



GESCHÄFTSBERICHT

MTU AERO ENGINES AG

24



Inhaltsverzeichnis

An unsere Aktionäre	4	Versicherung der gesetzlichen Vertreter und Bestätigungsvermerke	334
Vorstandsbrief	5		
Vorstellung des Vorstands	8	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	335
Bericht des Aufsichtsrats	9	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	336
Der Aufsichtsrat	15	Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung	343
Die Aktie	17		
Vergütungsbericht	21		
Zusammengefasster Lagebericht	46	Weitere Informationen	346
Das Unternehmen MTU	47	Triebwerksglossar	347
Wirtschaftsbericht	59	Triebwerksübersicht	349
MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)	79	Stichwortverzeichnis	350
Prognosebericht	85	Finanzkalender und Kontakt	351
Risiko- und Chancenbericht	89		
Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems	108		
Konzernnachhaltigkeitserklärung	111		
Übrige Angaben	214		
Konzernabschluss	227		
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	228		
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	229		
Konzernbilanz	230		
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	232		
Konzern-Kapitalflussrechnung	233		
Konzern-Segmentberichterstattung (Bestandteil des Konzernanhangs)	235		
Konzernanhang	238		



Fakten und Kennzahlen mit Vorjahresvergleich

Fakten und Kennzahlen zum Konzern auf einen Blick

	2024	2023	Veränderung zum Vorjahr in %
in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)			
Umsatz und Ergebnis			
Umsatz	7.411	5.363	38,2
davon: ziviles Triebwerksgeschäft ¹⁾	1.842	711	>100
davon: militärisches Triebwerksgeschäft ¹⁾	612	538	13,8
davon: zivile Triebwerksinstandhaltung ¹⁾	5.066	4.225	19,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.233	118	>100
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	- 161	>100
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	- 97	>100
Bereinigte Ergebniswerte			
Bereinigter Umsatz	7.488	6.326	18,4
Bereinigtes Bruttoergebnis vom Umsatz	1.329	1.115	19,2
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	1.050	818	28,4
EBIT-Marge bereinigt (in %)	14,0	12,9	
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	764	594	28,8
Bilanz			
Bilanzsumme	12.484	10.204	22,4
Eigenkapital	3.438	2.933	17,2
Eigenkapitalquote in %	27,5	28,7	
Netto-Finanzverschuldung	1.061	631	68,2
Cashflow			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	714	777	- 8,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 603	- 420	- 43,5
Free Cashflow (bereinigt)	183	352	- 48,0
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	736	- 294	>100
Mitarbeiter am Jahresende			
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft	7.837	7.544	3,9
Zivile Triebwerksinstandhaltung	5.055	4.626	9,3
Mitarbeiter gesamt	12.892	12.170	5,9
Aktien-Kennzahlen			
Ergebnis je Aktie in €			
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	11,77	- 1,90	>100
Verwässertes Ergebnis je Aktie	11,53	- 1,90	>100

¹⁾ Vor Konsolidierung.



An unsere Aktionäre

Vorstandsbrief	5
Vorstellung des Vorstands	8
Bericht des Aufsichtsrats	9
Der Aufsichtsrat	15
Die Aktie	17
Vergütungsbericht	21



Vorstandsbrief

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

8 - 1 - 25.

8 Mrd. € Umsatz und 1 Mrd. € Ergebnis im Jahr 2025. Das hatten wir uns zum Ziel gesetzt.

Ich freue mich sehr, dass wir unser Ergebnisziel bereits ein Jahr früher als geplant erreicht haben: Wir haben 2024 ein bereinigtes EBIT in Höhe von 1.050 Mio. € erzielt. Auch unsere übrigen Prognosewerte haben wir voll erreicht: Wir haben 7,5 Mrd. € Umsatz erwirtschaftet; prognostiziert waren 7,3 Mrd. € bis 7,5 Mrd. €. Der bereinigte Gewinn nach Steuern ist wie geplant analog zum operativen Ergebnis gewachsen und erreichte 764 Mio. €. Der Free Cashflow 2024 lag mit 183 Mio. € entsprechend unserer Prognose bei einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrag.

Dieses starke finanzielle Ergebnis spiegelt die Robustheit unseres krisenfesten Geschäftsmodells und unsere Leistungsfähigkeit wider. Wir haben einmal mehr gezeigt, dass wir mit anspruchsvollen Situationen umgehen können – denn auch das Jahr 2024 war herausfordernd und intensiv.

Die größte Herausforderung war erneut der Getriebefan-Flottenmanagementplan. Er wurde 2023 durch ein Fertigungsproblem im Bauanteil unseres Programmpartners Pratt & Whitney ausgelöst. Über unseren Risk- and Revenue-Sharing-Anteil, mit dem wir 18 % des Ertrags und des Risikos am Getriebefan (GTF) teilen, schlägt dies auf uns durch. Die Auswirkungen des Getriebefan-Flottenmanagementplans werden wir auch 2025 und 2026 weiter spüren – operativ in den Shops ebenso wie finanziell im Free Cashflow. Inzwischen ist er aber kein Krisenplan mehr, sondern ein gut geplanter Maßnahmenplan. Wir haben ihn zusammen mit unseren Partnern etabliert und arbeiten ihn jetzt fokussiert gemeinsam ab – an den Instandhaltungsstandor-

ten der MTU ebenso wie im gesamten MRO-Netzwerk für den Getriebefan. Bei der Reduzierung der Durchlaufzeiten und der Identifizierung von Einsparpotenzialen ist die MTU führend im gesamten Partnernetzwerk: Dank unserer umfassenden Expertise ist es uns gelungen, bei optimaler Teileverfügbarkeit die Durchlaufzeit auf deutlich unter 100 Tage zu senken. Noch ist das nicht Standard, doch wir gehen hier eindeutig in die richtige Richtung. Selbstverständlich teilen wir unsere Erkenntnisse im gesamten Instandhaltungs-Netzwerk für den GTF. Gemeinsam mit unseren Partnern tun wir also alles, was in unserer Macht steht, um die Auswirkungen des Getriebefan-Flottenmanagementplans auf die Fluggesellschaften zu minimieren, die Kosten zu senken und das Vertrauen in den GTF weiter zu stärken.

Denn: Das Vertrauen des Marktes in die GTF-Technologie ist vorhanden. Das belegen auch die zahlreichen Bestellungen, die 2024 aufgegeben wurden. Allein auf der Farnborough International Airshow hat der Getriebefan mit über 220 bestellten Triebwerken gepunktet. Insgesamt wurden in Farnborough Aufträge vergeben, von denen die MTU mit rund 800 Mio. \$ profitiert. Das zeigt einmal mehr, dass wir die richtigen, zukunftsweisenden Triebwerke im Portfolio haben.

Der Bedarf auf Seiten der Fluggesellschaften ist hoch, denn sowohl der Passagier- als auch der Frachtverkehr nehmen kontinuierlich zu. Die Luftfahrt ist und bleibt ein Wachstumsmarkt.

2024 stand der hohen Nachfrage allerdings die zweite große Herausforderung des Jahres gegenüber: Probleme in den Lieferketten. Sie haben dazu geführt, dass die Flugzeughersteller ihren Hochlauf verlangsamt haben, d.h. weniger neue Flugzeuge auf den Markt gekommen sind. Das bremst natürlich einerseits unser Neugeschäft. Das Wachstum ist hier aber nur aufgeschoben: Der Marktbedarf ist da, die Flugzeuge sind bestellt. In der Folge werden auch die Auslieferungszahlen ansteigen. Andererseits führt die mangelnde Verfügbarkeit neuer Flugzeuge zu einer hohen Nachfrage im Aftermarket, da ältere Flugzeuge später als erwartet ausgemustert werden. Hier bieten sich Chancen für unser Instandhaltungs-, Ersatzteil- und Leasinggeschäft.

Um diese Chancen nutzen zu können und uns erfolgreich für die Zukunft aufzustellen, haben wir die MTU im vergangenen Jahr konsequent an den Bedürfnissen des Marktes ausgerichtet: durch Investitionen, die richtigen strategischen Anpassungen und durch intelligente Innovationen.

So haben wir hier in München eine neue Produktionshalle für die Scheibenfertigung eröffnet. In ihrer finalen Ausbaustufe wird sie vollständig automatisiert sein. Dann hat die MTU die modernste Rotorfertigung der Welt. Die Kapazität der Halle wollen wir in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Denn auch hier gilt: Die Nachfrage ist da.



In diesem volatilen Umfeld ist die MTU ein verlässlicher Partner: Im März 2024 haben wir unser 1000. PW1100G-JM ausgeliefert – und wir sehen uns gut aufgestellt, die Auslieferungen in den nächsten Jahren weiter zu erhöhen.

Um die Digitalisierung auf stabile Beine zu stellen, errichten wir in München ein neues Rechenzentrum. Im April haben wir dafür den Grundstein gelegt. Der Bau schreitet gut voran, im ersten Quartal 2025 wollen wir es in Betrieb nehmen. Gute Fortschritte macht auch der Bau unseres neuen, hochmodernen Entwicklungszentrums. Einen weiteren Fokus legen wir auf das Zukunftsthema Automatisierung. Wir treiben es unter anderem gemeinsam mit dem Automatisierungs- und Messtechnik-Spezialisten 3D.aero voran, den wir Ende 2024 übernommen haben.

In puncto fortschrittliche Energieversorgung setzen wir am Standort München Maßstäbe: Mit einer eigenen Geothermieanlage werden wir uns weitgehend unabhängig von Gas machen: Wir wollen damit 80 % unserer Heizleistung abdecken. Das ist ein wesentlicher Schritt, um die CO₂-Emissionen am Standort erheblich zu reduzieren. 2024 haben wir erfolgreich Pumpversuche durchgeführt, derzeit errichten wir das Wärmeverteilstützpunkt. Mitte 2025 soll unsere Geothermieanlage in Betrieb gehen.

In der Instandhaltung haben wir 2024 den Ausbau unserer Kapazitäten vorangetrieben: Im chinesischen Zhuhai haben wir unser zweites Werk aufgebaut. Es hat vor Kurzem den Betrieb aufgenommen. Die MTU Maintenance Dallas hat im vergangenen Jahr deutlich größere Betriebsflächen bezogen. Auf ihrem Prüfstand können jetzt auch CFM56-Triebwerke getestet werden – ein wichtiger Ausbau des Standort-Portfolios. Die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg hat mit der Zulassung für die Triebwerkstests ihre Portfolioerweiterung um das CFM56-7B erfolgreich abgeschlossen. Ein neues Ersatzteillager sorgt bei der MTU Maintenance Lease Services für eine höhere Teileverfügbarkeit und gleichzeitig für kürzere Lieferzeiten.

Im Militärgeschäft stehen mit der nächsten europäischen Kampfflugzeug- und Hubschrauber-generation wichtige Projekte auf der Agenda. Für das Triebwerk, das ab 2040 den nächsten europäischen Kampffjet antreiben soll, erarbeiten wir gemeinsam mit unseren Partnern Safran und ITP die Triebwerksarchitektur und die grundsätzlichen Antriebstechnologien. Für Europas nächste Militärhubschraubergeneration haben wir Mitte 2024 mit Safran Helicopter Engines das Joint Venture EURA gegründet. Es ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur gemeinsamen Entwicklung eines neuen, vollständig europäischen Hubschraubertriebwerks.

Außerdem arbeitet unsere Branche auf möglichst emissionsfreies Fliegen hin. Die MTU teilt diese Vision und gestaltet die Zukunft der Luftfahrt aktiv mit – mit einem technologie-offenen Ansatz. Das bedeutet: mit möglichst effizienten Gasturbinen, bei denen nachhaltige, alternative Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Und mit revolutionären Konzepten wie der Wasserstoff-Brennstoffzelle.

Diese Fliegende Brennstoffzelle reduziert die Klimawirkung auf nahezu null: Brennstoffzellen stoßen weder CO₂, Stickoxide noch Partikel aus, sondern emittieren lediglich Wasser. Die Technologieentwicklung haben wir 2024 konsequent vorangetrieben – beispielsweise sind erfolgreiche Tests des Flüssigwasserstoff-Treibstoffsystems gelaufen; und in München entstehen neue Prüfstände für die Fliegende Brennstoffzelle. Die Fliegende Brennstoffzelle ist auch Thema des EU-Technologieprogramms HEROPS (Hydrogen-Electric Zero Emission Propulsion System), das im Februar 2024 gestartet ist.

Ebenfalls im Rahmen eines europäischen Forschungsprogramms – Clean Sky 2 – haben wir 2024 Turbinen- und Verdichtertechnologien weiterentwickelt und die neuen Technologien validiert. Sie sollen in die nächste Generation von Getriebefan-Technologien einfließen und die Antriebe noch effizienter, kraftstoffsparender und emissionsärmer machen.

Auch Triebwerke der aktuellen Generation, wie beispielsweise das V2500 für die klassische A320-Familie, können in den kommenden Jahrzehnten einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Luftfahrt leisten – durch den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe, sogenannter SAFs. Als weltweit erster Instandhaltungsbetrieb hat die MTU in Hannover 2024 einen V2500-Prüflauf mit 100%igem SAF erfolgreich durchgeführt.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, lassen Sie mich zusammenfassen: Wir haben 2024 unsere Kapazitäten vorausschauend geplant, die Kosten im Blick behalten und kontinuierlich unsere Effizienz gesteigert. Getreu unserem Jubiläumsmotto „passion for engines – 90 years and beyond“ legen wir den Fokus darauf, einen entscheidenden Beitrag zu einem klimafreundlicheren Luftverkehr zu leisten und gleichzeitig die Zukunft der MTU zu sichern.

Das wäre nicht möglich ohne unser großartiges Team. Im Namen des gesamten Vorstands danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz, ihre Flexibilität, Ausdauer und Motivation. Ich bin stolz auf das, was wir in diesem herausfordernden Geschäftsjahr gemeinsam erreicht haben. Danken möchte ich auch unseren Partnern, Kunden



und Lieferanten für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und den konstruktiven Dialog. Gerade in der Triebwerksbranche können wir nur gemeinsam erfolgreich sein – in weltumspannenden Partnerschaften. Deshalb denken und arbeiten wir bei der MTU immer international. Tag für Tag können wir uns an allen unseren Standorten persönlich davon überzeugen, wie positiv unterschiedliche Menschen mit ihren Einblicken, Erkenntnissen und Erfahrungen unser Miteinander und auch unsere Arbeitswelt bereichern. In dieser Vielfalt gemeinsam an unserer Zukunft zu arbeiten, gehört zu den Grundlagen unseres Erfolgs. Gegen jede Form von Diskriminierung, Ausgrenzung und Hass sprechen wir uns explizit aus.

Zusammen mit einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Denkweise und einer herausragenden Finanzperformance haben wir mit alledem die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Wir haben bewiesen, dass wir nicht nur krisenfest sind, sondern die richtige Grundlage für nachhaltiges und profitables Wachstum haben. Unsere positive Entwicklung werden wir auch 2025 weiter beschleunigen: Wir rechnen mit anhaltendem organischen Wachstum – über alle Geschäftsbereiche hinweg. Am stärksten zunehmen dürfte 2025 der Umsatz des zivilen Serien-geschäfts. Ein Umsatzplus erwarten wir auch im Ersatzteilgeschäft, in der zivilen Instandhaltung und im Militärgeschäft. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir auf dem richtigen Kurs sind und die richtige Strategie verfolgen.

Das honoriert auch der Kapitalmarkt: 2024 ist es uns gelungen, die größte Unternehmensanleihe mit der längsten Laufzeit in der Geschichte der MTU erfolgreich am Kapitalmarkt zu platzieren. Sie hat einen Nominalwert von 750 Mio. € und eine Laufzeit von sieben Jahren. Außerdem haben wir 2024 erfolgreich ein Schuldscheindarlehen abgeschlossen. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das Emissionsvolumen von 200 auf 300 Millionen Euro aufgestockt. Die Mittel setzen wir ein, um die MTU weiter auf Wachstumskurs zu halten.

Unsere operative Stärke und die guten Zukunftsperspektiven haben sich auch in unserem Aktienkurs widerspiegelt: Er hat 2024 ein Allzeithoch von 327,60 € erreicht und dieses Ende Januar 2025 mit 349,90 € erneut übertroffen. Seit dem Herbst 2024 liegt der Kurs konstant über der 300-Euro-Marke. Das sind gute Nachrichten für Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre.

Neben dem starken Aktienkurs sollen Sie auch über die Dividende vom Erfolg der MTU profitieren. Gleichzeitig möchten wir den finanziellen Spielraum zur Weiterentwicklung der MTU erhalten. Unser Dividendenvorschlag ist daher erneut eine Abwägung zwischen den finanziellen Belastungen durch den Getriebefan-Flottenmanagementplan und den starken Perspektiven der MTU. Für das Geschäftsjahr 2024 schlagen wir der Hauptversammlung daher eine Dividende von 2,20 € je Aktie vor. Damit, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, bedanken wir uns für Ihre Treue und Ihr Vertrauen.

Ich freue mich, wenn Sie die MTU auch weiterhin auf ihrem Erfolgskurs begleiten und Ihr Vertrauen auch Dr. Johannes Bussmann schenken. An ihn werde ich den Vorstandsvorsitz der MTU Aero Engines AG übergeben. Ich bin mir sicher: Die MTU ist bei ihm und dem gesamten Vorstandsteam in den besten Händen.

*Mid freundlichen Grüßen
Lars Wagner*

Vorstellung des Vorstands



Lars Wagner

Vorsitzender des Vorstands

Jahrgang 1975, bestellt bis 31. Dezember 2025

Diplom-Ingenieur Maschinenbau und
Luft- und Raumfahrttechnik, MBA

Ressortverantwortung:

Personal, Recht, Strategie, Technologie &
Entwicklung, Unternehmenskommunikation;
Chief Sustainability Officer (CSO)

Peter Kameritsch

Vorstand Finanzen und IT

Jahrgang 1969, bestellt bis 31. Dezember 2025

Diplom-Physiker, Diplom-Kaufmann

Ressortverantwortung:

Finanzen, Informationstechnologie

Dr. Silke Maurer

Vorständin OEM Operations

Jahrgang 1972, bestellt bis 31. Januar 2026

Diplom-Ingenieurin Maschinenbau

Ressortverantwortung:

Einkauf, Fertigung,
Montage, Qualität

Michael Schreyögg

Vorstand Programme

Jahrgang 1966, bestellt bis 30. Juni 2026

Diplom-Ingenieur Maschinenbau

Ressortverantwortung:

Vertrieb und Programmleitung der
zivilen und militärischen Programme,
Standorte der MTU Maintenance

Bericht des Aufsichtsrats



Gordon Riske

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Die MTU blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Das Unternehmen ist hervorragend im Markt positioniert und operativ hoch leistungsfähig. Das zeigt sich am profitablen Wachstum des Unternehmens im Jahr 2024: Die MTU hat ihre Prognose erreicht und neue Rekordwerte erzielt. Dabei überstieg das bereinigte operative Ergebnis bereits 2024 und damit ein Jahr früher als ursprünglich geplant die Grenze von 1 Mrd. €. Durch ihre Technologieführerschaft, das ausgewogene Portfolio und ihre breite Kundenbasis ist die MTU gut aufgestellt, um Umsatz und Ergebnis auf bereinigter Basis auch 2025 weiter zu steigern und auch über das Jahr 2025 hinaus zu wachsen. In den nachfolgenden Abschnitten finden sich die Ausführungen des Aufsichtsrats über seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2024. Die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern wird der Aufsichtsrat auch 2025 fortsetzen.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Mit diesem Bericht informiert der Aufsichtsrat gemäß § 171 Abs. 2 AktG über seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2024 und das Ergebnis der Prüfung von Jahres- und Konzernabschluss einschließlich des zusammengefassten Lageberichts. Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Kontroll- und Beratungsaufgaben 2024 mit großer Sorgfalt und in vollem Umfang wahrgenommen.

Das Gremium hat den Vorstand fortlaufend bei der Leitung des Unternehmens beraten, die Führung der Geschäfte kontinuierlich begleitet und überwacht und sich von ihrer Recht- und Ordnungsmäßigkeit überzeugt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung wurde der Aufsichtsrat bzw. die Ausschüsse unmittelbar und frühzeitig einbezogen. Der Vorstand hat die Mitglieder des Aufsichtsrats regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Lage des Unternehmens ins Bild gesetzt. Der Aufsichtsrat erhielt monatlich schriftliche Berichte über die Vermögens-, Finanz- und Ertragssituation der Gesellschaft. Bei seinen Sitzungen besprach der Aufsichtsrat auch die Geschäftsentwicklung aller mit der MTU verbundenen Unternehmen.

Vorstand und Aufsichtsrat diskutierten gemeinsam die Strategie und alle wichtigen Vorhaben. Der Aufsichtsrat hat die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Fokus auf nachhaltiges, profitables organisches Wachstum nach sorgfältiger Abwägung und Prüfung befürwortet. Über sämtliche Geschäfte, die laut Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung des Vorstands eine Zustimmung des Gremiums erfordern, wurden nach Überprüfung und Diskussion mit dem Vorstand Beschlüsse gefasst. Vorbereitende Sitzungen finden im Bedarfsfall auch ohne den Vorstand statt. Auch hat der Aufsichtsrat seinen Sitzungsplan so eingerichtet, dass er regelmäßig ohne den Vorstand tagt.

Wie in den Vorjahren hat der Aufsichtsrat 2024 die internen Kontrollmechanismen der MTU überwacht und geprüft. Sein Augenmerk lag vor allem auf dem Risikomanagementsystem, dem internen Kontrollsystem, der Revision und der rechtskonformen Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig unter Mitwirkung des Prüfungsausschusses und im Dialog mit dem Vorstand mit diesen Systemen und ihrer Angemessenheit und Wirksamkeit befasst. Ebenso hat sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Compliance des Unternehmens befasst.

Im Hinblick auf die aktienrechtlichen Anforderungen bezüglich der Zustimmungspflicht des Aufsichtsrats bei bestimmten Geschäften mit nahestehenden Personen hat der Aufsichtsrat bereits 2020 ein internes Verfahren zur Einhaltung der Zustimmungserfordernisse beschlossen. Im Berichtsjahr hat es keine zustimmungs- oder veröffentlichungspflichtigen Geschäfte gegeben.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2024 gab es fünf ordentliche Aufsichtsratssitzungen. Davon fanden vier Sitzungen in Präsenz und eine Sitzung hybrid statt, d. h. einige Aufsichtsratsmitglieder nahmen persönlich, andere per Videokonferenz teil. Zudem gab es zwei außerordentliche Sitzungen; eine fand als hybride Sitzung statt, eine rein virtuell. Die Mitglieder haben an allen Sitzungen teilgenommen. Die Präsenz lag demnach wie im Vorjahr bei 100 %.

Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Mitglied des Aufsichtsrats	Sitzungsteilnahme (inkl. Ausschusssitzungen)	Sitzungsteilnahme in Prozent
Gordon Riske (Vorsitzender)	14 / 14	100 %
Josef Mailer (stellvertretender Vorsitzender)	19 / 19	100 %
Dr. Johannes Bussmann (seit 8. Mai 2024)	6 / 6	100 %
Dr. Christine Bortenlänger	14 / 14	100 %
Kai Eisenblätter	7 / 7	100 %
Daniele Frijia	12 / 12	100 %
Dr.-Ing. Marc Haltrich	7 / 7	100 %
Anita Heimerl	7 / 7	100 %
Dr. Rainer Martens	7 / 7	100 %
Dr. Joachim Rauhut (bis 8. Mai 2024)	6 / 6	100 %
Claudia Sowa-Frank	14 / 14	100 %
Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl	7 / 7	100 %
Ute Wolf	16 / 16	100 %
Durchschnittliche Teilnahmequote		100 %

In seiner Sitzung am 19. März 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit den Finanzabschlüssen. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss und genehmigte den zusammengefassten Lagebericht für die Gesellschaft und den Konzern für das Geschäftsjahr 2023. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit dem Geschäftsbericht der MTU sowie mit der Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2023 und stimmte dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zu. Entsprechend wurde der Hauptversammlung am 8. Mai 2024 die Ausschüttung einer Dividende von 2,00 € je dividendenberechtigter Aktie vorgeschlagen. Der Aufsichtsrat genehmigte die Nichtfinanzielle Erklärung für den MTU-Konzern und die Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023. Der Aufsichtsrat beriet in der Sitzung außerdem über die Festsetzung der Jahreserfolgsvergütung des Vorstands für das Jahr 2023 sowie die Vorlage des neu gefassten Vergütungssystems des Vorstands zur Billigung durch die Hauptversammlung und über die Festlegung der finanziellen und nicht-finanziellen Ziele für die Jahreserfolgsvergütung des Vorstands für das Jahr 2024. Weiterhin wurden der Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung und die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung verabschiedet. Der Aufsichtsrat billigte den gemeinsam mit dem Vorstand erstellten Vergütungsbericht und die Erklärung zur Unternehmensführung. Zudem berichtete der Vorstand zur Lage der Gesellschaft, u. a. zu Informationen über branchenweite Entwicklungen und das geplante Schuldscheindarlehen, welches im April in Höhe von 300 Mio. € abgeschlossen wurde. Schließlich legte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die qualitativen und quantitativen Zielkriterien und Werte für die langfristige Erfolgsvergütung (Performance Share Plan 2024) und die Jahreserfolgsvergütung (Short Term Incentive) des Vorstands einschließlich der Zielkriterien für den strategischen Multiplikator fest.

In der Sitzung am 8. Mai 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat unter anderem mit der Kooperationsvereinbarung mit Oerlikon zum Aufbau einer Smart Factory für Thermisches Spritzen. Thema war ebenso die neue Produktionshalle in München, die im Juli offiziell eröffnet wurde. Zudem informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über die Quartalszahlen für das erste Quartal. In der Sitzung im Mai und in allen weiteren ordentlichen Sitzungen berichtete der Vorstand zur Entwicklung der AOG-Situation in den GTF-Programmen PW1100G-JM und PW1500G sowie PW1900G.

In der Sitzung am 30. Juli 2024 beriet der Aufsichtsrat über die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Zudem erteilte das Gremium die Genehmigung zur Begebung einer Unternehmensanleihe über einen Nominalbetrag von bis zu 750 Millionen €, die im Jahresverlauf erfolgreich platziert wurde. Ein weiteres wichtiges Thema war die Vorstellung neuer Technologien auf der Farnborough Airshow und die gewonnenen Aufträge im Wert von rund 800 Mio. US-\$. Darüber hinaus gab es Informationen zu einem Transformationsprogramm. Außerdem berichtete der Vorstand über die Halbjahreszahlen.



In der außerordentlichen Sitzung am 27. September 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat erneut mit der langfristigen Nachfolgeplanung für den Vorstand. Darüber hinaus wurde in dieser Sitzung der Anbieter für die externe Begleitung der Selbstbeurteilung der Wirksamkeit des Aufsichtsrats vorgestellt und das weitere Vorgehen diesbezüglich erläutert.

In der Sitzung am 22. Oktober 2024 informierte der Vorstand über die Zusammenarbeit zwischen MTU und Safran Helicopter Engines und die Gründung des 50:50-Joint-Ventures EURA. Der Aufsichtsrat erhielt zudem Informationen über die Weiterentwicklung der Technologien und die Ergebnisse der mehrwöchigen Tests eines Flüssigwasserstoff-Treibstoffsystems für die Fliegende Brennstoffzelle Flying Fuel Cell (FFC). Zudem befasste sich das Gremium mit dem Thema Maintenance, insbesondere mit der Eröffnung eines neuen Lagers für Ersatzteile von Triebwerken in den USA. Ziel dieser Erweiterung ist es, für die Instandhaltungskunden die Verfügbarkeit von Triebwerksteilen zu erhöhen und zugleich die Lieferzeit zu verkürzen. Zudem gab es ein Status-Update zum Transformationsprogramm. Darüber hinaus berichtete der Vorstand über die Neunmonatszahlen.

In der Sitzung am 9. Dezember 2024 beschäftigte sich das Gremium mit der Lage der Gesellschaft und beriet ausführlich über die operative Planung und das Budget für 2025. Außerdem erfolgten eine ausführliche Prüfung und Bestätigung der Übereinstimmung der Unternehmensführung mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). Weitere Themen in der Sitzung waren die Vorstandsvergütung, die Festlegung der Ziele und der Bandbreiten für die langfristige Erfolgsvergütung des Vorstands (Performance Share Plan 2024) und dabei insbesondere der Status der Zielerreichung der ESG-Ziele für 2024 sowie Vorschläge für ESG-Ziele und strategische Multiplikatoren für 2025. Außerdem wurden die Ergebnisse der mit Unterstützung eines externen Beraters durchgeführten Beurteilung der Wirksamkeit des Aufsichtsrats vorgestellt. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung, insbesondere der CSRD-Berichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive), und der Anpassung des Kompetenzprofils des Aufsichtsrats.

In der außerordentlichen Sitzung am 17. Dezember 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat nach Lars Wagners überraschender Ankündigung, seinen Vertrag nicht verlängern zu wollen, mit der Nachfolgeplanung für den Vorstandsvorsitzenden. In einem einstimmigen Beschluss wurde Dr. Johannes Bussmann zum neuen Vorstandsvorsitzenden der MTU Aero Engines AG bestellt und damit die Nachfolge von Lars Wagner geregelt, der nach seinem Mandat bei der MTU zu Airbus wechseln wird.

In seinen Sitzungen setzte sich der Aufsichtsrat darüber hinaus mit den gesetzlichen Vorgaben und den Bestimmungen des DCGK zur Vorstandsvergütung auseinander. Das Vergütungssystem

berücksichtigt Nachhaltigkeitsziele und stellt eine angemessene und motivierende Vergütung sicher.

Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde darüber hinaus kontinuierlich über die aktuelle Situation, wichtige Geschäftsvorfälle und bevorstehende bedeutsame Entscheidungen unterrichtet.

Dazu war er regelmäßig mit dem Vorstand in Kontakt und hat sich mit ihm über die Strategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement sowie die Compliance des Unternehmens beraten.

Corporate Governance

Der Erfolg der MTU basiert nach Überzeugung des Aufsichtsrats auch auf guter Corporate Governance. Der Aufsichtsrat setzte sich deshalb auch 2024 ausführlich mit der Anwendung und Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner gültigen Fassung vom 28. April 2022 auseinander. Der Aufsichtsrat beschäftigt sich auch regelmäßig mit der Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat im Hinblick auf Diversity und die angemessene Berücksichtigung von Frauen.

In der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist die Behandlung von Interessenskonflikten bindend geregelt. Interessenskonflikte sind offenzulegen und führen gegebenenfalls zu einer Mandatsbeendigung. Dies gilt auch bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung. Im Berichtsjahr sind keine Interessenskonflikte im Aufsichtsrat aufgetreten. Mit Ausnahme eines Beratervertrages zwischen einem Aufsichtsratsmitglied und einem Lieferanten der Gesellschaft bestanden im Jahr 2024 keine Berater-, Dienstleistungs- oder ähnlichen Verträge zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und der MTU Aero Engines AG, ihren Tochterunternehmen oder mit Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten. Sollte es in Zukunft zu Besprechungen oder Beschlussfassungen kommen, die diesen Lieferanten betreffen, wird das Aufsichtsratsmitglied an diesen nicht teilnehmen. Im Berichtsjahr war dies nicht der Fall.

Der Aufsichtsrat hat sich auch umfassend mit den Empfehlungen des DCGK zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder befasst, die die Anteilseigner:innen vertreten. Der Aufsichtsrat betrachtet sämtliche seiner Mitglieder als unabhängig; dies gilt ausdrücklich auch für die Arbeitnehmervertreter:innen und ebenso für Dr. Rainer Martens, der Ende 2017 aus dem Leitungsgremium der MTU ausgeschieden ist, sowie für Dr. Joachim Rauhut (Mitglied bis 8. Mai 2024), der seit mehr als zwölf Jahren dem Aufsichtsrat angehört hatte. Damit sind auch alle Ausschüsse mit unabhängigen Aufsichtsratsmitgliedern besetzt. Der Aufsichtsrat hat für die Zukunft zwölf Jahre als Obergrenze für die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat festgelegt und betrachtet diese Obergrenze als angemessen für die MTU. Aus- und Fortbildungsmaßnahmen



nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr; bei Bedarf werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt, die dann auch die Kosten der Weiterbildung trägt. Im Geschäftsjahr 2024 förderte die MTU die Aus- und Fortbildungsmaßnahmen in Form einer Weiterbildung zum Thema CSRD mit insgesamt drei Schulungsterminen. 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, immer unter Berücksichtigung des Alters der Vorstandsmitglieder, der Diversitätsanforderungen und des Kompetenzprofils potenzieller Kandidat:innen.

Für neue Mitglieder des Aufsichtsrats gibt es einen Onboarding-Prozess; dieser macht sie umfassend mit dem Produktportfolio, der Strategie und der Corporate Governance der MTU sowie der Arbeitsweise des Aufsichtsrats vertraut.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse die Aufgaben erfüllen. 2024 hat der Aufsichtsrat erneut eine Selbstbeurteilung der Arbeit im Plenum mit Hilfe externer Unterstützung durchgeführt. Für die Befragung wurden Interviews mit jedem Aufsichtsratsmitglied geführt. Zu den Themen gehörten insbesondere strategische Überwachungsfelder, die Diskussionskultur und Konfliktlösungspotenziale, der strategische Dialog, das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats, die Ausschusstätigkeit und die Zusammenarbeit mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss hat im Jahr 2024 ebenfalls wieder eine Selbstbeurteilung durchgeführt. Auch sie erfolgte mit externer Unterstützung in Form von Interviews mit jedem Ausschuss-Mitglied. Die Schwerpunkte der Selbstbeurteilung waren der Aufgabenbereich und insbesondere auch die Leitung des Ausschusses sowie die Zusammenarbeit im Ausschuss. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses am 9. Dezember 2024 vorgestellt. Sie bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der Aufsichtsratsarbeit und für das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss beurteilten ihre Arbeit jeweils als effizient und beschlossen lediglich punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation der Arbeit im Plenum bzw. im Ausschuss.

Die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand sowie innerhalb des Aufsichtsrats wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr für sehr gut befunden. Interessenskonflikte zwischen der MTU und dem Vorstand oder dem Aufsichtsrat gab es nicht.

In der gemeinsamen Erklärung mit dem Vorstand vom 9. Dezember 2024 und 17. Dezember 2024 (Aktualisierung) – gemäß § 161 AktG – wird festgestellt, dass die MTU Aero Engines AG sämtlichen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung vom 28. April 2022 mit einer Ausnahme entspricht. Abweichend von dieser einen DCGK-

Empfehlung ist Dr. Johannes Bussmann mit Ausscheiden des aktuellen Vorstandsvorsitzenden für einen Zeitraum von fünf Jahren zum Vorstand bestellt worden. Diese Erklärung der MTU ist mit weiteren Ausführungen zur Corporate Governance des Unternehmens im Kapitel [Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance](#) im Lagebericht dieses Geschäftsberichts abgedruckt; sie findet sich auch auf der MTU-Website.

Der Aufsichtsratsvorsitzende Gordon Riske führte im Dezember 2024 und Januar 2025 eine Corporate Governance Roadshow durch. Themen waren insbesondere die Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat, eine anstehende Personalie – die Wahl von Dr. Peter Weckesser zum Aufsichtsratsmitglied –, die Regelung der Nachfolge von Lars Wagner, die Reaktionen auf das in 2024 neugefasste Vergütungssystem und die vorläufige Agenda für die Hauptversammlung 2025. Mit Blick auf die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2024, die erstmals nach dem neuen System gewährt wird, hat der Aufsichtsratsvorsitzende den Wunsch der Investoren nach weitgehender Transparenz – insbesondere im Hinblick auf Zielkriterien und Werte für die variablen Vergütungsbestandteile (Short und Long Term Incentive) – zur Kenntnis genommen. Diesem Wunsch wird im Vergütungsbericht Rechnung getragen.

Sitzungen der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat traditionell drei paritätisch besetzte Ausschüsse: den Prüfungs-, den Personal- und gemäß § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes den Vermittlungsausschuss. Über ihre Arbeit lässt sich der Aufsichtsrat im Plenum regelmäßig Bericht erstatten.

Auf Empfehlung des DCGK gibt es zusätzlich einen Nominierungsausschuss, der nur bei Bedarf tagt. Seine Aufgabe ist es, geeignete Kandidat:innen für eine Wahl in den Aufsichtsrat zu finden. Mitglieder sind Gordon Riske (Vorsitzender) und Ute Wolf (seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (bis 8. Mai 2024). Im Geschäftsjahr 2024 trat der Nominierungsausschuss zweimal zusammen – bezüglich der Nachfolge von Dr. Joachim Rauhut, der mit Ablauf der Hauptversammlung 2024 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Neben der Qualifizierung wird besonders auf die zeitliche Verfügbarkeit potenzieller Kandidat:innen geachtet. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch mit der zeitlichen Verfügbarkeit seiner gegenwärtigen Mitglieder. Er kam zu dem Ergebnis, dass seine Mitglieder neben ihrer sonstigen beruflichen Tätigkeit ausnahmslos ausreichend Zeit für die Gremienarbeit bei der MTU haben und ihre Verfügbarkeit gut ist. Dies drückt sich nicht nur in den sehr hohen Teilnahmequoten an den Plenums- und Ausschuss-Sitzungen (im Jahr 2024: 100%) aus, sondern auch in der sorgfältigen Vorbereitung und Nachbereitung dieser – seit dem Frühjahr 2023 zeitlich verlängerten – Sitzungen, die intensive und tiefgreifende Diskussionen in den Gremien und mit dem Vorstand ermöglichen.



Dem Personalausschuss, der unter anderem die Vorstandsverträge einschließlich der Vergütung sowie Kandidat:innenvorschläge vorbereitet, gehören Gordon Riske und Ute Wolf (seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (bis 8. Mai 2024) sowie die Arbeitnehmervertreter Josef Mailer und Daniele Frijia an. Im vergangenen Jahr beschäftigte sich der Personalausschuss in fünf Sitzungen – davon drei (zweimal virtuell, einmal hybrid) außerordentliche Sitzungen (Präsenz insgesamt: 100%) – unter anderem mit der Jahreserfolgsvergütung des Vorstands für das Jahr 2023, der Festlegung der Ziele der Jahreserfolgsvergütung des Vorstands für das Jahr 2024, der Festlegung der Ziele und der Bandbreiten für die langfristige Erfolgsvergütung des Vorstands (Performance Share Plan 2024) einschließlich der Zielgrößen und Bandbreiten der ESG-Kriterien sowie der Empfehlung an den Aufsichtsrat hinsichtlich der Bestellung und Vergütung der Vorstände. Weitere Themen waren der Status der Zielerreichung der ESG-Ziele 2024 sowie die Erörterung von Vorschlägen für ESG-Ziele und strategische Multiplikatoren 2025. Zudem führte der Ausschuss intensive Gespräche über die Nachfolge des Vorstandsvorsitzenden Lars Wagner, der den Aufsichtsrat im Oktober 2024 darüber informiert hatte, seinen bis zum 31. Dezember 2025 laufenden Vertrag nicht verlängern zu wollen. Am 17. Dezember 2024 wurde Dr. Johannes Bussmann zum neuen Vorstandsvorsitzenden bestellt.

Der Vermittlungsausschuss, dessen Mitglieder denen des Personalausschusses entsprechen, musste 2024 nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss setzt sich zusammen aus Ute Wolf (Vorsitzende; seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (Vorsitzender; bis 8. Mai 2024), Dr. Christine Bortenlänger, Claudia Sowa-Frank sowie Josef Mailer. Er tagte im vergangenen Jahr sechsmal in ordentlichen Sitzungen und einmal in einer außerordentlichen hybriden Sitzung. Die Präsenz betrug 100%.

Der Ausschuss beschäftigte sich speziell mit dem Jahresabschluss, dem Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung (NFE) des MTU-Konzerns und der MTU Aero Engines AG sowie mit der Vermögens-, Finanz- und Ertrags-situation und den Jahres- bzw. Halbjahresberichten sowie Quartalsmitteilungen. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Vorbereitung des Vorschlags des Aufsichtsrats zur Bestellung des Abschlussprüfers und des Prüfers des Nachhaltigkeitsberichts durch die Hauptversammlung, der Erteilung des Prüfungsauftrags sowie der Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer und legte die Prüfungsschwerpunkte für den Konzern- und Jahresabschluss 2024 fest. Zudem erfolgte die Prüfung und Genehmigung des Budgets für Nichtprüfungsleistungen.

Der Prüfungsausschuss überwachte die Qualität der Abschlussprüfung und die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die dieser bestätigt hatte. Daneben befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen und hat das Verfahren zur

Beauftragung des Abschlussprüfers mit der Erbringung von Nicht- Prüfungsleistungen überprüft und bestätigt sowie die Beauftragung des Abschlussprüfers mit derartigen Leistungen im Berichtsjahr einzelfallbezogen, inhaltlich und wertmäßig gebilligt.

Der Prüfungsausschuss hat sich im Berichtsjahr in sechs seiner sieben ordentlichen Sitzungen sowie zusätzlich im direkten Gespräch des Prüfungsausschussvorsitzenden mit dem Abschlussprüfer über dessen Prüfungsstrategie und -ansatz sowie den Prüfungsprozess, insbesondere dessen Effektivität und Realisierungsgrad sowie dessen Prüfungsergebnis, berichten lassen und dies kritisch hinterfragt. Ferner erfolgte die Auseinandersetzung mit der Qualifizierung der im Rahmen der Abschlussprüfung mandatierten Personen sowie mit dem allgemeinen Qualitätssicherungskonzept des Abschlussprüfers und dessen praktischer Umsetzung.

