

---

**MTU Aero Engines erreicht Prognose für 2011 und bleibt auf profitabilem Wachstumskurs**

- **Dividendenerhöhung um 9 % auf 1,20 €**
- **Behle: „2011 wesentliche Grundlagen für nachhaltiges Wachstum geschaffen“**
- **Ausblick 2012: weitere Zunahme von Umsatz und Ergebnis**

*- Vorläufige Zahlen – vorbehaltlich Zustimmung des Aufsichtsrats -*

München, 23. Februar 2012 – Die MTU Aero Engines Holding AG hat ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2011 voll erreicht. Das hat das Unternehmen bei der Vorlage des vorläufigen Jahresabschlusses am Donnerstag, 23. Februar 2012, auf seiner Jahres-Pressekonferenz bekannt gegeben. Mit einem Plus von 8 % auf 2.932,1 Mio. € (2010: 2.707,4 Mio. €) erreichte der Umsatz das obere Ende der Erwartungsspanne von + 7 bis + 8 %. Dollarkursbereinigt ist der Umsatz um 13 % gestiegen. Den operativen Gewinn<sup>1</sup> hat die MTU von 310,7 Mio. € im Jahr 2010 auf 328,0 Mio. € um 6 % verbessert. Damit übertrifft sie ihre im Jahresverlauf erhöhte Ergebnisprognose von 325 Mio. €. Die Umsatzrendite lag bei 11,2 % (2010: 11,5 %). Der Gewinn nach Steuern<sup>2</sup> stieg 2011 um 7 % von 183,8 Mio. € auf 196,6 Mio. €.

„2011 haben wir alle quantitativen Ziele erreicht – auch die, die wir im Jahresverlauf nach oben angepasst haben. Die wesentlichen Grundlagen für nachhaltiges und profitables Wachstum sind geschaffen. Wir wollen im Jahr 2020 einen Umsatz in Höhe von 6 Milliarden Euro erzielen und eine EBIT-Marge von mindestens 12 %. Das bedeutet eine Verdoppelung unseres derzeitigen Umsatzes“, sagte Egon Behle, Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines Holding AG.

### **Ausblick 2012**

Für das Jahr 2012 wird ein anhaltendes, wenn auch leicht abgeschwächtes, Wachstum des Passagierverkehrs erwartet. Besonders gut sind die Aussichten für den asiatisch-pazifischen Raum, den Nahen und Mittleren Osten und Lateinamerika. Sowohl im OEM-Geschäft als auch in der zivilen Instandhaltung ist die MTU in diesen Regionen gut aufgestellt – teils auch mit Unternehmen vor Ort. Sie wird 2012 von der Marktentwicklung profitieren und rechnet mit einem Umsatzanstieg im mittleren einstelligen Prozentbereich. Dabei dürfte der Umsatz des zivilen Seriengeschäfts mit rund 10 % auf Dollar-Basis am stärksten wachsen. Im Ersatzteilgeschäft wird in US-Dollar ein Umsatzplus von 5 bis 10 % erwartet. „Wir rechnen 2012 mit weiteren Verschiebungen im Umsatzmix des zivilen OEM-Geschäfts. Die Umsatzanteile der neuen Programme GP7000 und GEnx werden zunehmend größer“, ergänzte Finanzvorstand Reiner Winkler. Im militärischen Triebwerksgeschäft wird der Umsatz voraussichtlich stabil bleiben. Der Umsatz der zivilen Instandhaltung dürfte auf Dollar-Basis um 5 bis 10 % zunehmen. Das Wachstum der MTU wird 2012 weiterhin profitabel sein: Für das operative Ergebnis (EBIT berei-

---

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

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



nigt) wird ein Plus von 8 bis 10 % erwartet, beim Gewinn nach Steuern (Net Income bereinigt) eine Verbesserung um 10 bis 12 %. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand für die neuen Programme wird 2012 leicht sinken.

### **Umsatzschub im zivilen OEM-Geschäft**

Das Umsatzplus im Jahr 2011 beruht vor allem auf dem starken Wachstum des zivilen Triebwerksgeschäfts einschließlich der Ersatzteile. Hier stieg der Umsatz um 19 % auf 1.401,1 Mio. € nach 1.177,6 Mio. € im Vorjahr. Dollarkursbereinigt liegt der Umsatzzuwachs bei 25 %. Das V2500 für die Airbus A320-Familie, das PW2000 für die Boeing 757 und C-17, das CF6-80 der Boeing 747 und der Airbus-Modelle A310 und A330 sowie der A380-Antrieb GP7000 waren 2011 die wichtigsten Umsatzträger. Zunehmend an Bedeutung gewinnt das GEnx für den Boeing 787 Dreamliner und die Boeing 747-8.

