

---

### MTU Aero Engines passt zum Halbjahr Prognose an

- **Umsatzerwartung 2013 jetzt auf 3,7 Mrd. € konkretisiert (+10 %)**
- **Operatives Ergebnis und Gewinn nach Steuern sollen stabil bleiben**

München, 24. Juli 2013 – Die MTU Aero Engines AG hat im ersten Halbjahr 2013 ihren Umsatz um 19 % auf 1.852,2 Mio. € erhöht (1-6/2012: 1.559,0 Mio. €). Das operative Ergebnis<sup>1</sup> erreichte 171,7 Mio. € (1-6/2012: 175,8 Mio. €) bei einer operativen Ergebnismarge von 9,3 % (1-6/2012: 11,3 %). Das Unternehmen erzielte einen Gewinn nach Steuern<sup>2</sup> in Höhe von 105,1 Mio. € nach 109,7 Mio. € im Vergleichszeitraum.

„Im ersten Halbjahr ist das zivile Seriengeschäft wie geplant stark gewachsen. Es ist eine wichtige Grundlage für das zukünftige Wachstum der MTU, dämpft aber zunächst die Ergebnisentwicklung. Allerdings ist das Ersatzteilgeschäft in einzelnen Programmen hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben und kann daher aktuell keinen vollständigen Ausgleich leisten. Darüber hinaus stagniert der Industriegasturbinen-Bereich“, erläuterte Egon Behle, Vorstandsvorsitzender der MTU Aero Engines AG. „Wir erwarten im zweiten Halbjahr nur eine leichte Verbesserung dieses Trends. Daher präzisieren wir heute unsere Umsatzprognose und passen unsere Ergebnisprognose an.“ Für das Gesamtjahr 2013 rechnet die MTU mit rund 3,7 Mrd. € Umsatz. Damit soll der Umsatz 2013 im Rahmen der bisher prognostizierten Bandbreite von plus 10 bis 12 % liegen (Umsatz 2012: 3.378,6 Mio. €). Die MTU erwartet das operative Ergebnis auf Vorjahresniveau bei rund 375 Mio. € und den Gewinn nach Steuern bei rund 235 Mio. €. Bisher hatte das Unternehmen bei operativem Ergebnis (EBIT bereinigt; 2012: 374,3 Mio. €) und Gewinn nach Steuern (Net Income bereinigt; 2012: 233,4 Mio. €) mit einem Anstieg von 10 bis 12 % gerechnet.

Zum Umsatzplus im ersten Halbjahr hat vor allem das starke Wachstum des zivilen Triebwerksgeschäfts beigetragen. Hier stieg der Umsatz von 703,0 Mio. € um 36 % auf 953,6 Mio. €. Wachstumstreiber waren der A320-Antrieb V2500, das GP7000, das im Airbus A380 zum Einsatz kommt sowie das GEnx für den Boeing 787 Dreamliner und die Boeing 747-8.

Die zivile Instandhaltung verzeichnete einen Umsatzzuwachs um 8 % auf 691,1 Mio. € (1-6/2012: 641,2 Mio. €). Hauptumsatzträger war das V2500. Im stagnierenden Geschäft mit Industriegasturbinen zeigen sich die Auswirkungen der aktuell niedrigen Energiepreise.

Im militärischen Triebwerksgeschäft erzielte die MTU einen Umsatz von 223,2 Mio. € nach 230,6 Mio. € im Vergleichszeitraum und liegt damit wie erwartet auf Vorjahresniveau. Der wichtigste Umsatzträger war der Eurofighter-Antrieb EJ200.

---

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

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



Der Auftragsbestand lag zum 30.6.2013 bei 11.565,5 Mio. € (31.12.2012: 11.479,6 Mio. €), was einer Produktionsreichweite von mehr als 3 Jahren entspricht. Neben dem V2500, das die A320-Familie antreibt, spielen hier vor allem die Getriebefan-Triebwerke der PW1000G-Familie eine zentrale Rolle. Sie sind die Antriebe für den Airbus A320neo, die Bombardier CSeries, die neue E-Jet-Generation von Embraer, den Mitsubishi Regional Jet und die Irkut MS-21. Auf der Paris Air Show haben sie bei der MTU für Aufträge in Milliardenhöhe gesorgt.