Bei seiner Arbeit lagen dem Ausschuss wie auch den übrigen Mitgliedern des Aufsichtsrats die Prüfungsberichte von KPMG vor. Die Unterlagen wurden in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer ausführlich behandelt. Das Ergebnis: Der Ausschuss empfahl dem Aufsichtsrat, den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 zu billigen sowie dem zusammengefassten Lagebericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zuzustimmen.

Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen überwachte der Prüfungsausschuss den Prozess der Rechnungslegung und das darauf bezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie das interne Revisionssystem und befasste sich mit deren Angemessenheit und Wirksamkeit. Er überwachte die Compliance-Aktivitäten des Unternehmens und nahm die Berichte der Internen Revision entgegen. Dabei ließ sich der Prüfungsausschuss von den Leiter:innen der Bereiche Corporate Audit und Compliance sowie zum System für die Überwachung von Transaktionen mit nahestehenden Personen Bericht erstatten.

Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit der CSRD-Implementierung (Corporate Sustainability Reporting Directive) bei der MTU und der regelmäßigen Information zum Stand des Projekts zur Vorbereitung der CSRD-Berichterstattung. Ebenso thematisiert wurde die Entwicklung eines Konzepts zur Bereinigung von Finanz-Kennzahlen. Der Ausschuss erörterte zudem den Status der Unternehmensfinanzierung, insbesondere mit Blick auf die im Geschäftsjahr platzierten Instrumente der Konzernfinanzierung, das Schuldscheindarlehen und die Unternehmensanleihe, und befasste sich mit den Quartalsabschlüssen der MTU. Zudem ließ sich der Prüfungsausschuss über den Status der nicht-finanziellen Berichterstattung, die Vorgehensweise der Gesellschaft in Bezug auf die Ableitung und Berichterstattung bereinigter Kennzahlen und die Organisation des Rechnungswesens sowie über die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems sowie die Themen Compliance und Revision informieren.



Feststellung des Jahresabschlusses, des gebilligten Konzernabschlusses sowie des Lageberichts

Der Jahresabschluss, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht des MTU-Konzerns und der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024 wurden von der durch die Hauptversammlung bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG, München, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Die den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer sind Johannes Hanshen und Angelika Huber-Straßer, die die MTU seit dem Geschäftsjahr 2023 prüfen. Die Prüfungsberichte und die zu prüfenden Unterlagen wurden jedem Aufsichtsratsmitglied rechtzeitig zugesandt. Auf Basis der Prüfung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG, über die der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem Aufsichtsrat Bericht erstattete, befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Jahresabschluss, dem Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht des MTU-Konzerns und der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024 sowie mit dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns. An den Sitzungen des Prüfungsausschusses der MTU Aero Engines AG am 22. Oktober 2024 und am 9. Dezember 2024, am 23. Januar 2024 und am 11. März 2025 sowie an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2025 nahm der Wirtschaftsprüfer teil und berichtete über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung. Der Aufsichtsrat prüfte den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitserklärung und den Vorschlag zur Gewinnverwendung. Er machte keine Einwände geltend. Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 wurden in der Aufsichtsratssitzung am 18. März 2025 gebilligt. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns stimmte das Gremium unter Abwägung der Interessen der Aktionär:innen und der Gesellschaft zu. Entsprechend wird der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigter Aktie vorgeschlagen.

Wechsel in den Organen

Im Aufsichtsrat gab es 2024 einen Wechsel. Auf der Seite der Arbeitnehmervertreter:innen gab es keine Veränderungen. Auf der Seite der Anteilseignervertreter:innen endete die Amtszeit von Dr. Joachim Rauhut mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 8. Mai 2024. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei Dr. Joachim Rauhut für seine langjährige Tätigkeit und sein sehr großes Engagement. Dr. Johannes Bussmann ist neues Aufsichtsratsmitglied. Auf der Hauptversammlung am 8. Mai 2024 wurde er mit 97,83% der Stimmen in den Aufsichtsrat der MTU gewählt.

Am 17. Dezember 2024 hat der Aufsichtsrat Dr. Johannes Bussmann zum neuen Vorstandsvorsitzenden der MTU berufen. Er soll die neue Funktion im Laufe des Jahres 2025 übernehmen und damit die Nachfolge von Lars Wagner antreten. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei Herrn Wagner für seine herausragende Tätigkeit in den vergangenen Jahren und die geplante reibungslose Übergabe des Postens im Laufe des Jahres 2025. Überdies hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 23. Januar 2025 Frau Katja Garcia Vila als neue Finanzvorständin bestellt. Frau Katja Garcia Vila wird Herrn Peter Kameritsch als Vorstand nachfolgen. Frau Katja Garcia Vila tritt zum 1. April 2025 in die MTU ein und wird die Funktion von Peter Kameritsch nach einer gemeinsamen Übergangszeit am 1. Juli 2025 übernehmen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Der Dank gilt zudem allen Mitarbeiter:innen sowie dem Betriebsrat für ihre erfolgreiche Arbeit und ihr großes Engagement im Jahr 2024. Ebenso bedankt sich der Aufsichtsrat bei allen Aktionär:innen, die der MTU ihr Vertrauen schenken.

München, den 18. März 2025

Gordon Riske
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Der Aufsichtsrat

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

Gordon Riské

*Vorsitzender des Aufsichtsrats
Selbstständiger Unternehmensberater
Ehem. Vorstandsvorsitzender der
KION Group AG, Frankfurt am Main
Atlas CopCo AB, Schweden
Sunlight Group Energy Storage
Systems S.A., Griechenland*

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,
bis 25. Juli 2024*

Dr. Johannes Bussmann, seit 8. Mai 2024

*Vorstandsvorsitzender der
TÜV SÜD AG, München
AS GmbH (Konzernmandat der
TÜV SÜD AG)
Diehl Stiftung & Co. KG
TÜV Hessen GmbH
(Konzernmandat der TÜV SÜD AG)*

Dr. Christine Bortenlänger

*Selbstständige Beraterin
Ehem. Geschäftsführende
Vorständin Deutsches Aktieninstitut e.V.,
Frankfurt/Main
Covestro AG
Covestro Deutschland AG (Covestro-Gruppe)
Siemens Energy AG, bis 20. Februar 2025
Siemens Energy Management GmbH,
bis 20. Februar 2025
(Siemens Energy-Gruppe)
TÜV SÜD AG*

Kai Eisenblätter

*Betriebsratsvorsitzender der MTU Maintenance
Hannover GmbH, Hannover
Stellvertretender Konzernbetriebsratsvorsitzen-
der der MTU Aero Engines AG, München
MTU Maintenance Hannover GmbH*

Daniele Frijia

*Geschäftsführer und Kassierer der
IG Metall München
Linde GmbH
Linde Holding GmbH
Nokia Solutions and
Networks Management GmbH*

Dr.-Ing. Marc Haltrich

*Senior Consultant Powder Metal,
MTU Aero Engines AG, München*

Anita Heimerl

*Mitglied des Konzern-Betriebsrats der
MTU Aero Engines AG, München,
bis 4. September 2024
Freigestellte Betriebsrätin der
MTU Aero Engines AG, München*



Dr. Rainer Martens

Selbstständiger Berater

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

Renk Group AG, bis 21. Februar 2024

Dr. Joachim Rauhut, bis 8. Mai 2024

Selbstständiger Berater

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

Stabilus S.A.

Claudia Sowa-Frank

*Juristin beim IG Metall Vorstand,
Frankfurt/Main*

Univ.-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*

Heidelberg Materials AG, bis 8. Mai 2024

Semperit Aktiengesellschaft Holding,
Österreich

ExxonMobil Central Europe Holding GmbH

Ute Wolf

Selbstständige Beraterin

*Ehem. Finanzvorständin der
Evonik Industries AG*

Akzo Nobel N.V., Amsterdam,
seit 25. April 2024

DWS Group GmbH & Co. KGaA

Klöckner & Co. SE, bis 23. Mai 2024

Infineon Technologies AG

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Personalausschuss

Gordon Riske, Vorsitzender

Daniele Frijia

Josef Mailer

Dr. Joachim Rauhut, bis 8. Mai 2024

Ute Wolf, seit 8. Mai 2024

Prüfungsausschuss

Ute Wolf, Vorsitzende, seit 8. Mai 2024

Dr. Joachim Rauhut, Vorsitzender,
bis 8. Mai 2024

Dr. Christine Bortenlänger

Josef Mailer

Claudia Sowa-Frank

Vermittlungsausschuss

Gordon Riske, Vorsitzender

Daniele Frijia

Josef Mailer

Dr. Joachim Rauhut, bis 8. Mai 2024

Ute Wolf, seit 8. Mai 2024

Nominierungsausschuss

Gordon Riske, Vorsitzender

Dr. Joachim Rauhut, bis 8. Mai 2024

Ute Wolf, seit 8. Mai 2024

Die Aktie

Aktienmärkte auf Rekordhoch

Das Jahr 2024 war von der Geldpolitik der Notenbanken, dem Krieg in der Ukraine, dem Nahostkonflikt und internationalen Spannungen sowie der US-Wahl geprägt. Die weltweiten Aktienmärkte zeigten vor allem aufgrund der lockeren Geldpolitik eine positive Entwicklung. Sowohl die Europäische Zentralbank als auch die US-Notenbank Fed senkten die Leitzinsen. Auf Jahressicht gab es weltweit hohe Kursgewinne an den Börsen.

Der Deutsche Aktienindex DAX entwickelte sich 2024 ebenfalls positiv. Der DAX startete das Jahr bei einem Stand von 16.769 Punkten und markierte am 17. Januar 2024 seinen Jahrestiefststand bei 16.432 Zählern. Bis März konnte der deutsche Leitindex deutlich zulegen und erstmals die Marke von 18.000 Punkten überwinden. In den Folgemonaten schwankte der Index und fiel im August zwischenzeitlich bis auf rund 17.300 Zähler. Ausgelöst wurde die kurze, aber scharfe Korrektur an den weltweiten Märkten durch eine Zinserhöhung in Japan und Bedenken hinsichtlich einer Abschwächung der US-Wirtschaft. Die Märkte erholten sich rasch und legten bis Oktober deutlich zu. Bereits im September wurde die Marke von 19.000 Zählern überschritten und am 12. Dezember 2024 notierte der DAX bei einem Allzeithoch von 20.426 Punkten. Das Börsenbarometer beendete das Jahr 2024 bei 19.909 Punkten, einem Plus von 18,8% auf Jahressicht. Weltweit gab es hohe Kursgewinne. So stieg der US-amerikanische Leitindex Dow Jones um 12,9% und der US-Technologieindex Nasdaq 100 sogar um 24,9%.

Die Luftfahrtbranche konnte auch im abgelaufenen Jahr weiter zulegen. Der positive Trend im Passagierverkehr setzte sich laut International Air Transport Association (IATA) weiter fort. Weltweit wurde das Vor-Corona-Niveau des Passagieraufkommens erstmals übertroffen. Davon profitierte auch der Index der Branche: Der Stoxx Europe TMI Aerospace & Defense Index, dem die MTU-Aktie ebenso angehört wie die Airbus Group, Safran und Rolls-Royce, zeigte 2024 eine positive Entwicklung und stieg im Jahresverlauf. Er schloss das Jahr 2024 mit einem Plus von 33,1% ab.

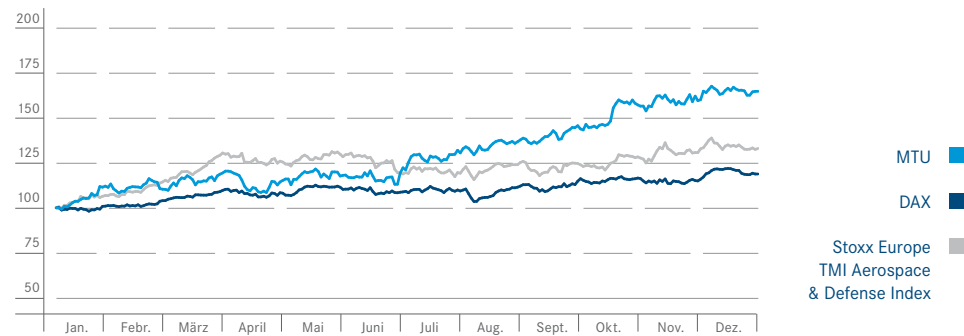
MTU-Aktie mit neuem Allzeithoch

Im Geschäftsjahr 2024 erlebte die MTU-Aktie eine bemerkenswerte Erholung und erreichte ihren neuen Höchststand am 4. Dezember bei 327,60 €. Der Tiefststand lag bei 193,80 € am 3. Januar. Schon im ersten Quartal verzeichnete die MTU-Aktie einen stetigen Anstieg und übertraf bereits im Januar die Marke von 200 €. Danach verzeichnete der Aktienkurs einen Seitwärtstrend bis Ende Juni. Die Anhebung der Ergebnisprognose zum Halbjahresergebnis und die optimistischen Erwartungen für das Restjahr beflügelten den Aktienkurs weiter. Mitte Oktober übertraf die MTU-Aktie ihr bisheriges Allzeithoch aus dem Jahr 2020 von 286,70 € und durchbrach erstmals in der Geschichte des Unternehmens auch die 300-Euro-Marke. Mit



der Neun-Monats-Berichterstattung Ende Oktober wurde die Prognose für das bereinigte EBIT nochmals auf etwas über eine Milliarde Euro angehoben. Für weiteren Kursauftrieb sorgte der positive Ausblick für 2025, der Ende November veröffentlicht wurde, so dass die MTU-Aktie am 4. Dezember ihr neues Allzeithoch bei 327,60 € erreichte. Zum Jahresende schloss die MTU-Aktie mit einem beeindruckenden Anstieg von 64,9% bei einem Kurs von 322,00 €. Im Jahresvergleich übertraf die MTU-Aktie damit deutlich das Wachstum des DAX und des Stoxx Europe TMI Aerospace & Defense Index. Die Marktkapitalisierung der MTU lag zum Jahresende 2024 bei rund 17 Mrd. €.

**Chart Kursverlauf der MTU-Aktie und der Vergleichsindizes im Jahr 2024
(indiziert, 31.12.2023 = 100)**



Kennzahlen der MTU-Aktie im Jahresvergleich

		2024	2023
Jahreshöchstkurs ¹⁾	€	327,60	244,50
Jahrestiefstkurs ¹⁾	€	193,80	161,20
Jahresanfangskurs ¹⁾	€	195,05	206,50
Jahresschlusskurs ¹⁾	€	322,00	195,25
Jahresperformance ²⁾	%	64,9	-3,44
Marktkapitalisierung zum Jahresende	Mio. €	17.331	10.500
	Mio. €	31	34
Durchschnittlicher Tagesumsatz	Tsd. Stück	124	169
Ergebnis je Aktie	€	11,77	-1,90
Dividende je Aktie	€	2,20³⁾	2,00

¹⁾ Schlusskurs auf Xetra-Basis.

²⁾ Auf Basis Xetra-Schlusskurs 31.12.

³⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung.

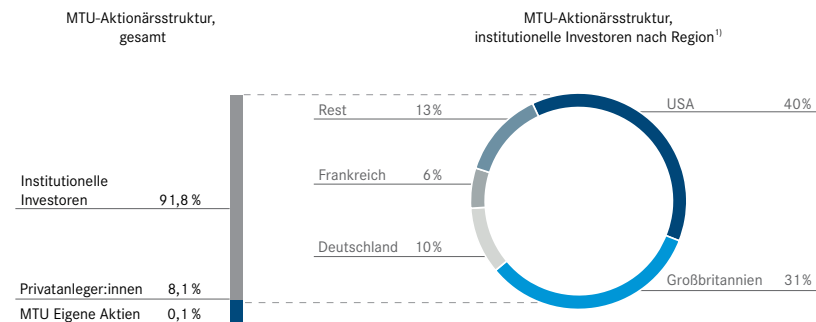
Erhöhung der Dividende

Über eine Dividende werden die Aktionär:innen am Unternehmenserfolg der MTU beteiligt. Vorstand und Aufsichtsrat haben beschlossen, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende von 2,20 € pro Aktie vorzuschlagen. Im Vergleich zur Vorjahresdividende in Höhe von 2,00 € je Aktie entspricht das einem Anstieg von 10%. Der Dividendenvorschlag wird der Hauptversammlung am 8. Mai 2025 zur Abstimmung vorgelegt. Die Auszahlung der Dividende soll am 13. Mai 2025 erfolgen. Die Ausschüttungsquote beträgt 16% des bereinigten Jahresüberschusses der MTU.

Höhere Handelsvolumina

Das durchschnittliche Handelsvolumen im Xetra-Handel lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 124.000 Aktien pro Tag im Vergleich zu 169.000 Aktien pro Tag im Vorjahr. Das maximale Handelsvolumen betrug 434.161 Stück am 23. Januar 2024. Der durchschnittliche tägliche Handelsumsatz lag bei rund 31 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €). Ende 2024 belegte die MTU bezogen auf die Marktkapitalisierung Rang 24 im DAX 40 (Vorjahr: Rang 32).

Aktionärsstruktur



¹⁾ Geschätzt auf Basis der Aktionärsanalyse.
Stand Ende Oktober 2024.

Hoher Anteil institutioneller Investor:innen

2024 betrug die Anzahl der Stimmrechte 53.824.489. Die MTU-Aktien befanden sich am 31. Dezember 2024 zu 100% im Streubesitz. 0,1% der Aktien hielt das Unternehmen selbst. Der Streubesitz teilte sich zu rund 92% auf institutionelle Investoren und zu 8% auf private Anleger:innen auf. Die institutionellen Anleger stammen im Wesentlichen aus den USA, Kontinentaleuropa und Großbritannien. Ende 2024 lagen von folgenden institutionellen Anlegern Mitteilungen gemäß § 33 WpHG vor:

Institutionelle Anleger mit Stimmrechten > 3 %

DGAP	Investor	Stimmrechte in %*	Anzahl der MTU-Aktien
24.12.2024	BlackRock Inc., USA	13,72	7.384.812
25.11.2024	Morgan Stanley, USA	4,75	2.555.519
22.11.2024	Europacific Growth Fund, USA	5,01	2.698.759
11.10.2024	BlackRock Global Funds, Luxembourg	3,09	1.661.898
14.08.2024	UBS Group AG, Switzerland	3,27	1.757.457
15.01.2024	DWS Investment, Germany	3,13	1.686.726
01.12.2021	Kenneth C. Griffin	3,03	1.630.560
18.02.2021	The Capital Group Companies, Inc., USA	9,87	5.313.778
26.09.2018	Massachusetts Financial Services Company, USA	4,76	2.561.829

* Investorenanteile in %, umgerechnet auf Basis der aktuellen Stimmrechte von 53.824.489

Breite Coverage durch Analyst:innen

Im Jahr 2024 veröffentlichten 25 Analyst:innen regelmäßig Studien über die MTU. Dabei empfahlen Ende Dezember 13 Finanzinstitute die Aktie zum Kauf, 9 rieten zum Halten und 3 Institute zum Verkauf (2023: 17 mal Kauf, 9 mal Halten, keinmal Verkauf). Das durchschnittliche Kursziel lag bei 326 €.

**Folgende Finanzinstitute berichten regelmäßig über die MTU:**

Agency Partners	Exane BNP Paribas	Morgan Stanley
Alpha Value Research	Goldman Sachs	ODDO Securities Research
Barclays	Hauck & Aufhäuser	Redburn Atlantic
Berenberg	HSBC	Stifel
BernsteinResearch	Jefferies	UBS
Bank of America	J.P. Morgan	Vertical Research
Citi Global Markets Research	Kepler Cheuvreux	Warburg Research
Deutsche Bank	Landesbank Baden-Württemberg	
DZ Bank	Metzler	

Intensive Investor-Relations-Arbeit

Im Jahr 2024 haben erneut zahlreiche IR-Veranstaltungen der MTU stattgefunden. Dabei fanden die Einzelgespräche und Investorenkonferenzen sowohl physisch als auch virtuell statt. Insgesamt nahm die MTU an 14 internationalen Investorenkonferenzen teil, darunter das German Investment Seminar der Oddo und Commerzbank in New York, die 16th Annual Industrials & Auto Week der Goldman Sachs in London, die German Corporate Conference von Kepler Cheuvreux in Frankfurt sowie zahlreiche Investorenkonferenzen diverser Banken in London.

Eine wichtige Plattform für die Kommunikation mit den Aktionär:innen war die MTU-Hauptversammlung, die am 8. Mai 2024 erneut in Form eines Video-Webcasts digital stattfand. Dort waren rund 71 % des stimmberechtigten Aktienkapitals vertreten (Vorjahr: rund 72 %).

In Summe kam die MTU 2024 auf rund 1.000 Investorenkontakte.

Der geplante Kapitalmarkttag am 29. November 2024 wurde verschoben. Stattdessen veröffentlichte die MTU Ende November die Prognose für 2025.

Informationen zu allen IR-Themen finden sich im [Menüpunkt Investoren unter www.mtu.de](#). Gerne informiert das IR-Team auch telefonisch unter 089 1489-4787.



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 § 162 AktG und wurde von Aufsichtsrat und Vorstand gemeinsam aufgestellt.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

«Der Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG beschließt auf Vorschlag des 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 regelmäßig die Angemessenheit und Marktgerechtigkeit der Vorstandsvergütung. Hierbei nutzt er auch die Expertise externer, unabhängiger Vergütungsexperten, mit Blick sowohl auf die Systematik als auch auf die Ausprägung der Zieldirektvergütung im Quervergleich zu relevanten Börsensegmenten. Im Falle der MTU erfolgen Quervergleiche grundsätzlich mittels Referenz auf das Börsensegment DAX (Peergruppe für Quer- bzw. Horizontalvergleich). Im Einklang mit den gesetzlichen Regelungen wird das Vergütungssystem spätestens alle vier Jahre bzw. davon abweichend bei durch den Aufsichtsrat identifizierten Anpassungsbedarfen der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt. (ESRS 2 GOV-3-29e)»¹

Das aktuelle Vergütungssystem wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) gestaltet und durch die Hauptversammlung am 8. Mai 2024 (Tagesordnungspunkt 8) mit 56,51 % gebilligt. Auf dieser Basis kommt es seit dem Geschäftsjahr 2024 zur Anwendung. Aus Sicht des Aufsichtsrats resultiert die relativ geringe Zustimmung zum Vergütungssystem insbesondere aus der darin geregelten Ermächtigung des Aufsichtsrats, im besonderen Ausnahmefall anlassbezogen eine zusätzliche, erfolgsabhängige Vergütungskomponente zu gewähren. Als weitere Punkte wurden die Angleichung der Maximalvergütung sowie Einzelaspekte der Bemessung der Zielerreichung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten genannt. Der Aufsichtsrat hatte sich im Vorfeld der Hauptversammlung mit den Kritikpunkten des Vergütungssystems befasst und seine Erwägungen hierzu öffentlich bekannt gemacht: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/5_Investor_Relations/9_1_Annual_General_Meeting/2024_AGM_A_04_Top_8_further_info_remuneration_system_MTU.pdf.

Um den Rückmeldungen der Investoren und Aktionäre zum Vergütungssystem Rechnung zu tragen, traf der Aufsichtsrat im Berichtsjahr den Beschluss, ab dem Geschäftsjahr 2025 seine

¹ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.



Ermächtigung zur Gewährung einer anlassbezogenen Erfolgsvergütung nicht mehr zu nutzen (weitere Erläuterungen im [Abschnitt Vergütungskomponenten und -struktur/ Erfolgsabhängige Komponenten/ Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall](#)).

Der Vergütungsbericht 2023 wurde der Hauptversammlung gemäß § 120a Abs. 4 AktG am 8. Mai 2024 zur Billigung vorgelegt und mit 92,55 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Grundlagen der Gesamtvergütung

Die folgende Tabelle stellt die grundlegenden Komponenten des aktuellen, gebilligten Vergütungssystems dar:

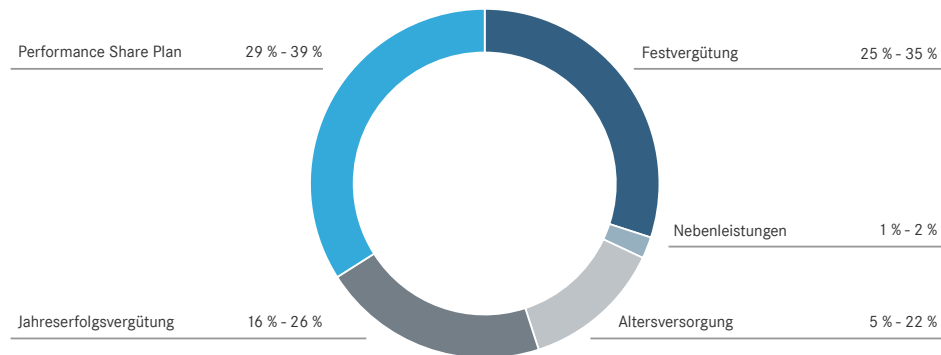
Struktur des Vergütungssystems (Gesamtvergütung)

Erfolgsunabhängige Komponenten	Festvergütung	Feste vertraglich vereinbarte Vergütung, die in zwölf gleichen Raten ausgezahlt wird
	Nebenleistungen	<ul style="list-style-type: none"> – Steuerpflichtige Aufwandserstattungen – Geldwerter Vorteil von Sachbezügen – Versicherungsprämien
	Altersversorgung	Ab dem 01. Januar 2021 neu bestellte Vorstandsmitglieder erhalten anstatt einer leistungsorientierten Zusage einer betrieblichen Altersversorgung ein jährlich in bar auszuzahlendes Versorgungsentgelt zur Eigenvorsorge
Erfolgsabhängige Komponenten	Jahreserfolgsvergütung (JEV / STI) (erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung)	Finanzielle und ESG-bezogene Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> – 50 % EBIT (bereinigt) – 30 % Free Cashflow (bereinigt) – 20 % ESG-Ziele Limitierung 0 % – 200 % Strategische Ziele durch Multiplikator (0,8 – 1,2) berücksichtigt Cap: 240 % des Zielbetrags
	Performance Share Plan (PSP/LTI) (erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung)	Performance Periode: 4 Jahre Finanzielle und ESG-bezogene Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> – 40 % Relativer Total Shareholder Return (rTSR) – 40 % Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) – 20 % ESG-Ziele Limitierung 0 % – 200 % Cap (inkl. Aktienkursentwicklung und Dividendenzahlungen): 250 % des Zielbetrags
	Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall ¹⁾	Möglichkeit des Aufsichtsrats, in besonderen Ausnahmefällen eine weitere erfolgsabhängige Vergütung auszuloben Cap: 80 % der Grundvergütung

¹⁾ Beschluss des Aufsichtsrats im Berichtsjahr: Verzicht auf Möglichkeit der Gewährung ab dem Geschäftsjahr 2025 – weitere Erläuterungen im [Abschnitt Vergütungskomponenten und -struktur/ Erfolgsabhängige Komponenten/ Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall](#).

«Der Anteil der ESG-Ziele an der variablen Vergütung beträgt sowohl beim STI als auch beim LTI 20 %, unabhängig von einem möglichen strategischen Multiplikator. (ESRS-2 GOV-3 29d)»²

Struktur der Zielgesamtvergütung



Anmerkung: Sofern ein Mitglied des Vorstands im Rahmen der erstmaligen Bestellung eine Zahlung zum Ausgleich des Verlustes von Vergütungsansprüchen gegenüber dem vorherigen Arbeitgeber erhält oder eine anlassbezogene Erfolgsvergütung gewährt wird, können sich abweichende Anteile der einzelnen Komponenten ergeben.

Alle Beträge werden auf ganze Euro gerundet angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen im Vergütungsbericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Vergütungskomponenten und -struktur

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus erfolgsunabhängigen sowie erfolgsabhängigen Komponenten zusammen, deren Summe die Gesamtvergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds bildet.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Die erfolgsunabhängige Vergütung wird monatlich ausbezahlt und besteht aus der Festvergütung, Nebenleistungen sowie der Altersversorgung. Die Nebenleistungen umfassen Aufwandsersatzungen und Sachbezüge wie Firmenwagen zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine jährliche medizinische Vorsorgeuntersuchung, inklusive der im Einzelfall darauf übernommenen Steuern.

Die Vorstandsmitglieder werden in die Absicherung durch eine von der MTU abgeschlossene Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (Directors- & Officers-Versicherung) einbezogen. Diese Versicherung sieht für den Vorstand den durch § 93 Absatz 2 Satz 2 AktG gesetzlich vorgeschriebenen Selbstbehalt vor.

Vor dem Geschäftsjahr 2021 erstmals bestellte Vorstandsmitglieder erwerben unverfallbare Anwartschaften auf eine leistungsorientierte Direktzusage. Nach dem 1. Januar 2021 erstmalig bestellte Vorstandsmitglieder erhalten anstelle einer Anwartschaft auf eine leistungsorientierte Direktzusage ein Versorgungsentgelt in Form einer Barvergütung als pauschalen Betrag zur Eigenvorsorge.

Ergänzende Erläuterungen zur vertraglichen Gestaltung der Altersversorgung finden sich im nachfolgenden [Abschnitt Regelungen bei Beendigung der Tätigkeit der Vorstandsmitglieder/Altersversorgung](#).

Erfolgsabhängige Komponenten

Die erfolgsabhängige Vergütung setzt sich grundsätzlich aus den Komponenten Jahreeserfolgsvergütung (JEV oder STI – Short Term Incentive) sowie Performance Share Plan (PSP oder LTI – Long Term Incentive) zusammen.

Die Ausschüttung der erfolgsabhängigen Vergütungskomponente mit kurzfristiger Anreizwirkung – Jahreeserfolgsvergütung (JEV/STI) – berücksichtigt neben der Erreichung der finanziellen Leistungskriterien – EBIT (bereinigt) und Free Cashflow (bereinigt) – sowie der nicht-finanziellen Leistungskriterien – der sogenannten ESG-Ziele (ESG – Environmental, Social and Governance) – und die für das jeweilige Geschäftsjahr definierten qualitativen Kriterien des strategischen Multiplikators.

Die Ausschüttung der erfolgsabhängigen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung – Performance Share Plan (PSP/LTI) – berücksichtigt die Entwicklung des MTU-Aktienkurses, die Erreichung finanzieller Leistungskriterien – relativer Total Shareholder Return (rTSR) und Earnings per Share (bereinigt) – sowie die nicht-finanziellen Leistungskriterien – die sogenannten ESG-Ziele (ESG – Environmental, Social and Governance). Auf diese Weise soll

² Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.



die Fokussierung der Unternehmensführung auf den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens, seiner Investoren und weiterer Stakeholder sichergestellt werden.

Um strukturelle Veränderungen der MTU-Geschäftstätigkeit angemessen im Anreizsystem abbilden zu können, verfügt der Aufsichtsrat anlassbezogen über die Möglichkeit, nach billigem Ermessen einzelne finanzielle und/oder nicht-finanzielle Leistungskriterien sowie deren jeweilige Gewichtung durch gleichwertige Leistungskriterien, die ebenfalls Gegenstand der externen finanziellen bzw. nicht-finanziellen Berichterstattung sind, zu ersetzen. Im Falle einer entsprechenden Anpassung der Leistungskriterien erfolgt diese grundsätzlich vor, spätestens zu Beginn des Geschäftsjahres, für das die Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI) bzw. der Performance Share Plan (PSP/LTI) gewährt werden. Für das Berichtsjahr und das Folgejahr hat der Aufsichtsrat keine strukturellen Veränderungen der Geschäftstätigkeit festgestellt, die ihm Anlass geboten hätten, einzelne finanzielle und/oder nicht-finanzielle Leistungskriterien oder deren Gewichtung im Rahmen der JEV/STI bzw. PSP/LTI zu substituieren. Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr beschlossen, dass er die im Vergütungssystem bestehende Ermächtigung zur Gewährung einer zusätzlichen anlassbezogenen Erfolgsvergütung ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr beanspruchen wird. Durch seinen Beschluss betrachtet der Aufsichtsrat das Vergütungssystem entsprechend der vernommenen Rückmeldungen der Investoren und Aktionäre als angemessen angepasst (weitere Erläuterungen hierzu finden sich im [Abschnitt Vergütungskomponenten und -struktur/ Erfolgsabhängige Komponenten/ Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall](#)).

Jahreserfolgsvergütung (JEV) / Short Term Incentive (STI)

Als erfolgsabhängige Vergütung mit kurzfristiger Anreizwirkung wird für jedes Geschäftsjahr die Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI) mit einjährigem Bemessungszeitraum (Performance Periode) gewährt. Sie beträgt rund 40 % der erfolgsabhängigen Vorstandszieldirektvergütung und soll die Erreichung der operativen Ziele, die für die Entwicklung der MTU von besonderer Bedeutung sind, honorieren.

Die Vergütungskomponente wird den Vorstandsmitgliedern für jedes Geschäftsjahr (Bemessungszeitraum) in Höhe des individuell im Vorstandsanstellungsvertrag definierten Zielbetrags gewährt. Die Ausschüttung der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI) bemisst sich nach Maßgabe der Erreichung der hierfür durch den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr für die finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien bestimmten Zielwerte bzw. der Kriterien des strategischen Multiplikators. Letztere nutzt der Aufsichtsrat, um dem Vorstand ein ausgewogenes Spannungsfeld von Zielsetzungen vorzugeben, die die Erreichung operativer und strategischer Fragestellungen honorieren sollen.

Spätestens zu Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres legt der Aufsichtsrat für die bestimmten finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien deren Gewichtung sowie deren Ziel-, Mindest- und Maximalwert fest. Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird je finanziellem und nicht-finanziellem (ESG-Ziele) Leistungskriterium der tatsächlich erreichte Wert mit dem vorab festgelegten Zielwert verglichen.

Die Zielerreichung ist 0%, wenn das realisierte Ergebnis unterhalb des vom Aufsichtsrat für das jeweilige finanzielle und nicht-finanzielle (ESG-Ziele) Leistungskriterium festgelegten Mindestwerts liegt. Bei Unterschreiten des Mindestwerts verfällt die Ausschüttung für das jeweilige Kriterium. Bei Erreichen des Mindestwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 50%. Bei Erreichen des festgelegten Zielwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 100%. Bei Erreichen oder Überschreiten des festgelegten Maximalwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 200% (Cap). Zwischen den drei definierten Punkten wird jeweils linear interpoliert. Die JEV/STI-Gesamtzielerreichung ergibt sich als arithmetisches Mittel der für den Bemessungszeitraum (Performance Periode) festgestellten gewichteten Auszahlungsgrade der finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien.

Die Kriterien des strategischen Multiplikators legt der Aufsichtsrat in Form von spezifizierten Zielzuständen fest, deren Erreichung er auf Basis seiner ausführlichen Befassung mit den zugehörigen Themenkomplexen im Bemessungszeitraum als erfüllt oder nicht erfüllt feststellt. Je Kriterium wird dabei von ihm ein fixer Dezimalbeitrag für den strategischen Multiplikator definiert. Bei Erreichen von Kriterien wird der Basiswert des strategischen Multiplikators von 0,8, bis zum Maximalwert von 1,2 - bei Erreichen sämtlicher Kriterien - aufgestockt. Durch Anwendung des für das Geschäftsjahr festgestellten strategischen Multiplikators wird die für die finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien ermittelte Gesamtzielerreichung skaliert und auf dieser Basis der JEV/STI-Auszahlungsgrad ermittelt. Der vertraglich bestimmte, individuelle JEV/STI-Zielbetrag wird mit dem JEV/STI-Auszahlungsgrad multipliziert und im Folgejahr, unter Berücksichtigung der Begrenzung auf 240% des jeweiligen vertraglichen Zielbetrags für die JEV/STI im Gewährungszeitpunkt (JEV/STI Cap), nach Abzug entsprechender Steuern als Barvergütung an die Anspruchsberechtigten ausgezahlt.

Bei der Ermittlung der Zielerreichung der finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen in begründeten Sonderfällen außergewöhnlich positiven und negativen Entwicklungen, die keinen konkreten Bezug zur Leistung des Vorstands haben, Rechnung zu tragen. Als außergewöhnliche Entwicklungen kommen dabei ausschließlich wesentliche, konzeptionell nicht in den Zielsetzungen berücksichtigte Geschäftsveränderungen in Betracht. Allgemein ungünstige Marktentwicklungen gelten ausdrücklich nicht als außergewöhnliche Entwicklungen. Für das Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat keinen begründeten Sonderfall identifiziert, der ihm Anlass bot, die Zielerreichung der JEV/STI-Kriterien nach pflichtgemäßem Interesse relativ zu den methodischen Vorgaben des Vergütungssystems anzupassen.

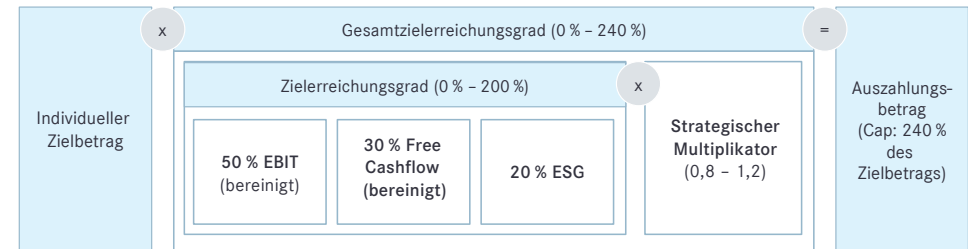
Der individuelle JEV/STI-Zielbetrag je Vorstandsmitglied, die für die finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien und die Kriterien des strategischen Multiplikators durch den Aufsichtsrat festgelegten Zielwerte sowie die auf dieser Basis festgestellte Zielerreichung, die Gesamtzielerreichung und der sich daraus ableitende Auszahlungsgrad bzw. die damit korrespondierenden Auszahlungsbeträge werden nachfolgend dargestellt.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungskriterien der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)

Für das Berichtsjahr wurden nachfolgende finanzielle und nicht-finanzielle Leistungskriterien mit ihrer entsprechenden Gewichtung im Rahmen der Gesamtzielerreichung durch den Aufsichtsrat festgelegt:

- / EBIT (bereinigt) – 50 % (finanzielles Leistungskriterium)
- / Free Cashflow (bereinigt) – 30 % (finanzielles Leistungskriterium)
- / ESG-Ziele – 20 % (nicht-finanzielle Leistungskriterien)

Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)



EBIT (bereinigt) – finanzielles Leistungskriterium

Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) fällt nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und wird explizit als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet und wie folgt ermittelt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“,
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“,
- / „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“,
- / „erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ nach Maßgabe des durch den Aufsichtsrat festgelegten Wesentlichkeitskriteriums

In diesem Zusammenhang erfolgt die Qualifizierung eines Sachverhalts als zu neutralisierender Sondereinfluss im Rahmen der Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) stets im Einvernehmen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat.

Hintergründe und quantifizierte Details zu den im Berichtsjahr bereinigten Sondereinflüssen im Rahmen der Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) sind im Lagebericht im [Abschnitt Wirtschaftsbericht / Ertragslage / Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage](#) ausgeführt.

Free Cashflow (bereinigt) – finanzielles Leistungskriterium

Der Free Cashflow (bereinigt) fällt nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und wird explizit als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet und wie folgt ermittelt: Den Free Cashflow ermittelt die MTU aus der Summe der im Einklang mit den IFRS ermittelten Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und aus Investitionstätigkeit, wobei letzterer, analog zu den Vorjahren, um folgende Zahlungsondereinflüsse bereinigt wird:



- / Zahlungsströme im Zusammenhang mit zinsbringender Absatzfinanzierung und Geldanlagen im Rahmen des Liquiditätsmanagements,
- / Zahlungsströme im Zusammenhang mit der Akquisition von OEM- bzw. MRO-Programmbeiträgen nach Maßgabe des durch den Aufsichtsrat bestimmten Wesentlichkeitskriteriums,
- / Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb bzw. der Veräußerung wesentlicher Unternehmensbeteiligungen nach Maßgabe des durch den Aufsichtsrat festgelegten Wesentlichkeitskriteriums.

In diesem Zusammenhang erfolgt die Qualifizierung eines Sachverhalts als zu neutralisierender Sondereinfluss im Rahmen der Ableitung des Free Cashflow (bereinigt) stets im Einvernehmen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat.

Hintergründe und quantifizierte Details zu den im Berichtsjahr bereinigten Sondereinflüssen im Rahmen der Ableitung des Free Cashflow sind im Lagebericht im [Abschnitt Wirtschaftsbericht/ Finanzlage/ Liquiditätsanalyse/ Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Finanzlage](#) ausgeführt.

ESG-Ziele – nicht-finanzielle Leistungskriterien

Die ESG-bezogenen Leistungskriterien werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der MTU-Nachhaltigkeitsstrategie für jedes Geschäftsjahr festgelegt. Hierfür wählt der Aufsichtsrat bis zu drei nicht-finanzielle Leistungskriterien (ESG-Ziele) aus und definiert hierfür quantifizierbare Zielwerte, die innerhalb des JEV/STI-Bemessungszeitraums (Performance Periode) zu erreichen sind. Die Berücksichtigung von ESG-Zielen im Rahmen von JEV/STI unterstreicht die Ambition von Unternehmensleitung und Aufsichtsrat, eine nachhaltige Geschäftsentwicklung zu erreichen, die die Interessen sämtlicher ESG-Stakeholder angemessen berücksichtigt und damit die Zukunftsfähigkeit der MTU-Gruppe fördert.

ESG-Kriterienkatalog

Umweltmanagement	Gesellschaftliches Engagement	Compliance	Wachstum & Widerstandsfähigkeit	Produktverantwortung & -qualität
Innovation	Arbeitgeberattraktivität	Mitarbeiter & Vielfalt	Verantwortungsvolle Beschaffung	Digitales

Die Erläuterung der für das Berichtsjahr ausgewählten nicht-finanziellen Leistungskriterien sowie ihre Ermittlung im Rahmen der Zielerreichung findet sich im nachfolgenden [Abschnitt Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten](#).