Im militärischen Triebwerksgeschäft erreichte der Umsatz 445,5 Mio. € (2010: 485,9 Mio. €). Wie erwartet war die Umsatzentwicklung vor allem in der militärischen Instandhaltung von den Einsparungen im Verteidigungshaushalt beeinflusst. Hauptumsatzträger war der Eurofighter-Antrieb EJ200.

Der Umsatz der zivilen Instandhaltung lag mit 1.116,6 Mio. € um 4 % höher als 2010 (1.074,0 Mio. €). Auf Dollar-Basis ist der MRO-Umsatz um 9 % gestiegen. Der größte Umsatzanteil entfiel auf das V2500, das die Airbus A320-Familie antreibt.

### **Deutliches Auftragsplus**

Das Auftragsvolumen, das den Auftragsbestand und den Auftragswert der zivilen Instandhaltung umfasst, lag 2011 mit 10.537,1 Mio. € um 9 % höher als 2010 (9.699,1 Mio. €). Der Wert entspricht einer Produktionsreichweite von etwa 3 Jahren. „Das Gros der Triebwerke aus der PW1000G-Familie, die 2011 bestellt wurden, ist darin noch nicht enthalten“, erläuterte Behle. „Diese Bestellungen werden für weiteres Wachstum sorgen.“

### **Anhaltend hohe Ertragskraft**

Die zweistellige Umsatzrendite, die die MTU im Jahr 2011 erwirtschaftet hat, belegt die anhaltend hohe Ertragskraft des Unternehmens. Signifikant verbessert wurde die Ertragslage in der zivilen Instandhaltung: Das EBIT im MRO-Geschäft kletterte um 19 % von 78,2 Mio. € auf 93,1 Mio. €. Die EBIT-Marge legte um einen Prozentpunkt auf 8,3 % zu.

Das operative Ergebnis des OEM-Geschäfts erreichte mit 237,9 Mio. € ein Plus von 3 % (2010: 231,1 Mio. €) und eine EBIT-Marge von 12,9 % (2010: 13,9 %).

### **Dividendenerhöhung auf 1,20 € je Aktie**

An der guten Ergebnisentwicklung will die MTU ihre Aktionäre beteiligen. Der Hauptversammlung am 3. Mai 2012 wird eine Dividende von 1,20 € je Aktie vorgeschlagen. Für 2010 waren je Aktie 1,10 €



ausgeschüttet worden. „Wir wollen unseren Aktionären auch in diesem Jahr ein attraktives Dividendenniveau bieten und bedanken uns mit der Dividendenerhöhung um 9 % für ihr Vertrauen“, sagte Winkler.

#### **14 % des OEM-Umsatzes für Forschung und Entwicklung**

Die MTU hat ihre Forschungs- und Entwicklungsausgaben 2011 um 10 % auf 261,9 Mio. € aufgestockt (2010: 238,7 Mio. €). Das entspricht bezogen auf das OEM-Geschäft, in dem sie vorwiegend anfallen, rund 14 % des Umsatzes. Die eigenfinanzierten F&E-Ausgaben wurden um 12 % auf 165,8 Mio. € erhöht (2010: 148,1 Mio. €). Der kundenfinanzierte Anteil lag mit 96,1 Mio. € um 6 % über dem Vorjahreswert von 90,6 Mio. €. Die Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit bildeten die Antriebe der PW1000G-Familie für den Airbus A320neo, den Mitsubishi Regional Jet, die Bombardier CSeries und die Irkut MS-21 sowie der A400M-Antrieb TP400-D6. Behle: „Auch 2012 werden wir nicht an der Zukunft sparen und vor allem die Getriebefan-Technologie weiter vorantreiben. Denn der Getriebefan wird den wichtigsten Beitrag dazu leisten, dass wir unser Wachstumsziel bis 2020 erreichen.“

#### **Free Cashflow bei 129,0 Mio. €**

Im Jahr 2011 erreichte der Free Cashflow der MTU 129,0 Mio. € (2010: 144,8 Mio. €).

#### **Investitionen**

2011 hat die MTU 113,7 Mio. € in Sachanlagen investiert, 34 % mehr als 2010 (84,8 Mio. €). Die Investitionen flossen vor allem in den Neubau einer Halle für die Blisk-Produktion am Standort München, den Ausbau der Lease-Triebwerksflotte sowie in technische Anlagen und Maschinen.

#### **8.202 Mitarbeiter**

Die Belegschaft der MTU hat sich binnen Jahresfrist um 4 % auf 8.202 Mitarbeiter vergrößert (31. Dezember 2010: 7.907 Mitarbeiter). Neue Mitarbeiter wurden vor allem an den Standorten in Hannover und Polen eingestellt.

