 1,6fachen des Jahresumsatzes 2010 entspricht. Neue Aufträge wurden vor

---

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

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



allem für das V2500 und das GENx gebucht. Die kürzlich veröffentlichten Getriebefan-Bestellungen für die A320neo sind noch nicht im Auftragsbestand enthalten.

Eine starke Ergebnisverbesserung erzielte die zivile Instandhaltung: Ihr EBIT legte um 44 % auf 20,5 Mio. € zu (1-3/10: 14,2 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 2,3 Prozentpunkte auf 8,1 %.

Mit einem Plus von 15 % auf 60,5 Mio. € (1-3/10: 52,8 Mio. €) ist auch das operative Ergebnis im OEM-Geschäft deutlich gestiegen. Die EBIT-Marge hat die MTU auf 14,4 % verbessert.

„Die gute Ertragslage beweist einmal mehr die operative Stärke der MTU“, kommentierte Finanzvorstand Reiner Winkler. „Mit den Ergebnissen aus unserem Effizienzsteigerungsprogramm Challenge 2010, einem positiven Business-Mix aus Ersatzteil- und Seriengeschäft und der Ergebnisverbesserung der MRO haben wir sowohl die Rückgänge im Militärgeschäft als auch die F&E-Ausgaben, die wir wie geplant weiter aufgestockt haben, deutlich überkompensiert.“

Ihre Forschungs- und Entwicklungsausgaben hat die MTU gegenüber dem ersten Quartal 2010 um 25 % auf 64,5 Mio. € erhöht (1-3/10: 51,8 Mio. €). Dabei sind die eigenfinanzierten Ausgaben von 32,9 Mio. € um 23 % auf 40,4 Mio. € gestiegen. Die Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten lagen auf den Antrieben der PW1000G-Familie für den Airbus A320neo, den Mitsubishi Regional Jet, die Bombardier CSeries und die Irkut MS-21, dem GENx für den Boeing 787 Dreamliner und die Boeing 747-8 sowie dem GE38 für den schweren Transporthubschrauber Sikorsky CH-53K.

Mehr als verdoppelt hat die MTU ihren Free Cashflow; er legte von 31,7 Mio. € am Ende des ersten Quartals 2010 auf 70,9 Mio. € im gleichen Zeitraum 2011 zu. „Die MTU bleibt ein Cashflow-starkes Unternehmen“, so Winkler. „Dank des hohen Mittelzuflusses aus dem operativen Geschäft konnten wir unsere Nettoverschuldung abbauen und sind seit Ende März schuldenfrei.“

Die Investitionen sind im Quartalsvergleich um 13 % auf 22,5 Mio. € (1-3/10: 19,9 Mio. €) gestiegen. Neben den Sachinvestitionen umfassten sie die aktivierten Aufwendungen für die neuen Programme PW1000G, GE38 und GENx.

Die Belegschaftsstärke der MTU hat sich kaum verändert: Die MTU zählte 7.975 Mitarbeiter am 31. März 2011 gegenüber 7.907 Mitarbeitern am 31. Dezember 2010.

Die MTU bestätigt ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2011. Der Umsatz soll um 7 bis 8 % steigen. Das bereinigte EBIT (2010: 311,3 Mio. €) und den Gewinn nach Steuern (Net Income bereinigt, 2010: 182,3 Mio. €) erwartet das Unternehmen auf Vorjahresniveau.

**MTU Aero Engines – Eckdaten 1. Quartal 2011**

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

MTU Aero Engines	Q1 2010	Q1 2011	Veränderung
Umsatz	640,2	664,8	+ 3,8 %
davon OEM-Geschäft	401,4	421,0	+ 4,9 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	265,3	309,6	+ 16,7 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	136,1	111,4	- 18,1 %
davon zivile Instandhaltung	245,0	251,6	+ 2,7 %
EBIT (vergleichbar gerechnet)	68,8	80,5	+ 17,0 %
davon OEM-Geschäft	52,8	60,5	+ 14,6 %
davon zivile Instandhaltung	14,2	20,5	+ 44,4 %
<i>EBIT-Marge (vergleichbar gerechnet)</i>	<i>10,7 %</i>	<i>12,1 %</i>	
<i>im OEM-Geschäft</i>	<i>13,2 %</i>	<i>14,4 %</i>	
<i>in der zivilen Instandhaltung</i>	<i>5,8 %</i>	<i>8,1 %</i>	
Net Income (vergleichbar gerechnet)	40,1	40,4	+ 0,7 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	0,67 €	0,69 €	+ 3,0 %
Free Cashflow	31,7	70,9	+ 123,7 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	51,8	64,5	+ 24,5 %
davon eigenfinanzierte F&E	32,9	40,4	+ 22,8 %
davon fremdfinanzierte F&E	18,9	24,1	+ 27,5 %
Investitionen	19,9	22,5	+ 13,1 %
	<b>31. Dez. 10</b>	<b>31. März 11</b>	<b>Veränderung</b>
Auftragsbestand	4.506,7	4.323,5	- 4,1 %
davon OEM-Geschäft	4.331,5	4.152,3	- 4,1 %
davon zivile Instandhaltung	177,7	172,3	- 3,0 %
Mitarbeiter	7.907	7.975	+ 0,9 %

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



Ansprechpartner:

Inka Koljonen

Leiterin Investor Relations

Tel.: + 49 (0)89 14 89-83 13

Mobil: + 49 (0)89176-1001 6268

Claudia Heinle

Investor Relations

Tel.: + 49 (0)89 14 89-39 11

Mobil: + 49 (0)176-1001 8069

*Alle Investor Relations News unter <http://www.mtu.de>*

**Vorbehalt bei Zukunftsaussagen**

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