Strategischer Multiplikator der JEV/STI

Ergänzend zu den finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien (ESG-Ziele) gibt der Aufsichtsrat dem Vorstand für das Geschäftsjahr Kriterien auf, deren Erreichung den strategischen Multiplikator in einer Bandbreite von 0,8 bis 1,2 (80 % bis 120 %) ausprägen. Die Kriterien adressieren spezifizierte Zielsetzungen von aus Sicht des Vorstands und Aufsichtsrats für die strategische Entwicklung der MTU besonders relevanten Initiativen.

Exemplarische Themenkomplexe für die Auswahl von Kriterien des strategischen Multiplikators:

Neu- und Weiterentwicklung von Geschäftsbeziehungen mit strategischen Geschäftspartnern (Kunden, Lieferanten, Entwicklungspartner etc.)	Weiterentwicklung von Technologie-, Produktions- und Standortstrategien	Weiterentwicklung bzw. Einführung von (digitalen) Lösungen	Organisatorischer und kultureller Wandel
---	---	--	--

Die Erläuterung der für das Berichtsjahr im Rahmen des strategischen Multiplikators ausgewählten Leistungskriterien findet sich im nachfolgenden [Abschnitt Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten](#).

Performance Share Plan (PSP) / Long Term Incentive (LTI)

Als erfolgsabhängige Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung wird für jedes Geschäftsjahr der Performance Share Plan (PSP/LTI) mit vierjährigem Bemessungszeitraum (Performance Periode) gewährt. Sie beträgt rund 60 % der erfolgsabhängigen Vorstandszieldirektvergütung und soll die Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele, die für die Entwicklung des Unternehmenswertes der MTU von besonderer Bedeutung sind, honorieren.

Die Vergütungskomponente wird den Vorstandsmitgliedern für jedes Geschäftsjahr in Höhe des individuell im Vorstandsstellungsvertrag definierten Zielbetrags in Form von bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares) gewährt. Die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares) ermittelt sich aus deren Zeitwert (Fair Value) und dem jeweiligen vertraglichen Zielbetrag für das PSP/LTI im Gewährungszeitpunkt. Die Ausschüttung des Performance Share Plan (PSP/LTI) bemisst sich nach Maßgabe der Erreichung der hierfür durch den Aufsichtsrat für die finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien bestimmten Zielwerte.



Spätestens zu Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres legt der Aufsichtsrat für die bestimmten finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien deren Gewichtung sowie deren Ziel-, Mindest- und Maximalwert fest. Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird je finanziellem und nicht-finanziellem (ESG-Ziele) Leistungskriterium der tatsächlich erreichte Wert mit dem vorab festgelegten Zielwert verglichen.

Die Zielerreichung ist 0%, wenn das realisierte Ergebnis unterhalb des vom Aufsichtsrat für das jeweilige finanzielle und nicht-finanzielle (ESG-Ziele) Leistungskriterium festgelegten Mindestwerts liegt. Bei Unterschreiten des Mindestwerts verfällt die Ausschüttung für das jeweilige Kriterium. Bei Erreichen des Mindestwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 50%. Bei Erreichen des festgelegten Zielwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 100%. Bei Erreichen oder Überschreiten des festgelegten Maximalwerts beträgt der mit der Zielerreichung korrespondierende Auszahlungsgrad für das jeweilige Kriterium 200%. Zwischen den drei definierten Punkten wird jeweils linear interpoliert. Der PSP/LTI-Gesamtzielerreichungsgrad ergibt sich als arithmetisches Mittel der für den Bemessungszeitraum (Performance Periode) festgestellten gewichteten Auszahlungsgrade der finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien.

Nach Maßgabe der Erreichung der Zielwerte der durch den Aufsichtsrat für das PSP/LTI bestimmten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien innerhalb des vierjährigen Bemessungszeitraums (Performance Periode) modifiziert sich die Anzahl der für das Geschäftsjahr bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares), wobei maximal 200% der ursprünglich gewährten Anzahl virtueller Aktien (Performance Shares) erreicht werden. Nach Ablauf des Bemessungszeitraums (Performance Periode) ergibt sich der jeweilige Auszahlungsbetrag des für das Berichtsjahr gewährte PSP/LTI aus der Multiplikation der Anzahl der final zugeteilten virtuellen Aktien mit der Summe aus durchschnittlichem Aktienkurs der MTU innerhalb der 60 Börsenhandelstage vor dem Ende des Bemessungszeitraums (Performance Periode) und der im Bemessungszeitraum (Performance Periode) erfolgten Dividendenzahlungen je Aktie. Der sich daraus ergebende PSP/LTI-Auszahlungsbetrag wird, unter Berücksichtigung der Begrenzung auf 250% des jeweilig vertraglichen Zielbetrags für das PSP/LTI im Gewährungszeitpunkt (PSP/LTI Cap), im Folgejahr nach Abzug entsprechender Steuern als Barvergütung an die Anspruchsberechtigten ausgezahlt.

Bei der Ermittlung der Zielerreichung der finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen in begründeten Sonderfällen außergewöhnlich positiven und negativen Entwicklungen, die keinen konkreten Bezug zur Leistung des

Vorstands haben, Rechnung zu tragen. Als außergewöhnliche Entwicklungen kommen dabei ausschließlich wesentliche, konzeptionell nicht in den Zielsetzungen berücksichtigte Geschäftsveränderungen in Betracht. Allgemein ungünstige Marktentwicklungen gelten ausdrücklich nicht als außergewöhnliche Entwicklungen. Für das Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat keinen begründeten Sonderfall identifiziert, der ihm Anlass bot, die Zielerreichung der PSP/LTI-Kriterien nach pflichtgemäßem Interesse relativ zu den methodischen Vorgaben des Vergütungssystems anzupassen.

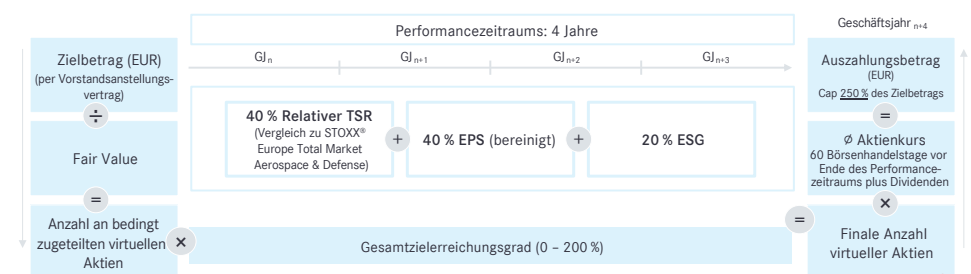
Der individuelle PSP/LTI-Zielbetrag je Vorstandsmitglied bzw. die damit korrespondierende Anzahl der vorläufig zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares) und die durch den Aufsichtsrat festgelegten Zielwerte für die finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien werden nachfolgend dargestellt.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungskriterien des Performance Share Plan (PSP/LTI)

Für das Berichtsjahr wurden nachfolgende finanzielle und nicht-finanzielle Leistungskriterien mit ihrer entsprechenden Gewichtung im Rahmen der Gesamtzielerreichung durch den Aufsichtsrat festgelegt:

- / relativer TSR (rTSR) – 40% (finanzielles Leistungskriterium)
- / Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) – 40% (finanzielles Leistungskriterium)
- / ESG-Ziele – 20% (nicht-finanzielle Leistungskriterien)

Performance Share Plan (PSP)





Relativer TSR (rTSR) – finanzielles Leistungskriterium

Als externes, auf den Kapitalmarkt ausgerichtetes Leistungskriterium wird der relative Total Shareholder Return (rTSR) berücksichtigt. Er fokussiert auf eine relative Erfolgsmessung der Aktienperformance der MTU im Vergleich zu börsennotierten Unternehmen aus dem gleichen Branchenumfeld und damit eine unmittelbare Ausrichtung des PSP/LTI an den Interessen der MTU-Aktionäre. Auf diese Weise wird eine langfristige und nachhaltige Outperformance der MTU-Aktie gegenüber relevanten Unternehmen aus dem gleichen Branchenumfeld honoriert.

Der relative TSR (rTSR) vergleicht die TSR-Performance der MTU mit derjenigen der Unternehmen des STOXX® Europe Total Market Aerospace & Defense auf der Grundlage der Perzentil-Ranking-Methode. Der relative TSR (rTSR) ist im Rahmen des PSP/LTI damit definiert als das Ranking der TSR-Performance der MTU im Vergleich zur TSR-Performance der Unternehmen des STOXX® Europe Total Market Aerospace & Defense Index. Zur Ermittlung der Zielerreichung des relativen TSR wird die TSR-Performance der Aktie der MTU während der Performance Periode ermittelt und der TSR-Performance der Unternehmen des STOXX® Europe Total Market Aerospace & Defense (Vergleichsindex) gegenübergestellt. Die TSR-Performance der MTU bezeichnet die Aktienkursentwicklung zuzüglich fiktiv reinvestierter Brutto-Dividenden. Analog zur Bestimmung der TSR-Performance der MTU wird die TSR-Performance jedes Unternehmens des Vergleichsindex (STOXX® Europe Total Market Aerospace & Defense) und auf dieser Basis eine Rangfolge ermittelt. Für den relativen TSR-Anfangs- und -Endwert wird jeweils der Durchschnittswert der 60 Börsenhandelstage vor dem jeweiligen Stichtag – Beginn und Ende des Bemessungszeitraums (Performance Periode) – herangezogen.

Für den Fall, dass der gewählte Vergleichsindex im Zeitraum der Performance Periode maßgeblich umstrukturiert, angepasst oder nicht fortgeführt wird, hat der Aufsichtsrat der MTU nach billigem Ermessen einen alternativen Vergleichsindex auszuwählen und ggf. eine Kalibrierung der Zielerreichungskurve vorzunehmen. Für das Berichtsjahr waren keine entsprechenden Entwicklungen bezogen auf den Vergleichsindex zu berücksichtigen.

Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) – finanzielles Leistungskriterium

Das bereinigte Ergebnis je Aktie bzw. Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) fällt nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und wird explizit als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet und wie folgt ermittelt:

Die Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) werden methodisch nach Maßgabe der (IFRS-)regulierten Ermittlung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie ermittelt, jedoch unter Berücksichtigung des bereinigten Ergebnis nach Ertragsteuern (Net Income bereinigt) anstelle des IFRS-Ergebnisses nach Ertragsteuern.

Ausgangsbasis für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern (Net Income bereinigt) bildet das im Rahmen der JEV/STI beschriebene finanzielle Leistungskriterium bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt). Zunächst erfolgt hieraus die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern, indem dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet werden. Alle weiteren, insbesondere durch den US-Dollar-Wechselkurs geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben hierbei unberücksichtigt. Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern wird wiederum auf Basis des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern ermittelt, indem dieses um die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag reduziert wird. Die „normalisierten“ Steuern leiten sich aus dem im Rahmen der operativen Konzernplanung ermittelten durchschnittlichen Konzernsteuersatz von 27 % (Vorjahr: 26 %) ab. Dabei sind die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nachsteuer-Ergebnisbeiträge aus at-equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis.

Hintergründe und quantifizierte Details zur Ableitung des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern (Net Income bereinigt) sind im Lagebericht im [Abschnitt Wirtschaftsbericht / Ertragslage / Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage](#) ausgeführt.

Der vom Aufsichtsrat für die Berichtsperiode festgelegte Zielwert der Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) entspricht dem arithmetischen Mittel der aus der operativen Konzernplanung abgeleiteten Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt) des Gewährungsjahres der PSP/LTI-Tranche sowie der drei Folgejahre. Die Zielerreichung für das EPS (bereinigt) berechnet sich korrespondierend als arithmetisches Mittel über die realisierten bereinigten EPS-Werte, die während des vierjährigen Bemessungszeitraums (Performance Periode) auf Basis der externen, geprüften Finanzberichterstattung festgestellt wurden, im Vergleich zu dem festgelegten Zielwert.

ESG-Ziele – nicht-finanzielle Leistungskriterien

Die ESG-bezogenen Leistungskriterien werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der MTU-Nachhaltigkeitsstrategie für jedes Geschäftsjahr festgelegt. Hierfür wählt der Aufsichtsrat bis zu drei nicht-finanzielle Leistungskriterien (ESG-Ziele) aus und definiert hierfür quantifizierbare Zielwerte, die innerhalb des PSP/LTI-Bemessungszeitraums (Performance Periode) zu erreichen sind. Die Berücksichtigung von ESG-Zielen im Rahmen des PSP/LTI unterstreicht die Ambition von Unternehmensleitung und Aufsichtsrat, eine nachhaltige Geschäftsentwicklung zu erreichen, die die Interessen sämtlicher ESG-Stakeholder angemessen berücksichtigt und damit die Zukunftsfähigkeit der MTU-Gruppe fördert.



ESG-Kriterienkatalog

Umweltmanagement	Gesellschaftliches Engagement	Compliance	Wachstum & Widerstandsfähigkeit	Produktverantwortung & -qualität
Innovation	Arbeitgeberattraktivität	Mitarbeiter & Vielfalt	Verantwortungsvolle Beschaffung	Digitales

Die Erläuterung der für das Berichtsjahr ausgewählten nicht-finanziellen Leistungskriterien findet sich im nachfolgenden [Abschnitt Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten](#).

Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall

Im Rahmen des gebilligten Vergütungssystems war der Aufsichtsrat ermächtigt, dem Vorstand in besonderen Ausnahmefällen eine zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung zu gewähren, um dadurch kompensatorisch außergewöhnlichen Herausforderungen gerecht zu werden, die in der übrigen kurz- oder langfristigen erfolgsabhängigen Vergütung nicht abgebildet werden können bzw. deren Bearbeitung regelmäßig in unmittelbarem Konflikt hierzu tritt.

Die Kriterien sowie die diesbezüglichen Zielsetzungen und der maßgebliche Bemessungszeitraum (Performance Periode) würden im besonderen Ausnahmefall stets vorab durch den Aufsichtsrat festgelegt werden.

Die Höhe der im besonderen Ausnahmefall zusätzlich (kompensatorisch) gewährten anlassbezogenen Erfolgsvergütung hat der Aufsichtsrat für den konkreten Einzelfall nach seinem billigen Ermessen zu bestimmen. Sie darf keinesfalls den Betrag von 80 % der jeweiligen vertraglichen Grundvergütung zum Zeitpunkt der Gewährung überschreiten; auch im Falle eines mehrjährigen Bemessungszeitraums (Performance Periode). Gleichermaßen würde die Auszahlung uneingeschränkt auf die jeweilige Maximalvergütung des Geschäftsjahres angerechnet.

Die Erläuterung der für das Berichtsjahr durch den Aufsichtsrat gewährten kompensatorischen, anlassbezogenen Erfolgsvergütung, die hierbei zugrunde gelegten Kriterien und zugehörigen Zielsetzungen sowie die Feststellung der Zielerreichung findet sich im nachfolgenden [Abschnitt Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten](#).

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 9. Dezember 2024 einstimmig beschlossen, dass die im gebilligten Vergütungssystem bestehende Ermächtigung zur Gewährung einer zusätzlichen, anlassbezogenen, erfolgsabhängigen Vergütung ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr bean-

sprucht wird. Der Aufsichtsrat fasste diesen Beschluss, um die von den Aktionären diesbezüglich geäußerte Kritik am gebilligten Vergütungssystem, die er als Treiber der relativ geringen Zustimmung der Hauptversammlung identifiziert, wirksam zu adressieren. Der Verzicht auf die Ermächtigung erfolgt, obgleich der Aufsichtsrat die Gewährung jener zusätzlichen Erfolgskomponente im konkreten Einzelfall als zweckmäßig und legitim für die Erreichung einer im Quervergleich innerhalb des für die MTU relevanten Börsensegments DAX wettbewerbsfähigen Vergütung der Vorstandsmitglieder beurteilt. Mit seinem Beschluss trägt der Aufsichtsrat den Rückmeldungen der Investoren und Aktionäre Rechnung und betrachtet das Vergütungssystem dahingehend wirksam angepasst.

Weitere Vergütungsregelungen

Altersversorgung

Mit Blick auf die betriebliche Altersvorsorge erfolgten an alle vor dem Geschäftsjahr 2021 erstmalig bestellten Vorstandsmitglieder leistungsorientierte Direktzusagen, deren Ausgestaltung nachfolgend im [Abschnitt Regelungen bei Beendigung der Tätigkeit der Vorstandsmitglieder](#) beschrieben ist. Nach dem 1. Januar 2021 erstmalig bestellten Vorstandsmitgliedern wird anstelle solcher leistungsorientierten Direktzusagen ein jährlicher, zweckgebundener Beitrag zur Eigenvorsorge gewährt.

Malus- & Clawback-Regelungen

Weiterhin berücksichtigt das Vorstandsvergütungssystem sogenannte Malus- & Clawback-Regelungen, wonach der Aufsichtsrat die Möglichkeit hat, noch nicht ausgezahlte, erfolgsabhängige Vergütungskomponenten nach pflichtgemäßem Ermessen zu reduzieren (Malus) oder bereits ausgezahlte, erfolgsabhängige Vergütungskomponenten zurückzufordern (Clawback). Die Regelungen für Malus bzw. Clawback sind im Falle schwerwiegender Verstöße, bspw. gegen den Verhaltenskodex oder gegen Compliance-Richtlinien, anzuwenden. Weiterhin dient die Regelung der rückwirkenden Korrektur der Bemessung bereits festgesetzter bzw. gezahlter Erfolgsvergütungskomponenten, sofern dies auf Basis fehlerhafter Konzernabschlüsse erfolgte und die korrespondierend korrigierten Konzernabschlüsse einen geringeren Auszahlungsbetrag ergeben hätten.

Share-Ownership-Guidelines

Durch sogenannte Share-Ownership-Guidelines sind der Vorstandsvorsitzende bzw. die ordentlichen Vorstandsmitglieder zum Erwerb von MTU-Aktien im Gegenwert von 200 % (im Falle des Vorstandsvorsitzenden) bzw. 100 % (im Falle der ordentlichen Vorstandsmitglieder) ihrer jeweiligen gewährten Grundvergütung innerhalb einer Übergangsfrist (Grace Period) von vier Jahren ab dem

Zeitpunkt der erstmaligen Bestellung verpflichtet. Diese individuellen Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr durch alle Vorstandsmitglieder eingehalten. Die Anteile im Sinne der Share-Ownership-Guidelines unterliegen einer zweijährigen Haltefrist im Anschluss an die Beendigung der Vorstandstätigkeit.

Abweichung vom festgelegten Vergütungssystem im Interesse des Wohlergehens der MTU

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 87a Absatz 2 Satz 2 AktG das Recht, unter besonderen und außergewöhnlichen Umständen (z.B. im Falle einer schwerwiegenden Finanz- oder Wirtschaftskrise) vorübergehend vom festgelegten Vergütungssystem abzuweichen, wenn dies im Interesse des langfristigen Wohlergehens der MTU notwendig ist. Allgemein ungünstige Marktentwicklungen gelten in diesem Zusammenhang ausdrücklich nicht als besondere und außergewöhnliche Umstände, die eine vorübergehende Abweichung vom Vergütungssystem ermöglichen. Eine Abweichung vom Vergütungssystem ist nur durch einen entsprechenden Beschluss des Aufsichtsrats auf Vorschlag des Personalausschusses und nach sorgfältiger Prüfung der Notwendigkeit möglich. Auch im Fall einer Abweichung muss die Vergütung weiterhin auf eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der MTU ausgerichtet sein und mit dem Erfolg des Unternehmens und der Leistung des Vorstands in Einklang stehen.

Maximalvergütung

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 87a Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung festgelegt, die alle festen und variablen Komponenten (Festvergütung, Nebenleistungen, Altersversorgung, Erfolgsvergütungen) umfasst. Die Maximalvergütung begrenzt den Gesamtbetrag der für ein bestimmtes Geschäftsjahr gewährten Vergütung, unabhängig vom jeweiligen Auszahlungszeitpunkt. Sie beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 8,5 Mio. € und für die ordentlichen Vorstandsmitglieder jeweils 5,0 Mio. €.

Die Ausgestaltung berücksichtigt die Anforderung einer mehrjährigen absoluten Stabilität dieser Begrenzungsvorschrift und impliziert aus Sicht des Aufsichtsrats explizit keine Referenz für das angestrebte Zielvergütungsniveau. Bei der Bemessung der Maximalvergütung hatte der Aufsichtsrat die strukturelle Anschlussfähigkeit an die Praxis im Quervergleich zum für die MTU maßgeblichen Börsensegment DAX unter Berücksichtigung weiterhin möglicher versicherungsmathematischer Spitzeneffekte aus den bestehenden Altersversorgungsversprechen zu berücksichtigen. https://www.mtu.de/fileadmin/EN/5_Investor_Relations/9_1_Annual_General_Meeting/2024_AGM_A_04_Top_8_further_info_remuneration_system_MTU.pdf

Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten Jahreserfolgsvergütung (JEV) / Short Term Incentive (STI)

Zielerreichung JEV/STI

	Gewichtung	Mindestwert (50 % Zielerrei- chung)	Zielwert (100 % Zielerrei- chung)	Maximal- wert (200 % Zielerrei- chung)	Ist-Wert	Auszah- lungsgrad zur Zielerrei- chung
Finanzielle Leistungskriterien						
EBIT (bereinigt)	50 %	720 Mio. €	900 Mio. €	1.035 Mio. €	1.050 Mio. €	200,00%
Free Cashflow (bereinigt)	30 %	50 Mio. €	110 Mio. €	155 Mio. €	183 Mio. €	200,00%
Nicht-finanzielle Leistungskriterien						
CO ₂ Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen	(10 %)	4,30 kt CO ₂	5,40 kt CO ₂	6,20 kt CO ₂	5,82 kt CO ₂	(152,50 %)
Bildungstage je Mitarbeiter:in	(10 %)	2,25 Tage	3,00 Tage	3,60 Tage	3,38 Tage	(163,33 %)
ESG-Ziele	20 %					157,92%
Gewichtete Gesamtzielerreichung						191,58%
Strategischer Multiplikator		0,80	1,00	1,20	1,20	1,20
JEV / STI Auszahlungsgrad						229,90%

Finanzielle Leistungskriterien der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)

Für das finanzielle JEV/STI-Leistungskriterium EBIT (bereinigt) wurde ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100%) in Höhe von 900 Mio. €, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50%) in Höhe von 720 Mio. € und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200%) in Höhe von 1.035 Mio. € festgelegt. Im Berichtsjahr (Bemessungszeitraum / Performance Periode) konnte mit einem realisierten

EBIT (bereinigt) in Höhe von 1.050 Mio. € der Maximalwert übertroffen werden, was einen Auszahlungsgrad von 200% für dieses finanzielle Leistungskriterium bedeutet. Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums EBIT (bereinigt) mit einem Anteil von 50% in die gewichtete JEV/STI-Gesamtzieelerreichung ein.

Für das Berichtsjahr wurde für das finanzielle JEV/STI-Leistungskriterium „Free Cashflow (bereinigt)“ ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100%) in Höhe von 110 Mio. €, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50%) in Höhe von 50 Mio. € und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200%) in Höhe von 155 Mio. € festgelegt. Im Berichtsjahr (Bemessungszeitraum / Performance Periode) konnte mit einem realisierten Free Cashflow (bereinigt) in Höhe von 183 Mio. € der Maximalwert übertroffen werden, was einen Auszahlungsgrad von 200% für dieses finanzielle Leistungskriterium bedeutet. Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums Free Cashflow (bereinigt) mit einem Anteil von 30% in die gewichtete JEV/STI-Gesamtzieelerreichung ein.

Nicht-finanzielle Leistungskriterien - ESG-Ziele – der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)

«Für das Berichtsjahr wurden als ESG-Ziele zwei gleichgewichtete, nicht-finanzielle JEV/STI-Leistungskriterien (ESG-Ziele) festgelegt. Das Kriterium „CO₂ Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ aus dem Bereich Umweltmanagement und das Kriterium „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ aus den Bereichen Arbeitgeberattraktivität bzw. Mitarbeiter & Vielfalt.

Das Kriterium „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ drückt die CO₂-Reduktion im Zusammenhang mit nachhaltig realisierter Energieeffizienz (Einsatz von Wärmepumpen etc.) bzw. klimaneutraler Substitution fortbestehender Energiebedarfe (Einsatz von Photovoltaikanlagen etc.) in Relation zum äquivalenten Referenzwert des Jahres 2019 aus. Der Aufsichtsrat wählte das Kriterium zur gezielten Förderung der MTU-Klimaschutz-Strategie „ecoRoadmap“, deren Ziel die Erreichung klimaneutraler MTU Produktions- und Instandhaltungstätigkeiten und damit ein Beitrag zur Erreichung der Vorgaben aus dem Pariser Klimaschutzabkommen ist. Korrespondierend berücksichtigt das Kriterium alle wesentlichen durch die MTU kontrollierten Produktions- und Instandhaltungsbetriebe (Standorte: München, Hannover, Ludwigsfelde, Rzeszów, Vancouver und Nova Pazova). Die Messung der Zielerreichung für das Kriterium „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ erfolgt in Anbetracht der aufwendigen Erfassung, Bewertung und Qualitätssicherung umfangreicher, dezentraler Meldedaten für einen vom Berichtsjahr abweichenden 12-monatigen Bemessungszeitraum (Performance Periode) zwischen dem 1. Dezember 2023 und dem 30. November 2024, auf Basis der Emissionsfaktoren aus dem Referenzjahr 2019 – Jahr der Einführung der MTU-Klimaschutz-Strategie „ecoRoadmap“.

Für das Berichtsjahr wurde für das nicht-finanzielle JEV/STI-Leistungskriterium „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100%) in Höhe von 5,40 kt, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50%) in Höhe von 4,30 kt und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200%) in Höhe von 6,20 kt festgelegt. Für das Berichtsjahr (Bemessungszeitraum / Performance Periode 1.12.2023-30.11.2024) konnte mit einer realisierten „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ in Höhe von 5,82 kt der Zielwert übertroffen werden, was einen linear interpolierten Auszahlungsgrad von 152,50% für dieses nicht-finanzielle Leistungskriterium bedeutet. «Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ mit einem rechnerischen Anteil von 10% (Gewichtung ESG-Ziele: 20%) in die gewichtete JEV/STI Gesamtzieelerreichung ein. (ESRS E1-13)»³

Das Kriterium „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ drückt die an den deutschen MTU-Standorten (München, Hannover, Ludwigsfelde) im Durchschnitt je Mitarbeiter:in erreichte Dauer von Fortbildungsmaßnahmen aus. Der Aufsichtsrat wählte das Kriterium zur gezielten Förderung des strategisch-zukunftsweisenden Fokus auf die proaktive Gestaltung von Lernen und individueller Entwicklung – im Verständnis von Lernen und Fortbildung als Voraussetzung für die Gewinnung und Bindung von Mitarbeiter:innen, die ihre Potenziale entfalten und Ideen umsetzen. Indem der Mitarbeiterentwicklungsprozess einen zentralen Steuerungsfokus erhält, sollen auf diese Weise die etablierten Führungswerte „we transform“, „we empower“ und „we create trust“ weiter vertieft und verankert werden. Die Integration einer ambitionierten Mitarbeiterentwicklung in einer durch Geschäftswachstum und begrenzte Personalressourcen geprägten Phase ist als komplexe Herausforderung anzuerkennen. Die Messung der Zielerreichung für das Kriterium „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ erfolgt in Anbetracht der aufwendigen Erfassung, Klassifizierung und Qualitätssicherung umfangreicher, dezentraler Meldedaten für einen vom Berichtsjahr abweichenden Bemessungszeitraum (Performance Periode) zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 6. Dezember 2024.

Für das Berichtsjahr wurde für das nicht-finanzielle JEV/STI-Leistungskriterium „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100%) in Höhe von 3 Tagen, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50%) in Höhe von 2,25 Tagen und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200%) in Höhe von 3,60 Tagen festgelegt. Für das Berichtsjahr (Bemessungszeitraum / Performance Periode 1.12.2023-30.11.2024) konnte mit realisierten 3,38 „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ der Zielwert übertroffen werden, was einen linear interpolierten Auszahlungsgrad von 163,33% für dieses nicht-finanzielle Leistungskriterium bedeutet. Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad

³ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.



des Kriteriums „Bildungstage je Mitarbeiter:in“ mit einem rechnerischen Anteil von 10% (Gewichtung ESG-Ziele: 20%) in die gewichtete JEV/STI-Gesamtzielerreichung ein.

Die Zielerreichung der gleichgewichteten nicht-finanziellen Leistungskriterien (ESG-Ziele) „CO₂ Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ in Höhe von 152,50% und „Bildungstage pro Mitarbeiter:in“ in Höhe von 163,33% ergibt als arithmetisches Mittel einen Wert von 157,92% der unter Berücksichtigung der Gewichtung der ESG-Ziele mit 20% in die gewichtete JEV/STI Gesamtzielerreichung einfließt. (ESRS 2 GOV-3 29a, 29b, 29c) »⁴

Gewichtete Gesamtzielerreichung der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)

Unter Berücksichtigung der Zielerreichung der für das Berichtsjahr festgelegten finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien und ihrer Gewichtung ergibt sich eine gewichtete JEV/STI-Gesamtzielerreichung von 191,58%.

Strategischer Multiplikator der Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI)

Ergänzend zu den beschriebenen finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat fünf ergänzende Kriterien bestimmt, deren Erreichung den strategischen Multiplikator der JEV/STI von 0,8 auf 1,2 skaliert.

Nachfolgend werden die für das Berichtsjahr festgelegten Kriterien des strategischen Multiplikators sowie die Beurteilung des Aufsichtsrats zu deren Erreichung beschrieben:

Kriterien - strategischer Multiplikator	Feststellung zur Zielerreichung	Beitrag strategischer Multiplikator
Basisbetrag strategischer Multiplikator JEV/STI		0,80
1. Ein Konzept zur weiteren Reduzierung von Kunden-Konzentrationsrisiken im zivilen OEM- und MRO-Geschäft ist entwickelt und durch den Vorstand in diesbezüglichem Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat verabschiedet.	Der Aufsichtsrat betrachtet das angeführte Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten mit dem Kriterium angestrebte Konzepte umsetzungsreif und im Detail entwickelt und bereits in relevanten Teilen durch vertragliche Vereinbarungen mit mehreren Triebwerks-OEMs zugunsten einer erweiterten Zusammenarbeit im zivilen und militärischen OEM-, als auch im zivilen MRO-Geschäft fixiert werden.	+ 0,08

Kriterien - strategischer Multiplikator	Feststellung zur Zielerreichung	Beitrag strategischer Multiplikator
2. Ein Konzept, wie signifikant steigende Kapazitätsbedarfe für das zivile und militärische OEM-Geschäft im MTU-Produktionsnetzwerk abgebildet werden können, ist entwickelt und durch den Vorstand in diesbezüglichem Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat verabschiedet.	Der Aufsichtsrat betrachtet das angeführte Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die mit dem Kriterium angestrebten Konzepte umsetzungsreif und im Detail entwickelt werden. Wesentliche Komponenten sind ein Simulationsmodell „Global Footprint Production“, welches die Basis der künftigen Produktionsnetzwerkplanung bildet, sowie optimierte Funktional- und Verfahrenskonzepte der Produktion und Montage wesentlicher Triebwerkskomponenten.	+ 0,08
3. Eine erfolgreiche strategische Partnerschaft mit mindestens einem Lieferanten zur Erweiterung des Lieferantenportfolios bei hochkomplexen Triebwerksteilen ist etabliert.	Der Aufsichtsrat betrachtet das angeführte Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die mit dem Kriterium angestrebten, strategischen Partnerschaften mit Lieferanten initiiert bzw. etabliert werden. In diesem Zusammenhang wurden mit Lieferanten Entwicklungspartnerschaften fixiert, Qualifizierungspläne definiert und Serienvolumina zu wettbewerbsfähigen Preisen vereinbart.	+ 0,08
4. Die Entscheidung über die Weiterführung der Flying Fuel Cell-Technologie- und Produktentwicklung ist getroffen. Im Falle der Fortsetzung des Engagements ist ein entsprechendes Finanzierungs- und Partnerschaftskonzept entwickelt und durch den Vorstand in diesbezüglichem Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat verabschiedet.	Der Aufsichtsrat betrachtet das angeführte Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnte die mit dem Kriterium angestrebte Fortsetzung des Engagements im Bereich der Flying Fuel Cell-Technologie entschieden sowie die in diesem Zusammenhang erforderlichen Konzepte zur Finanzierung und Technologiepartnerschaft entwickelt werden. Im Berichtsjahr konnten Meilensteine der MTU Flying-Fuel Cell Technologie-Entwicklung erreicht und auf dieser Grundlage die Technologie-Roadmap sowie die hierfür erforderliche Finanzierung durch Drittmittel konkretisiert bzw. initiiert werden.	+ 0,08

⁴ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.



Kriterien - strategischer Multiplikator	Feststellung zur Zielerreichung	Beitrag strategischer Multiplikator
5. Die inhaltliche Ausgestaltung und Implementierung eines Joint Ventures mit Safran Helicopter Engines für ein zukünftiges europäisches Hubschraubertriebswerksprogramm ist erfolgt.	Der Aufsichtsrat betrachtet das angeführte Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnte der Vorstand die mit dem Kriterium angestrebte Zusammenarbeit mit Safran Helicopter Engines zugunsten der Etablierung eines zukünftigen europäischen Hubschraubertriebswerksprogramms entwickeln und vertraglich fixieren. Das in diesem Rahmen abgestimmte Joint Venture hat seinen Sitz in Frankreich und seine Leitungsgremien sind durch erfahrene Führungskräfte mit ausgeprägter Branchenexpertise besetzt. Auf dieser Grundlage strebt das Joint Venture zwischen Safran und MTU an, die nationalen staatlichen Auftraggeber von einer Kooperation zugunsten eines weiteren europäischen Gemeinschaftsprojektes in Form eines zukünftigen europäischen Hubschraubertriebswerksprogramms zu überzeugen.	+ 0,08
festgestellter strategischer Multiplikator JEV/STI		1,20

In der Gesamtschau konnte der Aufsichtsrat die Zielerreichung für alle fünf festgelegten Kriterien und damit den strategischen Multiplikator der JEV/STI in Höhe von 1,2 feststellen.

Auszahlungsgrad der Jahreserfolgsvergütung (JEV/ STI)

Unter Berücksichtigung der gewichteten JEV/STI-Gesamtzielerreichung von 191,58 % sowie des festgestellten strategischen Multiplikators von 1,2 ergibt sich ein JEV/STI-Auszahlungsgrad von 229,90 %.

Performance Share Plan (PSP) / Long Term Incentive (LTI)

Zielerreichung PSP/LTI

	Gewichtung	Mindestwert (0% bzw. 50% Zielerreichung)	Zielwert (100% Zielerreichung)	Maximalwert (200% Zielerreichung)
Finanzielle Leistungskriterien				
relativer Total Shareholder Return (rTSR)	40 %	25. Perzentil ¹⁾	50. Perzentil	75. Perzentil
Earnings-Per-Share (EPS) (bereinigt)	40 %	11,58 € ²⁾	14,48 €	16,65 €
Nicht-finanzielle Leistungskriterien				
CO ₂ Restemissionen	(10 %)	0,0 % ²⁾	9,8 %	17,2 %
Frauen in Führung	(10 %)	14,0 % ²⁾	16,0 %	18,0 %
ESG-Ziele	20 %			

¹⁾ Beim Erreichen des Mindestwerts liegt die Zielerreichung bei 0 %.

²⁾ Beim Erreichen des Mindestwerts liegt die Zielerreichung bei 50 %.

Zum 1. Januar 2024 wurden den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des Performance Share Plan (PSP/LTI) virtuelle Aktien (Performance Shares) nach Maßgabe ihrer jeweiligen vertraglichen PSP/LTI-Zieldirektvergütungskomponente sowie des beizulegenden Gewährungswertes (Grant Date Fair-Value) in Höhe von 166,34 € pro virtueller Aktie (Performance Share) bedingt zugeteilt.

Nach Maßgabe der Erreichung der Zielwerte der durch den Aufsichtsrat für das PSP/LTI bestimmten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungskriterien innerhalb des vierjährigen



Bemessungszeitraums (Performance Periode) modifiziert sich die Anzahl der für das Geschäftsjahr bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares), wobei maximal 200 % der ursprünglich gewährten Anzahl virtueller Aktien (Performance Shares) erreicht werden. Nach Ablauf des Bemessungszeitraums (Performance Periode) ergibt sich der jeweilige Auszahlungsbetrag des für das Berichtsjahr gewährte PSP/LTI aus der Multiplikation der Anzahl der final zugeteilten virtuellen Aktien (PSP/LTI-Gesamtzielerreichung) mit der Summe aus durchschnittlichem Aktienkurs der MTU innerhalb der 60 Börsenhandelstage vor dem Ende des Bemessungszeitraums (Performance Periode) und der im Bemessungszeitraum (Performance Periode) erfolgten Dividendenzahlungen je Aktie. Der sich daraus ergebende PSP/LTI-Auszahlungsbetrag wird, unter Berücksichtigung der Begrenzung auf 250 % des jeweilig vertraglichen Zielbetrags für das PSP/LTI im Gewährungszeitpunkt (PSP/LTI Cap), im Folgejahr nach Abzug entsprechender Steuern als Barvergütung an die Anspruchsberechtigten ausgezahlt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2024 bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares):

LTI Tranche 2024

	Zielbetrag in €	Fair Value im Gewährungs- zeitpunkt in €	Anzahl vorläufig zugeteilter virtueller Aktien Stk	Anzahl maximal möglicher Performance Shares (ZE max. 200%) Stk	Maximal möglicher Auszahlungsbetrag (250% des Zielbetrags) in €
Lars Wagner	1.392.000	166,34	8.369	16.738	3.480.000
Peter Kameritsch	684.000	166,34	4.113	8.226	1.710.000
Dr. Silke Maurer	684.000	166,34	4.113	8.226	1.710.000
Michael Schreyögg	684.000	166,34	4.113	8.226	1.710.000
Gesamt	3.444.000	166,34	20.708	41.416	8.610.000

Weitere Informationen zur Zeitwertentwicklung der im Berichtsjahr gewährten Performance Shares im Rahmen des PSP/LTI finden sich in den Konzern-Notes im Abschnitt [27. sonstige Rückstellungen](#).

Finanzielle Leistungskriterien des Performance Share Plan (PSP/LTI)

Für das finanzielle Leistungskriterium relativer TSR (rTSR - Perzentil-Ranking der MTU im Vergleich zur TSR-Performance der Unternehmen des STOXX® Europe Total Market Aerospace & Defense Index) wurde für die im Berichtsjahr gewährte LTI/PSP-Tranche der Zielwert (Auszahlungsgrad 100 %) beim 50. Perzentil, der Mindestwert (Auszahlungsgrad 0 %) beim 25. Perzentil und der Maximalwert (Auszahlungsgrad 200 %) beim 75. Perzentil festgelegt. Die Festlegung von Ziel-, Mindest- und Maximalwert erfolgte durch den Aufsichtsrat in ausgewogener Abwägung der international differenzierten Praxis mit dem Ziel einer wettbewerbsfähigen Vergütung der Vorstandsmitglieder, insbesondere auch im Quervergleich der diesbezüglichen Praxis des für die MTU maßgeblichen Börsensegments DAX. (www.mtu.de/fileadmin/EN/5_Investor_Relations/9_1_Annual_General_Meeting/2024_AGM_A_04_Top_8_further_info_remuneration_system_MTU.pdf)

Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums rTSR mit einem Anteil von 40 % in die gewichtete PSP/LTI-Gesamtzielerreichung ein.

Für das Berichtsjahr wurde für das finanzielle PSP/LTI-Leistungskriterium EPS (bereinigt) ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100 %) in Höhe von 14,48 €/Aktie, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50 %) in Höhe von 11,58 €/Aktie und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200 %) in Höhe von 16,65 €/Aktie festgelegt. Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen JEV/STI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums EPS (bereinigt) mit einem Anteil von 40 % in die gewichtete PSP/LTI-Gesamtzielerreichung ein.

Nicht-finanzielle Leistungskriterien - ESG-Ziele – des Performance Share Plan (PSP/LTI)

«Für das Berichtsjahr wurden als ESG-Ziele zwei gleichgewichtete, nicht-finanzielle PSP/LTI Leistungskriterien (ESG-Ziele) festgelegt. Das Kriterium „CO₂-Restemissionen“ aus dem Bereich Umweltmanagement und das Kriterium „Frauen in Führung“ aus dem Bereich Mitarbeiter & Vielfalt.

Das Kriterium „CO₂-Restemissionen“ drückt die am Ende des vierjährigen PSP/LTI Bemessungszeitraums (Performance Periode) angestrebten Scope 1- und 2-CO₂-Restemissionen der MTU-Produktions- und Instandhaltungsaktivitäten für das Jahr 2027 aus. Der Aufsichtsrat wählte das Kriterium zur gezielten Förderung der MTU-Klimaschutz-Strategie „ecoRoadmap“, deren Ziel die Erreichung klimaneutraler MTU Produktions- und -Instandhaltungstätigkeiten und damit ein Beitrag zur Erreichung der Vorgaben aus dem Pariser Klimaschutzabkommen, unter Berücksichtigung der Anforderungen der „Science Based Targets Initiative“ (SBTI), ist. Korrespondierend berücksichtigt das Kriterium alle wesentlichen durch die MTU kontrollierten Pro-



duktions- und Instandhaltungsbetriebe (Standorte: München, Hannover, Ludwigsfelde, Rzeszów, Vancouver und Nova Pazova). Die Messung der Zielerreichung für das Kriterium „CO₂-Restemissionen“ erfolgt in Anbetracht der aufwendigen Erfassung, Bewertung und Qualitätssicherung umfangreicher, dezentraler Meldedaten für den vierjährigen Bemessungszeiträumen (Performance Periode) durch Vergleich der Restemissionen zwischen dem 1. Dezember 2023 und dem 30. November 2024 (Referenzperiode) und dem 1. Dezember 2026 und dem 30. November 2027 (Zielperiode), auf Basis der Emissionsfaktoren aus dem Berichtsjahr (2024).