Die MTU Aero Engines veröffentlicht ihren Geschäftsbericht am 12. März 2012.

## MTU Aero Engines – Eckdaten für 2011

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

MTU Aero Engines	2010	2011	Veränderung
Umsatz	2.707,4	2.932,1	+ 8,3 %
davon OEM-Geschäft	1.663,5	1.846,6	+ 11,0 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	1.177,6	1.401,1	+ 19,0 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	485,9	445,5	- 8,3 %
davon zivile Instandhaltung	1.074,0	1.116,6	+ 4,0 %
EBIT (vergleichbar gerechnet)*	310,7	328,0	+ 5,6 %
davon OEM-Geschäft*	231,1	237,9	+ 2,9 %
davon zivile Instandhaltung*	78,2	93,1	+ 19,1 %
EBIT-Marge (vergleichbar gerechnet)*	11,5 %	11,2 %	
im OEM-Geschäft*	13,9 %	12,9 %	
in der zivilen Instandhaltung*	7,3 %	8,3 %	
Net Income (vergleichbar gerechnet), alte Definition	182,3	184,1	+ 1,0 %
Net Income (vergleichbar gerechnet), neue Definition**	183,8	196,6	+ 7,0 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert), reported	2,91	3,24	+ 11,3 %
Free Cashflow	144,8	129,0	- 10,9 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	238,7	261,9	+ 9,7 %
davon eigenfinanzierte F&E	148,1	165,8	+ 12,0 %
davon fremdfinanzierte F&E	90,6	96,1	+ 6,1 %
Investitionen in Sachanlagen	84,8	113,7	+ 34,1 %
	<b>31. Dez. 10</b>	<b>31. Dez. 11</b>	<b>Veränderung</b>
Auftragsvolumen (Auftragsbestand inkl. Auftragswert MRO)	9.699,1	10.537,1	+ 8,6 %
davon OEM-Geschäft	4.331,5	4.776,6	+ 10,3 %
davon zivile Instandhaltung	5.367,6	5.760,5	+ 7,3 %
Mitarbeiter	7.907	8.202	+ 3,7 %

\* Das operative Ergebnis aus at equity und aus at cost bilanzierten Unternehmen wird nicht mehr im Finanzergebnis, sondern aus Gründen der Klarstellung im EBIT ausgewiesen.

\*\* Das bereinigte Net Income wird wie bisher um Effekte aus der Kaufpreisallokation bereinigt und zusätzlich um Effekte im Finanzergebnis, die keine Auswirkungen auf die operative Leistung des Unternehmens haben. Es handelt sich um stichtagsbezogene Werte wie die Stichtagsbewertung der US-Dollar-Cash-Bestände, die Effekte aus der Bewertung von Derivaten und um Nickelbestandsbewertungen. Unverändert wird eine normalisierte Steuerquote von 32,6 % zugrunde gelegt.



## Ausblick 2012

in Mio. €	2011	Ausblick 2012
Umsatz	2.932,1	Anstieg im mittleren einstelligen Prozentbereich
EBIT bereinigt	328,0	+ 8 % bis + 10 %
Jahresüberschuss bereinigt*	196,6*	+ 10 % bis + 12 %

\*neue Definition, s.o.

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender und einziger unabhängiger Triebwerkshersteller und eine feste Größe in 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 Instandhalter ziviler Triebwerke. Technologisch ist die MTU bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern sowie Herstell- und Reparaturverfahren führend.

### Ansprechpartner:

Peter Kameritsch

Vice President Investor Relations

Tel.: + 49 (0) 89 14 89-57 14

Claudia Heinle

Investor Relations

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

Alexander Gedler

Investor Relations

Tel.: + 49 (0) 89 14 89-21 53

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

*Der Geschäftsbericht ist ab 12. März im Internet unter [www.mtu.de](http://www.mtu.de) im Menüpunkt Investor Relations -> Finanzberichte abrufbar. Interessenten können ihn auch als pdf-Datei sowie ab Anfang April in gedruckter Form erhalten.*

### **Vorbehalt bei Zukunftsaussagen**

Diese Pressemitteilung enthält zukunftsgerichtete Aussagen. Diese Aussagen spiegeln die gegenwärtigen Auffassungen, Erwartungen und Annahmen der Geschäftsführung der MTU Aero Engines wider und basieren auf Informationen, die der Geschäftsführung zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehen. Zukunftsgerichtete Aussagen enthalten keine Gewähr für den Eintritt zukünftiger Ergebnisse und Entwicklungen und sind mit Risiken und Unsicherheiten verbunden. Die tatsächlichen zukünftigen Ergebnisse der MTU Aero Engines und Entwicklungen betreffend die MTU Aero Engines können daher aufgrund 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 Zyklichkeit 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.