Das Ergebnis der MTU setzt sich aus einem Ergebnisplus von 3 % auf 55,5 Mio. € in der zivilen Instandhaltung (1-6/2012: 53,8 Mio. €) und einem Rückgang des bereinigten EBIT um 5 % auf 116,4 Mio. € (1-6/2012: 122,5 Mio. €) im OEM-Geschäft zusammen. „Der A320-Antrieb V2500 ist die wichtigste Stütze des Ersatzteil- und Instandhaltungsgeschäfts, hier ist das Volumen erwartungsgemäß gestiegen. Die Entwicklung anderer Programme wie zum Beispiel des Boeing 757- und C-17-Antriebs PW2000 wirkt hier gegenläufig“, sagte Finanzvorstand Reiner Winkler. Die EBIT-Marge in der zivilen MRO lag bei 8,0 % (1-6/2012: 8,4 %) und im OEM-Geschäft bei 9,9 % (1-6/2012: 13,1 %).

Im ersten Halbjahr 2013 sind die Forschungs- und Entwicklungsausgaben vor Aktivierung auf 95,7 Mio. € zurückgegangen (1-6/2012: 118,0 Mio. €). Ebenfalls rückläufig waren die eigenfinanzierten F&E-Aufwendungen gemäß Gewinn- und Verlustrechnung, die um 13 % von 53,5 Mio. € auf 46,5 Mio. € gesunken sind. „Die Entwicklung der Getriebefan-Technologie, die den Schwerpunkt unserer F&E-Aktivitäten bildet, schreitet zunehmend voran. Erwartungsgemäß nehmen daher unsere F&E-Ausgaben ab“, so Behle.

Der Free Cashflow lag bei 24,2 Mio. € nach 48,8 Mio. € im Vergleichszeitraum. „Die Optimierung des Cashflow ist uns ein wichtiges Anliegen, das wir in Programmen zur Verbesserung der Cash- und Ergebnissituation bearbeiten. Ziel ist es, unsere Erlös- und Kostenstrukturen sowie die sonstigen Cash-Positionen weiter zu verbessern. Damit wollen wir nachhaltig mehrere zehn Mio. € pro Jahr einsparen. Im Jahresverlauf soll das zu einem weiteren Anstieg des Free Cashflow auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag führen“, sagte Winkler.

Die Investitionen in Sachanlagen beliefen sich im ersten Halbjahr auf 32,1 Mio. € nach 39,6 Mio. € im gleichen Zeitraum 2012. Investiert wurde vor allem in eine neue Halle am Standort München, die für die Produktion der Getriebefan-Antriebe benötigt wird. „Unsere Investitionsstrategie für die Getriebefan-Triebwerke setzen wir in unserem polnischen Werk fort. Wir werden den Standort für 40 Mio. € ausbauen, um auch hier die Voraussetzungen für den Produktions- und Volumenanstieg bei den Getriebefan-Programmen zu schaffen“, ergänzte Behle.

Die Belegschaftsstärke der MTU hat sich kaum verändert: Die MTU zählte 8.577 Mitarbeiter am 30. Juni 2013 gegenüber 8.541 Mitarbeitern am 31. Dezember 2012.