Für das Berichtsjahr wurde für das nicht-finanzielle PSP/LTI-Leistungskriterium „CO₂-Restemissionen“ für die Reduktion der CO₂-Restemissionen der Zielperiode (1.12.2026 – 30.11.2027) gegenüber der Referenzperiode (1.12.2023-30.11.2024) ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100 %) in Höhe von 45,30 kt (9,8 %), ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50 %) in Höhe von 50,20 kt (0 %) und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200 %) in Höhe von 41,60 kt (17,2 %) festgelegt. Die Festlegung von Minimal-, Ziel- und Maximalwert bringt die Ambition zum Ausdruck, trotz erheblichen Geschäftswachstums den Basiswert aus 2024 nicht mehr zu überschreiten.

«Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen PSP/LTI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums „CO₂-Restemissionen“ mit einem rechnerischen Anteil von 10 % (Gewichtung ESG-Ziele: 20 %) in die gewichtete PSP/LTI-Gesamtzielerreichung ein. (ESRS E1-13) »⁵

Das Kriterium „Frauen in Führung“ drückt den an den deutschen MTU-Standorten (München, Hannover, Ludwigsfelde) am Ende des vierjährigen PSP/LTI-Bemessungszeitraums (Performance Periode) angestrebten relativen Anteil weiblicher Führungskräfte aus. Der Aufsichtsrat wählte das Kriterium zur gezielten Förderung der Gleichstellung von Männern und Frauen im Berufskontext und damit zur Förderung der Chancengleichheit.

Für das Berichtsjahr wurde für das nicht-finanzielle PSP/LTI-Leistungskriterium „Frauen in Führung“ ein Zielwert (Auszahlungsgrad 100 %) in Höhe von 16,0 %, ein Mindestwert (Auszahlungsgrad 50 %) in Höhe von 14,0 % und ein Maximalwert (Auszahlungsgrad 200 %) in Höhe von 18,0 % festgelegt. Die Festlegung von Minimal-, Ziel- und Maximalwert bringt die Ambition zum Ausdruck, den Anteil weiblicher Führungskräfte innerhalb des Bemessungszeitraums (Performance Periode) in Einklang mit dem relativen Anteil weiblicher Beschäftigter zu bringen.

⁵ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.

Entsprechend der festgelegten Gewichtung der finanziellen und nicht-finanziellen PSP/LTI-Leistungskriterien fließt der Auszahlungsgrad des Kriteriums „Frauen in Führung“ mit einem rechnerischen Anteil von 10 % (Gewichtung ESG-Ziele: 20 %) in die gewichtete PSP/LTI-Gesamtzielerreichung ein. (ESRS 2 GOV-3 29a, 29b, 29c) »⁶

Gewichtete Gesamtzielerreichung und Auszahlungsgrad Performance Share Plan (PSP/LTI)

Die Ausschüttung der für das Berichtsjahr gewährten erfolgsabhängigen Vergütungskomponente PSP/LTI erfolgt plangemäß nach Feststellung der Zielerreichung für den vierjährigen PSP/LTI-Bemessungszeitraum (Performance Periode) im Jahr 2028.

Weitere Informationen zur Entwicklung der Verpflichtungen im Zusammenhang mit den im Berichtsjahr gewährten Performance Shares im Rahmen des PSP/LTI finden sich in den Konzern-Notes im [Abschnitt 27. sonstige Rückstellungen](#).

Anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall

Im Berichtsjahr gewährte der Aufsichtsrat aus dem besonderem Anlass des GTFTM-Flottenmanagementplans eine kompensatorische Erfolgsvergütung. Die hierbei zugrunde gelegten Zielsetzungen (Kriterien) fokussieren die Reduktion der hieraus entstandenen operativen und finanziellen Belastungen sowie die Weiterentwicklung der Resilienz des MTU-Geschäftsmodells.

Die Bemessung der anlassbezogenen Erfolgsvergütungskomponenten wurde mit einem Betrag in Höhe von 200.000 € bzw. 100.000 € je festgelegtem Kriterium für den Vorsitzenden bzw. je ordentlichem Mitglied des Vorstands beschlossen. Der gewählte Wertansatz berücksichtigt, dass der in 2023 mehrjährig angelegte GTFTM-Flottenmanagementplan das Chancen-/ Risikoprofil der MTU und damit die JEV/STI-Erfolgsvergütungskomponente signifikant belastet. Aufgrund der Wichtigkeit und Dringlichkeit der festgelegten Zielsetzungen wurde als Bemessungszeitraum (Performance Periode) das Berichtsjahr festgelegt.

⁶ Diese Angabe ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2024.



Nachfolgend werden die festgelegten Kriterien der gewährten anlassbezogenen Erfolgsvergütung sowie die Beurteilung des Aufsichtsrats zu deren Erreichungsgrad im Berichtsjahr beschrieben:

Kriterien - anlassbezogene Erfolgsvergütung	Feststellung zur Zielerreichung
1. Die durchschnittliche Durchlaufzeit von PW1100G-JM-Shopvisits wird im Berichtsjahr relativ zum Vorjahr deutlich reduziert und damit korrespondierend zusätzliche MRO-Kapazität geschaffen.	Der Aufsichtsrat betrachtet das Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die unter dem Kriterium angestrebten Konzepte zur Verbesserung der Qualifikationsbreite und Flexibilität von Personalkapazitäten, des Shopfloor-Layouts sowie des Engpass-Managements entwickelt werden. Durch die Implementierung wesentlicher Umfänge dieser Konzepte konnte am größten MTU-MRO-Standort Hannover in 2024 eine Reduktion der Durchlaufzeiten von PW1100G-JM-Shopvisits um mehr als 20 % gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. Auf diese Weise wurden die operative und finanzielle Risikoposition der MTU im Berichtsjahr relevant verbessert.
2. Die weltweiten MTU-MRO-Netzwerkkapazitäten für das PW1100G-JM werden gegenüber 2023 deutlich gesteigert.	Der Aufsichtsrat betrachtet das Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die unter dem Kriterium angestrebten Konzepte zur Steigerung der MTU-Netzwerkkapazitäten in weiten Teilen implementiert und auf diese Weise eine Steigerung um mehr als 65% relativ zum Vorjahr erreicht werden. Diese Konzepte umfassen die Industrialisierung von „best-practice“-MRO-Prozessen und insbesondere signifikante Investitionen in den Ausbau relevanter Personal-, Maschinen- und Teststands-Kapazitäten an den Standorten Hannover, Rzeszów (EME) und Zhuhai. Auf diese Weise wurde die operative und finanzielle Risikoposition der MTU im Berichtsjahr relevant verbessert.
3. Die Anzahl an Neubau-Auslieferungen (Serientriebwerke) des PW1100G-JM durch die MTU wird gegenüber 2023 deutlich gesteigert.	Der Aufsichtsrat betrachtet das Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die unter dem Kriterium angestrebten Konzepte zur signifikanten Steigerung der PW1100G-JM-Neubauauslieferungen in weiten Teilen implementiert werden und auf diese Weise eine Steigerung um mehr als 15% relativ zum Vorjahr erreicht werden. Diese Konzepte umfassen eine Optimierung des Materialmanagements und von Fertigungs- und Montageprozessen sowie die Steigerung der Personalflexibilität. Die gesteigerten Neubauauslieferungen fördern einen unterbrechungsfreieren Betrieb der durch den GTF-Flottenmanagementplan beeinträchtigten A320neo-Flotte. Auf diese Weise wurde die operative und finanzielle Risikoposition der MTU im Berichtsjahr relevant verbessert.

Kriterien - anlassbezogene Erfolgsvergütung

Feststellung zur Zielerreichung

4. Zusätzliche vertragliche Vereinbarungen gewähren erweiterten Zugriff auf steuerungsrelevante Programminformationen. Weiterhin sind Maßnahmen getroffen, die die Finanzierung der in die Programm-beteiligungen einzubringenden Ressourcen bzw. Kapazitäten absichern.	Der Aufsichtsrat betrachtet das Kriterium als im Berichtsjahr in vollem Umfang erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten die unter dem Kriterium angestrebten vertraglichen Vereinbarungen erfolgreich geschlossen und umgesetzt werden. Dadurch konnten signifikante Maßnahmen zur Ausweitung der Leistungserbringung sowie eine verbesserte finanzielle Absicherung der in MTU-Programmbeteiligungen einzubringenden Ressourcen und Kapazitäten erreicht werden. Auf diese Weise wurde die operative und finanzielle Risikoposition der MTU im Berichtsjahr relevant verbessert.
--	---

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr beschlossen, dass er die im Vergütungssystem bestehende Ermächtigung zur Gewährung einer zusätzlichen, anlassbezogenen Erfolgsvergütung ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr beanspruchen wird. Durch seinen Beschluss betrachtet der Aufsichtsrat das Vergütungssystem dahingehend als angemessen und wirksam angepasst (weitere Erläuterungen hierzu finden sich im [Abschnitt Vergütungskomponenten und -struktur/ Erfolgsabhängige Komponenten/ Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall](#)).



Individuelle Vergütung der Mitglieder des Vorstands

Vergütung für das Berichtsjahr

Den Vorstandsmitgliedern wurden für das Berichtsjahr folgende Zielgesamtvergütungen gewährt; für die Erfolgsvergütungskomponenten wurde zunächst eine theoretische Zielerreichung von 100 % zugrunde gelegt.

Zur Entwicklung der Zielgesamtvergütung finden sich weitere Informationen [im Abschnitt Vertikalvergleich](#).

Zielgesamtvergütung

Mitglieder des Vorstands	Lars Wagner Vorsitzender des Vorstands		Peter Kameritsch Vorstand Finanzen und IT		Dr. Silke Maurer Vorständin OEM Operations ¹⁾		Michael Schreyögg Vorstand Programme	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in €								
Festvergütung	1.100.004	999.996	660.000	600.000	660.000	600.000	660.000	600.000
Versorgungsentgelt ²⁾					200.000	200.000		
Nebenleistungen	39.479	36.386	9.595	9.863	10.347	16.001	29.911	26.826
Summe erfolgsunabhängige Vergütung	1.139.483	1.036.382	669.595	609.863	870.347	816.001	689.911	626.826
Anteil der erfolgsunabhängigen Vergütung in %	24%	21%	28%	32%	36%	48%	29%	32%
STI (JEV)	928.000	750.000	456.000	360.000	456.000	360.000	456.000	360.000
LTI (2024: PSP 2023: RSP)	1.392.000	1.100.000	684.000	540.000	684.000	540.000	684.000	540.000
Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall ³⁾	800.000	-	400.000	-	400.000	-	400.000	-
Summe erfolgsabhängige Vergütung	3.120.000	1.850.000	1.540.000	900.000	1.540.000	900.000	1.540.000	900.000
Anteil der erfolgsabhängigen Vergütung in %	64%	37%	64%	47%	64%	52%	64%	45%
Versorgungsaufwand (IAS 19) ⁴⁾	588.570	2.159.675 ⁵⁾	200.267	392.549			185.617	456.207
Anteil des Versorgungsaufwands in %	12%	43%	8%	21%			8%	23%
Zielgesamtvergütung	4.848.053	5.046.057	2.409.862	1.902.412	2.410.347	1.716.001	2.415.528	1.983.033

¹⁾ Mitglied des Vorstands seit 1.2.2023; Angabe der Vorjahreswerte auf Ganzjahresbasis zur besseren Vergleichbarkeit.

²⁾ Vorstandsmitgliedern, die vor dem Geschäftsjahr 2021 erstmalig bestellt wurden, wird eine leistungsorientierte Zusage gewährt.

³⁾ Beschluss des Aufsichtsrats im Berichtsjahr: Verzicht auf Möglichkeit der Gewährung ab dem Geschäftsjahr 2025 – weitere Erläuterungen im Abschnitt Vergütungskomponenten und -struktur/ Erfolgsabhängige Komponenten/ Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall

⁴⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Geschäftsjahr 2023 ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der für die jeweilige Versorgungszusage maßgeblichen Anpassung der Grundvergütung zum 1.1.2024.

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Geschäftsjahr 2023 ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der Anpassung der Grundvergütung infolge der Übernahme des Vorsizes des Vorstandes zum 1.1.2023.



Gewährte und geschuldete Vergütung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Vergütung für das Berichtsjahr für jedes Vorstandsmitglied individualisiert. Die erfolgsunabhängige Vergütung ist als gewährte Vergütung angegeben und entspricht den im Berichtsjahr zugeflossenen Beträgen. Die erfolgsabhängige Vergütung ist als gewährte und geschuldete Vergütung angegeben und entspricht damit den im Folgejahr zufließenden Beträgen für das Berichtsjahr.

Mit Blick auf die im Berichtsjahr gewährte langfristige Erfolgsvergütung PSP/LTI wird aufgrund ihres vierjährigen Bemessungszeitraums (Performance Periode) im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2027 berichtet werden.

Gewährte und geschuldete Vergütung

Mitglieder des Vorstands	Lars Wagner Vorsitzender des Vorstands		Peter Kameritsch Vorstand Finanzen und IT		Dr. Silke Maurer Vorständin OEM Operations ¹⁾		Michael Schreyögg Vorstand Programme		Summe	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in €										
Festvergütung	1.100.004	999.996	660.000	600.000	660.000	550.000	660.000	600.000	3.080.004	2.749.996
Versorgungsentgelt ²⁾					200.000	183.333			200.000	183.333
Nebenleistungen ³⁾	39.479	36.386	9.595	9.863	10.347	16.001	29.911	26.826	89.333	89.076
Summe erfolgsunabhängige Vergütung	1.139.483	1.036.382	669.595	609.863	870.347	566.001	689.911	626.826	3.369.337	3.022.405
Anteil der erfolgsunabhängigen Vergütung in %	28%	54%	32%	59%	38%	59%	32%	59%		
STI (JEV) ⁴⁾	2.133.472	896.250	1.048.344	430.200	1.048.344	394.350	1.048.344	430.200	5.278.504	2.151.000
LTI (2024: PSP ⁵⁾ 2023: RSP ⁴⁾)		1.100.000		540.000		495.000		540.000		2.675.000
Zusätzliche anlassbezogene Erfolgsvergütung im besonderen Ausnahmefall ⁶⁾	800.000		400.000		400.000		400.000		2.000.000	
Summe erfolgsabhängige Vergütung	2.933.472	896.250	1.448.344	430.200	1.448.344	394.350	1.448.344	430.200	7.278.504	2.151.000
Anteil der erfolgsabhängigen Vergütung in %	72%	46%	68%	41%	62%	41%	68%	41%		
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	4.072.955	1.932.632	2.117.939	1.040.063	2.318.691	960.351	2.138.255	1.057.026	10.647.841	5.173.405
Versorgungsaufwand (IAS 19) ^{7) 8)}	588.570	2.159.675 ⁹⁾	200.267	392.549			185.617	456.207	974.454	3.008.431
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwand	4.661.525	4.092.307	2.318.206	1.432.612	2.318.691	960.351	2.323.872	1.513.233	11.622.295	8.181.836

¹⁾ Mitglied des Vorstands seit 1.2.2023

²⁾ Vorstandsmitglieder, die erstmalig nach dem 1. Januar 2021 in den Vorstand bestellt werden, erhalten ein Versorgungsentgelt zur Eigenvorsorge.

³⁾ Die Nebenleistungen beinhalten geldwerte Vorteile aus Sachbezügen in Höhe von 55.290 € (Vorjahr: 58.279 €), Prämien für zugunsten der Vorstandsmitglieder abgeschlossene Versicherungen in Höhe von 6.786 € (Vorjahr: 5.997 €) sowie Mitgliedsbeiträge in Höhe von 27.257 € (Vorjahr: 24.802 €).

⁴⁾ Die Auszahlung erfolgt nach Feststellung des Konzernabschlusses im Folgejahr.

⁵⁾ Über den LTI aus PSP (Tranche 2024) wird nach Ablauf der vierjährigen Performance Periode im Geschäftsjahr 2027 als gewährte oder geschuldete Vergütung berichtet.

⁶⁾ Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr beschlossen, dass er die im Vergütungssystem bestehende Ermächtigung zur Gewährung einer zusätzlichen, anlassbezogenen Erfolgsvergütung ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr beanspruchen wird.

⁷⁾ Vorstandsmitgliedern, die vor dem Geschäftsjahr 2021 erstmalig bestellt wurden, wird eine leistungsorientierte Zusage gewährt.

⁸⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Geschäftsjahr 2023 ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der für die jeweilige Versorgungszusage maßgeblichen Anpassung der Grundvergütung zum 1.1.2024.

⁹⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Geschäftsjahr 2023 ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der Anpassung der Grundvergütung infolge der Übernahme des Vorsizes des Vorstandes zum 1.1.2023.

Aus Aufsichtsratsstätigkeiten und vergleichbaren 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.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands war weder im Berichts- noch im Vorjahr aufgrund eines Malus bzw. Clawbacks anzupassen. Darüber hinaus war es nicht erforderlich, wegen besonderer und außergewöhnlicher Umstände vorübergehend vom festgelegten Vergütungssystem abzuweichen.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands war weder im Berichts- noch im Vorjahr aufgrund des Überschreitens der festgelegten Maximalvergütung anzupassen.

Ehemalige Vorstandsmitglieder erhielten im Berichtsjahr ein Altersruhegeld in Höhe von 917.341 € (Reiner Winkler 607.650 €, Dr. Rainer Martens 309.691 €).

Vertikalvergleich

Die individuellen Vergütungen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie die Ertragskennziffern der Gesellschaft bzw. des Konzerns und die durchschnittliche Vergütung der Belegschaft haben sich wie in nachfolgender Tabelle abgebildet entwickelt. Dabei sind nachfolgende Aspekte zu berücksichtigen:

- / Die Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Zieldirektvergütung des Vorstands erfolgt bislang abweichend zur übrigen Belegschaft nicht auf jährlicher Basis, sondern in geringerer Frequenz und hat damit einen mehrjährigen Inflationsausgleich zu berücksichtigen.
- / Die erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten wirken sich im Vertikalvergleich aufgrund der differenzierten Vergütungsstrukturen sehr unterschiedlich aus und ermöglichen keinen Rückschluss auf die Entwicklung der jeweiligen Zieldirektvergütungen.
- / Das nach deutschem Handelsrecht (HGB) abgeleitete Jahresergebnis nach Steuern der MTU Aero Engines AG ist aufgrund der Gewinnthesaurierung innerhalb ausländischer Tochtergesellschaften bedingt aussagekräftig für den Erfolg des MTU-Konzerns und damit als Referenz für die Entwicklung der erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten. Entsprechend wird an dieser Stelle als zusätzliche Information die Kennzahl EBIT (bereinigt) des Konzerns, welche gleichermaßen als finanzielles Erfolgsziel für erfolgsabhängige Vergütungskomponenten des Vorstands sowie der gesamten inländischen Belegschaft zugrunde gelegt wird, berichtet.
- / Die Ermittlung der jährlichen Veränderungen der Vergütung erfolgte in allen betrachteten Vergütungsgruppen ohne Einbezug der betrieblichen Altersversorgung.

Vertikalvergleich

	2024	Veränderung 2024 zu 2023 in %	2023	Veränderung 2023 zu 2022 in %	2022	Veränderung 2022 zu 2021 in %	2021	Veränderung 2021 zu 2020 in %	2020
Gewährte und geschuldete Vergütung im Berichtsjahr aktiver Vorstandsmitglieder									
Lars Wagner	4.072.955	34%	3.032.632	53% ¹⁾	1.977.460	9%	1.809.566	32%	1.374.109
Peter Kameritsch	2.117.939	34%	1.580.063	-20%	1.973.178	9%	1.812.449	31%	1.379.276
Dr. Silke Maurer	2.318.691	41%	1.638.685	-	2)				
Michael Schreyögg	2.138.255	34%	1.597.026	-20%	1.991.578	9%	1.830.669	31%	1.395.212
Ertragskennziffern									
Konzern EBIT bereinigt (IFRS)	1.053	29%	818	25%	655	40%	468	13%	416
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag AG (HGB)	494	294%	-255	-195%	267	35%	198	50%	132
Durchschnittliche Vergütung der Belegschaft									
Arbeitnehmer in Deutschland ³⁾	99.265	5%	94.380	6%	88.870	2%	87.118	8%	81.035

¹⁾ Übernahme des Vorsitzes des Vorstandes zum 1.1.2023 – in diesem Zusammenhang erfolgte die Anpassung seiner Zieldirektvergütung.

²⁾ Mitglied des Vorstands seit 1.2.2023.

³⁾ Berücksichtigt wird die aktive Stamm-Belegschaft (inkl. Teilzeit in Elternzeit) in Deutschland - auf Vollzeit normiert - mit folgenden Vergütungskomponenten: erfolgsunabhängige Grundvergütung sowie je nach Beschäftigungsgruppe tarifliche Einmalzahlungen bzw. erfolgsabhängige, variable Vergütungen (Erfolgsbeteiligung, Bonus I und II, JEV / STI und RSP / LTI).

**Vertikalvergleich**

	Veränderung 2024 zu 2023 in %	Veränderung 2023 zu 2022 in %	Veränderung 2022 zu 2021 in %	Veränderung 2021 zu 2020 in %
Vergütung früherer Vorstandsmitglieder				
Dr. Rainer Martens	1%	1%	34%	- ¹⁾
Dr. Stefan Weingartner			- ²⁾	- ²⁾
Reiner Winkler	1%	- ³⁾		
Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr aktiver Aufsichtsratsmitglieder				
Gordon Riske (Vorsitzender von Aufsichtsrat, Personalausschuss und Nominierungsausschuss) (Aufsichtsratsmitglied seit 5.5.2022)	0%	55%	- ⁴⁾	
Josef Mailer (Stellvertretender Vorsitzender Aufsichtsrat)	0%	0%	74%	- 6%
Dr. Joachim Rauhut bis 8.5.2024 (Vorsitzender Prüfungsausschuss bis 8.5.2024; Mitglied Personalausschuss und Nominierungsausschuss zwischen 11.5.2023 und 8.5.2024)	- 62%	14%	85%	- 5%
Ute Wolf (Aufsichtsratsmitglied seit 11.5.2023; Vorsitzende Prüfungsausschuss sowie Mitglied Personalausschuss und Nominierungsausschuss seit 8.5.2024)	148%	- ³⁾		
Dr. Christine Bortenlänger (Mitglied Prüfungsausschuss seit 22.4.2021)	- 2%	0%	97%	17%
Dr. Johannes Bussmann (seit 8.5.2024)	- ⁵⁾			
Kai Eisenblätter (Aufsichtsratsmitglied seit 11.5.2023)	46%	- ³⁾		
Daniele Frijia (Aufsichtsratsmitglied seit 17.8.2022)	2%	152%	- ⁴⁾	
Dr. Marc Haltrich (Aufsichtsratsmitglied seit 11.5.2023)	46%	- ³⁾		
Anita Heimerl	- 3%	3%	67%	0%
Dr. Rainer Martens (Aufsichtsratsmitglied seit 26.1.2021)	- 3%	3%	77%	- ¹⁾
Claudia Sowa-Frank (Aufsichtsratsmitglied seit 11.5.2023)	57%	- ³⁾		
Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl	- 3%	3%	67%	3%

¹⁾ Erstmalige Auszahlung im Geschäftsjahr 2021.²⁾ Einmalige Auszahlung im Geschäftsjahr 2021.³⁾ Erstmalige Auszahlung im Geschäftsjahr 2023.⁴⁾ Erstmalige Auszahlung im Geschäftsjahr 2022.⁵⁾ Erstmalige Auszahlung im Berichtsjahr.

Regelungen bei Beendigung der Tätigkeit

Regelungen im Fall eines unterjährigen Ein- oder Austritts

Bei einem – auf das Geschäftsjahr bezogenen – unterjährigem Eintritt oder Austritt – werden die Ansprüche auf die Festvergütung sowie auf die erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten JEV/STI bzw. PSP/LTI pro rata temporis gekürzt.

Altersversorgung

Die im Berichtsjahr aktiven Vorstandsmitglieder mit Bestellung vor dem Geschäftsjahr 2021 erwerben unverfallbare Anwartschaften auf Leistungen der betrieblichen Altersversorgung gemäß der Versorgungsregelung „MTU Pension Capital – Versorgungsbestimmungen für Vorstände der MTU Aero Engines AG“. Versorgungsziel ist hierbei ein Versorgungsgrad in Höhe von 60 % der festgesetzten Grundvergütung nach 15 Vorstandsdienstjahren.

Zur Ablösung der durch das jeweilige Vorstandsmitglied bis zum Beginn der Vorstandstätigkeit erdienten MTU-Anwartschaften erfolgt die Gewährung eines Startbausteins in Höhe des individuell erdienten Versorgungskapitals. Mit Feststellung des Startbausteins wird für jedes berechnete 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 altersabhängige Faktor eine Verzinsung von 6 % pro Jahr bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres. Die Beitragszeit ist im Regelfall auf 15 Vorstandsdienstjahre begrenzt und endet mit Vollendung des 60. Lebensjahres. Ab dem Alter von 61 Jahren wird das Versorgungskapital bis zur Inanspruchnahme jährlich mit 4 % verzinst (Bonussumme) – bis zu Vollendung des 65. Lebensjahres. Die Summe der aufgelaufenen Kapitalbausteine zuzüglich des Startbausteins sowie etwaiger gutgeschriebener Bonussummen bildet das Versorgungskapital, das als Versorgungsleistung zur Verfügung steht.

Im Versorgungsfall aufgrund von Invalidität oder Tod vor Erreichen der festen Altersgrenze von 60 Lebensjahren werden dem erreichten Stand des Versorgungskontos unter Berücksichtigung der zugesagten Beitragszeit 50 % der bis zur festen Altersgrenze noch erdienbaren Leistungen hinzugerechnet. Basis hierfür sind die zum Zeitpunkt des Ausscheidens zuletzt gültigen Beiträge.

Das Versorgungskapital wird im Versorgungsfall grundsätzlich als Einmalkapital bzw. auf Antrag des jeweiligen Vorstands – unter Berücksichtigung der hierfür bereits erteilten Zustimmung des Unternehmens – als lebenslange Rente gewährt, mit 1%iger Anpassung pro Jahr. Weiterhin kann das Versorgungsguthaben auf Antrag des Vorstands alternativ als Kapital in 10 Raten, mit jeweils 4%iger Anhebung, ausbezahlt werden.

Vorstandsmitglieder, die erstmalig nach dem 1. Januar 2021 in den Vorstand bestellt werden, erhalten anstelle der Direktzusage ein Versorgungsentgelt als pauschalen, zweckgebundenen Betrag zur Eigenvorsorge, welcher jährlich in bar ausgezahlt wird. Durch die Gewährung des Versorgungsentgelts anstelle von Direktzusagen entfallen für die MTU die mit leistungsorientierten Zusagen einhergehenden versicherungsmathematischen Chancen und Risiken.

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

Bestehende Versorgungszusagen					
Mitglieder des Vorstands in €	Start- baustein ¹⁾	Garantie- kapital ²⁾	Jährlicher Beitrag	Ende der Beitragszeit	Altersrente p.a. ³⁾
Lars Wagner	207.344	207.344	543.962	31.12.2025	424.682
Peter Kameritsch	461.573	461.573	297.504	31.12.2025	245.867
Michael Schreyögg	365.627	365.627	378.089	31.07.2026	357.065

¹⁾ Bis zum Umstellungszeitpunkt der Versorgungszusage erdiente Anwartschaften – Michael Schreyögg: 1. Juli 2013; Peter Kameritsch und Lars Wagner: 1. Januar 2018.

²⁾ Wertgleicher Kapitalbetrag, der den zum jeweiligen Umstellungszeitpunkt zugesagten Versorgungszusagen entspricht.

³⁾ Sämtliche Ansprüche aus der betrieblichen Altersvorsorge (ohne individuelle Aufbauskonten [Entgeltumwandlung] aus Vordienstzeiten) unter Berücksichtigung der maximal erreichbaren Beitragszeit. Bei Lars Wagner und Peter Kameritsch wurden Beiträge bis zum 31.12.2025 berücksichtigt.

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



Die folgende Tabelle zeigt den Dienstzeitaufwand für das Berichtsjahr und das Vorjahr sowie den jeweiligen Stand der gebuchten Rückstellungen nach IFRS für die Vorstandsmitglieder:

Zuführung und Stand Pensionsrückstellung				
	Jahr	Laufender Dienstzeitauf- wand für das Berichtsjahr IFRS	Nachzuverrech- nender Dienstzeitauf- wand und Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen für Vorjahre IFRS	Stand der gebuchten Rückstellung nach IFRS am 31.12. ¹⁾
Mitglieder des Vorstands				
in €				
Lars Wagner	2024	588.570	0	4.942.257
	2023	474.533	1.685.142 ^{2) 3)}	5.074.706
Peter Kameritsch	2024	200.267	0	5.846.312 ⁴⁾
	2023	169.433	223.116 ²⁾	5.593.686
Michael Schreyögg	2024	185.617	0	6.687.857
	2023	158.430	297.777 ²⁾	6.427.521
Summe	2024	974.454	0	17.476.426
	2023	802.396	2.206.035	17.095.913

¹⁾ Die Rückstellungsbeträge umfassen gegebenenfalls die Verpflichtungen aufgrund von Ansprüchen aus dem Aufbaukonten (Entgeltumwandlung) aus Vordienstzeiten.

²⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Vorjahr ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der für die jeweilige Versorgungszusage maßgeblichen Anpassung der Grundvergütung zum 1.1.2024.

³⁾ Der Versorgungsaufwand (IAS 19) im Vorjahr ist geprägt durch Past Service Costs im Zusammenhang mit der Anpassung der Grundvergütung infolge der Übernahme des Vorsitzes des Vorstandes zum 1.1.2023.

⁴⁾ Infolge der Entscheidung von Peter Kameritsch im Januar 2025 für eine Mandatsverlängerung über den 31.12.2025 hinaus nicht zur Verfügung zu stehen, würde sich rechnerisch die Rückstellung zum 31.12.2024 auf 4.416.138 EUR verringern.

Die Pensionsverpflichtungen (DBO) gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern, bewertet nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS), belaufen sich auf 21.551.775 € (Vorjahr: 22.113.042 €).

Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Abfindung

Die Vorstandsmitglieder haben bei vorzeitiger Beendigung ihrer Tätigkeit auf Veranlassung der MTU Anspruch auf eine Abfindung in Höhe der Summe aus anteiliger Festvergütung, anteiliger Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI) sowie anteiliger Vergütung aus dem Performance Share Plan (PSP/LTI) für die ursprüngliche Restlaufzeit ihrer Verträge. Die Abfindung ist auf das Zweifache der jährlichen Gesamtvergütung des ausscheidenden Vorstandsmitglieds beschränkt („Abfindungs-Cap“).

Für den Fall einer Kündigung durch die MTU aus wichtigem Grund entfällt die Zahlung einer Abfindung. Darüber hinaus verfallen alle PSP/LTI-Tranchen entschädigungslos.

Im Falle eines Kontrollwechsels (Change-of-Control - CoC) haben die Vorstandsmitglieder das Recht, ihr Amt als Mitglied des Vorstands aus wichtigem Grund niederzulegen. Gemäß den Vorstandsverträgen liegt ein Kontrollwechsel dann vor, wenn eine Aktionärin oder ein Aktionär allein oder durch ihm gemäß §§ 33 ff 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 Abfindungs-Cap begrenzt.

Arbeitsunfähigkeit und Tod

Im Falle der Arbeitsunfähigkeit durch Krankheit, Unfall oder einen anderen vom Vorstandsmitglied nicht zu vertretenden Grund erhält das Vorstandsmitglied für die Dauer von 12 Monaten, jedoch maximal bis zum Ende des Vorstandsanstellungsvertrages, seine Festvergütung weiter. Die Jahreserfolgsvergütung wird ebenfalls weiterhin gewährt. Dauert eine vorübergehende Arbeitsunfähigkeit länger als 12 Monate an, erfolgt eine anteilige Kürzung des bei Ablauf der



Performance Periode ermittelten Auszahlungsbetrags. Dieser ermittelt sich aus folgendem Verhältnis: Anzahl der über den Zeitraum von 12 Monaten hinausgehenden vollen Monate der Arbeitsunfähigkeit im Vergleich zur gesamten Performance Periode von 48 Monaten.

Verstirbt das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vorstandsanstellungsvertrages, erhält der Ehepartner bzw. der eingetragene Lebenspartner bzw. die unterhaltsberechtigten Kinder die (anteilige) Festvergütung für den Sterbemonat und die auf den Sterbemonat folgenden drei Monate. Für die Jahreserfolgsvergütung entsteht ein anteiliger Anspruch bis zum Ende des Sterbemonats. In diesem Fall wird der Auszahlungsgrad mit 100% und der strategische Multiplikator mit Faktor 1 berücksichtigt und mit dem individuellen Zielbetrag multipliziert. Bezogen auf die Tranche(n) des Performance Share Plans (PSP/LTI) vor Ablauf des Performancezeitraums verfallen alle virtuellen Performance Shares und es erfolgt eine Ausgleichszahlung für die virtuellen Performance Shares. Hierbei wird die bedingt zugeteilte Anzahl der virtuellen Aktien mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der MTU der letzten 60 Handelstage vor dem Todestag multipliziert und die innerhalb des Performancezeitraums bis zu diesem Zeitpunkt ausgeschütteten Dividenden werden hinzuaddiert.

Erfolgsabhängige Vergütung bei vorzeitiger Beendigung

Wird die Bestellung von der MTU aus wichtigem Grund widerrufen, erhält das Vorstandsmitglied für das zum Zeitpunkt des Ablaufs der Organschaft laufende Geschäftsjahr für den Fall einer fristlosen Kündigung des Vorstandsanstellungsvertrages keine Jahreserfolgsvergütung (JEV/STI).

Endet der Vorstandsanstellungsvertrag durch außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund gem. § 626 Abs. 1 BGB durch die MTU oder durch die Niederlegung des Mandats durch das Vorstandsmitglied ohne einvernehmliche Regelung oder wird die Bestellung durch den Aufsichtsrat aus wichtigem Grund gemäß § 84 Abs. 4 AktG vor dem Ende der Performance Periode widerrufen, verfallen alle Performance Shares des PSP/LTIs entschädigungslos („bad leaver“).

Endet die Vorstandstätigkeit infolge des Verzichts auf eine Wiederbestellung nach Ablauf des Vorstandsanstellungsvertrags, gleich ob auf Betreiben der MTU oder des jeweiligen Vorstandsmitglieds, werden dem jeweiligen Vorstandsmitglied die innerhalb seiner Dienstzeit gewährten, laufenden PSP/LTI-Tranchen nach Ablauf des Bemessungszeitraums (Performance Periode) und Maßgabe der jeweiligen Zielerreichung entsprechend den beschriebenen PSP/LTI-Planbedingungen ausgezahlt („good leaver“).

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 gegenwärtigen Satzung der MTU Aero Engines AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats jährlich eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung in Höhe von 80.000 €. 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 20.000 € für das Geschäftsjahr und, sofern sie den Vorsitz des Ausschusses innehaben, zusätzlich weitere 40.000 € für das Geschäftsjahr. 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. Auslagen, die im Zusammenhang mit der Ausübung des Mandats entstehen, sowie etwaige auf Bezüge entfallende Umsatzsteuer werden ersetzt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten keine aktienbasierten Vergütungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Vergütung für das Berichtsjahr für jedes Aufsichtsratsmitglied individualisiert (Angaben ohne Umsatzsteuer). Die Grund- und Ausschussvergütung ist als geschuldete Vergütung angegeben und entspricht den zu Beginn des Folgejahres ausgezahlten Vergütungsbeträgen für das Berichtsjahr.



Die Sitzungsgelder sind als gewährte Vergütung angegeben und entsprechen den im Berichtsjahr zugeflossenen Beträgen.

Gewährte und geschuldete Vergütung des Aufsichtsrats 2024

Aufsichtsratsmitglieder	Grundvergütung		Ausschussvergütung		Sitzungsgelder		Gesamtvergütung	
	in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %
Gordon Riske (Vorsitzender von Aufsichtsrat, Personalausschuss und Nominierungsausschuss)	240.000	66%	90.000	25%	33.000	9%	363.000	100%
Josef Mailer (Stellvertretender Vorsitzender Aufsichtsrat) ^{1) 4) 7)}	120.000	60%	40.000	20%	39.000	20%	199.000	100%
Dr. Joachim Rauhut (Vorsitzender Prüfungsausschuss bis 8.5.2024; Mitglied Personalausschuss und Nominierungsausschuss zwischen 11.5.2023 und 8.5.2024) ^{2) 5)}	28.444	38%	32.000	42%	15.000	20%	75.444	100%
Ute Wolf (Vorsitzende Prüfungsausschuss seit 8.5.2024) ^{3) 6)}	80.000	47%	58.250	34%	33.000	19%	171.250	100%
Dr. Christine Bortenlänger ⁴⁾	80.000	60%	20.000	15%	33.000	25%	133.000	100%
Dr. Johannes Bussmann (seit 8.5.2024)	51.778	74%			18.000 ⁸⁾	26%	69.778	100%
Kai Eisenblätter ⁷⁾	80.000	79%			21.000	21%	101.000	100%
Daniele Frijia ^{1) 7)}	80.000	63%	20.000	16%	27.000	21%	127.000	100%
Dr. Marc Haltrich	80.000	79%			21.000	21%	101.000	100%
Anita Heimerl ⁷⁾	80.000	79%			21.000	21%	101.000	100%
Dr. Rainer Martens	80.000	79%			21.000	21%	101.000	100%
Claudia Sowa-Frank ^{4) 7)}	80.000	60%	20.000	15%	33.000	25%	133.000	100%
Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl	80.000	79%			21.000	21%	101.000	100%
Summe	1.160.222		280.250		336.000		1.776.472	

¹⁾ Mitglied Personalausschuss.

²⁾ Mitglied Personalausschuss bis 8.5.2024.

³⁾ Mitglied Personalausschuss seit 8.5.2024.

⁴⁾ Mitglied Prüfungsausschuss.

⁵⁾ Mitglied Nominierungsausschuss bis 8.5.2024

⁶⁾ Mitglied Nominierungsausschuss seit 8.5.2024

⁷⁾ Diese Arbeitnehmervertreter:innen haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

⁸⁾ Dr. Johannes Bussmann hat auf Sitzungsgeld in Höhe von 3.000 EUR verzichtet.



Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

An die MTU Aero Engines AG, München

Vermerk über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der MTU Aero Engines AG, München, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der vom Vorstand und Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

Sonstiger Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Hinweis zur Haftungsbeschränkung

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die MTU Aero Engines AG erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2024 zugrunde. Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

München, den 18. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Huber-Straßer
Wirtschaftsprüferin

Hanshen
Wirtschaftsprüfer



Zusammengefasster Lagebericht

Das Unternehmen MTU	47	Risiko- und Chancenbericht	89
Geschäftstätigkeit und Märkte	47	Risikobericht	89
Konzernstruktur, Standorte und Organisation	47	Chancenbericht	105
Unternehmensstrategie	49		
Steuerungssystem des Konzerns	52		
Forschung und Entwicklung	53	Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems	108
		Zielsetzung und Komponenten	109
Wirtschaftsbericht	59	Wesentliche Merkmale	109
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	59		
Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie	59		
Finanzwirtschaftliche Situation (Ertragslage, Finanzlage, Vermögenslage)	60	Konzernnachhaltigkeitserklärung	111
Finanzielle Leistungsindikatoren	77		
		Übrige Angaben	214
MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)	79	Übernahmerechtliche Angaben	214
Geschäftstätigkeit	79	Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance	218
Erläuterungen zur Ertragslage	80		
Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage	82		
Weitere Angaben	84		
Prognosebericht	85		
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	85		
Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie	86		
Künftige Entwicklung der MTU	86		
Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2024	88		



Zusammengefasster Lagebericht

Der Lagebericht der MTU Aero Engines AG und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024 sind nach § 315 Abs. 5 HGB in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Inhalte von Internetseiten, auf die im zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird, sind lageberichts-fremde Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts und nicht geprüft. Sie dienen lediglich der Information.

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 hat das Unternehmen bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten der Branche – GE Aerospace, 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 das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft.

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.



MTU Aero Engines weltweit



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

¹⁾ Joint Ventures.

Gesamtbelegschaft der MTU

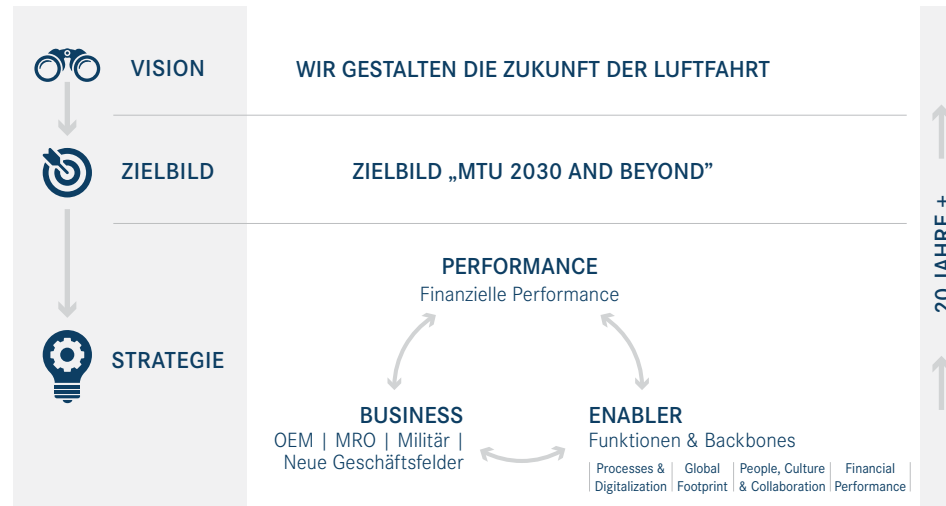
Anzahl der Mitarbeiter:innen	Veränderungen zum Vorjahr			
	31.12.2024	31.12.2023	Personen	in %
Deutsche Standorte	10.181	9.783	398	4,1
Ausländische Standorte	2.711	2.387	324	13,6
Gesamtbelegschaft	12.892	12.170	722	5,9



Unternehmensstrategie

Die MTU hat im Jahr 2024 ihren strategischen Rahmen neu strukturiert, um die beständigen, strategischen Zielsetzungen fokussiert zu erreichen und langfristig abzusichern.

Die angepasste Struktur des MTU Strategy Framework stellt sich wie folgt dar:



Ausgehend von der übergeordneten Vision des Unternehmens „We shape the Future of Aviation“ wurde zunächst das strategische Zielbild „MTU 2030 & beyond“ geschärft. Damit soll die Basis für profitables Wachstum im nächsten Jahrzehnt, gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz sowie verstärkte Zusammenarbeit, Digitalisierung und Internationalisierung geschaffen werden.

Das nachfolgende Schaubild beschreibt den von der MTU angestrebten Zielstand, der ausgehend vom aktuellen Set-up bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll.

Zielbild „MTU 2030 and beyond“

Unser Business

- Wir haben unser OEM- & MRO-Portfolio deutlich erweitert sowie unser Risiko-Profil optimiert.
- Mit unserem exzellenten globalen MRO-Netzwerk sind wir die erste Wahl für Kunden und bleiben die Nr. 1 der unabhängigen Service-Anbieter.
- Wir unterstützen Europas Souveränität in der Luftverteidigung und zählen zu den führenden Anbietern und Dienstleistern für militärische Triebwerke der Streitkräfte in Europa und darüber hinaus.
- Wir handeln unternehmerisch und verbessern kontinuierlich unsere tägliche Arbeit durch Effizienz und Innovation. Wir suchen kontinuierlich neue profitable Geschäftsmöglichkeiten für das Unternehmen.
- Wir haben die Meilensteine unserer Technologie-Roadmap erreicht und leisten weiterhin Pionierarbeit bei evolutionären und revolutionären Triebwerkskonzepten auf dem Weg zur Vision des emissionsfreien Fliegens.

Unsere Performance

- Wir sind ein unabhängiges, resilientes und höchst wettbewerbsfähiges Unternehmen. Unsere Produkte und Dienstleistungen "made by MTU" zählen zur Weltklasse.
- Wir sind ein hocheffizientes Unternehmen, das mit einem umfassenden Kostenbewusstsein und dem stetigen Streben nach Optimierung profitabel gewachsen ist.

Unsere Enabler

- Wir erzielen beste Leistungen durch global harmonisierte und skalierbare End-to-End-Prozesse in einer hochmodernen Organisationsstruktur.
- Wir setzen auf eine leistungsstarke, weltweit standardisierte und sichere IT-Landschaft. Die digitale Transformation unterstützt weiterhin unsere operative Exzellenz und ermöglicht weiteres Wachstum.
- Wir bauen unser internationales Netzwerk und die Positionierung in Best-Cost Regionen weiter kontinuierlich aus.
- Wir sind ein beliebter Arbeitgeber, weil wir durch Führung und Zusammenarbeit prägende Momente schaffen.
- Wir sind weltweit stark gewachsen. Wir bezeichnen uns nicht nur als international und vielfältig, sondern wir handeln danach auf allen Ebenen.
- Wir leben unsere Unternehmenswerte über alle Standorte hinweg. Diese beruhen auf einer gemeinsamen Vision, einem gemeinsamen Verständnis und gegenseitigem Respekt ("OneMTU").
- Wir haben unseren ökologischen Fußabdruck deutlich verbessert und konzentrieren uns weiter auf den klimaneutralen Ausbau unserer weltweiten Standorte

Unter „Unser Business“ werden die langfristigen Zielsetzungen für alle MTU-Geschäftsfelder und das Management des aktuellen und zukünftigen Produktportfolios zusammengefasst. Bei der Portfoliostrategie fokussiert sich die MTU auf Beteiligungen an schnellwachsenden und volumenstarken zivilen und militärischen Triebwerken. Durch die kontinuierliche Beteiligung in unterschiedlichen Schubklassen und Anwendungsbereichen sollen sowohl das Risikoprofil



als auch Wachstumspotenziale optimiert werden. Die Programmbeiträge erstrecken sich über den gesamten Lebenszyklus der Triebwerke und reichen von anfänglichen Analysen und Bewertungen einer Programmbeiträge über die Vertragsgestaltung, die Entwicklungs- und Produktionsphase bis hin zu Wartungs- und Instandsetzungsleistungen. Für die Beteiligung an Triebwerksprogrammen sind vor allem die technischen, operativen und finanziellen Fähigkeiten entscheidend, welche die MTU als attraktiver Partner in die Triebwerkskonsortien einbringt.

Im zivilen Triebwerksgeschäft liegen die aktuellen Schwerpunkte im anhaltenden Hochlauf der Produktions- und Instandhaltungskapazitäten der Getriebefan-Triebwerke für Regional- und Mittelstreckenflugzeuge, in Maßnahmen zur Stärkung der Profitabilität der Programme, in der Weiterentwicklung des Getriebefan-Modells „Advantage“ und in der Vorbereitung der nächsten Generation von Getriebefan-Triebwerken, die für Ende der nächsten Dekade vorgesehen ist.

Parallel laufen die Vorbereitungen für den Markteintritt des Triebwerksprogramms GE9X von GE Aerospace für das Großraumflugzeug Boeing 777X, der für das Jahr 2026 geplant ist. Von der Boeing 777X wird es auch eine Frachtflugzeugversion geben, die voraussichtlich im Jahr 2028 ausgeliefert wird.

Im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft wurde der Ausbau des Produkt- und Serviceportfolios inklusive digitaler Dienstleistungen vorangetrieben, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen und die Kundenbasis kontinuierlich zu erweitern. Im Jahr 2024 konnten im Instandsetzungsgeschäft Kundenverträge im Wert von über 5 Mrd. € gewonnen werden. Fortschritte wurden auch bei der Weiterentwicklung digitaler Dienstleistungen für MTU-Kunden erzielt. Mit dem Einsatz von KI-basierten Systemen werden immer größere Datenmengen analysiert und daraus fundierte Entscheidungsempfehlungen abgeleitet, wie zum Beispiel für die Prognose idealer Instandhaltungszeitpunkte von Triebwerken.

Im Militärgeschäft wurden die Ende 2022 beauftragten Entwicklungsarbeiten für das neue Luftverteidigungssystem FCAS (Future Combat Air System) weiter vorangetrieben. Auf der Triebwerksseite hat die MTU gemeinsam mit den Partnern Safran Aircraft Engines (Paris, Frankreich) und ITP Aero (Zamudio, Spanien) die Technologieentwicklung forciert. Neben den Programmpartnern Deutschland, Frankreich und Spanien nimmt Belgien bei dem europäischen Kooperationsprogramm eine Beobachterrolle ein.

Die Entwicklung des neuen Triebwerksreglers - Digital Engine Control & Monitoring Unit (DECMU) - für das EJ200-Programm schreitet voran. 2024 sind wichtige Meilensteine erreicht

worden. 2025 werden die ersten Einheiten für Tests und Zulassungsaktivitäten zur Verfügung stehen. Die neue Digital Engine Control & Monitoring Unit wird die Vorgängertechnologie ersetzen und sichert die Zukunftsfähigkeit des EJ200-Antriebs. Dadurch sollen auch künftige Weiterentwicklungen an Flugzeug und Triebwerk im Rahmen der Long Term Evolution (LTE) für den Eurofighter unterstützt werden. Für das EJ200-Programm konnte im Jahr 2024 ein Auftrag von Spanien für 59 Triebwerke gewonnen werden.

Ein weiteres Highlight war 2024 die Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zur Gründung des 50:50-Joint-Ventures EURA zwischen Safran Helicopter Engines und der MTU. Der Name EURA leitet sich ab von **EU**ropean **Military Rotorcraft Engine Alliance**. Die Gründung von EURA ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur gemeinsamen Entwicklung eines neuen, vollständig europäischen Triebwerks für die nächste europäische Militärhubschraubergeneration.

Beim Ausbau ihrer Technologieposition legt die MTU besonderes Augenmerk auf die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fluggasturbine. In Verbindung mit optimierten Kreisprozessen werden in den MTU-Kernmodulen Niederdruckturbine, Hochdruckverdichter und Turbinenzwischengehäuse mittelfristig noch höhere Wirkungsgrade, geringere Gewichte bei höheren Standfestigkeiten und damit in Summe eine höhere Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit angestrebt.

Parallel intensiviert die MTU die Erforschung alternativer Antriebskonzepte zusammen mit ihren Partnern aus Industrie, Wissenschaft und Forschung. Dafür hat sie im Rahmen der MTU-Technologie-Agenda Clean Air Engine (Claire) Zeithorizonte, Ziele und Umsetzungsmöglichkeiten festgehalten und die drei Anwendungsbereiche der Luftfahrt – Kurz-, Mittel- und Langstrecke – berücksichtigt. Mit der Flying Fuel Cell arbeitet die MTU an der vollständigen Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Flüssiger Wasserstoff soll mit Hilfe einer Brennstoffzelle in Strom gewandelt werden, der wiederum zum Antrieb von Elektromotoren verwendet werden soll.

Neben alternativen Antriebskonzepten spielen auf dem Weg zur Klimaneutralität der Luftfahrt auch sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAFs) eine wichtige Rolle. SAF, also nachhaltig erzeugter Flugkraftstoff, hat das Potenzial, die Klimawirkung der Luftfahrt bereits mit den heute im Flugbetrieb eingesetzten Antrieben signifikant zu reduzieren. Daher engagiert sich die MTU auch auf diesem Gebiet, z. B. als Gründungsmitglied über den Verein „aireg“ – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.



Neben der technischen Verbesserung der Produkte gewinnt auch die Digitalisierung von Produkten, Dienstleistungen und Wertschöpfungsprozessen zunehmend an Bedeutung. Hier zielen die Aktivitäten der MTU vor allem auf die Reduktion von Durchlaufzeiten und Aufwand ab. In der Entwicklung erfolgt dies zum Beispiel durch die umfangreiche Nutzung von Simulationsverfahren in allen Fachdisziplinen bis hin zur Gesamtintegration im sogenannten virtuellen Triebwerk.

„Unsere Performance“ enthält alle Aktivitäten, die auf eine nachhaltige Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit und eine weitere Erhöhung der Kundenzufriedenheit abzielen. Dazu zählen auf der operativen Seite vor allem Maßnahmen zur Reduzierung der Durchlaufzeiten in den Produktionslinien und des im Unternehmen gebundenen Kapitals sowie Maßnahmen zur Absicherung des hohen Qualitätsstandards der MTU.

Die wichtigste Aufgabe ist es, die Lieferverpflichtungen der MTU gegenüber den Partnern und Kunden zu erfüllen. Dafür hat die MTU im Technik-Ressort eine schlanke, am Wertstrom orientierte Matrixorganisation etabliert, die auf eine weitere Verbesserung der Zusammenarbeit, reibungsarme Prozesse sowie Effizienzsteigerung abzielt.

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

Unter „Unsere Enabler“ werden wichtige Befähiger zum Erreichen der strategischen Ziele „MTU 2030 and beyond“ adressiert. Hier sind im Wesentlichen alle Strategien auf Unternehmensebene sowie auf funktionaler Ebene enthalten.

Das Rückgrat dieser Befähiger bilden die übergreifenden Themen Personal, Prozesse und Digitalisierung, die weltweite Präsenz sowie die finanzielle Performance. Sie sind die langfristigen Erfolgsfaktoren in einem sich stetig verändernden Umfeld und beschreiben Ambitionen, von denen die MTU plant, sie in Form von Initiativen bis 2030 umzusetzen:

/ Personal: „OneMTU“ stellt eine entwicklungs- und leistungsorientierte Unternehmenskultur mit einer ausgeprägten sozialen Verantwortung und einem Wertegerüst dar, das auf gegenseitigem Respekt und Vertrauen aufbaut. Das Unternehmen fördert die kulturelle und personelle Vielfalt, flexible Arbeitsbedingungen sowie hochwertige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für seine Mitarbeiter:innen. Weitere Kernelemente der HR-Strategie, die den Wachstumskurs der MTU weiter absichern, sind die strategische Personalplanung, das Management von Qualifikationen und die Führungskräfteentwicklung. Auch die Stellung als attraktiver Arbeitgeber sowie die Anpassung der HR-Organisation und der IT-Systeme zählen

dazu. Die Förderung von unternehmerischem Denken sowie kostenbewusstem Handeln und die kontinuierliche Suche nach Verbesserungen und Innovationen soll die übergeordnete Unternehmensvision „Wir gestalten die Zukunft der Luftfahrt“ untermauern.

- / Prozesse und Digitalisierung: Für das geplante Wachstum ist eine intelligente Vernetzung über alle Standorte hinweg von entscheidender Bedeutung. Die MTU wird hier ein besonderes Augenmerk auf harmonisierte und digitale „end-to-end“-Prozesse und eine skalierbare und widerstandsfähige IT legen, die nahtlose globale Geschäftsprozesse und eine effiziente Zusammenarbeit ermöglichen sollen.
- / Weltweite Präsenz: Die MTU beabsichtigt, mit weiteren Investitionen in Produktions-, Wartungs- und Reparaturstandorte ihre Kapazitäten zu erweitern und die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern. Zusätzlich zu den Produktionstätigkeiten baut die MTU zunehmend auch unterstützende Tätigkeiten und Prozesse an ihren Standorten in Polen und Serbien auf und profitiert dabei zusätzlich von einem erweiterten Zugang zu qualifizierten Mitarbeiter:innen. Der Auf- und Ausbau von Standorten besonders im Best-Cost-Bereich unterstützt den Wachstumspfad der MTU.
- / Finanzielle Performance: Die MTU strebt danach, fortlaufend ihre finanzielle Performance zu verbessern und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit und Finanzkraft zu steigern. Um die Erreichung der übergeordneten Finanzziele sowie einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg auch in der Zukunft zu gewährleisten, sind eine kontinuierliche Überprüfung und die gezielte Adressierung von Effizienzpotenzialen mit entsprechenden Initiativen essenziell.

Die MTU strebt nach einem nachhaltigen und verantwortungsvollen Geschäftswachstum. Korrespondierend setzt sich die MTU im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie ambitionierte Ziele mit Blick auf die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes an ihren Produktionsstandorten. Die Klimastrategie „ecoRoadmap“ wird seit 2023 global an allen durch MTU-kontrollierten Produktionsstandorten im In- und Ausland umgesetzt und soll deren CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Referenzjahr 2019 um 60 % reduzieren.

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



Steuerungssystem des Konzerns

Die MTU wird zugunsten der Umsetzung ihrer Unternehmensstrategie, die auf profitables Wachstum und auf Kundenzufriedenheit sowie Nachhaltigkeit ausgerichtet ist, mittels finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen (Steuerungsgrößen) gesteuert, die der Vorstand verabschiedet hat. Diese Zielwerte werden aus der Unternehmensplanung abgeleitet und geben der Unternehmensführung im Streben nach einem nachhaltigen und profitablen Wachstum der MTU Orientierung – hierbei werden ausdrücklich ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt. Um Entscheidungen zu ermöglichen, die geeignete Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Unternehmensstrategie schaffen, werden die produzierenden und unterstützenden Funktionen durch ein zentrales Risiko-, Internes-Kontrollsystem- und Compliance-Management unterstützt. In Abstimmung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat werden die zentralen finanziellen Steuerungsgrößen, ergänzt um fokussierte nicht-finanzielle Steuerungsgrößen, im Rahmen eines wertorientierten Vergütungssystems des Vorstands sowie der leitenden Angestellten incentiviert.

Finanzielle Leistungsindikatoren:

Finanzielle Steuerungsgrößen				
in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatz	7.411	5.363	2.048	38,2
Bereinigter Umsatz	7.488	6.326	1.162	18,4
EBIT bereinigt	1.050	818	232	28,4
EBIT-Marge bereinigt (in %)	14,0	12,9	1,1	8,5
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	764	594	171	28,8
Bereinigtes Ergebnis je Aktie in €	14,04	10,96	3,08	28,1
Free Cashflow	183	352	- 169	- 48,0

Die werttreibenden finanziellen Steuerungsgrößen Umsatz (bereinigt), EBIT (bereinigt), Ergebnis nach Steuern (bereinigt) bzw. Ergebnis je Aktie (bereinigt) und Free Cashflow (bereinigt) identifiziert die MTU als die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren. Vorgenannte

Steuerungsgrößen definieren das finanzielle Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und Liquidität, in dem sich die MTU befindet.

Zur Definition und Herleitung der vorgenannten finanziellen Steuerungsgrößen wird auf die [Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen im Abschnitt Ertragslage](#) bzw. den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Das Steuerungssystem der MTU wurde 2024 überarbeitet und berücksichtigt neben den vorgenannten finanziellen Steuerungsgrößen auch die nachfolgend beschriebenen nicht-finanziellen Steuerungsgrößen.

Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren:

In Ergänzung zu den werttreibenden finanziellen Steuerungsgrößen berücksichtigt die MTU seit 2019 zur Operationalisierung ihrer Nachhaltigkeits- bzw. Klimastrategie die Steuerungsgrößen „CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ sowie nicht zu überschreitende, nicht-kompensierte „CO₂-Restemission“. Diese Kennzahlen ergänzen das finanzielle Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und Liquidität um die Dimension Nachhaltigkeit, die insbesondere die Zukunftsfähigkeit des MTU-Geschäftsmodells in das Steuerungssystem integriert.

Weiterhin berücksichtigt die MTU ergänzende nicht-finanzielle Leistungsindikatoren, die das Steuerungssystem in seiner erforderlichen thematischen Breite im Punkt Nachhaltigkeit ergänzen. Aufgrund ihrer Gewichtung sind allerdings nur die genannten finanziellen Leistungsindikatoren als bedeutsamste Leistungsindikatoren zu klassifizieren.

Zur Definition und Herleitung der vorgenannten nicht-finanziellen Steuerungsgrößen wird auf den [Abschnitt Jahreserfolgsvergütung \(JEV\) / Short Term Incentive \(ST\) im Kapitel Entwicklung der erfolgsabhängigen Komponenten des Vergütungsberichts](#) verwiesen.



Forschung und Entwicklung

Rahmenbedingungen und Ziele

Mit dem Pariser Klimaabkommen trat ein Paradigmenwechsel in der Luftfahrt ein. Während bisherige Zielsetzungen lediglich auf die direkten CO₂-Effekte auf das Klima fokussierten, erfolgt heute eine Betrachtung der Gesamtklimawirkung der Luftfahrt, wie beispielsweise im Rahmen der „Fly the Green Deal“-Roadmap des Advisory Council for Aviation Research and Innovation (ACARE). Diese schließt auch die sogenannten Nicht-CO₂-Effekte ein. Dazu zählen sowohl die Klimawirkung, die durch die Emission von Stickoxiden und Wasser entsteht, als auch die Wirkung, die durch Kondensstreifen und die dadurch angeregte Wolkenbildung erzeugt wird. Als Zwischenschritte auf dem Weg zur Erfüllung des Ziels aus dem Pariser Klimaabkommen definiert der European Green Deal eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 55% gegenüber dem Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 und das Erreichen der Klimaneutralität im Jahr 2050. Mit dem „Fit for 55“-Paket wurden in den vergangenen Jahren Maßnahmen der Europäischen Kommission vorgestellt und umgesetzt, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen sollen. Hierunter fallen beispielsweise die Anpassung des europäischen Emissionshandelssystems, u.a. durch das sogenannte Monitoring, Reporting und Verification System (MRV) zur Erfassung aller im europäischen Luftverkehr aufgetretenen Nicht-CO₂-Effekte mit dem Ziel, diese potenziell ebenfalls zu bepreisen, sowie durch die Einführung einer Mindestquote für die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Neben derartigen Maßnahmen bedarf es vor allem innovativer Lösungen für Flugzeug und Antrieb.

Neben der notwendigen Transformation hin zu einer nachhaltigen Luftfahrt gibt es eine weitere Randbedingung, aus der entsprechende Technologiebedarfe für neue Antriebssysteme resultieren: So werden durch die aktuelle sicherheitspolitische Lage die europäische Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit deutlich in den Vordergrund gerückt. Gemeinsame europäische Verteidigungsvorhaben, wie beispielsweise im Rahmen des Future Combat Air System (FCAS) oder des European Next Generation Rotorcraft Technologies (ENGRT) Projekts, dienen auch dazu, die Souveränität in Zeiten geopolitischer Unsicherheit zu stärken und bilden einen wichtigen Katalysator für eine integrierte europäische Verteidigungspolitik.

Technologien für zukünftige Triebwerke

Zivile Triebwerksprogramme

Die Kernkompetenzen der MTU sind die Bereiche Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichter und Turbinenzwischengehäuse sowie Hightech-Fertigungs- und -Reparaturverfahren. Die

technologische Kompetenz der MTU ist die Basis für die Partizipation an zahlreichen Triebwerkprogrammen gemeinsam mit ihren Partnern.

Eine der wesentlichen Neuentwicklungen der letzten Jahrzehnte im Bereich der Flugantriebe ist das Getriebefan-Triebwerk (GTF), das die MTU zusammen mit Pratt & Whitney und weiteren Partnern entwickelt hat. Im Gegensatz zum konventionellen Turbofan, bei dem Fan und Niederdruckturbinen 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 Niederdruckturbinen schneller drehen. Das ermöglicht niedrige Fandruckverhältnisse (hohe Nebenstromverhältnisse) für einen hohen Vortriebswirkungsgrad und verbessert die Wirkungsgrade von Fan und Niederdruckturbinen, so dass der Treibstoffverbrauch bzw. Kohlendioxidausstoß um 20% sinkt und die Lärmemission um 20 EPNdB deutlich unter die Zulassungsanforderung reduziert wird. Außerdem wird der Antrieb leichter, da weniger Stufen in der Niederdruckturbinen- und im Niederdruckverdichter benötigt werden.

Die MTU hat beim Getriebefan die Entwicklungs- und Fertigungsverantwortung für die schnelllaufende Niederdruckturbinen, für die vordere Hälfte des Hochdruckverdichters sowie für vier Bürstendichtungen. Weiterhin zeichnet die MTU für die Endmontage von einem Drittel der Serientriebwerke für den Airbus A320neo verantwortlich – diese Arbeiten erfolgen in München – und übernimmt die Abnahmeläufe für diese Triebwerke. Darüber hinaus ist sie Partner von Pratt & Whitney im GTF-MRO-Netzwerk.

Die Antriebe der Getriebefan-Triebwerksfamilie haben nach Angaben von Pratt & Whitney bereits über 38 Millionen Flugstunden erreicht und rechnerisch relativ zu einer vergleichbaren Nutzung des Vorgängermodells über 20 Millionen Tonnen CO₂ eingespart.

Die nächste Ausbaustufe dieses Produkts befindet sich bereits in der Erprobungsphase. Mit dem Pratt & Whitney GTF Advantage™ für die A320neo bieten Pratt & Whitney und die MTU ab 2025 ein schubgesteigertes und noch effizienteres PW1100G-JM-Triebwerk an, das neben einer Erhöhung der Reichweite auch die Ladekapazität erweitert. Der Effizienzgewinn resultiert dabei auch aus Verbesserungen der MTU-Komponenten. Zugleich soll durch gezielte Verbesserungen im Design eine Steigerung der Lebensdauer erreicht werden.

Bei Triebwerken der höchsten Schubklasse für Langstreckenflugzeuge ist die MTU am GE9X von GE Aerospace für die neue Boeing 777X beteiligt und bei diesem Triebwerk verantwortlich für Entwicklung und Fertigung des Turbinenzwischengehäuses.



Im Bereich der Business Jets treibt die PW800-Flotte mittlerweile ca. 300 Flugzeuge an - mit bereits mehr als 450.000 Flugstunden. Darüber hinaus erfolgte die Zulassung eines weiteren Mitglieds der PW500-Familie, des PW545D für den Cessna Citation Ascend Jet mit MTU-Verantwortung für Niederdruckturbine, Austrittsgehäuse und Mischer.

Die mittel- und langfristigen Ziele der MTU bei der Entwicklung neuer ziviler Antriebe folgen dem European Green Deal als Zwischenschritt zur Erreichung des übergeordneten Ziels aus dem Pariser Klimaabkommen. Die MTU-Technologie-Agenda Claire (Clean Air Engine) übersetzt diese in Ziele auf Antriebssystemebene und dient als Nordstern für Technologie- und Innovationsbestrebungen der MTU. Dementsprechend wird für die nächste Generation des Getriebefans neben einer weiteren Steigerung der Bauteillebensdauern auch eine weitere deutliche Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen angestrebt. Der Kraftstoffverbrauch wird zum einen durch eine weitere Verringerung des Fandruckverhältnisses und eine daraus resultierende Erhöhung des Vortriebswirkungsgrads erreicht. Zum anderen wird die thermische Effizienz durch verbesserte Komponentenwirkungsgrade sowie höhere Temperaturen und Gesamtdruckverhältnisse weiter gesteigert. Gewicht und Baugröße haben ebenfalls einen großen Einfluss auf den Energieverbrauch, weshalb auch dort jeweils eine kontinuierliche Verbesserung angestrebt wird.

Hierfür müssen beispielsweise hoch komplexe 3-D-Schaufeldesigns in sehr kleinem Bauraum umgesetzt werden. Eine Erhöhung der Bauteillebensdauer soll unter anderem durch neue Beschichtungen und optimierte Designkonzepte erreicht werden, wobei die Erkenntnisse aus dem Betrieb der aktuellen GTF-Generation in das Design der nächsten Triebwerksgeneration mit einfließen.

Militärische Triebwerksprogramme

Das EJ200 ist der Antrieb für den Eurofighter und bei zahlreichen Luftwaffen im Einsatz. Die im Jahr 2021 gestartete Neuentwicklung der Digital Engine Control & Monitoring Unit (DECMU) zur Absicherung der Zukunftsfähigkeit des Triebwerks wurde 2024 erfolgreich fortgeführt. Erstmals wurden Integrationstests der Hardware und Software durchgeführt. Basierend auf den positiven Ergebnissen wurde auch eine Testkampagne auf Systemebene freigegeben. Triebwerkstests sind für 2025 geplant. Darüber hinaus planen Deutschland, Frankreich und Spanien, ab 2040 das neue Luftverteidigungssystem FCAS (Future Combat Air System) einzuführen. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Systems ist ein neues Kampfflugzeug, der Next Generation Fighter, das ab 2040 in Dienst gestellt werden soll. Ein Kernelement des Kampfflugzeugs ist die

Next Generation Fighter Engine (NGFE), für die MTU und Safran (verbunden in der Programmgesellschaft EUMET) gemeinsam die Führungsrolle bei Entwicklung, Fertigung und Betreuung übernehmen. Seit März 2023 arbeitet die EUMET in Kooperation mit ITP als Hauptpartner im Rahmen der dreijährigen Vertragsphase 1B an der Entwicklung von Triebwerkskonzepten für den Next Generation Fighter. Erste Annahmen zu Triebwerksanforderungen und -architektur wurden mit Kunden und Zellenherstellern abgestimmt, erste Meilensteine in der begleitenden Technologieentwicklung erreicht und die Konzeptphase für Moduldemonstratoren begonnen. Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt arbeiten ca. 250 Entwicklungsingenieur:innen der MTU an dem Projekt. Parallel beginnen bereits die Vertragsverhandlungen mit den beschaffenden Nationen zur anschließenden Vertragsphase 2. Diese soll in der ersten Jahreshälfte 2026 beginnen.

Für die nächste Generation mittelschwerer europäischer Militärhubschrauber hat die MTU zusammen mit Safran Helicopter Engines eine Kooperationsvereinbarung zur Gründung des 50:50-Joint-Ventures EURA unterzeichnet. Das künftige Hubschrauber-Triebwerk soll signifikante Effizienzsteigerungen bieten und deutlich günstiger sein hinsichtlich Betrieb und Instandhaltung. Zielsetzung ist dabei die Ausrichtung der Triebwerkstechnologien auf die Bedürfnisse, die im Rahmen des EU-Projekts European Next Generation Rotorcraft Technologies (ENGRT) für Europas nächste Militärhubschraubergeneration erarbeitet werden.

Neue Geschäftsfelder

Eine Weiterentwicklung des konventionellen Gasturbinenantriebs in Kombination mit revolutionären Technologiebausteinen bietet das Potenzial, zukünftig die Klimawirkung nochmal deutlich zu reduzieren. Deshalb untersucht die MTU im Clean Aviation Projekt SWITCH (Sustainable Water-Injected Turbofan Comprising Hybrid-electrics) zusammen mit den Industriepartnern Pratt & Whitney, Airbus, Collins und GKN sowie weiteren akademischen Partnern hybrid-elektrische Komponenten und Technologien zur Abgaswärmerückgewinnung.

Ein weiterer großer Schritt in Bezug auf Nachhaltigkeit ist mit Brennstoffzellen möglich, die mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Sie bieten das Potenzial, langfristig nahezu emissionsfrei zu fliegen. Aus diesem Grund arbeitet die MTU an einem für die Luftfahrt optimierten Brennstoffzellen-Antriebssystem, der Flying Fuel Cell (FFC). Alle bisher bekannten Demonstrationsplattformen basieren auf Lösungen aus dem Automobil-Sektor, wo - anders als bei einer Anwendung im Flugzeug - das Gewicht und die parasitären Lasten eine sekundäre Rolle spielen. Dafür hat die MTU am Standort München im Berichtszeitraum Stack- und Systemprüfstände aufgebaut sowie die für die Brennstoffzelle notwendige Wasserstoffinfrastruktur erstellt.



Außerdem sind Komponententests erfolgreich durchgeführt worden, wie beispielsweise am Wasserstoff-Tanksystem.

Im Rahmen des Clean Aviation Projekts HEROPS (Hydrogen-Electric Zero Emission Propulsion System) wird unter der Leitung der MTU zusammen mit den Industriepartnern MT Aerospace, Collins Aerospace, Lufthansa Technik und Eaton sowie weiteren akademischen Partnern ein Multi-Megawatt-Bodendemonstrator entwickelt.

Digitalisierung

Die MTU betrachtet im Rahmen ihrer Digitalisierungsstrategie den gesamten Produktlebenszyklus und die gesamte Wertschöpfungskette von der Entwicklung über die Fertigung bis zur Instandhaltung. Die in interdisziplinären Arbeitsgruppen definierten spezifischen Anforderungen und Bedarfe des Unternehmens in den produzierenden und unterstützenden Bereichen sind im Rahmen von Digitalisierungs-Roadmaps übersetzt und für die Gruppe konsolidiert und priorisiert. Die bereichs- und themenspezifischen Roadmaps definieren die konkreten Arbeitsfelder und teilen diese in Zeithorizonte von drei, fünf und zehn Jahren ein. Der Aufbau interner Strukturen soll die effiziente Steuerung und Bearbeitung der Themen sicher stellen. Ein Beispiel hierfür ist das sogenannte Digi Board, ein zentrales Gremium, das dazu dient, auf Basis einer bereichsübergreifenden Bedarfsdefinition die strategisch richtigen Projekte zu priorisieren und dadurch effizient abzuschließen.

Im Rahmen der Digitalisierungsinitiativen werden Technologieprojekte umgesetzt, die in ihrer Endausbaustufe zum sogenannten virtuellen Triebwerk führen sollen. Hierbei fließen bereits konkrete Prozess- und Toolverbesserungen in aktuelle Auslegungsaufgaben ein.

Ein Teilaspekt davon ist der digitale Zwilling als rein digitale Abbildung der tatsächlichen Bauteile des echten Triebwerks. Der Fokus liegt dabei vor allem auf der Vernetzung der Daten mittels des Digitalen Fadens über alle Bereiche hinweg von der Produktdefinition über die Produktion bis hin zum Betrieb. Dabei stellt die Arbeitsweise in einer modellbasierten Wertschöpfungskette eine wesentliche Grundlage dar. Neben einer Beschleunigung der Entwicklungsphase durch robustere Aussagen zielen diese Bausteine vor allem auf die Verringerung der Herstell- und Instandhaltungskosten sowie auf die Erhöhung der Bauteilqualität ab.

Vor allem im Bereich der revolutionären Antriebskonzepte, für die herkömmliche Auslegungsmethoden nicht mehr angewendet werden können, wurden 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 und den Einsatz von künstlicher Intelligenz gehoben werden. Dazu hat die MTU vor allem im Bereich System-Engineering neue Erkenntnisse und Fähigkeiten erworben.

Werkstoffe

Robuste, hoch entwickelte Werkstoffe und dafür notwendige Schutzschichten sind Schlüsseltechnologien und werden für den Einsatz in der nächsten Getriebefan-Generation kontinuierlich von der MTU vorangetrieben.

Im Rahmen der Entwicklung der NGFE werden neue Materialien benötigt, die den hohen Belastungen im gesamten Betriebsbereich standhalten können. Im Fokus stehen hier neben polymerbasierten Faserverbundwerkstoffen auch pulvermetallurgisch hergestellte Werkstoffe.

Basierend hierauf wurden im Berichtsjahr zusammen mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Industriepartnern entsprechende Technologieprojekte hochgefahren.

Revolutionäre Antriebskonzepte wie die FFC erfordern stark angepasste oder völlig neue Werkstoffe und Beschichtungen. Diese müssen beispielsweise für den Einsatz in Wasserstoffatmosphäre geeignet sein. Auch an diesen Themen arbeitet die MTU bereits heute im Rahmen von Kooperationen mit Forschungseinrichtungen und Industriepartnern.

Parallel weitet die MTU ihre Fähigkeiten im Bereich der Simulation zur Herstellung von Materialien und der Korrelation zu deren Eigenschaften aus. Dies erfordert moderne Werkstoffdatenbankstrukturen und grundlegende Werkstoffmodelle.

Technologien für Fertigung und Instandhaltung

Die MTU fertigt mit innovativen Verfahren und Maschinen: Um den hohen Bedarf an Titan-Verdichter-Blinks („Blisk“ oder „Blade Integrated Disk“: Triebwerksbauteil, das Schaufeln und Scheibe in einem Stück integriert) zu decken, hat sie in München ein Kompetenzzentrum gebaut, das sich durch einen hohen Automatisierungsgrad und ein intelligentes Steuerungs- und Logistiksystem auszeichnet. Dementsprechend konnten im Jahr 2024 auch deutliche Fortschritte im Bereich der digitalen Produktion erzielt werden. Beispielsweise werden nun bei der Bliskfertigung Prozessdaten zur Predictive Maintenance des Anlagenparks verwendet, wodurch Maschinenausfallzeiten signifikant reduziert werden können. Durch Predictive Quality werden Bauteilkosten reduziert, indem Bauteil-Abweichungen, Nacharbeiten und Qualitätskontrollen minimiert werden, und mittels Simulationen von Fertigungsprozessen werden die Entwicklungszeiten bei Prozessveränderungen drastisch reduziert.

Für die 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. Geplant ist die Nutzung dieser Technologie auch in Bereichen, die geometrisch sehr komplex sind. Dies trifft vor allem auf zukünftige Hochdruckverdichter zu, die wegen der immer weiter steigenden Gesamtdruckverhältnisse immer kleinere Baugrößen aufweisen. Hierfür sollen innovative Technologien zur Kathodenauslegung, neuartige Generatoren, ein neu entwickelter Maschinentyp und eine effizientere und ökologischere Elektrolytaufbereitung zum Einsatz kommen.

Profilnuten von Turbinenscheiben werden bisher durch Räumen hergestellt. Da diese aus hochwarmfesten und nur verschleißintensiv und zeitaufwändig zu bearbeitenden Werkstoffen bestehen, möchte die MTU die PECM-Technologie von Verdichter-Blisks auf Turbinenscheiben übertragen. Aktuell wird die Produktionslinie in einer eigens dafür vorgesehenen Halle aufgebaut und parallel die Serienreife nachgewiesen. Die Serienfertigung von GTF-Turbinenscheiben mittels PECM-Technologie soll im 1. Quartal 2026 starten und soll einen großen Beitrag zur Profitabilität des GTF-Programms leisten.

Für die Scheibenfertigung hat die MTU im Jahr 2024 ein hochautomatisiertes Fertigungssystem am Standort in München in Betrieb genommen und erste Bauteile in Serie produziert. Nicht nur Dreh- und Fräsprozesse sind voll automatisiert, sondern auch das gesamte Bauteilhandling und die Werkzeugversorgung. Das ermöglicht einen durchgehenden Betrieb über 24 Stunden und 7 Tage die Woche hinweg.

Im Bereich der additiven Fertigung konnten weitere Optimierungen an der gesamten Prozesskette erfolgreich umgesetzt werden. Dabei wurden u. a. Prozesse zur Pulverentfernung automatisiert, eine Online-Prozesskontrolle eingeführt sowie ein neues Verfahren zur Oberflächenbehandlung etabliert. In Vorbereitung befindet sich die Herstellung komplexer Bauteile wie Lagergehäuse. Längerfristig sind neue Designs geplant, die herkömmlich nicht oder nur aufwändig gefertigt werden können.

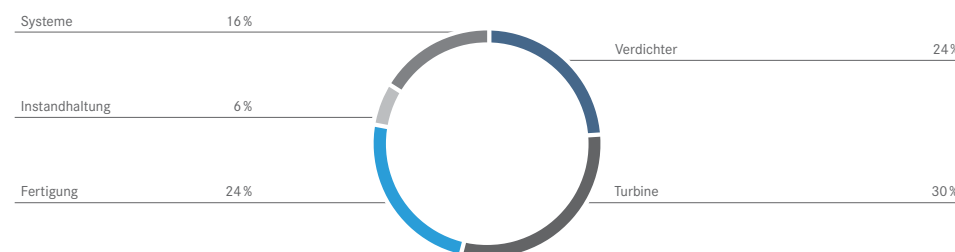
In der zivilen Instandhaltung wird das Engine Trend Monitoring kontinuierlich weiterentwickelt. Ziel ist es, durch KI-gestützte Algorithmen, Cloud-Lösungen und die Verwendung von Umweltdaten die Fähigkeiten des Programms deutlich zu erweitern.

Um das aufwändige Zerlegen des gesamten Triebwerks in bestimmten Fällen vermeiden zu können, wurden Reparaturmaßnahmen für Schaufeln entwickelt, die mit Hilfe eines Boroskops und des entsprechenden Werkzeugs direkt am Flügel durchgeführt werden können.

Technologiesicherung (Intellectual Capital)

Zum Stand November 2024 umfasst das MTU-Patentportfolio 603 Schutzrechtsfamilien (2.153 Schutzrechte). Eine Schutzrechtsfamilie ist eine Gruppe von gleichen Schutzrechten, die in verschiedenen Ländern eingetragen ist. Sie teilen sich am Ende des Berichtsjahres auf die nachfolgenden Technologiebereiche auf:

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 Hochschulen werden unter anderem Triebwerksexponate zur Verfügung gestellt, MTU-Expert:innen halten Vorlesungsreihen und betreuen Praktikums-, Bachelor-, Master- und Doktorarbeiten. Zudem werden herausragende Leistungen honoriert: So vergibt das Unternehmen jedes Jahr den Heilmann-Preis an junge Wissenschaftler:innen, die sich um die Triebwerkstechnologie verdient gemacht haben.

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. Die Zusammenarbeit mit den MTU-Kompetenzzentren wird in den spezifischen Forschungsbereichen kontinuierlich ausgebaut.



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. 2005 wurde der Verein von der MTU mitbegründet. Gemeinsame Themenschwerpunkte bilden die Untersuchung der sozio-ökonomischen, politischen und ökologischen Perspektiven der Luftfahrt, der Entwurf visionärer Flugzeug- und Antriebskonzepte, die Suche nach Zukunftstechnologien sowie das Wissensmanagement.

Investitionen in Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	Veränderungen zum Vorjahr			
	2024	2023	Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	249	239	11	4,6
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	88	58	31	53,1
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	5	10	-5	-50,2
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - gesamt	342	306	37	11,9
Erstattung von Forschungs- und Entwicklungsausgaben	- 112	- 83	- 29	- 34,5
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - Eigenanteil	231	223	8	3,6
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	- 93	- 77	- 16	- 20,3
Amortisation vormals aktivierter Entwicklungsaufwendungen	90	32	58	>100
Forschungs- und Entwicklungsausgaben - Erfolgswirkung	228	178	51	28,4
davon im Bruttoergebnis vom Umsatz	122	64	59	92,0
davon in den Funktionskosten - Forschung und Entwicklung	106	114	- 8	- 7,1

Bei den Erstattungen von Forschungs- und Entwicklungsausgaben handelt es sich überwiegend um Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Forschung und Entwicklung zu kraftstoffeffizienteren und lärmreduzierten Luftfahrtantrieben.