## MTU Aero Engines – Eckdaten 1. Halbjahr 2013

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

MTU Aero Engines	H1 2012	H1 2013	Veränderung
Umsatz	1.559,0	1.852,2	+ 18,8 %
davon OEM-Geschäft	933,6	1.176,8	+ 26,0 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	703,0	953,6	+ 35,6 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	230,6	223,2	- 3,2 %
davon zivile Instandhaltung	641,2	691,1	+ 7,8 %
EBIT (vergleichbar gerechnet)	175,8	171,7	- 2,3 %
davon OEM-Geschäft	122,5	116,4	- 5,0 %
davon zivile Instandhaltung	53,8	55,5	+ 3,2 %
<i>EBIT-Marge (vergleichbar gerechnet)</i>	<i>11,3 %</i>	<i>9,3 %</i>	
<i>im OEM-Geschäft</i>	<i>13,1 %</i>	<i>9,9 %</i>	
<i>in der zivilen Instandhaltung</i>	<i>8,4 %</i>	<i>8,0 %</i>	
Net Income (vergleichbar gerechnet)	109,7	105,1	- 4,2 %
Net Income (reported)	114,4	72,7	- 36,5 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert, reported)	2,26 €	1,43 €	- 36,7 %
Free Cashflow	48,8	24,2	- 50,4 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	118,0	95,7	- 18,9 %
davon eigenfinanzierte F&E	75,9	68,8	- 9,4 %
davon fremdfinanzierte F&E	42,1	26,9	- 36,1 %
<i>eigenfinanzierte F&amp;E gemäß GuV</i>	<i>53,5</i>	<i>46,5</i>	<i>- 13,1 %</i>
Investitionen in Sachanlagen	39,6	32,1	- 18,9 %
	<b>31. Dez. 12</b>	<b>30. Juni 13</b>	<b>Veränderung</b>
Auftragsbestand	11.479,6	11.565,5	+ 0,7 %
davon OEM-Geschäft	5.640,4	5.501,2	- 2,5 %
davon zivile Instandhaltung	5.839,2	6.064,3	+ 3,9 %
Mitarbeiter	8.541	8.577	+ 0,4 %



## MTU Aero Engines – Eckdaten 1. Halbjahr 2013

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

MTU Aero Engines	Q2 2012	Q2 2013	Veränderung
Umsatz	861,0	907,5	+ 5,4 %
davon OEM-Geschäft	521,5	576,2	+ 10,5 %
davon ziviles Triebwerksgeschäft	406,2	465,2	+ 14,5 %
davon milit. Triebwerksgeschäft	115,3	111,0	- 3,7 %
davon Zivile Instandhaltung	348,0	339,1	- 2,6 %
EBIT (bereinigt)	84,4	82,4	- 2,4 %
davon OEM-Geschäft	53,7	57,3	+ 6,7 %
davon zivile Instandhaltung	29,5	26,3	- 10,8 %
Net Income (bereinigt)	52,8	50,6	- 4,2 %
Net Income (reported)	60,4	36,4	- 39,7 %
Free Cashflow	14,6	25,1	+ 71,9 %
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	50,4	41,8	- 17,1 %
davon eigenfinanzierte F&E	36,1	28,7	- 20,5 %
davon fremdfinanzierte F&E	14,3	13,1	- 8,4 %

### Über die MTU Aero Engines

Die MTU Aero Engines ist Deutschlands führender und einziger unabhängiger Triebwerkshersteller und weltweit eine feste Größe. Sie entwickelt, fertigt, vertreibt und betreut zivile und militärische Luftfahrtantriebe sowie Industriegasturbinen. Technologisch führend ist sie bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern, Herstell- und Reparaturverfahren. Im Bereich der zivilen Instandhaltung ist die MTU Maintenance der weltweit größte unabhängige Triebwerksinstandhalter. Auf dem militärischen Gebiet ist die MTU Aero Engines der Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der Bundeswehr. Die MTU unterhält Standorte weltweit; Unternehmenssitz ist München. Im Geschäftsjahr 2012 haben rund 8.500 Mitarbeiter einen Umsatz in Höhe von rund 3,4 Milliarden Euro erwirtschaftet. Anfang März dieses Jahres hat das Unternehmen den 32. Innovationspreis der deutschen Wirtschaft erhalten und im April den Deutschen Innovationspreis. Ausgezeichnet wurde die MTU beide Male für die schnelllaufende Niederdruckturbinen des Getriebefan-Triebwerks.

### Ihre Ansprechpartner:

Peter Kameritsch  
 Vice President Investor Relations  
 Tel.: + 49 (0) 89 14 89-57 14

Claudia Heinle  
 Senior Manager Investor Relations  
 Tel.: + 49 (0) 89 14 89-39 11

Alexander Gedler  
 Senior Manager Investor Relations  
 Tel.: + 49 (0) 89 14 89-21 53



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 Wechselkurschwankungen 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.