Der Eigenanteil an Forschungs- und Entwicklungsausgaben wird vom Konzern getragen. Bei Erfüllung der einschlägigen Aktivierungsvoraussetzungen werden diese Ausgaben als selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte für Entwicklungs-Eigenleistungen bzw. im Falle von Ausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) - sogenannte erworbene Entwicklung - als sonstige Vermögenswerte bilanziell abgegrenzt und nachfolgend planmäßig umsatzkosten- beziehungsweise umsatzwirksam amortisiert. Zu den aktivierten Forschungs- und Entwicklungsausgaben sind weitere Informationen für selbst erstellte Entwicklungen im [Konzernanhang unter 14. Immaterielle Vermögenswerte und Geschäfts- oder Firmenwert](#) und für erworbene Entwicklung unter [17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte](#) enthalten.



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

Die in den Umsatzerlösen bzw. -kosten enthaltenen Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen betreffen insbesondere die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Im Rahmen der im Berichtsjahr vereinbarten Angleichung der Programmbeteiligungen PW1500G/PW1900G an die korrespondierenden MTU-Leistungs- und Lieferumfänge erfolgte eine anteilige Erstattung hierfür bisher geleisteter Programmeintrittszahlungen bzw. erworbener Entwicklung. Weiterhin steht der Aufwuchs der Amortisationen im Berichtsjahr im Zusammenhang mit erfassten Wertminderungen von aktivierten Entwicklungsleistungen für das militärische Triebwerksprogramm T408 für den schweren Transporthubschrauber Sikorsky CH-53K in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr waren keine Wertminderungen von aktivierter selbst erstellter bzw. erworbener Entwicklung enthalten). Weitere Informationen zu den Sondereinflüssen aus Wertminderungen stehen unter [12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung](#).



Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

„Der globale Kampf gegen die Inflation ist fast gewonnen“, betont der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook von Oktober 2024. Die weltweit koordinierte und entschlossene Straffung der Geldpolitik hat die Inflation erfolgreich eingedämmt, ohne dabei eine globale Rezession auszulösen. Nach einem Höchststand von durchschnittlich 8,7% im Jahr 2022 sank die weltweite Inflation bis 2024 auf 5,7% (Quelle: IMF World Economic Outlook, Update von Januar 2025). In den Industrieländern liegt sie mit 2,6% sogar nahe an den Zielvorgaben, was einige der führenden Zentralbanken dazu veranlasst hat, ihre Leitzinsen zu senken. Die globale Wirtschaft zeigte sich im Jahr 2024 widerstandsfähig: Das globale BIP-Wachstum blieb mit 3,2% nahezu stabil im Vergleich zu 3,3% im Jahr 2023.

Unter den drei größten Wirtschaftsräumen der Welt verzeichnete die Eurozone weiterhin das geringste Wachstum. Dennoch stieg es moderat von 0,4% im Jahr 2023 auf 0,8% im Jahr 2024. Die deutsche Wirtschaft hingegen schrumpfte im vergangenen Jahr um geschätzte 0,2%. Das Wachstum in den Vereinigten Staaten blieb stabil bei 2,8% nach 2,9% im Jahr 2023, angetrieben durch einen starken privaten Konsum, der von realen Lohnzuwächsen infolge sinkender Inflation profitierte. In China stützten stärkere Exporte die industrielle Produktion, doch die Verbrauchernachfrage blieb verhalten und der Immobiliensektor befindet sich weiterhin in einer langwierigen Korrekturphase. Dies führte dazu, dass Chinas BIP-Wachstum von 5,2% im Jahr 2023 auf 4,8% im Jahr 2024 zurückging.

Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie

Die globale Flugzeugindustrie hat Anfang 2024 eine beeindruckende Erholung verzeichnet und die Passagierzahlen von vor der Pandemie übertroffen. Auch das Frachtaufkommen ist deutlich gestiegen. Laut IATA wuchs der weltweite Passagierverkehr im Jahr 2024 um 11,2%. Das größte Wachstum verzeichnete die Region Asien-Pazifik mit einem Plus von 18,6%. Die Erholung wurde dort durch den späten Aufschwung nach der Pandemie und den steigenden Lebensstandard begünstigt. Europa und Nordamerika haben sich früher von der Pandemie erholt und erzielten ein vergleichsweise niedrigeres, jedoch robustes Wachstum von 8,7% bzw. 5,3%. Das Frachtaufkommen stieg im Jahr 2024 mit 11,8% ebenfalls stark, angetrieben durch die steigende Nachfrage aus dem Onlinehandel in den USA und Europa sowie anhaltende Kapazitätsengpässe in der Containerschifffahrt (Quelle: IATA).

Im Berichtsjahr stieg der Umsatz der Airline-Branche dank des kräftigen Wachstums im Luftverkehr um 6,2% auf 965 Mrd. US-\$. Der Kerosinpreis lag 2024 bei durchschnittlich 99



US-\$ pro Barrel und reduzierte sich damit deutlich gegenüber 2023 (112 US-\$). Trotz stärkerer Nachfrage und niedrigerer Kerosinpreise konnten die Fluglinien aufgrund höherer Lohnkosten und Instandsetzungsausgaben ihren Nettogewinn nicht steigern. Der weltweite Nettogewinn der Fluglinien fiel stattdessen deutlich von 35,2 auf 31,5 Mrd. US-\$.

Die kommerziellen Flugzeugauslieferungen von Airbus und Boeing beliefen sich im Jahr 2024 auf 1.114 und lagen damit leicht unter dem Vorjahresniveau von 1.263 Maschinen (Quelle: Cirium). Lieferengpässe begrenzten weiterhin die Produktion der meisten Programme der beiden Flugzeughersteller. Boeing wurde 2024 zusätzlich mit zwei einschneidenden Ereignissen konfrontiert, wodurch die Auslieferungen 2024 um 34% auf 348 Flugzeuge einbrachen. Zum einen beauftragte die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA Boeing mit einem Qualitätsverbesserungsprogramm in der Produktion und limitierte nach einem Vorfall im Januar 2024 zum Zwecke einer Überwachung der Qualitätssicherung die Rate der 737-Max-Produktion auf 38 Flugzeuge pro Monat. Zum anderen musste der US-Hersteller aufgrund eines zweimonatigen Streiks die Produktion einiger Modelle komplett einstellen. Im Gegensatz zu Boeing konnte Airbus seine Auslieferungen von 735 Maschinen im Jahr 2023 auf 766 im Jahr 2024 erhöhen. Bei den kommerziellen Flugzeugprogrammen, an denen die MTU im Rahmen ihrer Kooperation mit Pratt & Whitney im Neuteilgeschäft der Triebwerke beteiligt ist, stiegen die Auslieferungen der A320neo-Familie von 571 auf 602 Einheiten und die A220-Auslieferungen wuchsen von 68 auf 75 Maschinen. Dagegen fielen die Auslieferungen der Boeing 787 von 73 auf 51 Flugzeuge. Die niedriger als prognostizierte Produktion von neuen Flugzeugen wie der Boeing 737 Max, der A320neo und der Boeing 787 führte dazu, dass ältere Modelle wie die A320ceo, die Boeing 737NG oder die Boeing 767 länger im Einsatz blieben. Dies steigerte die Nachfrage nach Aftermarket-Dienstleistungen für Triebwerke dieser Flugzeugmodelle wie dem V2500, dem CFM56 und dem CF6-80C. Während der GTF-Flottenmanagementplan eine kapazitive sowie finanzielle Belastung darstellt, bietet der Weiterbetrieb älterer Triebwerke für die MTU eine finanzielle Entlastungen sowohl in ihrem Ersatzteilgeschäft (OEM-Segment) als auch ihrem zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO-Segment).

Finanzwirtschaftliche Situation

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind aus dem geprüften Konzernabschluss der MTU für das Geschäftsjahr, das zum 31. Dezember 2024 geendet hat, 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 2024 neue und geänderte Standards und Interpretationen erstmals angewandt. Hieraus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Sie sind im [Konzernanhang unter Erstmals im Geschäftsjahr 2024 anzuwendende Standards, Interpretationen und Änderungen von Standards und Interpretationen](#) beschrieben.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse der für den MTU-Konzern relevanten Währungen stellen sich im Verhältnis zur Berichtswährung Euro gemäß den offiziellen Wechselkursen der Europäischen Zentralbank wie folgt dar:

Währungskurse					
Währung	ISO-Code	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2024 1 Euro =	31.12.2023 1 Euro =	2024 1 Euro =	2023 1 Euro =
US-Dollar	USD	1,0389	1,1050	1,0824	1,0813
Kanadische Dollar	CAD	1,4948	1,4642	1,4821	1,4595
Chinesische Renminbi	CNY	7,5833	7,8509	7,7875	7,6600
Polnische Zloty	PLN	4,2750	4,3395	4,3058	4,5420
Serbische Dinar	RSD	117,0149	117,1737	117,0851	117,2491



Ertragslage

Konzern

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	7.411	5.363	2.048	38,2
Umsatzkosten	- 6.178	- 5.245	- 933	- 17,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.233	118	1.115	>100
Funktionskosten	- 372	- 364	- 8	- 2,2
Sonstige betriebliche Erträge/ Aufwendungen	- 21	- 14	- 7	- 48,3
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	115	99	16	15,8
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	- 161	1.116	>100
Finanzergebnis	- 60	- 45	- 15	- 34,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	895	- 205	1.101	>100
Ertragsteuern	- 253	108	- 361	<-100
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	- 97	739	>100
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	11,77	- 1,90	13,67	>100
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	11,53	- 1,90	13,43	>100
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern sowie Abschreibungen (EBITDA)	1.423	171	1.253	>100

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse entwickelten sich sowohl im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) als auch im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) sehr positiv.

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) stiegen die Umsätze von 1.249 Mio. € um 1.205 Mio. € auf 2.454 Mio. €. Die Vorjahreszahlen waren durch die Bildung von Risikovorsorgen mit Blick auf die außerordentlichen Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan geprägt. Hieraus resultierte insbesondere eine Reduktion der Umsatzerlöse um 917 Mio. €. Das operative Geschäft entwickelte sich im Berichtsjahr weiter positiv. Wesentliche Treiber hierfür waren die positive Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme im Neutriebwerksgeschäft sowie die positive Entwicklung im Militärgeschäft. In Anbetracht der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert der im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr nahezu unveränderte US-Dollar-Wechselkurs von 1,08 US-\$/€ einen neutralen Effekt auf die Umsatzentwicklung. Belastend wirkte hingegen die Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Programmeteiligungen aufgrund der Stichtagskursentwicklung von 1,11 US-\$/€ am 31. Dezember 2023 auf 1,04 US-\$/€ zum Abschlussstichtag.

Im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) kam es ebenfalls zu einer positiven Entwicklung der Umsatzerlöse. Diese stiegen (vor Konsolidierung) von 4.225 Mio. € im Vorjahr um 841 Mio. € auf 5.066 Mio. €, insbesondere befördert durch zusätzliches Instandhaltungsgeschäft im Unterauftrag der IAE LLC bzw. Pratt & Whitney im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans sowie durch reguläres Aftermarket-Geschäft. Weiterhin profitierte der Umsatz vom wachsenden Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft der Triebwerksfamilien GE90, GENx, CF34 und V2500 sowie vom Triebwerks-Leasinggeschäft.

Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Korrespondierend zum gestiegenen Geschäftsvolumen stiegen die Umsatzkosten im Vergleich zum Vorjahr. Im Hinblick auf das Bruttoergebnis profitierte das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) insgesamt von einem relativ zum Vorjahr günstigeren Umsatzmix im Neutriebwerksgeschäft, mit einem höheren Anteil von Ersatz- und Leasingtriebwerken sowie hohen Ersatzteilbedarfen zugunsten des Weiterbetriebs von Triebwerken, die als Antrieb reiferer Flugzeugmodelle wie der A320ceo oder der Boeing 767 fungieren. Mit Blick auf den Periodenvergleich ist anzumerken, dass das Bruttoergebnis im Berichtsjahr durch Erlösschmälerungen und Aufwendungen in Höhe von 12 Mio. € bzw. 9 Mio. € aus geschäftsentwicklungsbedingten



Wertminderungen der Programmbeteiligung T408 belastet war. Weiterhin ist die im Berichtsjahr vereinbarte Angleichung der Programmbeteiligung PW1500G/PW1900G an die effektiven Leistungs- und Lieferumfänge anzuführen. Damit einher ging die Anpassung bestehender Ansprüche und Verpflichtungen aus diesen Programmen mit einem Beitrag zum Bruttoergebnis vom Umsatz in Höhe von 34 Mio. US-\$.

Bezogen auf das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) profitierte das Bruttoergebnis vom Umsatz im Berichtsjahr vom realisierten Umsatzmix. Im Vorjahresvergleich stieg der relative Anteil des margenstärkeren OEM-unabhängigen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts sowie des Triebwerksleasing- und Asset-Management-Geschäfts.

In der Gesamtschau, insbesondere in Anbetracht der im Vorjahr zu berücksichtigenden erheblichen Sonderbelastungen von Umsatzerlösen und -kosten aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, konnte das Bruttoergebnis vom Umsatz signifikant gesteigert werden. Die Bruttomarge, definiert als das Verhältnis von Umsatz minus Umsatzkosten zum Umsatz, stieg von 2,2% im Vorjahr auf 16,6% im Berichtsjahr.

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)

Die sehr positive Entwicklung des EBIT im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr, welches erheblich durch den Sondereinfluss aus dem GTF™-Flottenmanagementplan belastet war, korrespondiert mit der dargestellten Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz und wurde in geringem Umfang verstärkt durch verbessertes Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen. Belastungen resultierten aus der geschäftsverlaufs- und inflationsbedingten Entwicklung der Funktionskosten und dem Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen. Letztere waren im Besonderen geprägt durch die Entwicklung periodenfremder Erträge, die im Berichtsjahr aus der Erstattung ausländischer Verkehrsteuern und im Vorjahr aus Versicherungserstattungen resultierten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr verschlechtert. Insbesondere der Anstieg der Zinsaufwendungen für die in 2024 platzierte Unternehmensanleihe, die abgeschlossenen Schulscheindarlehen sowie die geringfügige Wertminderung von Vermögenswerten aus der konsortialen Beteiligung an Absatzfinanzierungen konnten nur zum Teil durch höhere Zinserträge aus dem Liquiditätsmanagement kompensiert werden.

Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)

Die sehr positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (EBT) im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr, welches erheblich durch den Sondereinfluss aus dem GTF™-Flottenmanagementplan belastet war, korrespondiert mit der sehr positiven Entwicklung des EBIT.

Ertragsteuern

Der Steueraufwand belief sich, korrespondierend zu einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern, im Berichtsjahr auf 253 Mio. € (Vorjahr: Steuerertrag von 108 Mio. €). Die hohen Aufwendungen für den GTF™-Flottenmanagementplan führten dabei im Vorjahr zu einem latenten Steuerertrag in Höhe von 300 Mio. €. Die Konzernsteuerquote, bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern, lag bei 28,3% (Vorjahr: 52,8%). Für die Überleitung vom erwarteten zum effektiven Steueraufwand wird auf den [Abschnitt 10. Ertragsteuern](#) im Konzernanhang verwiesen.

Ergebnis nach Ertragsteuern (EAT)

Relativ zum Vorjahr, welches erheblich durch den Sondereinfluss aus dem GTF™-Flottenmanagementplan belastet war, erhöhte sich das Ergebnis nach Ertragsteuern (EAT) korrespondierend zur Entwicklung von EBIT bzw. EBT deutlich auf 642 Mio. € (Vorjahr: -97 Mio. €).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 617 Mio. € (Vorjahr: -50 Mio. €).

Die direkt im sonstigen Ergebnis erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen im Berichtsjahr unter Berücksichtigung latenter Steuern im Wesentlichen den Rückgang der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten in Höhe von 79 Mio. € (Vorjahr: Anstieg der Marktwerte in Höhe von 91 Mio. €), teilweise kompensiert durch Kursgewinne bei der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 48 Mio. € (Vorjahr: Kursverluste in Höhe von 10 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: versicherungsmathematische Verluste in Höhe von 34 Mio. €).

Ergebnis je Aktie

Korrespondierend zur sehr positiven Entwicklung des Ergebnisses nach Ertragsteuern im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr, welches erheblich durch den Sondereinfluss aus dem GTF™-Flottenmanagementplan belastet war, ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 11,77 € (Vorjahr: -1,90 €).



Wegen der Berücksichtigung der Verwässerungseffekte der potenziell auszugebenden Aktien aus der begebenen Wandelschuldverschreibung 2019 beträgt das verwässerte Ergebnis je Aktie 11,53 € (Vorjahr: -1,90 €).

Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Kundenbestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten. Zum 31. Dezember 2024 belief sich der konsolidierte Auftragsbestand auf 28,7 Mrd. € nach 24,4 Mrd. € im Vorjahr. Dabei war im Berichtsjahr relativ zum Vorjahr ein Anstieg des Auftragsbestands sowohl im MRO-Segment als auch im OEM-Segment zu verzeichnen. Weiterhin ergaben sich erhöhende Effekte im Zusammenhang mit der Stichtagskursentwicklung von 1,04 US-\$/€ zum Ultimo des Berichtsjahres im Vergleich zum Vorjahr von 1,11 US-\$/€.

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage

Die Überleitungsrechnung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden operativen Erfolgsbeiträgen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und andererseits sollen Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Ergebniskennzahlen fallen insofern nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Beschreibung der Ertragslage folgende bereinigte Finanzkennzahlen:

- / Bereinigter Umsatz (Umsatz bereinigt / Revenue adjusted)
- / bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt / EBIT adjusted) bzw. EBIT-Marge (EBIT-Margin [adjusted]) sowie
- / bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern (Nachsteuerergebnis bereinigt / Net Income adjusted).

Die Referenz bereinigter Finanzkennzahlen im Rahmen des gebilligten Vergütungssystems des Vorstands erfolgt stets auf Basis der Zustimmung des Aufsichtsrats zu den nachfolgend beschriebenen Ermittlungsmethoden.

Bereinigte Umsatzerlöse

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelten Umsatzerlöse werden für die Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.
- / „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstbilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Umsatzwirkungen bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Umsatzwirkungen, insbesondere im Zusammenhang mit konsortialen Triebwerksprogrammbeiträgen aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken sowie Änderungen des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.



EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten EBIT zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabibilisierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Die bereinigte EBIT-Marge wird als Verhältnis aus bereinigtem EBIT und bereinigten Umsatzerlösen, ausgedrückt in Prozent, ermittelt.

Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern zugunsten der beschriebenen Motive bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabibilisierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr 2024 bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen



des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Nachfolgend werden dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Pensionen sowie dem Planvermögen stehen. Alle weiteren, insbesondere durch Fremdwährungseffekte geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben unberücksichtigt. Vom so ermittelten bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern werden schließlich die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag abgesetzt und damit das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern abgeleitet. Die „normalisierten Steuern“ werden mittels eines normalisierten Konzernsteuersatzes von 27% ermittelt, wobei die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nach-Steuer-Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis sind.

**Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

in Mio. €	2024			2023		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Umsatzerlöse	7.411	77	7.488	5.363	963	6.326
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)		52	52		917	917
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken – OEM-Segment) ¹⁾					23	23
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“ (OEM-Segment)		25	25		23	23
Umsatzkosten	- 6.178	19	- 6.159	- 5.245	34	- 5.211
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ (OEM-Segment)		19	19		19	19
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)					15	15
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.233	95	1.329	118	997	1.115
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 106		- 106	- 114		- 114
Vertriebskosten	- 138		- 138	- 141		- 141
Allgemeine Verwaltungskosten	- 128		- 128	- 109		- 109
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	- 21		- 21	- 14		- 14
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs – MRO-segment) ¹⁾					- 21	- 21
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	115		115	99		99
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs – MRO-segment) ¹⁾					- 0	- 0
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken – MRO-Segment) ¹⁾					3	3
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	95	1.050	- 161	979	818
Zinsergebnis	- 22		- 22	- 12		- 12
Sonstiges Finanzergebnis - Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen	- 27		- 27	- 29		- 29
Sonstiges Finanzergebnis - übriges (z.B. Devisenbestandsbewertung)	- 11	11	0	- 4	4	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	895	106	1.002	- 205	983	777
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 253		- 253	108		108
Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag		16	16		- 292	- 292
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	122	764	- 97	691	594

¹⁾ Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.



Das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern betrug 755 Mio. € (Vorjahr: 588 Mio. €).

Damit ergab sich ein bereinigtes Ergebnis je Aktie in Höhe von 14,04 € (Vorjahr: 10,96 €).

Überleitung vom EBIT zum EBIT bereinigt um Sondereinflüsse

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	- 161
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ (OEM-Segment)	19	19
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“ (OEM-Segment)	25	23
davon Sondereinfluss „GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)	52	932
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs – MRO-segment) ¹⁾		- 21
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken – beide Segmente) ¹⁾		26
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	1.050	818

¹⁾ Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Auf Basis der dargestellten Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse bzw. des bereinigten EBIT ermittelt sich eine bereinigte EBIT-Marge von 14,0 % (Vorjahr: 12,9 %).

OEM-Segment

Umsatzentwicklung

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM) stiegen die Umsatzerlöse (vor Konsolidierung) von 1.249 Mio. € um 1.205 Mio. € auf 2.454 Mio. €. Die Vorjahreszahlen waren durch die außerordentlichen Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan geprägt, welcher zu einer Reduktion der Umsatzerlöse in Höhe von 917 Mio. € führte. Das operative Geschäft entwickelte sich weiter positiv. Treiber dafür waren insbesondere die positive Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme im Neutriebwerksgeschäft sowie die positive Entwicklung im Militärgeschäft. Im Berichtsjahr hatten Währungseffekte im Rahmen der Folgebewertung der Vorsorgen für den Getriebefan-Flottenmanagementplan einen negativen Effekt von 52 Mio. € auf die Umsatzerlöse. Die bereinigten Umsatzerlöse beliefen sich auf 2.531 Mio. € (Vorjahr: 2.212 Mio. €). In Anbetracht

der Usance der Luftfahrtindustrie, Lieferungen und Leistungen in US-Dollar zu fakturieren, impliziert der im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr unveränderte US-Dollar-Wechselkurs von 1,08 US-\$/€ einen neutralen Effekt für die Umsatzentwicklung. Belastend wirkte hingegen die Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Programmbeteiligungen in Anbetracht der Stichtagskursentwicklung von 1,11 US-\$/€ am 31. Dezember 2023 auf 1,04 US-\$/€ zum Abschlussstichtag.

Der Umsatz des zivilen Triebwerksgeschäfts erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr, welches durch Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan in Höhe von 917 Mio. € geprägt war, um 1.131 Mio. € (158,9%) auf 1.842 Mio. €. Der bereinigte Umsatz im zivilen Triebwerksgeschäft entwickelte sich ebenfalls positiv. Er stieg insgesamt auf 1.919 Mio. € (Vorjahr: 1.675 Mio. €). Treiber des (bereinigten) Umsatzes im zivilen Triebwerksgeschäft waren die Triebwerksprogrammbeteiligungen PW1500G/PW1900G, GEnx sowie PW1100G-JM.

Die Umsatzerlöse im militärischen Triebwerksgeschäft sind mit 612 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von 538 Mio. € um 74 Mio. € (13,8%) gestiegen. Hauptumsatzträger des Berichtsjahres waren das Eurofighter-Triebwerk EJ200, der Antrieb RB199 für den Panavia Tornado und das Triebwerk TP400-D6 für den Airbus A400M.

(Bereinigter) Umsatz und EBIT bereinigt - OEM

in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	2.454	1.249	1.205	96,4
Umsatzkosten	- 1.708	- 1.515	- 193	- 12,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	745	- 266	1.011	>100
Bruttomarge in %	30,4	- 21,3		
Bereinigter Umsatz¹⁾	2.531	2.212	318	14,4
EBIT	517	- 508	1.025	>100
./.. bereinigte Sondereinflüsse (siehe "Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage")	95	996	- 901	- 90,4
EBIT bereinigt	612	488	124	25,3
EBIT-Marge bereinigt in %	24,2	22,1		

¹⁾ Bereinigungen sind der Tabelle "Überleitung der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung" zu entnehmen.



Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern

Der Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr, welches durch Belastungen in Höhe von 932 Mio. € aus dem GTF™-Flottenmanagementplan geprägt war, profitierte insbesondere vom Umsatzmix im zivilen Seriengeschäft, mit einem hohen Anteil von Ersatz- und Leasingtriebwerksverkäufen sowie dem wachsenden Militärgeschäft und der damit einhergehenden Margenverbesserung. Belastend wirkte hingegen die US-Dollar-Stichtags-Kursentwicklung im Berichtsjahr mit Blick auf die Stichtagsbewertung, insbesondere von Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen innerhalb ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen (Risk- and Revenue-Sharing). Die Entwicklung beim EBIT bereinigt fällt moderater aus, da die Belastung aus dem GTF™-Flottenmanagementplan im Vorjahr neutralisiert wurde.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 83 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) und betrafen im Wesentlichen die Aktivierung von selbsterstellter Entwicklung zugunsten der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und von erworbener Software. Die Investitionen in Sachanlagen lagen bei 263 Mio. € (Vorjahr: 218 Mio. €) und betrafen überwiegend Anlagen im Bau im Rahmen des Ausbaus der Produktionskapazitäten und der Errichtung des Entwicklungszentrums, technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Investitionen in erworbene Programmwerte und erworbene Entwicklung und sonstige Vermögenswerte betrafen mit 53 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) hauptsächlich die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und die IAE-V2500-Anteilserhöhung. Für Informationen über Investitionen in Finanzanlagen wird auf den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Mitarbeiter:innen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter:innen im OEM-Segment stieg um 335 auf 7.701 (Vorjahr: 7.366).

MRO-Segment

Umsatzentwicklung

Im zivilen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft stieg der Umsatz (vor Konsolidierung) im Vergleich zum Vorjahr um 841 Mio. € auf 5.066 Mio. € (Vorjahr: 4.225 Mio. €). Sowohl der Umsatz im sogenannten OEM-unabhängigen MRO-Kerngeschäft als auch die Erlöse aus OEM-Beauftragungen, insbesondere für das PW1100G-JM-Programm, auch im Zusammenhang mit

dem GTF™-Flottenmanagementplan, legten deutlich zu. Der Mix belief sich im Berichtsjahr auf ungefähr 69% zu 31%. Wichtigste Umsatztreiber im MRO-Kerngeschäft waren das Triebwerksmuster GE90 für die Boeing 777, das V2500 für die A320ceo-Familie und der Geschäftsreise- und Regionalflugzeugantrieb CF34. Weiterhin profitierte das Segment vom Wachstum des Triebwerksleasinggeschäfts.

Umsatz und EBIT bereinigt - MRO

in Mio. €			Veränderungen zum Vorjahr	
	2024	2023	Mio. €	in %
Umsatzerlöse	5.066	4.225	841	19,9
Umsatzkosten	- 4.581	- 3.842	- 739	- 19,2
Bruttoergebnis vom Umsatz	485	383	103	26,8
Bruttomarge in %	9,6	9,1		
Bereinigter Umsatz	5.066	4.225	841	19,9
EBIT	438	346	92	26,6
./. bereinigte Sondereinflüsse (siehe "Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage")	0	- 18	18	>100
EBIT bereinigt	438	329	110	33,4
EBIT-Marge bereinigt in %	8,7	7,8		

Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)

Die im Vergleich zu den (bereinigten) Umsatzerlösen schwächer gestiegenen Umsatzkosten verbesserten die Bruttomarge von 9,1% im Vorjahr auf 9,6% im Berichtsjahr. Sowohl EBIT als auch bereinigtes EBIT verbesserten sich relativ zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber der Ergebnisentwicklung waren das Wachstum des margenstarken Triebwerksleasing- und Asset-Management-Geschäfts sowie der Umsatzmix zugunsten und innerhalb des MRO-Kerngeschäfts. Weiterhin stiegen die Ergebnisbeiträge von at equity bilanzierten Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr, während sich die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten. Im Vorjahr standen diese in Zusammenhang mit Versicherungserstattungen für Folgeschäden aus dem Russland-Ukraine-Krieg.



Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen stiegen um 225 Mio. € auf 440 Mio. € (Vorjahr: 215 Mio. €). Ursächlich hierfür waren hauptsächlich hohe Investitionen der MTU in Form von Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen sowie Investitionen in den wachsenden Geschäftsbereich des Triebwerksleasings. Darüber hinaus investierte die MTU in die Erweiterung und den Ersatz von Produktionskapazitäten, insbesondere an den deutschen Standorten. Für Informationen über Investitionen in Finanzanlagen wird auf den [Abschnitt Finanzlage](#) verwiesen.

Mitarbeiter:innen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter:innen im MRO-Segment stieg um 284 Mitarbeiter:innen auf 4.807 (Vorjahr: 4.523).

Finanzlage

Im Berichtsjahr hat die MTU im Vergleich zum Vorjahr zur allgemeinen Unternehmensfinanzierung sowie zur vorzeitigen Refinanzierung der bestehenden im Jahr 2025 fälligen Unternehmensanleihe zwei Schuldscheindarlehen über insgesamt 300 Mio. € aufgenommen sowie eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 750 Mio. € erfolgreich platziert.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind die effiziente Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität bzw. Finanzierung des Konzerns, um finanzielle Risiken zu vermeiden und die finanzielle Flexibilität zu sichern. Die Zentralfunktion Corporate Treasury & Finance 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 entgegenstehen, stellt die MTU Aero Engines AG die erforderlichen Finanzierungen für die Tochtergesellschaften zur Verfügung bzw. Tochtergesellschaften legen bei ihr ihre überschüssige Liquidität an. Hierbei ist ein zentrales Cash-Pooling für die inländischen Konzerngesellschaften eingerichtet. Dadurch werden der externe Finanzierungsbedarf und in der Folge der Mittelabfluss für Zinsen begrenzt.

Das langfristige Kreditrating und daraus abgeleitet die 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 und nicht spekulativ zur Verbesserung des Zinsertrages erfolgen. Die Laufzeit der Anlagen richtet sich nach der Liquiditätsplanung. Die Anlagepolitik richtet sich auf Substanzerhalt und schnelle Liquidierbarkeit. Aufgrund des sehr kurzfristigen Charakters der Geldanlagen bestehen nur zu vernachlässigende Zinsänderungsrisiken.



Die Basis der Finanzierungsstrategie der MTU zielt auf eine angemessene Bilanzstruktur ab, 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 35. Finanzwirtschaftliche Risiken](#) erläutert die MTU die finanzwirtschaftlichen Risiken der Finanzierung und Bewertung sowie die Methoden zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken sowie von Preisänderungs-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken.

Finanzierungsinstrumente

Wesentliche externe Finanzierungsquellen

Art der Finanzierung	Fälligkeit	Währung	Zinsstruktur
Anleihe (Namenschuldverschreibung)	12. Juni 2028	Euro	Festzinssatz
Unternehmensanleihe	01. Juli 2025	Euro	Festzinssatz
Unternehmensanleihe	18. September 2031	Euro	Festzinssatz
Wandelschuldverschreibung 2019	18. März 2027	Euro	Festzinssatz
Schuldscheindarlehen	23. April 2027	Euro	Festzinssatz
Schuldscheindarlehen	23. April 2029	Euro	Festzinssatz
Revolvierende Rahmenkreditlinie	29. Juni 2029	Euro	Euribor für relevante Periode + Marge
Beschaffungsleasing	diverse	Euro	Festzinssatz

2022 wurde eine Rahmenkreditlinie mit neun Banken abgeschlossen, die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die ursprüngliche Laufzeit betrug fünf Jahre bis zum 29. Juni 2027 und wurde auf Basis bestehender Optionen inzwischen bis 29. Juni 2029 verlängert. Die Kreditlinie war zum Stichtag nicht beansprucht (31. Dezember 2023: 0 Mio. €). 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 zinstragenden Finanzvermögen, der die Finanzierungslage des MTU-Konzerns verdeutlicht. Im Vergleich zum Stand am 31. Dezember 2023 ist die Netto-Finanzverschuldung gestiegen, was neben dem Rückgang des Zahlungsmittelüberschusses aus dem operativen Geschäft, auf höhere Investitionen, die geleistete Dividendenzahlung, auf den Nettoaufwuchs von Leasingverbindlichkeiten sowie Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter zurückzuführen war. Letzterer resultiert aus der im Berichtsjahr erreichten Vereinbarung deutlich erweiterter Zahlungsziele für bestehende Rückerstattungsverbindlichkeiten für operative Ausgleichszahlungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Programmbeiträgen.

Netto-Finanzverschuldung

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358	607	752	>100
Wandelschuldverschreibungen	492	489	4	0,7
Schuldscheindarlehen	308	0	308	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7	0	1,8
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	2	0	2	>100
Leasingverbindlichkeiten	261	170	91	53,8
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	405	294	111	37,9
davon aus Programmanteilerwerben	55	73	- 18	- 24,5
davon im Rahmen von Programmbeiträgen	350	221	129	58,4
Brutto-Finanzschulden	2.833	1.566	1.268	80,9
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.747	883	863	97,7
Ausleihungen an Fremde	26	52	- 26	- 50,0
Finanzvermögen	1.773	935	837	89,5
Netto-Finanzverschuldung	1.061	631	430	68,2



Anleihen und Schuldverschreibungen

Unternehmensanleihe

Mit Wirkung zum 18. September 2024 wurde von der MTU Aero Engines AG eine unbesicherte Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 750 Mio. € emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren bis zum 18. September 2031 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung beträgt 3,875 % p.a. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe hat bei Emission ein Rating von Moody's (Baa3) und Fitch (BBB) erhalten und wird am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

Schuldscheindarlehen

Die MTU Aero Engines AG hat 2024 zwei Schuldscheindarlehen platziert. Ein Schuldscheindarlehen über 161 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2027 und einen Festzinssatz von 4,194 % p.a. Ein weiteres Schuldscheindarlehen über 139 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2029 und einen Festzinssatz von 4,121 % p.a. Beide Darlehen wurden am 23. April 2024 in Höhe des vollen Nominalbetrags abzüglich der Platzierungsgebühren an die MTU ausgezahlt. Die Zinszahlungen der beiden Darlehen sind jährlich nachträglich jeweils am 23. April fällig. Die Rückzahlung erfolgt jeweils in Höhe des Nominalbetrags am Ende der Laufzeit.

Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter

Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben

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.

Die Verbindlichkeit hat eine Laufzeit bis 2027 und berücksichtigt zum Abschlussstichtag ein Nominalvolumen von 56 Mio. US-\$ (Vorjahr: 80 Mio. US-\$), welches umgerechnet zum Stichtagskurs 54 Mio. € (Vorjahr: 72 Mio. €) betrug. Der Buchwert der Kaufpreisverbindlichkeit zum 31. Dezember 2024 betrug 52 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €).

Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen

Im Berichtsjahr bzw. in Vorjahren konnten mit einem OEM erweiterbare Zahlungsziele für die Tilgung von Ausgleichszahlungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen vereinbart werden.

In Vorjahren getroffene Vereinbarungen bestimmen für einen Ausgleichszahlungsverpflichtungsbetrag von nominal 265 Mio. US-\$ einen Zahlungsplan über 6 Jahre mit fixierten Raten. Entsprechend der vertraglichen Fälligkeit wurden im Berichtsjahr 89 Mio. US-\$ getilgt. Die im Berichtsjahr getroffenen Vereinbarungen regeln für zwei zusätzliche Ausgleichszahlungsverpflichtungsbeträge von nominal je 100 Mio. US-\$ jeweils einen Zahlungsplan über 5 Jahre mit fixierten Raten.

Vorgenannte Ausgleichszahlungsverpflichtungen waren vor jenen Abreden, unter Berücksichtigung des bis dahin jeweils bestehenden inhärenten Schätzerfordernisses bzgl. Betrag und Fälligkeit, Teil der kurzfristigen Rückerstattungsverbindlichkeiten. Auf Basis der Abreden erfolgte jeweils die Umgliederung aus den Rückerstattungsverbindlichkeiten in die finanziellen Verbindlichkeiten.

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Abschlussstichtag betragen die Eventualverbindlichkeiten 414 Mio. € (Vorjahr: 408 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit der Teilhabe an Rechts- und Prozesskostenrisiken ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen sowie übernommenen Bürgschaften und Garantien. Zum Abschlussstichtag bestanden darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an Unternehmensbeteiligungen in Form von zugesagten Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 150 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) und weiterhin Zusagen an Programm-Kunden zugunsten der Teilhabe an Absatzfinanzierungszusagen durch den jeweiligen Konsortialführer im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen. Zum Stichtag betragen die hieraus nicht beanspruchten Nominalvolumen umgerechnet 889 Mio. € (Vorjahr: 831 Mio. €). Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem sonstige finanzielle Verpflichtungen in Form von Bestellobligos, auch im Zusammenhang mit Vereinbarungen zum Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen und künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum Abschlussstichtag ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Sie betreffen insofern vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können dem [Konzernanhang unter 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) entnommen werden.



Liquiditätsanalyse

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment, insbesondere aufgrund der höheren Mittelbindung im Working Capital infolge des operativen Geschäftswachstums. Verstärkend wirkte hierbei der Anstieg vorfinanzierter Wartungs- und Instandsetzungsleistungen im Berichtsjahr im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan. Hieraus resultierten zudem Belastungen aus der Beteiligung an Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Anteilig kompensierend wirkten im Vergleich zum Vorjahr die Entwicklung erhaltener Gewinnausschüttungen sowie der gezahlten Ertragsteuern.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 181 Mio. € (Vorjahr: 80 Mio. €) und betrafen überwiegend Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen sowie Entwicklungsleistungen für die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Die um die Einnahmen aus Anlagenabgängen reduzierten Investitionsausgaben für Sachanlagen lagen bei 401 Mio. € gegenüber 302 Mio. € im Vorjahr. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die Ausweitung des Triebwerksleasinggeschäfts durch den Ankauf von Gebrauchstriebwerken sowie Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen der Produktionskapazitäten, insbesondere an den deutschen Standorten. Der Saldo aus Einnahmen und Ausgaben bei den finanziellen Vermögenswerten resultiert im Wesentlichen aus Nettoeinzahlungen im Zusammenhang mit der konsortialen Beteiligung an zinsbringenden Absatzfinanzierungen für Flugzeuge und Triebwerke, aus dem Erwerb des Automatisierungs- und Messtechnikspezialisten 3D.aero sowie aus Ausleihungen und Kapitaleinlagen zur Finanzierung der Erweiterung des mit Safran Aero Engines betriebenen Joint Ventures Ceramic Coating Center SAS. Der Anstieg der Investitionsausgaben für erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus den Beteiligungen an der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss im Berichtsjahr wurde im Wesentlichen verursacht durch die Aufnahme der Unternehmensanleihe in Höhe von 742 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) und der Schuldscheindarlehen in Höhe von 299 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €), teilweise kompensiert durch die Dividendenausschüttung in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: 171 Mio. €) sowie Tilgungen von Leasingverpflichtungen in Höhe von 69 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €).

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Wesentlichen geprägt durch die Aufnahme der Unternehmensanleihe und der Schuldscheindarlehen. Darüber hinaus überkompensierten die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und die sonstigen Abflüsse aus Finanzierungstätigkeit die Mittelzuflüsse aus betrieblicher Tätigkeit im Berichtsjahr.

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Finanzlage

Die Überleitungsrechnung der Kapitalflussrechnung dient dem Herausrechnen von Sonderinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden Zahlungssondereinflüssen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und sollen andererseits Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Liquiditätskennzahlen fallen insofern nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Liquiditätsanalyse die bereinigte Finanzkennzahl bereinigter Free Cashflow (Free Cashflow [bereinigt] / Free Cashflow [adjusted]).

Free Cashflow (bereinigt)

Den Free Cashflow (bereinigt) ermittelt die MTU auf Basis der Summe der im Einklang mit der IFRS-Regulierung abgeleiteten Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit. Zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen werden aus dieser Summe nachfolgende Zahlungssondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus dem Liquiditätsmanagement“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit verzinslichen, nicht spekulativen Geldanlagen im Rahmen der Liquiditätssteuerung.
- / „Effekte aus der Absatzfinanzierung“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit der Beteiligung an zinsbringenden Absatzfinanzierungen.
- / „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher aperiodischer Zahlungsströme bei der Ableitung des Free Cashflow (bereinigt). Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen des Konsolidierungskreises (M&A Aktivitäten), der Anteile an OEM-Triebwerks-



programmbeiträgen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung) und der Änderung der Anteile an MRO-Programmbeiträgen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung). Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Überleitung der Kapitalflussrechnung

in Mio. €	2024			2023		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	714		714	777		777
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 603	73	- 531	- 420	- 5	- 426
davon „Effekte aus der Absatzfinanzierung“		- 24	- 24		- 5	- 5
davon „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“ (Anzahlungen für MRO-Programmbeiträgen [Neueinstieg])		96	96			0
Free Cashflow	110	73	183	357	- 5	352



Vermögenslage

Entwicklung der Bilanzpositionen

Bilanz des MTU-Konzerns

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023		Veränderungen zum Vorjahr	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Vermögenswerte						
Langfristiges Vermögen						
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	1.313	10,5	1.200	11,8	113	9,5
Sachanlagen	1.767	14,2	1.501	14,7	266	17,7
Finanzielle Vermögenswerte	830	6,6	775	7,6	55	7,1
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	722	5,8	800	7,8	-78	-9,8
Latente Steuern	333	2,7	328	3,2	4	1,3
Summe langfristiges Vermögen	4.965	39,8	4.604	45,1	361	7,8
Kurzfristiges Vermögen						
Vorräte	1.753	14,0	1.629	16,0	124	7,6
Forderungen / übrige Vermögenswerte	2.695	21,6	1.839	18,0	856	46,6
Vertragsvermögenswerte	1.325	10,6	1.248	12,2	77	6,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.747	14,0	883	8,7	863	97,7
Summe kurzfristiges Vermögen	7.519	60,2	5.599	54,9	1.920	34,3
Summe Aktiva	12.484	100,0	10.204	100,0	2.281	22,4
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	3.438	27,5	2.933	28,7	505	17,2
Langfristige Schulden						
Rückstellungen	726	5,8	741	7,3	-15	-2,0
Verbindlichkeiten	2.272	18,2	1.517	14,9	755	49,8
Summe langfristige Schulden	2.997	24,0	2.258	22,1	740	32,8
Kurzfristige Schulden						
Rückstellungen / Ertragsteuerschulden	225	1,8	196	1,9	29	14,7
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.305	26,5	3.242	31,8	63	1,9
Vertragsverbindlichkeiten	845	6,8	735	7,2	110	15,0
Verbindlichkeiten	1.674	13,4	840	8,2	834	99,3
Summe kurzfristige Schulden	6.049	48,5	5.013	49,1	1.036	20,7
Summe Passiva	12.484	100,0	10.204	100,0	2.281	22,4



Investitionen

Investitionen nach Vermögenswerten

in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			Mio. €	in %
Immaterielle Vermögenswerte	183	82	101	>100
Sachanlagen	608	429	179	41,7
Finanzielle Vermögenswerte	152	144	8	5,6
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	53	25	28	>100
Summe Investitionen	996	680	316	46,4

Weitere Informationen finden sich im [Konzernanhang unter 39. Segmentberichterstattung](#).

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte

Von den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betreffen 96 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionen der MTU in Form von Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen und 61 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €) die selbsterstellte Entwicklung im Rahmen der Beteiligung an Triebwerksprogrammen, insbesondere die Programme der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie. Detaillierte Informationen zu den Investitionen in immaterielle Vermögenswerte sind im [Konzernanhang unter 14. Immaterielle Vermögenswerte](#) aufgeführt.

Investitionen in Sachanlagen

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2024 betrafen hauptsächlich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 183 Mio. € (Vorjahr: 155 Mio. €), technische Anlagen und Maschinen in Höhe von 50 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) sowie die anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von 326 Mio. € (Vorjahr: 197 Mio. €). Die Investitionen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit hohen Investitionen der MTU in den wachsenden Geschäftsbereich des Triebwerksleasings sowie mit Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen, insbesondere an den deutschen Standorten. Die Zugänge beinhalten Aktivierungen von Nutzungsrechten im Rahmen von Leasingverhältnissen. Zu den Investitionen in Sachanlagen bzw. Leasingverhältnissen finden sich im [Konzernanhang unter 15. Sachanlagen](#) bzw. [36. Leasingverhältnisse](#) weitere Angaben.

Investitionen in finanzielle Vermögenswerte

Von den Zugängen zu finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 152 Mio. € betreffen 132 Mio. € (Vorjahr: 112 Mio. €) die ergebniswirksame Fortschreibung von at equity bilanzierten Unternehmensbeteiligungen. Weiterhin erfolgten im Berichtsjahr Kapitaleinlagen zur Finanzierung der Erweiterung des mit Safran Aircraft Engines betriebenen Joint Ventures Ceramic Coating Center SAS. Im Geschäftsjahr wurde darüber hinaus der Automatisierungs- und Messtechnikspezialist 3D.aero (nicht konsolidiert) erworben. Schließlich erfolgten weitere Auszahlungen im Zusammenhang mit zinsbringenden Absatzfinanzierungen für Flugzeuge und Triebwerke. Zusätzliche Informationen zu den finanziellen Vermögenswerten stehen im [Konzernanhang unter 16. Finanzielle Vermögenswerte](#).

Investitionen in erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

Die Investitionen in sonstige Vermögenswerte aufgrund erworbener Programmwerte bzw. erworbener Entwicklungsleistungen betreffen im Wesentlichen die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie und Effekte aus der Folgebewertung der IAE V2500-Anteilserhöhung. Zusätzliche Informationen zu den sonstigen Vermögenswerten stehen im [Konzernanhang unter 17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte](#).

Vermögenswerte

Im Geschäftsjahr 2024 stieg der Bestand der immateriellen Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert um 113 Mio. € (Vorjahr: Anstieg um 49 Mio. €). Wesentliche Treiber hierfür waren Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen sowie Zugänge aktivierter, selbsterstellter Entwicklungskosten im Rahmen der Beteiligung an Triebwerksprogrammen, insbesondere die Programme der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie.

Der Bestand an Sachanlagen erhöhte sich um 266 Mio. € (Vorjahr: 117 Mio. €). Gründe hierfür sind hauptsächlich der Aufwuchs der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung durch die wachsenden Geschäftsaktivitäten im Triebwerksleasing, die Investitionen in Anlagen im Bau zur Erhöhung und zum Ersatz der Produktionskapazitäten in Deutschland sowie der Aufwuchs der technischen Anlagen und Maschinen für Erweiterungsinvestitionen, insbesondere an den deutschen Standorten.

Unterstützend hinsichtlich der Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte wirkte die positive Geschäftsentwicklung von Unternehmen, welche nach der at equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden. Dem stand ein Rückgang der Vermögenswerte im Zusammenhang



mit der Beteiligung an Absatzfinanzierungen sowie der positiven Marktwerte derivativer Finanzinstrumente aufgrund der Stichtagskursentwicklung des US-\$ entgegen.

Der Rückgang der erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte liegt im Wesentlichen in der im Berichtsjahr vereinbarten Angleichung der Programmbeteiligungen PW1500G/PW1900G an die korrespondierenden MTU-Leistungs- und Lieferumfänge begründet, aus der eine anteilige Erstattung hierfür bisher geleisteter Programmeintrittszahlungen bzw. erworbener Entwicklung folgte. Weiterhin ist die planmäßige Amortisation von Programmvermögenswerten zu berücksichtigen.

Innerhalb der Vorräte hat sich im Berichtsjahr der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen geschäftsverlaufsbedingt um 129 Mio. € auf 914 Mio. € (Vorjahr: 785 Mio. €) und der Bestand an unfertigen Erzeugnissen ebenfalls um 46 Mio. € auf 598 Mio. € (Vorjahr: 552 Mio. €) erhöht. Die geleisteten Anzahlungen verringerten sich um 26 Mio. € auf 23 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) und der Bestand an fertigen Erzeugnissen um 25 Mio. € auf 218 Mio. € (Vorjahr: 243 Mio. €).

Der Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stieg relativ zum Vorjahr um 655 Mio. € auf 1.665 Mio. € (Vorjahr: 1.010 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen befördert durch den starken Anstieg der Forderungen in Zusammenhang mit der konsortialen Beteiligung an im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans vorfinanzierten Wartungs- und Instandhaltungsleistungen. Die Vertragsvermögenswerte, saldiert um die zugehörigen Vertragsverbindlichkeiten, erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 77 Mio. € auf 1.325 Mio. € (Vorjahr: 1.248 Mio. €). Außerdem bestanden Forderungen gegen Fiskalbehörden aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 63 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €).

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich von 883 Mio. € im Vorjahr auf 1.747 Mio. €. Der Anstieg korrespondiert mit den im Berichtsjahr realisierten Maßnahmen zur allgemeinen Unternehmensfinanzierung. Der Anteil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente an der Bilanzsumme betrug nunmehr 14,0% (Vorjahr: 8,7%). Für Informationen zur Kapitalflussrechnung wird auf den [Abschnitt Finanzlage – Liquiditätsanalyse](#) verwiesen.

Eigenkapital

Entwicklung Eigenkapital

in Mio. €	2024	2023
Stand 1. Januar	2.933	3.107
Sonstiges Ergebnis		
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen	- 79	91
versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	7	- 34
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	48	- 10
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	- 97
Dividendenauszahlung an Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG / Dividendenzahlung an Minderheitsgesellschafter	- 117	- 174
Ausgabe von Anteilen aufgrund von Wandlungen der Wandelschuldverschreibungen	0	46
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP)	1	2
Gewährung von Vergütungsansprüchen in Form von Eigenkapitalinstrumenten (LTI / RSP)	0	3
Eigenkapitalveränderungen aus Portfoliotransaktionen ¹⁾	4	- 1
Veränderung	505	- 174
Stand 31. Dezember	3.438	2.933

¹⁾ Unter Portfoliotransaktionen versteht die MTU den Erwerb bzw. die Veräußerung von Unternehmensbeteiligungen sowie Kapitalmaßnahmen.

Erhöhungen des Eigenkapitals

Das Eigenkapital stieg im Jahr 2024 im Wesentlichen durch den starken Anstieg des Ergebnisses nach Ertragsteuern des Geschäftsjahres in Höhe von 642 Mio. € (Vorjahr: -97 Mio. €). Weiter erhöhte sich das Eigenkapital aufgrund von eigenkapitalerhöhenden Kursdifferenzen ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 48 Mio. € (Vorjahr: eigenkapitalmindernde Kursdifferenzen von -10 Mio. €) und wegen versicherungsmathematischer Gewinne von 7 Mio. € (Vorjahr: versicherungsmathematische Verluste von 34 Mio. €).

Reduzierungen des Eigenkapitals

Reduzierungen des Eigenkapitals ergaben sich hauptsächlich aus der Dividendenzahlung an die Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 108 Mio. € (für das Geschäftsjahr 2022: 171 Mio. €) sowie infolge des Rückgangs der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten um 79 Mio. € (Vorjahr: Erhöhung um 91 Mio. €).



Schulden

Innerhalb der langfristigen Schulden sanken die langfristigen Pensionsrückstellungen von 713 Mio. € im Vorjahr um 21 Mio. € auf 692 Mio. €. Dies ist auf versicherungsmathematische Gewinne, bedingt durch einen höheren Rechnungszins, sowie auf einen Überschuss der Pensionszahlungen über die Pensionsaufwendungen zurückzuführen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 2.112 Mio. € (Vorjahr: 1.396 Mio. €) und sonstige Rückstellungen in Höhe von 33 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €). Die Bruttofinanzschulden stiegen im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund der Aufnahme von zwei Schuldscheindarlehen über insgesamt 300 Mio. € sowie der Platzierung einer Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 750 Mio. €. Der Anteil der langfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug zum 31. Dezember 2024 24,0% und lag damit über dem Vorjahresvergleichswert.

Die Summe aus Eigenkapital und langfristigen Schulden ist im Geschäftsjahr um 1.245 Mio. € auf 6.435 Mio. € gestiegen (Vorjahr: 5.190 Mio. €). Weiterhin ist das langfristig gebundene Vermögen zu 129,6% (Vorjahr: 112,7%) durch die langfristig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel finanziert.

Die in den kurzfristigen Schulden ausgewiesenen kurzfristigen Rückstellungen beinhalten die Pensionsrückstellungen, die mit 32 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) in etwa auf Vorjahresniveau lagen, die Ertragsteuerverpflichtungen, die von 37 Mio. € auf 35 Mio. € gesunken sind, sowie die sonstigen Rückstellungen, die sich um 29 Mio. € auf 158 Mio. € erhöht haben. Treiber hierfür waren im Wesentlichen mit dem Geschäftswachstum korrespondierende höhere Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften. Ebenfalls unter den kurzfristigen Schulden ausgewiesen sind die Rückerstattungsverbindlichkeiten in Höhe von 3.305 Mio. € (Vorjahr: 3.242 Mio. €), die im Berichts- und im Vorjahr die Verpflichtungen aus der Beteiligung an im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans zugesagten Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden beinhalten. Dem geschäftsverlaufsbedingten Anstieg der Rückerstattungsverbindlichkeiten, verstärkt durch Effekte aus der Stichtagskursbewertung, stehen Inanspruchnahmen, insbesondere im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans, sowie Umgliederungen in die finanziellen Verbindlichkeiten infolge von Abreden in 2024 zu mehrjährigen Zahlungszielen betreffend Ausgleichszahlungsverpflichtungen gegenüber. Ferner enthalten die kurzfristigen Schulden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 504 Mio. € (Vorjahr: 325 Mio. €), Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 845 Mio. € (Vorjahr: 735 Mio. €), kurzfristige Finanzschulden, befördert durch die Umgliederung der in 2025 fälligen Unternehmensanleihe, in

Höhe von 1.051 Mio. € (Vorjahr: 395 Mio. €) sowie eine Vielzahl übriger sonstiger Einzelverpflichtungen. Weitere Details zum GTF™-Flottenmanagementplan finden sich im [Konzernanhang im Abschnitt I. Grundsätze- GTF™-Flottenmanagementplan](#).

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Eigenkapitalquote um 1,2 Prozentpunkte auf 27,5% (Vorjahr: 28,7%).

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die MTU hatte auf ihrem Kapitalmarkttag im November 2023 einen ersten Ausblick auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres gegeben. Dieser wurde im Rahmen der vorläufigen Berichterstattung für den Jahresabschluss 2023 am 29. Februar 2024, detailliert im Rahmen der Geschäftsberichterstattung 2023 und nachfolgend im Rahmen der unterjährigen Zwischenberichterstattungen konkretisiert.

Prognose und Ergebnisse

in Mio. €	Ist 2024	Veränderungen 2024 - 2023 in %	Prognose 2024 vom 15. Oktober 2024	Prognose 2024 vom 1. August 2024	Prognose 2024 vom 25. März 2024	Prognose 2024 vom 29. Februar 2024	Ist 2023
Umsatz bereinigt	7.488	18,4	zwischen 7.300 und 7.500	zwischen 7.300 und 7.500	zwischen 7.300 und 7.500	zwischen 7.300 und 7.500	6.326
EBIT bereinigt	1.050	28,4	etwas über 1.000	etwa 13% des bereinigten Umsatzes	mehr als 12% des bereinigten Umsatzes	-	818
Bereinigte EBIT-Marge	14,0%	8,5	etwas über 13%	etwa 13%	mehr als 12%	mehr als 12%	12,9%
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	764	28,8	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	Wachstum analog EBIT bereinigt	594
Free Cashflow	183	- 48,0	niedriger dreistelliger Mio. €-Betrag	niedriger dreistelliger Mio. €-Betrag	niedriger dreistelliger Mio. €-Betrag	niedriger dreistelliger Mio. €-Betrag	352

Umsatzprognose

Am 29. Februar 2024 prognostizierte die MTU für 2024 bereinigte Umsatzerlöse im Bereich zwischen 7.300 Mio. € und 7.500 Mio. € (Umsatz bereinigt 2023: 6.326 Mio. €). Bei Vorlage



des Halbjahresfinanzberichts am 1. August 2024 wurde diese Umsatzprognose bestätigt. Im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 15. Oktober 2024 und der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 24. Oktober 2024 wurde die Prognose für den bereinigten Umsatz abermals bestätigt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird der bereinigte Umsatz mit 7.488 Mio. € ermittelt und liegt damit im prognostizierten Bereich von 7.300 Mio. € bis 7.500 Mio. €.

Ergebnisprognose

Am 29. Februar 2024 prognostizierte die MTU für 2024 eine bereinigte EBIT-Marge von mehr als 12%. Bei Vorlage des Halbjahresfinanzberichts am 1. August 2024 wurde diese Einschätzung erhöht und nunmehr eine bereinigte EBIT-Marge von etwa 13% in Aussicht gestellt. Im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 15. Oktober 2024 und der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 24. Oktober 2024 wurde die Prognose für das bereinigte EBIT, welche ausgehend von der zuvor prognostizierten EBIT-Marge zwischen 0,95 Mrd. € und 0,98 Mrd. € lag, auf etwas über eine Mrd. € angehoben. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird das bereinigte EBIT mit 1.050 Mio. € (Vorjahr: 818 Mio. €) bzw. die bereinigte EBIT-Marge mit 14,0% (Vorjahr: 12,9%) ermittelt und entspricht damit der korrespondierenden Ergebnisprognose.

Am 29. Februar 2024 prognostizierte die MTU für 2024 ein Wachstum des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern analog zum bereinigten EBIT. Diese Prognose wurde im Jahresverlauf im Rahmen der Zwischenberichterstattungen bestätigt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird das Wachstum des bereinigten Ergebnisses nach Ertragsteuern mit 28,8% ermittelt und entspricht damit annähernd dem Wachstum des bereinigten EBIT (28,4%) bzw. der korrespondierenden Ergebnisprognose.

Free Cashflow

Angesichts des GTF™-Flottenmanagementplans sowie der wachstumsbedingten Investitionen in die Produktionskapazitäten prognostizierte die MTU am 29. Februar 2024 für 2024 einen Free Cashflow in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-€-Betrags. Diese Prognose wurde bei Vorlage des Halbjahresberichts am 1. August 2024 bestätigt. Im Rahmen der Ad-hoc-Mitteilung am 15. Oktober 2024 und der Veröffentlichung der Zahlen zum dritten Quartal am 24. Oktober 2024 wurde diese Prognose erneut bestätigt. Nach Abschluss des Berichtsjahres wird der Free Cashflow mit 183 Mio. € (Vorjahr: 352 Mio. €) ermittelt und bestätigt die unterjährig stabile Jahresprognose von einem niedrigen dreistelligen Millionen-€-Bereich. Die Prognose stand in 2024 unter dem hierfür kommunizierten Einfluss volatiler Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, insbesondere im Zusammenhang mit Kompensationszahlungen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf 2024

Der Geschäftsverlauf der MTU war im Jahr 2024 belastet durch die Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan sowie einem angesichts der geopolitischen Entwicklungen auch im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg herausfordernden Marktumfeld. Dennoch gelang es der MTU, die operative Erfolgsgeschichte fortzusetzen und auf dieser Basis dank einer positiven Entwicklung in allen Geschäftsfeldern ein neues Rekordniveau zu erreichen. Der berichtete Umsatz konnte mit 7.411 Mio. € (Vorjahr: 5.363 Mio. €) um 38,2% gesteigert werden. Im Vorjahr wirkten sich dabei erlösschmälernde Effekte von 917 Mio. € aus der Bildung von Vorsorgen für den GTF™-Flottenmanagementplan auf den Konzern und das OEM-Segment aus. Das OEM-Segment verzeichnete dabei vor Konsolidierung zwischen den Segmenten ein Wachstum von 96,4%. Das MRO-Segment trug im Geschäftsjahr mit einem Wachstum von 19,9% zum höheren Umsatz bei. Der bereinigte Umsatz belief sich im Konzern auf 7.488 Mio. €, ein Wachstum von 18,4% gegenüber dem Vorjahr. Als wesentlichster Sondereinfluss wurden dabei erlösschmälernde Bewertungseffekte betreffend die Rückerstattungsverbindlichkeiten für den GTF™-Flottenmanagementplan bereinigt.

Das bereinigte EBIT der MTU konnte 2024 sowohl im Segment OEM als auch im Segment MRO gesteigert werden: Es betrug 1.050 Mio. € (Vorjahr: 818 Mio. €). Die operative Marge lag bei 14,0% (Vorjahr: 12,9%).

Die MTU konnte im Jahr 2024 die Investitions- und Wachstumsphase fortsetzen. Investitionen in Entwicklungsaktivitäten für Triebwerke in allen zivilen Schubklassen, in den Ausbau der Produktionskapazitäten an den in- und ausländischen Standorten und in immaterielle Vermögenswerte in Form von Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen zur Erweiterung des Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts prägten das Berichtsjahr.

Der Free Cashflow (bereinigt) verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 183 Mio. € (Vorjahr: 352 Mio. €), insbesondere aufgrund des zahlungswirksamen Aufbaus von Working Capital, verstärkt durch die Fortschritte im GTF™-Flottenmanagementplan, hohe Investitionsausgaben für das wachsende Triebwerksleasinggeschäft sowie die Erweiterung der weltweiten Produktionskapazitäten und nicht zuletzt die Beteiligung an Kompensationsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans. Entsprechend der bisherigen Einschätzung wird der GTF™-Flottenmanagementplan aus heutiger Sicht auch den Free Cashflow der Jahre 2025 und 2026 erheblich belasten.

Die Anfang des Jahres veröffentlichten und im Laufe des Jahres konkretisierten Prognosen konnten aus der Sicht der MTU insbesondere aufgrund der guten operativen Geschäftsentwicklung im Wesentlichen bestätigt und teilweise leicht übertroffen werden.



MTU AG (Erläuterungen auf HGB-Basis)

Der Lagebericht der MTU Aero Engines AG („MTU AG“) und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024 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 Unternehmensregister 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 Komponenten für zivile und militärische Flugzeugantriebe und davon abgeleitete Industriegasturbinen. Zudem übernimmt die MTU AG die Instandhaltung militärischer Triebwerke. Technologische Kompetenz besitzt das Unternehmen insbesondere bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU an wichtigen Technologieprogrammen und kooperiert mit den Größten (sogenannte OEM) der Triebwerkbranche – GE Aerospace, Pratt & Whitney und Rolls-Royce.



Erläuterungen zur Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines AG (HGB)

in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr (angepasst)	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	4.424	2.738	1.686	61,6
Umsatzkosten	-3.904	-3.283	-621	-18,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	520	-545	1.065	>100
Vertriebskosten	-99	-97	-2	-2,1
Verwaltungskosten	-63	-58	-5	-8,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	19	65	-46	-70,8
Finanzergebnis	313	229	84	36,7
Ergebnis vor Steuern	690	-406	1.096	>100
Steuern	-196	151	-347	<-100
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	494	-255	749	>100
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		363	-363	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-247		-247	
Bilanzgewinn	247	108	139	>100

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Berichtsjahr 2024 von 2.738 Mio. € um 1.686 Mio. € auf 4.424 Mio. €, wobei das Vorjahr durch erhebliche Belastungen in Höhe von 955 Mio. € aus dem GTF™-Flottenmanagementplan geprägt war. Das operative Geschäft entwickelte sich weiter positiv. Wesentliche Treiber dafür waren insbesondere die positive zivile Geschäftsentwicklung der GTF™-Programme und des GENx-Programms, insbesondere im Neutriebwerksgeschäft. Hinzu kam die positive Entwicklung im militärischen Neutriebwerks- bzw. Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft der Programme TP400-D6, EJ200 bzw. RB199. Weiterhin unterstützte die NGFE-Entwicklungsarbeit (New Generation Fighter Engine) die militärische Umsatzentwicklung im Berichtsjahr.

Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens und der damit verbundenen Skaleneffekte erhöhten sich die Umsatzkosten im Vergleich zu den Umsatzerlösen, bei hypothetischer Bereinigung der Sonderbelastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, leicht unterproportional.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz im Geschäftsjahr beträgt 520 Mio. € (Vorjahr: -545 Mio. €).

Vertriebs- und Verwaltungskosten

Die Vertriebs- bzw. Verwaltungskosten erhöhten sich im Jahr 2024 moderat um 2 Mio. € bzw. 5 Mio. €.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis war im Berichtsjahr im Wesentlichen durch Nettoaufwendungen der Währungsumrechnung, die auf der €/US-Dollar-Wechselkursentwicklung des Stichtagskurses von 1,11 US-\$/€ auf 1,04 US-\$/€ beruhten, sowie durch Aufwendungen aus Devisenbestandsbewertungen und Sicherungsgeschäften in Höhe von 101 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. € Erträge) belastet. Gegenläufig waren Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, insbesondere im Zusammenhang mit Abrechnungsrisiken im Rahmen ziviler Triebwerksprogramm-beteiligungen, in Höhe von 92 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. € Erträge) sowie periodenfremde Erstattungen ausländischer Verkehrssteuern in Höhe von 21 Mio. € zu berücksichtigen.



Finanzergebnis

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres beinhaltet ein Beteiligungsergebnis in Höhe von 323 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €). Hiervon entfallen 210 Mio. € (Vorjahr: 152 Mio. €) auf Gewinnabführungen der MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, und der MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München.

Weiterhin beinhaltet das Beteiligungsergebnis Dividendenausschüttungen von ausländischen Unternehmensbeteiligungen in Höhe von 113 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €), insbesondere der MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Rzeszów, Polen, bzw. der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China. Darüber hinaus wird das Finanzergebnis im Berichtsjahr belastet durch geschäftsverlaufsbedingte Abschreibungen von Unternehmensbeteiligungen in Höhe von 10 Mio. €.

Steuern

Die Aufwendungen aus Ertragsteuern beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 195 Mio. € (Vorjahr: 152 Mio. € Erträge). Die darin enthaltenen laufenden Steueraufwendungen betragen 178 Mio. € (Vorjahr: 125 Mio. €), wobei 24 Mio. € Steueraufwand (Vorjahr: 3 Mio. € Steuerertrag) Vorjahre betreffen.

Die darin enthaltenen latenten Steuer-Nettoaufwendungen betragen 17 Mio. € (Vorjahr: 277 Mio. € Netto-Erträge), wobei latente Steuererträge in Höhe von 24 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. € Erträge) Vorjahre betreffen.

Bilanzgewinn

Der auf die Aktionär:innen der MTU Aero Engines AG entfallende Bilanzgewinn für das Berichtsjahr berücksichtigt, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die Verwendung von Teilen des Jahresüberschusses 2024 in Höhe von 247 Mio. € gemäß § 58 Abs. 2 AktG zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen (Vorjahr: 363 Mio. € Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen).

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), jeweils unter Berücksichtigung der darauf entfallenden latenten Steuern in Höhe von 293 Mio. € (Vorjahr: 269 Mio. €) bzw. 0 Mio. € (Vorjahr: 5 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, den Bilanzgewinn in Teilen für die Ausschüttung einer Dividende von 2,20 € je Aktie (Vorjahr: 2,00 € je Aktie) zu verwenden und den darüberhinausgehenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2024 erfolgt, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung, am 13. Mai 2025, dem dritten auf den Hauptversammlungsbeschluss folgenden Geschäftstag gemäß § 58 Abs. 4 Satz 2 AktG, und korrespondiert mit einer Dividendensumme von 118 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €).



Erläuterungen zur Vermögens- und Finanzlage

Bilanz der MTU Aero Engines AG (HGB)

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023		Veränderung zum Vorjahr	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Vermögen						
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	1.917	18,3	1.856	21,4	61	3,3
Finanzanlagen	1.489	14,2	1.400	16,1	89	6,4
Anlagevermögen	3.406	32,5	3.256	37,5	150	4,6
Vorräte	742	7,1	742	8,5		
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.180	39,9	3.352	38,5	828	24,7
Wertpapiere	1.224	11,7	527	6,1	697	>100
Guthaben bei Kreditinstituten	394	3,8	267	3,1	127	47,6
Umlaufvermögen	6.540	62,4	4.888	56,2	1.652	33,8
Rechnungsabgrenzungsposten	26	0,2	29	0,3	- 3	- 10,3
Aktive latente Steuern	502	4,8	527	6,1	- 25	- 4,7
Summe Aktiva	10.474	100,0	8.700	100,0	1.774	20,4
Kapital						
Gezeichnetes Kapital	54	0,5	54	0,6	0	0,2
Kapitalrücklage	713	6,8	712	8,2	1	0,1
Gewinnrücklagen	1.334	12,7	1.084	12,5	250	23,1
Bilanzgewinn	247	2,4	108	1,2	139	>100
Eigenkapital	2.348	22,4	1.958	22,5	390	19,9
Rückstellungen für Pensionen	728	7,0	754	8,7	- 26	- 3,4
Übrige Rückstellungen	3.591	34,3	3.475	39,9	116	3,3
Rückstellungen	4.319	41,3	4.229	48,6	90	2,1
Anleihen	1.868	17,8	1.110	12,7	758	68,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	316	3,0	7	0,1	309	>100
Erhaltene Anzahlungen	437	4,2	488	5,6	- 51	- 10,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten	1.014	9,7	728	8,4	286	39,3
Verbindlichkeiten	3.635	34,7	2.333	26,8	1.302	55,8
Passive latente Steuern	173	1,6	180	2,1	- 7	- 4,1
Summe Passiva	10.474	100,0	8.700	100,0	1.774	20,4



Im Geschäftsjahr 2024 wurden 108 Mio. € (Vorjahr: 113 Mio. €) immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Dabei wurden 54 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) in selbsterstellte Entwicklungsleistungen sowie 34 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) in erworbene Entwicklungsleistungen, insbesondere zugunsten der GTF™-Triebwerksfamilie, und in den Erwerb von Software investiert. Zudem wurde im Geschäftsjahr mit dem OEM eine Reduktion der Programmanteile bei den PW1500G-/PW1900-G-Triebwerksbeteiligungen umgesetzt, um die vertragliche Teilhabe an Programmüberschüssen an den Produktionsanteil anzugleichen. In diesem Zusammenhang wurden nachträgliche Anschaffungspreisminderungen der Programmwerte bzw. der erworbenen Entwicklungsleistungen in Höhe der erwarteten Gegenleistung erfasst.

Die Sachanlagen erhöhten sich um 209 Mio. € insbesondere aufgrund der Erweiterung bzw. Modernisierung der Produktionskapazitäten am Standort München durch Baumaßnahmen sowie die Neu- und Ersatzbeschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Vorrichtungen.

Die Finanzanlagen erhöhten sich um 89 Mio. € auf 1.489 Mio. € (Vorjahr: 1.400 Mio. €). Dies resultiert vor allem aus Kapitaleinlagen in die verbundenen Unternehmen MTU Maintenance Dallas Inc. in Höhe von 101 Mio. € und MTU Maintenance Serbia d.o.o. in Höhe von 10 Mio. € sowie aus dem Erwerb bzw. der nachfolgenden Kapitaleinlage in die 3D.aero GmbH in Höhe von insgesamt 9 Mio. €. Gegenläufig wirkten die geschäftsverlaufsbedingten Abschreibungen von Unternehmensbeteiligungen in Höhe von 10 Mio. €.

Der Vorratsbestand blieb trotz des operativen Wachstums im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft im Vergleich zum Vorjahr annähernd stabil.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 828 Mio. € von 3.352 Mio. € auf 4.180 Mio. € deutlich, was neben dem Geschäftswachstum im Berichtsjahr insbesondere durch die konsortiale Beteiligung an vorfinanzierten Wartungs- und Instandhaltungsleistungen im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplan getrieben ist. Dabei erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschäftsverlaufsbedingt auf 947 Mio. € (Vorjahr: 858 Mio. €). Mit Blick auf das in US-Dollar fakturierte zivile OEM-Geschäft ist dabei die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,11 US-\$/€ auf 1,04 US-\$/€ im Berichtsjahr zudem als positiver Einfluss zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Forderungen an verbundene Unternehmen von 1.026 Mio. € auf 1.110 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit den Ansprüchen aus Ergebnisabführungsverträgen sowie der Finanzierung von Tochtergesellschaften. Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, stiegen von 851 Mio. € auf

1.126 Mio. €. Die Veränderungen korrespondieren mit der positiven Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr und werden durch Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan sowie die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung verstärkt. Vorgenannte Treiber prägen auch den Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände um 356 Mio. € auf 973 Mio. € (Vorjahr: 617 Mio. €), der insbesondere aus der Beteiligung an vorfinanzierten Wartungs- und Instandsetzungsleistungen resultiert.

Die Veränderung der Guthaben bei Kreditinstituten war insbesondere durch die erfolgreiche Platzierung einer Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 750 Mio. € sowie durch zwei neue Schuldscheindarlehen über insgesamt nominal 300 Mio. € geprägt. Diese dienen zum einen zur allgemeinen Unternehmensfinanzierung und zum anderen zur vorzeitigen Refinanzierung der bestehenden, im Jahr 2025 fälligen Unternehmensanleihe.

Das Eigenkapital umfasst das Grundkapital abzüglich des Nennbetrags der eigenen Anteile, die Kapital- und Gewinnrücklagen und den Bilanzgewinn. Die wesentlichen Veränderungen resultieren aus der Verwendung des Bilanzgewinns 2023 zur Auszahlung der Dividende sowie dem Jahresüberschuss 2024.

Die Entwicklung der Rückstellungen war im Bereich der Pensionsverpflichtungen maßgeblich durch den Anstieg des handelsrechtlich regulierten Rechnungszinses beeinflusst.

Der Treiber des Anstiegs der übrigen Rückstellungen war vor allem das operative Umsatzwachstum im Jahr 2024, welches mit einem Aufwuchs abzugrenzender Abrechnungskorrekturen im Rahmen der Konsortialbeteiligungen an zivilen Triebwerksprogrammen einhergeht. Die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,11 US-\$/€ auf 1,04 US-\$/€ im Geschäftsjahr verstärkte diesen Anstieg.

Die Erhöhung der Verbindlichkeiten um 1.302 Mio. € auf 3.635 Mio. € im Berichtsjahr (Vorjahr: 2.333 Mio. €) stammt im Wesentlichen aus der erfolgreichen Platzierung einer Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 750 Mio. € sowie langfristigen Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt nominal 300 Mio. €. Weiterhin steht der Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten um 184 Mio. € auch im Zusammenhang mit Umgliederungen übriger Rückstellungen für Ausgleichszahlungsverpflichtungen in die übrigen Verbindlichkeiten, infolge von Abreden in 2024 über mehrjährige Zahlungsziele betreffend spezifizierter Ausgleichszahlungsverpflichtungen.

Weiterhin beinhalten die Verbindlichkeiten Verpflichtungen gegenüber Mitarbeiter:innen in Höhe von 179 Mio. € (Vorjahr: 166 Mio. €) und umfassen auch die Verpflichtungen aus gewählter erfolgsabhängiger Vergütung.



Des Weiteren sanken die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 51 Mio. €, wohingegen die Verbindlichkeiten gegenüber beteiligten Unternehmen sowie verbundenen Unternehmen im Zusammenhang mit Konzernfinanzierungsaktivitäten um 57 Mio. € bzw. 41 Mio. € stiegen.

Finanzlage

Im Berichtsjahr hat die MTU im Vergleich zum Vorjahr zur allgemeinen Unternehmensfinanzierung sowie zur vorzeitigen Refinanzierung der bestehenden, im Jahr 2025 fälligen Unternehmensanleihe zwei Schuldscheindarlehen über insgesamt 300 Mio. € aufgenommen sowie eine Unternehmensanleihe im Gesamtwert von nominal 750 Mio. € erfolgreich platziert.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements der MTU AG entsprechen im Wesentlichen den des Konzerns, wie sie im [Kapitel Wirtschaftsbericht](#) beschrieben sind.

Wertpapiere und Guthaben bei Kreditinstituten

Der Anstieg der Wertpapiere und der Guthaben bei Kreditinstituten ist darauf zurückzuführen, dass die Mittelzuflüsse aus betrieblicher Tätigkeit, welche die Zuflüsse aus dem positiven operativen Geschäft sowie die Dividendenausschüttungen bzw. Ergebnisabführungen der verbundenen Unternehmen beinhalten, die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit überstiegen. Weiterhin ergab sich im Berichtsjahr ein Netto-Zufluss aus Finanzierungstätigkeiten.

Detailliertere Informationen zum Cashflow können dem [Abschnitt Finanzlage](#) der Konzernberichterstattung entnommen werden.

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 Prognosebericht sowie 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 Risiko- und Chancenbericht](#) verwiesen.

Der Ausblick für die MTU AG korrespondiert aufgrund der Geschäftsverteilung innerhalb des Konzerns insbesondere mit dem Ausblick für das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) bzw. in Anbetracht der Ergebnisabführungsverträge mit den inländischen Tochtergesellschaften insoweit mit dem Ausblick für die zivile Instandhaltung (MRO), die im [Kapitel Prognosebericht](#) dargestellt werden.

Auf Basis der operativen Unternehmensplanung und der in diesem Rahmen erwarteten Geschäftsverteilung auf die Konzernunternehmen sowie deren Dividendenplanung erwartet die MTU AG einen Anstieg des Umsatzes und des Ergebnisses vor Steuern im niedrigen zweistelligen Prozentbereich gegenüber dem Berichtsjahr.



Prognosebericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der IWF erwartet in seiner aktualisierten Prognose von Januar 2025, dass die Inflation im Jahr 2025 weiter zurückgeht. Die weltweite Verbraucherpreisinflation soll im Jahr 2025 auf 4,2% sinken, mit einer Prognose von 2,1% für die Industrieländer. Es wird deshalb erwartet, dass die Geldpolitik weiter gelockert wird. Das globale Wirtschaftswachstum soll 2025 weiterhin das Niveau von 2023 und 2024 beibehalten und bei 3,3% liegen.

Das BIP-Wachstum der USA soll mit 2,7% robust bleiben. Es wird erwartet, dass der neue Präsident eine sehr unternehmensfreundliche Politik verfolgt, mit niedrigen Steuern und weniger staatlichen Vorschriften, um so das Wachstum weiter anzukurbeln. Das schwache Wachstum der Eurozone wird auf 1,0% geschätzt, eine leichte Verbesserung gegenüber 0,8% im Jahr 2024. Auch für Deutschland prognostiziert der IWF für 2025 ein höheres, aber immer noch schwaches Wachstum von 0,3%. In China wird das Wirtschaftswachstum voraussichtlich durch höhere Staatsausgaben gestützt, jedoch bleibt der Immobiliensektor schwach und das geringe Verbrauchervertrauen dämpft den privaten Konsum. Das BIP-Wachstum Chinas dürfte von 4,8% im Jahr 2024 auf 4,6% im Jahr 2025 zurückgehen.

Der IWF weist darauf hin, dass trotz eines insgesamt stabilen und günstigen Ausblicks Risiken bestehen. Dazu zählen politische Unsicherheiten, volatile Finanzmärkte, insbesondere in Schwellenländern, sowie mögliche Anstiege der Rohstoffpreise infolge geopolitischer Spannungen. Diese könnten Zentralbanken dazu zwingen, ihre Geldpolitik weniger stark zu lockern, was sowohl die Inflation als auch das Wachstum belasten würde. Ein tieferer Einbruch im chinesischen Immobiliensektor könnte das Verbrauchervertrauen schwächen und aufgrund der Schlüsselrolle Chinas im Welthandel globale Auswirkungen haben. Protektionistische Maßnahmen, wie mögliche höhere US-Zölle auf Importe aus China oder Europa, könnten Handelskonflikte verschärfen, die Effizienz der Märkte beeinträchtigen und Lieferketten weiter stören. Steigende soziale Spannungen könnten das Vertrauen von Verbrauchern und Investoren belasten.

Es bestehen jedoch auch Chancen für die Weltwirtschaft. In ihrem Wirtschaftsausblick vom Dezember 2024 betont die OECD, dass das Wachstum auch stärker ausfallen könnte als erwartet. Steigt das Verbrauchervertrauen, etwa durch eine schnellere Erholung der Kaufkraft, könnten Konsumausgaben und wirtschaftliche Dynamik zulegen. Ebenso könnte eine rasche Lösung bedeutender geopolitischer Konflikte die allgemeine Stimmung verbessern und die Energiepreise senken.



Branchenwirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtindustrie

Die IATA prognostizierte im Dezember 2024, dass der Luftverkehr 2025 um 8 % wächst, was deutlich über dem durchschnittlichen Wachstum von 4,1 % vor der Pandemie im Jahr 2019 liegt. Es sind also weiterhin Aufholeffekte aus der Corona-Krise, die für ein überdurchschnittliches Wachstum verantwortlich sind. Auch das Frachtaufkommen soll um 6 % zulegen, wenn auch dieses Wachstum kleiner ausfällt als in den vergangenen Monaten. Laut Schätzung der IATA werden die globalen Einnahmen der Luftfahrtindustrie für das Jahr 2025 mit 1.007 Mrd. US-\$ erstmals die Marke von einer Billion US-\$ übersteigen, während der Nettogewinn auf 36,6 Mrd. US-\$ steigen soll. Die Prognosen basieren auf einem durchschnittlichen Kerosinpreis von 87 US-\$ pro Barrel.

Airbus und Boeing starten 2025 mit einem neuen Rekordauftragsbestand von rund 14.900 Verkehrsflugzeugen, was bei den aktuellen Produktionsraten einer Fertigungsdauer von elf Jahren entspricht. Dies spiegelt den dringenden Bedarf der Fluggesellschaften an treibstoffeffizienten Flugzeugen der neuesten Generation sowie die anhaltenden Lieferverzögerungen wider. Airbus und Boeing planen, ihre Auslieferungen im Jahr 2025 weiter zu steigern. Airbus bleibt bei seinem Ziel, die Produktionsrate seiner A320neo-Familie bis 2027 auf 75 pro Monat zu steigern, während die A220 bis 2026 eine monatliche Produktionsrate von 14 erreichen soll. Die Auslieferungen der Boeing 787 sollen 120 Maschinen im Jahr 2026 erreichen. Der Einsatz der Boeing 777-9, ausgestattet mit GE9X-Triebwerken, wurde aufgrund von unterbrochenen Flugtests und einem zweimonatigen Streik auf 2026 verschoben. Zudem hat Boeing angekündigt, die Produktion der Frachtversion der 767 mit CF6-80C-Triebwerken aufgrund mangelnder Nachfrage nach diesem Flugzeugmuster im Jahr 2027 einzustellen. Mit einer Produktionsrate von 1 bis 2 pro Monat sollte der Impact auf Boeing, GE und die MTU begrenzt sein.

Die Branche wird auch 2025 vor Herausforderungen stehen, insbesondere bei der Behebung von Lieferengpässen sowie der Lösung von Qualitäts- und Zertifizierungsproblemen. Bis die angestrebten Produktionsraten erreicht werden, werden Fluggesellschaften die Einsatzdauer älterer Flugzeuge verlängern. Die Wartungskapazitäten müssen daher ausgebaut werden, um sowohl die Herausforderungen neuer Programme zu bewältigen als auch die ältere Flotte betriebsfähig zu halten.

Auch der Verteidigungssektor verzeichnet weiterhin stabile Wachstumsraten. Der Ukrainekrieg, der Konflikt im Nahen Osten sowie die zunehmenden Spannungen in Asien tragen weiterhin maßgeblich zur geopolitischen Instabilität bei. Hinzu kommt die zusätzliche Unsicherheit nach dem Regierungswechsel in den USA mit Blick auf die Fortsetzung der US-Unterstützung der Uk-

raine und der NATO. Aufgrund dessen wird für das kommende Jahrzehnt ein durchschnittliches Wachstum der globalen Verteidigungsausgaben von etwa 2 % pro Jahr prognostiziert (Quelle: Aviation Week Military Quarterly Report Q3/2024). Haupttreiber dieses Anstiegs sind die Regionen Asien, Europa und die Länder des Nahen Ostens und Nordafrikas.

Künftige Entwicklung der MTU

Die für die Prognose der Finanzkennzahlen veröffentlichten zukunftsgerichteten Leistungskennzahlen basieren auf den im Rahmen des Planungsprozesses ermittelten Daten. Die prognostizierten Finanzkennzahlen werden konsistent zu den angewendeten Rechnungslegungsmethoden bzw. zu den in der Anhangangabe [12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung](#) beschriebenen Berechnungslogiken der alternativen Leistungskennzahlen ermittelt.

Aufgrund der Nachwirkungen der Covid-19-Pandemie, der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und insbesondere der geopolitischen Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, kann es zu Beeinträchtigungen bzw. Verzögerungen der Entwicklungsaktivitäten sowie lieferketten- und nachfragebedingten Änderungen und Verschiebungen der Serienproduktion und der Betreuung von Triebwerken im Aftermarket kommen, welche sich auf die Prognose wesentlicher Finanzkennzahlen auswirken würden.

Investitionen in neue Produkte und Dienstleistungen

Die Luftfahrtindustrie setzt ihre Erholung weiter fort und die weltweiten Flugbewegungen sind im Lauf des Jahres 2024 deutlich gestiegen. Auch für das Jahr 2025 wird von weiterem starken Wachstum ausgegangen. Diesem positiven Trend stehen anhaltende Flugbeschränkungen gegenüber, welche aus dem Russland-Ukraine-Krieg resultieren. Generell aber ist die Luftfahrt auf einem konstanten Wachstumskurs. Im Jahr 2025 dürfte die Neuproduktion von Triebwerken den neuerlichen Hochlauf fortsetzen.

Ebenso dürften das Ersatzteil- sowie das MRO-Geschäft dem Marktbedarf entsprechend wachsen.

Die Entwicklungsaktivitäten dürften ihr Wachstum auch 2025 fortsetzen, nicht zuletzt durch die Beteiligung am Kampfflugzeug der nächsten Generation (FCAS).

Für den beginnenden 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 wird die Erweiterung der Standortkapazitäten insbesondere in China fortgesetzt.



Ausblick 2025

Zielgrößen

Für das Geschäftsjahr 2025 prognostiziert die MTU die folgenden Zielgrößen:

Ausblick 2025		
in Mio. €	Prognose 2025	Ist 2024
Bereinigter Umsatz	Zwischen 8,7 und 8,9 Mrd. €	7.488
Bereinigte EBIT-Marge	Moderat unterhalb des Vorjahresniveaus	14,0%
Bereinigtes EBIT	Wachstum im mittleren Zehner-Prozentbereich	1.050
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	Wachstum analog EBIT bereinigt	764
Bereinigtes Ergebnis je Aktie in €	Wachstum analog EBIT bereinigt	14,04
Bereinigter Free Cashflow	Zwischen 200 und 300	183

Bereinigter Umsatz nach Geschäftssegmenten

Innerhalb des OEM-Geschäfts geht die MTU für das zivile Seriengeschäft 2025 auf US-Dollar-Basis von einem organischen Umsatzplus im mittleren Zehner-Prozentbereich aus. Der Umsatz des zivilen Ersatzteilgeschäfts dürfte organisch auf US-Dollar-Basis im niedrigen Zehner-Prozentbereich zunehmen.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2025 im mittleren bis hohen einstelligen Prozentbereich wachsen. Hierzu tragen vorwiegend Umsätze für Triebwerke für den Eurofighter sowie Umsätze im Zusammenhang mit Entwicklungsaktivitäten zum FCAS bei.

In der zivilen Instandhaltung prognostiziert die MTU für 2025 auf US-Dollar-Basis ein organisches Wachstum im niedrigen bis mittleren Zehner-Prozentbereich. Hier werden wachsende Umsatzanteile aus dem PW1100G-JM erwartet. Deren Anteil am MRO-Umsatz dürfte sich um 40 % bewegen. Dabei spielt die Bewältigung des GTF-Flottenmanagementplans eine signifikante Rolle.

Für den bereinigten Gesamtumsatz der MTU-Gruppe in Euro ist vor diesem Hintergrund ein Wert zwischen 8,7 und 8,9 Mrd. € zu erwarten.

Diesen Erwartungen liegt ein durchschnittlicher US-\$/€-Wechselkurs von 1,05 zugrunde.

Operatives Ergebnis

Die MTU rechnet für 2025 mit einem Wachstum des bereinigten EBIT im mittleren Zehner-Prozentbereich. Im Rahmen des erwarteten Wachstums des bereinigten Umsatzes ergibt sich daraus eine Margenerwartung des bereinigten EBIT zum Umsatz moderat unterhalb des Vorjahresniveaus.

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

Bereinigter Free Cashflow

Auch das Jahr 2025 wird weiterhin von hohen investiven Ausgaben geprägt sein. Darüber hinaus werden zur Sicherung der Lieferfähigkeit höhere Working Capital Bestände vorgehalten. Die MTU plant jedoch, diese Belastungen aus dem operativen Geschäft zu kompensieren. Allerdings führen Belastungen aus dem GTF-Flottenmanagementplan zu einer Reduzierung der freien Mittel. Insgesamt wird mit einem bereinigten Free Cashflow im Bereich zwischen 200 und 300 Mio. € gerechnet.

Bereinigtes Ergebnis je Aktie

Das bereinigte Ergebnis pro Aktie dürfte sich 2025 im Wesentlichen analog zum bereinigten EBIT entwickeln.

Künftige Dividende

Die Dividendenpolitik der MTU sieht die Ausschüttung einer attraktiven Dividende vor. In Anbetracht der außergewöhnlichen Umstände im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans sieht sich die Gesellschaft weiterhin veranlasst, die Dividende für das Geschäftsjahr 2024 entgegen ihrer grundsätzlichen Zielvorstellung zu reduzieren. Als Folge wird auch das Ziel, die Ausschüttungsquoten kontinuierlich zu steigern und dabei 40 % des bereinigten Net Income zu erreichen, für die durch die Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan beeinträchtigten Geschäftsjahre ausgesetzt.



Gesamtaussage zur künftigen Geschäftsentwicklung 2025

Der Vorstand geht von einer positiven Geschäftsentwicklung aus: Der Umsatz dürfte weiter deutlich steigen und die MTU dürfte weiterhin ein starkes bereinigtes EBIT erwirtschaften. Die weiter intensivierten Entwicklungsaktivitäten und die Investitionen im Jahr 2025 legen den Grundstein für die langfristige und anhaltend positive Geschäftsentwicklung der MTU. In diesem Kontext werden die operativen Herausforderungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan ein Fokus der Aktivitäten sein.

Die MTU beobachtet mögliche Auswirkungen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der globalen Krisen auf den aktuellen Geschäftsverlauf und wird ihre Prognose im Jahresverlauf konkretisieren und 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 und sichert den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Das System orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework. Zur Realisierung des Risikomanagements in der MTU-Gruppe ist die Zentralfunktion Risikomanagement eingerichtet, die, ausgestattet mit Richtlinienkompetenz, das Meldewesen durch die in den Unternehmensbereichen definierten Risikoverantwortlichen koordiniert und für die Unternehmensleitung koordiniert. Hierfür stellt die Zentralfunktion verbindliche Anweisungen und Arbeitshilfen zur Verfügung: Neben der Risikorichtlinie dienen umfangreiche Checklisten als Leitfaden und operative Hilfestellung im Risikomanagement-Prozess, mit dem Ziel, Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihre Auswirkungen zu bewerten und bei Bedarf Steuerungsmaßnahmen abzuleiten, um die Risiken zu begrenzen oder daraus Chancen abzuleiten.

Strategie und Risikomanagementsystem

Kontrollumfeld

Unabdingbare Voraussetzung für ein funktionsfähiges Risikomanagementsystem bei 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 voranzutreiben, 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, inklusive und insbesondere 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 mit 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. Zur detaillierteren Erfassung der Risiken unterteilt die MTU diese Struktur in 10 Risikokategorien, die sämtliche Bereiche abdecken. Folgende Risikokategorien sind dabei als besonders bedeutsam für das MTU-Geschäftsmodell identifiziert:

- / Environment
- / Financial
- / IT
- / Legal & Compliance & Governance
- / Manufacturing & Maintenance
- / Programs & Projects
- / Research & Development
- / Social & Human Resources
- / Strategic
- / Supply Chain.

Das operative Risikomanagement erfolgt auf der Ebene der organisatorisch abgegrenzten Unternehmensbereiche in den jeweiligen Konzerngesellschaften. Diese Unternehmenseinheiten identifizieren, bewerten, steuern und überwachen ihre Risiken eigenverantwortlich und dokumentieren diese in einem zentral zur Verfügung gestellten Risikomanagement-Tool. Dazu nutzen die Unternehmenseinheiten eine zentral bereitgestellte Risiko-Checkliste, die aus dem Risikoinventar abgeleitet ist.

Die Meldeschwelle an das zentrale Risikomanagement erfolgt verpflichtend für quantitative Risiken ab einer Höhe von 5 Mio. € EBIT bzw. Liquidität (Cash) über den festgelegten Drei-Jahres-Betrachtungszeitraum (Detailplanungszeitraum der operativen Unternehmensplanung), separat für jedes Planjahr. Die Risiko-Meldungen erfolgen grundsätzlich quartalsweise, korrespondierend zur Frequenz von Unternehmensplanung bzw. Forecasts. Die Risikomeldungen der Unternehmensbereiche an das zentrale Risikomanagement erfolgen in Form sogenannter Risk Maps. Außerhalb der quartalsweisen Risiko-Meldungen identifizierte, besonders wesentliche Risiken werden umgehend an das zentrale Risikomanagement bzw. den Vorstand gemeldet, auch zur Möglichkeit der zeitgerechten Information des Aufsichtsrats.

Die Bewertung und Darstellung der in den Risk Maps gemeldeten quantitativen Risiken erfolgt als mögliche Abweichung der Konzernsteuerungsgrößen EBIT bzw. Liquidität (Cash) gegenüber der aktuell gültigen operativen Planung nach vier finanziellen Auswirkungsklassen:

- / Very High: ≥ 75 Mio. €
- / High: 50-75 Mio. €
- / Medium: 25-50 Mio. €
- / Low: < 25 Mio. €

und nach vier definierten Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten:

- / Almost Certain (80% – 100%)
- / Likely (50% – 80%)
- / Possible (20% – 50%)
- / Unlikely (0% – 20%)

Neben den genannten finanzwirtschaftlichen quantitativen Risiken betrachtet das Risikomanagement ausdrücklich auch zum jeweiligen Stichtag möglicherweise nicht finanziell bewertbare und damit qualitative Risiken. Für qualitative Risiken bleiben die bereits genannten vier Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten gleich. Die Bewertung für qualitative Risiken erfolgt dabei in vier Auswirkungsklassen:

- / Very High: Risiko kann eine Auswirkung auf den Fortbestand der MTU Aero Engines AG (Konzern) haben
- / High: Risiko hat eine wesentliche strategische Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)
- / Medium: Risiko hat noch eine steuerungsrelevante Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)



/ Low: Risiko hat keine wesentliche oder steuerungsrelevante Auswirkung auf die MTU Aero Engines AG (Konzern)

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 durch die Unternehmensleitung bereichsübergreifend eingerichtete Risk Management Board, das auf Konzernebene als zentrale Steuerungs- und Überwachungsinstanz agiert. Im Rahmen der quartalsweise stattfindenden Sitzungen des Risk Management Board werden insbesondere Wechselwirkungen zwischen einzelnen Risiken sowie die Vollständigkeit der für die gemeldeten Risiken initiierten kompensatorischen Maßnahmen nachvollzogen und auf dieser Basis wird gegenüber dem obersten Leitungsorgan zur Chancen- und Risikoposition des Gesamtkonzerns empfehlend Stellung genommen.

Risikoberichterstattung und -kommunikation

Der Vorstand der MTU wird quartalsweise über die aktuelle Risikosituation des Konzerns informiert. Die Berichterstattung an den Vorstand 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. € EBIT bereinigt bzw. Liquidität (Cash) im Drei-Jahres-Zeitraum beinhaltet. Die Darstellung erfolgt getrennt sowohl für das aktuelle Planjahr als auch für den 3-Jahres-Betrachtungszeitraum. 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 Berichterstattung zur Aktualisierung der aktuellen Chancen- und Risikoposition des MTU-Konzerns. Im Rahmen der monatlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt zudem eine Darstellung der aktuellen Top-Themen der letzten Risikoabfrage bzw. hierzu empfangender, besonders wesentlicher Updates.

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 MTU-Abschlussprüfer wird das Risikomanagementsystem durch weitere Funktionen bzw. Organe überwacht und geprüft:

- / Peergruppen-Vergleiche und Benchmarking,
- / Prozessreviews durch das Risk Management Board in Form von Self Assessments,
- / regelmäßige Prozess- und Effektivitätsprüfungen durch die interne Revision bzw. unabhängige Fachexperten,
- / Prozessreviews durch den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Risikokategorie „Environment“

Umweltrisiken

Die Anlagen und Betriebe unterliegen den Umwelt- und Arbeitsschutzgesetzen und -vorschriften der lokal gültigen Rechtsordnungen der jeweiligen MTU-Standorte. Um Umweltbelastungen zu verhindern oder zu verringern, sind für betriebliche Tätigkeiten regelmäßig behördliche Genehmigungen oder Lizenzen und in diesem Zusammenhang Betreiberkonzepte erforderlich. Investitionen und operative Ausgaben sollen die Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften gewährleisten und die Überwachung ihrer Angemessenheit und Wirksamkeit wird durch die Einrichtung entsprechender Risikomanagement- und interner Kontrollsysteme systematisch unterstützt. Dennoch kann die MTU im Einzelfall Verstöße gegen maßgebliche Gesetze und Vorschriften und deren teils dynamische Entwicklung und Auslegung nicht vollumfänglich ausschließen. Infolgedessen besteht das Risiko, dass erhebliche Geldbußen oder Strafen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, verhängt werden könnten. Darüber hinaus könnten eventuelle Genehmigungen oder Lizenzen in Zukunft widerrufen bzw. nicht verlängert werden. Manche MTU-Einrichtungen haben eine lange Geschichte industrieller Aktivitäten. Durch neu entdeckte Kontaminationen in Grundstücken besteht daher im Einzelfall das Risiko, dass die MTU hieraus über die bekannten Verpflichtungen hinaus in Anspruch genommen werden könnte.

Näheres zum Arbeits- und Umweltschutz findet sich [im Kapitel Nachhaltigkeitserklärung](#).

Klimawandel

Die MTU orientiert sich in der eigenen Zielsetzung am EU Green Deal, der mit einer Klimaneutralität bis 2050 aus dem Pariser 1,5-Grad-Ziel abgeleitet ist. Haupthandlungsfelder sind der Übergang zu einer klimaneutralen Luftfahrt sowie der Wandel hin zur klimaneutralen Bereitstellung der Produkte und Dienstleistungen. Neben den gesellschaftlich relevanten Risiken bestehen für die Geschäftstätigkeit der MTU konkrete Bedrohungen durch den Verlust



von Marktzugangs- und Wachstumsmöglichkeiten, die Ergebnisverschlechterung aufgrund gesetzlich getriebener Sanktionsmechanismen, den Verlust an Attraktivität als Arbeitgeber für bestehende und künftige Nachwuchskräfte sowie den erschwerten Zugang zu Finanzmitteln bis hin zum gesetzlich erzwungenen Einstellen der Produktion in Teilen oder des gesamten Geschäftsbetriebs.

Die MTU formuliert ihre Ziele und Umsetzungsmöglichkeiten für nachhaltige zivile Antriebskonzepte auf dem Weg zum emissionsfreien Fliegen in ihrer Technologie-Agenda Clean Air Engine (Claire). Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Leading Technology Roadmap der MTU. Die Technologie-Roadmap hat dabei zwei Stoßrichtungen: erstens die evolutionäre Weiterentwicklung der Gasturbine auf Basis des GTFs, kombiniert mit revolutionären Antriebskonzepten, die den Kreisprozess deutlich verbessern und sämtliche Emissionen weitreichend reduzieren. Zweitens eine möglichst vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs, um im Flug maximal emissionsfrei zu sein. Von allen betrachteten Konzepten setzt sich hier aus derzeitiger Sicht der MTU die Wandlung von Wasserstoff in Strom mit Hilfe einer Brennstoffzelle durch. Die MTU nennt dies „Flying Fuel Cell“. Neben den genannten Themen unterstützt die MTU aktiv die Entwicklung hin zum verstärkten Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Zu alternativen Luftfahrtantriebskonzepten wird auch auf die [Abschnitte Substitutionsrisiken durch disruptive Technologien im Risikobericht und Forschung und Entwicklung bzw. die Konzernnachhaltigkeitsklärung](#) verwiesen.

Die Maßnahmen auf dem Weg hin zu einer klimaneutralen Bereitstellung ihrer Produkte und Dienstleistungen hat die MTU in der betrieblichen Klimastrategie „ecoRoadmap“ zusammengefasst und auf alle Produktionsstandorte ausgerollt. Treibhausgas-Emissionen im Rahmen der Herstellung und Instandhaltung von Triebwerken und Modulen in den MTU-Werken werden kontinuierlich nach dem international anerkannten Standard des Greenhouse Gas (GHG) Protocol bewertet. Die MTU strebt an, diese Emissionen dauerhaft zu reduzieren. Um die Klimawirkung des Unternehmens für Stakeholder noch transparenter zu machen, nimmt die MTU am jährlichen Rating der internationalen Non-Profit-Organisation CDP teil, die einmal im Jahr Daten zu Treibhausgasemissionen, Klimarisiken und -strategien von Unternehmen erhebt.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Environment

Der aktuelle Risk Report identifiziert als bedeutsame Risiken in der Risiko-Kategorie Environment bedeutsame qualitative Einzelrisiken der Auswirkungsklassen high bzw. very high und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von likely. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Financial“

Forderungsausfallrisiken

Insbesondere Fluggesellschaften, die von geopolitischen bzw. makroökonomischen Effekten 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. Kreditausfallrisiken im zivilen OEM-Geschäft werden aufgrund der in den Programmen etablierten Strukturen und der langjährigen Erfahrung, auch im Krisenumfeld, weiterhin als beherrschbar eingeschätzt. Im MRO-Geschäft überwachen und managen die verantwortlichen Kundenbetreuer:innen Kreditrisiken mit etablierten und bewährten Konzepten in kurzen Zyklen und proaktiv. Vor relevanten Vertragsabschlüssen erfolgt eine Risikobeurteilung und im Bedarfsfall werden systematisch kompensatorische Sicherungsmaßnahmen festgelegt, wie z. B. kompensierende Zahlungsbedingungen oder die Stellung von Garantien bzw. Avalen. Im Einzelfall erfolgt der Abschluss von kommerziellen Kreditversicherungen, die Absicherung politischer Kreditrisiken durch die Hermesdeckung.

Fremdwährungsrisiken

Mehr als 85 % der Umsatzerlöse der MTU werden derzeit in US-Dollar erzielt, wobei erwartungsgemäß derzeit mehr als 75 % des Währungsrisikos der hieraus generierten Einnahmen durch in US-Dollar abgerechnete Kosten natürlich gesichert ist. Die übrigen Aufwendungen fallen hauptsächlich in Euro und in geringem Umfang in Polnischen Zloty, Britischen Pfund, Serbischen Dinar 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 die Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu kompensieren.

Die von der MTU abgeschlossenen Devisentermingeschäfte sichern einen großen Teil des kurz- und mittelfristigen Nettowährungsrisikos ab. Der Sicherungshorizont beträgt dabei bis zu 5 Jahre und folgt einem Modell, bei dem die autorisierten Sicherungsquoten abnehmen, je weiter das erwartete Nettowährungs-Exposure in der Zukunft liegt. So ist nur noch ein geringer Teil des erwarteten US-Dollar-Überschusses des laufenden und des darauf folgenden Wirtschaftsjahres Währungsrisiken relativ zur funktionalen Berichtswährung Euro ausgesetzt.

Ausführliche Erläuterungen zu Instrumenten, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme dienen, sind im [Konzernanhang in Abschnitt IV. – 35. Finanzwirtschaftliche Risiken](#) enthalten.



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

Steuerrisiken

Die MTU identifiziert als international tätiger Industriekonzern differenzierte steuerliche Risiken, die das operative Geschäft und die Finanzierungsstrategien beeinflussen könnten. Diese Risiken ergeben sich aus der komplexen und sich ständig ändernden steuerlichen Gesetzgebung in den verschiedenen Ländern, in denen der Konzern tätig ist. Als derzeit im Besonderen relevant für die MTU werden folgende Risiken beurteilt:

- / Änderungen der Steuergesetzgebung: Steuerrechtliche Rahmenbedingungen unterliegen häufigen Änderungen, die sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene erfolgen können. Änderungen in der Körperschaftsteuer oder sonstiger Steuern können die Steuerlast des Unternehmens erheblich beeinflussen. Im Besonderen berücksichtigt die MTU hierbei die aktuellen Entwicklungen der Regulierungen in den USA,
- / Internationale Steuerstrukturierung: Der Konzern operiert in vielen Jurisdiktionen, was die Notwendigkeit einer effektiven internationalen Steuerplanung erfordert. Unzureichende oder fehlerhafte Steuerplanungen können zu einer Erhöhung der Steuerverpflichtungen oder zu Doppelbesteuerung führen, insbesondere im Hinblick auf die Verrechnungspreise zwischen verbundenen Unternehmen.
- / Steuerprüfungen und -streitigkeiten: Die Wahrscheinlichkeit von Steuerprüfungen durch nationale Finanzbehörden ist hoch, insbesondere in einem regulierten Sektor wie der Luftfahrtindustrie. Solche Prüfungen können zu zusätzlichen Steuerforderungen, Strafen oder Nachzahlungen führen. Anhaltende Streitigkeiten mit den Steuerbehörden können zudem Ressourcen binden und die Reputation des Unternehmens beeinträchtigen.
- / Compliance-Risiken: Die Einhaltung einer Vielzahl von steuerlichen Vorschriften und Berichtspflichten ist für den Konzern von wesentlicher Bedeutung. Fehler in der Steuerberichterstattung oder im Rahmen der Compliance können zu finanziellen Nachteilen sowie zu rechtlichen Konsequenzen führen.

Um diesen Steuerrisiken proaktiv zu begegnen, verfolgt der Konzern eine umfassende Steuerstrategie, die regelmäßige Überprüfungen, eine enge Zusammenarbeit mit Steuerberatern und rechtlichen Experten sowie die Sicherstellung der kontinuierlichen Compliance mit internationalen Standards umfasst. Dennoch bleibt das Unternehmen den potenziellen Auswirkungen dieser Risiken auf die künftige Geschäftsentwicklung und die finanzielle Stabilität des Konzerns gegenüber wachsam.

Sonstige Finanzrisiken

Die Luftfahrtindustrie ist stark kapitalintensiv, und viele der unmittelbaren und mittelbaren Geschäftspartner der MTU, insbesondere Fluggesellschaften und Leasinggesellschaften sowie Dienstleister, sind auf externe Finanzierungsquellen angewiesen, um ihre Anschaffungen zu tätigen und den Geschäftsbetrieb abzusichern. Veränderungen im Zugang zu Finanzierungen, sei es durch Marktbedingungen oder Kreditvergabepolitiken, können die finanzielle Lage der Geschäftspartner der MTU beeinträchtigen und somit zu Forderungsstundungen und -ausfällen führen. Darüber hinaus können Verzögerungen in der Finanzierung von Programmen die Liquiditätsposition der MTU ebenfalls belasten, da die MTU möglicherweise in Vorleistung gehen muss.

Eine hohe Abhängigkeit von wenigen strategischen Lieferanten erhöht zusätzlich das Risiko, dass Störungen in deren Finanzierung die Produktion und somit die Geschäftstätigkeit der MTU beeinträchtigen.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Financial

Der aktuelle Risk Report identifiziert als bedeutsame Risiken in der Risiko-Kategorie Financial bedeutsame quantitative Einzelrisiken der Auswirkungsklasse very high und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von possible. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.



Risikokategorie „IT“

Die MTU bewertet laufend die Risikolage im Bereich der Informationsverarbeitung. Die beiden als am kritischsten bewerteten Risiken in diesem Bereich sind der Ausfall von Systemen aufgrund von technischen Fehlern sowie Cyberangriffe und als deren Folge die Nichtverfügbarkeit von Systemen, die unberechtigte Offenlegung von Informationen oder ein dauerhafter Verlust von Daten. Vor dem Hintergrund der weit fortgeschrittenen Digitalisierung aller wesentlichen Geschäftsprozesse der MTU sind die hohe Verfügbarkeit und Integrität der IT-Systeme wesentliche Voraussetzungen für die ungestörte Abwicklung des Geschäftsbetriebs. Die MTU erzeugt, erhält und verarbeitet umfangreich Daten mit besonderen Vertraulichkeitsanforderungen – nicht nur, aber im Besonderen im Bereich des militärischen Geschäfts.

Die MTU investiert erheblich und laufend in technische und organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung von Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität der von ihr genutzten oder betriebenen IT-Systeme. Trotzdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die MTU mit Systemausfällen, unbefugtem Zugriff auf vertrauliche Informationen oder Datenverlust 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. Vorfälle dieser Art könnten die MTU auch Haftungsansprüchen Dritter aussetzen.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition – IT

Der aktuelle Risk Report identifiziert in der Risiko-Kategorie IT keine bedeutsamen quantitativen Einzelrisiken. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Legal & Compliance & Governance“

Compliance- und rechtliche Risiken

Compliancerisiken bezeichnen das Risiko, dass sich Führungskräfte oder Mitarbeiter:innen 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 Zentralfunktionen 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 unternehmensbezogenen Risiken aus dem Compliance-Bereich auf Unternehmensebene ergriffen:

- / verbindliche und konzernweit gültige Verhaltensgrundsätze,
- / die Einrichtung einer Ansprechstelle bei Verdacht auf unrechtmäßiges Verhalten,
- / die Einrichtung eines internetbasierten Hinweisgebersystems,
- / die Einrichtung zentraler Compliance-Funktionen (Compliance Officer und Compliance Board),
- / kontinuierliche Sicherheitsüberprüfungen von Mitarbeiter:innen,
- / 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, deren Angemessenheit und Wirksamkeit die Unternehmensleitung überwacht und regelmäßig beurteilt.

Die komplexe, sich kurzfristig ändernde 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 Zentralfunktionen mit Fach- und Weisungskompetenz überwacht und weiterentwickelt werden, sollen relevante rechtliche Risiken kompensieren. Erkennbare Risiken aus laufenden Zoll- bzw. Exportkontroll- und anstehenden Steuerprüfungen sowie laufenden rechtlichen Verfahren werden durch die zuständigen Zentralabteilungen, unterstützt durch externe unabhängige Fachberater:innen, bearbeitet und insbesondere identifizierte Prozessschwächen adressiert und deren Kompensation nachgehalten.

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 ihre Produkte und Leistungen eine Haftung für Personenschäden, Tod oder Sachschäden auslösen können. Die Haftung könnte insbesondere infolge des Versagens eines Triebwerks bzw. Triebwerksbauteils entstehen, das von der MTU oder einem ihrer RRSP-Partner konstruiert, entwickelt, hergestellt oder geliefert bzw. montiert wurde – sowohl im Neuteil- als auch im Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft.



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 nicht abhängig vom Verschulden des einzelnen Partners getragen wird, sondern vielmehr von den Konsortien oder Partnern im Verhältnis zu ihrem jeweiligen Beitrag zum Konsortium oder RRSP. Bei diesen RRSP-Programmen hat der Konsortialführer in der Regel das Recht, Ansprüche Dritter einseitig im Namen aller Programmteilnehmer zu regeln und abzuwickeln. Infolgedessen kann die MTU für Ansprüche, die nicht mit ihr zuzurechnenden Leistungsmängeln zusammenhängen, materiell haftbar gemacht werden und deren Kompensation im Einzelfall nur begrenzt oder gar nicht verhandeln. Gleichzeitig bietet die konsortiale Haftung im Rahmen der Triebwerksprogramme auch einen effektiven Risikotransfer für der MTU zurechenbare Leistungsmängel.

Im militärischen Triebwerksgeschäft ist die MTU durch Freistellungen weitgehend von der Haftung für Produktrisiken befreit.

Die meisten RRSP-Verträge der MTU sehen vor, dass durch die MTU eine Versicherung abgeschlossen werden muss, um potenzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Produkthaftung abzudecken. Umgekehrt macht die MTU ihre Teilnahme an diesen Programmen von solchen Vereinbarungen abhängig. Die MTU hat für die oben genannten Risiken eine Luftfahrtprodukthaftpflichtversicherung bei internationalen Luftfahrtversicherern (Mindest-rating A-/Standard & Poor's oder A.M./ Best's) abgeschlossen. Insgesamt deckt eine solche Versicherung die in Rede stehenden Produkthaftungsrisiken - stets nach Maßgabe der jeweiligen wertmäßigen und inhaltlichen Deckungslimits - ab, die insbesondere im Rahmen von RRSP überschritten werden könnten.

Als signifikante Risiken im Zusammenhang mit konsortialer Haftung im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogrammeteiligungen sind besonders die erwarteten Belastungen im Zusammenhang mit Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken, beispielsweise aus Schiedsverfahren, erwähnenswert.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition – Legal & Compliance & Governance

Der aktuelle Risk Report identifiziert als bedeutsame Risiken in der Risiko-Kategorie Legal & Compliance & Governance bedeutsame quantitative Einzelrisiken der Auswirkungsklasse very high und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von possible. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Manufacturing & Maintenance“

Um die Erfüllung der Anforderungen der OEMs und sonstigen Konsortialpartner 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.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Manufacturing & Maintenance

Der aktuelle Risk Report identifiziert als bedeutsame Risiken in der Risiko-Kategorie Manufacturing & Maintenance bedeutsame qualitative Einzelrisiken der Auswirkungsklassen medium bzw. very high und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von possible bzw. unlikely. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Programs & Projects“

Markt- und Programmrisiken

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 Flugzeugtyp. 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 Geschäft mit Neutriebwerken umfasst die Konkurrenzsituation der MTU auch den Verkauf von Triebwerksteilen und -komponenten im Aftermarketgeschäft ihres OEM-Segments. Das 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.

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 Regierungen und der US-amerikanischen Regierung im Rahmen ihrer militärischen Beschaffungsprogramme abhängig.

Auch in ihrem MRO-Segment, das Aktivitäten im Bereich der zivilen Instandhaltung, Reparatur und Überholung umfasst, steht die MTU im Wettbewerb. Die MTU ist ein unabhängiger Anbieter 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. Ferner gibt es weltweit eine Vielzahl von unabhängigen Triebwerksinstandhaltungsbetrieben, die ähnlich wie die MTU versuchen, ihre Marktposition auszubauen.

In Teilbereichen des zivilen MRO-Markts, in denen die MTU tätig ist, herrschen weiterhin 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:

- / Die Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen hängt mit der Auslastung der Flugzeuge zusammen und kann bei Rückgängen im Passagierluftverkehr 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 Instandhaltungsarbeiten 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 bei so genannten Fly by the Hour- und Power by the Hour-Vereinbarungen, in denen sich die MTU verpflichtet, Instandhaltungsleistungen an Triebwerken zu pauschalierten, nutzungsabhängigen Preisen durchzuführen. Dadurch 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.

Abhängigkeit von Kooperationen

Die MTU hat mit verschiedenen OEMs und anderen Marktteilnehmern langfristige Kooperations- und Zusammenarbeitsverträge abgeschlossen. Diese Verträge können unter bestimmten Umständen kurzfristig gekündigt werden, zum Beispiel 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 Geschäftstätig-



keit, Finanz- oder Ertragslage der MTU auswirken. Zu Informationen zu Kundenkonzentrationsrisiken wird auch auf den [Konzernanhang, Abschnitt Segmentberichterstattung](#), verwiesen.

In ihrem zivilen Geschäft ist die MTU an einer Reihe von Risk- und Revenue-Sharing-Verträgen (RRSP-Verträgen) mit OEMs beteiligt, die sich auf die Entwicklung, die Herstellung, den Verkauf und zum Teil die Instandhaltung von zivilen Flugzeugtriebwerken beziehen. Zu den OEMs, mit denen RRSP-Verträge bestehen, zählen Pratt & Whitney, GE Aerospace, IAE LLC und IAE AG. Im Rahmen von RRSP-Verträgen beteiligt sich die MTU an der Entwicklung, Produktion und Instandsetzung 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 auf MTU-Bauteile anwenden 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. Aufgrund von Marktentwicklungen sind zukünftige Rückflüsse im Rahmen des Triebwerksprogramms der Höhe nach einer gewissen Unsicherheit unterworfen.

- / In ähnlicher Weise kann von der MTU verlangt werden, Vorabzahlungen (sogenannte 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 geben in der Regel einen Teil der Kosten für solche Zahlungen an ihre RRSP-Partner weiter.
- / Der Wert des MTU-Beitrags (in Form von Arbeiten zur Konstruktion, Entwicklung und Herstellung von Triebwerksmodulen und -komponenten) im Rahmen von RRSPs 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.
- / Die MTU kann im Falle von Triebwerksflottenmaßnahmen im Rahmen ihrer konsortialen Programmbeteiligungen zur Teilhabe an damit einhergehenden operativen und finanziellen Belastungen verpflichtet werden. In dieser Weise resultieren für die MTU Belastungen und Risiken aus der in 2023 initiierten Revision wesentlicher Teile der PW1100G-JM-Triebwerksflotte – sog. GTF™-Flottenmanagementplan – und damit einhergehende Kompensationszusagen an Airlines durch den zuständigen OEM.

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. 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) und geopolitische Entwicklungen belasten Joint Venture-Kooperationen.

Aus heutiger Sicht sieht sich die MTU in ihrem kooperativen Geschäftsmodell auf 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. In der Gesamtschau erachtet die MTU ihr Risiko aus Markt- und Programmrisiken sowie der Abhängigkeit von Kooperationen als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Programs & Projects

Der aktuelle Risk Report identifiziert in der Risiko-Kategorie Programs & Projects bedeutsame quantitative Einzelrisiken mit den Auswirkungsklassen very high und medium und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von possible sowie qualitative Einzelrisiken mit der Auswirkungsklasse high und den Eintrittswahrscheinlichkeiten possible und likely. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Research & Development“

Forschungs- und Entwicklungsrisiko

Der Erfolg der MTU hängt unter anderem von ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten (F&E) ab, die sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment durchgeführt werden. Die MTU finanziert ihre F&E-Ausgaben aus eigenen und staatlichen Fördermitteln sowie in begrenztem Umfang durch entsprechende externe Beauftragung. Die F&E-Aktivitäten werden den Bedürfnissen der Kunden und des Marktes möglicherweise nicht rechtzeitig oder nicht kosteneffizient gerecht oder können inhaltlich die Zielsetzung nicht erreichen. 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 entwickelt die MTU spezifische Technologien und Fähigkeiten für ihre Programme mit dem Schwerpunkt der Emissionsreduktion und der damit verbundenen Senkung der Klimawirkung von Triebwerken. Sollte eines dieser Programme nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung fortgeführt werden, besteht die Möglichkeit, dass die MTU ihre F&E-Kosten und die damit verbundenen Investitionsausgaben, die in Erwartung solcher Programme anfallen, nicht zurückerhält.

Auch wird ein Teil der Entwicklungsaktivitäten der MTU im Rahmen von Kooperationen durchgeführt. Jede Beteiligung an diesen Ventures und RRSPs 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, bzw. 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.

Ein konsequentes und professionelles Projektmanagement sowie eine Risikostreuung über die einzelnen Entwicklungspartner reduzieren die Risiken.

In der Gesamtschau erachtet die MTU ihr Forschungs- und Entwicklungsrisiko als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Substitutionsrisiken durch disruptive Technologien

Neue Flugzeug- und Antriebskonzepte werden aktuell mit dem Ziel untersucht, einen Beitrag zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele zu leisten. Airbus hat im Jahr 2021 drei Flugzeugkonzepte präsentiert, die eine emissionsfreie kommerzielle Luftfahrt ermöglichen sollen, und setzt dabei verstärkt auf Wasserstoff als Energieträger. Dieser kann direkt in einer modifizierten Gasturbine verbrannt werden, was das aktuelle Geschäftsmodell der MTU wenig verändern würde. Demgegenüber stellen elektrische Antriebe auf Basis einer fliegenden, mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzelle prinzipiell ein Substitutionsrisiko für konventionelle Triebwerkstechnologien dar. Eine erste Anwendung für ein solches Konzept sieht Airbus im Bereich der Flugzeugklasse mit 100 Sitzen und 1.000 nm Reichweite, was unterhalb des heutigen Single Aisle Segments angesiedelt wäre. Den Einführungszeitpunkt stellt sich Airbus derzeit nicht vor 2040 vor. 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:

- / Batterieelektrische Antriebe eignen sich heute und auf absehbare Zeit lediglich für Anwendungen mit geringen Leistungsanforderungen und kurzen Einsatzdauern wie General Aviation und Urban Air Mobility. Für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und erst recht für Langstreckenflugzeuge, die gemeinsam den wichtigsten Markt für die MTU darstellen, sind zurzeit keine Batteriekonzepte mit ausreichender Kapazität bekannt.
- / Hybride Antriebe kombinieren verschiedene Leistungserzeuger und verschiedene Energieträger, wie beispielsweise eine mit Kerosin betriebene Gasturbine mit einem batteriebetriebenen Elektromotor. Ein solches Konzept wird neben weiteren Technologien im Clean Aviation Programm SWITCH zusammen mit den MTU-Industriepartnern Pratt & Whitney, Air-



bus, Collins und GKN und weiteren akademischen Partnern untersucht. Potenzielle Vorteile erreichen sie durch zusätzliche Freiheitsgrade im Flugzeug- und Antriebsdesign sowie in der Antriebsintegration. Der Fokus liegt hierbei meist auf der Reduktion des Energieverbrauchs und weniger auf der Klimawirkung. Um mögliche Potenziale weiterer hybrider Architekturen frühzeitig zu erkennen, beteiligt sich die MTU weiterhin an Studien zur Bewertung dieser Konzepte. Bisher zeichnen sich jedoch keine größeren Vorteile gegenüber konventionellen Antrieben ab, weder im Energieverbrauch noch in der Klimawirkung.

- / Brennstoffzellen haben in den letzten Jahren deutliche Entwicklungsfortschritte erzielt. Zusammen mit Flüssigwasserstoff als Energieträger haben Brennstoffzellen ein deutlich größeres Potenzial für einen Einsatz in der Luftfahrt als Batterien. Aus diesem Grund arbeitet die MTU auch an einem für die Luftfahrt optimierten Brennstoffzellen-Antriebssystem, der Flying Fuel Cell (FFC). Ein von der MTU koordinierter Förderantrag mit internationalen Partnern wurde im EU-Rahmenprogramm Clean Aviation positiv bewertet, das zugehörige Projekt HEROPS ist in Bearbeitung. In dessen Rahmen wird ein Bodendemonstrator entwickelt und aufgebaut, der das komplette Antriebssystem vom Wasserstoff-Kraftstoff-System bis zum Getriebe abbildet.
- / Bei der Herstellung synthetischer Kraftstoffe wird CO₂ als Rohstoff verwendet, wodurch die CO₂-Bilanz signifikant verbessert wird – je nach Herstellverfahren um 80 % und mehr. Der große Vorteil von „Sustainable Aviation Fuel“ (SAF) ist, dass es sich hierbei um einen sogenannten Drop-in-Kraftstoff handelt – also keinerlei technische Anpassungen im Flugzeug, am Triebwerk und bei der Flughafeninfrastruktur erforderlich sind. In ersten Versuchen hat SAF zusätzlich großes Potenzial zur Verringerung von Kondensstreifen und deren Klimawirkung gezeigt. SAF ist damit die Technologie, die in der bestehenden Flotte unmittelbar zur Verbesserung der Klimawirkung führt. Die MTU Aero Engines beteiligt sich an der Forschung zu SAF über die Mitgliedschaften beim Forschungsinstitut Bauhaus Luftfahrt aus München und der aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. mit Sitz in Berlin. Die gemeinnützige Initiative setzt sich für die Verfügbarkeit und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Luftfahrt ein.

Die gegenwärtigen MTU-Geschäftsfelder sind aus heutiger Sicht auf absehbare Zeit nicht von effektiven Substitutionsrisiken betroffen. Die MTU wird aber die Entwicklungen im Bereich der alternativen Antriebskonzepte aufmerksam verfolgen und weitere Studien ausarbeiten, um rechtzeitig reagieren und insbesondere hieran partizipieren zu können. Dies betrifft insbesondere die FFC, für die die Einstiegshürde für Nicht-Triebwerkshersteller deutlich niedriger im Vergleich zur Fluggasturbine ist. Parallel arbeitet die MTU permanent an Effizienzverbesserungen

von konventionellen Triebwerken und erhöht damit kontinuierlich die ökologische und ökonomische Eintrittsbarriere für ein Substitutionsprodukt.

Neben den Substitutionsrisiken könnten zukünftig Risiken aus klimabezogenen Regulierungen entstehen. Derzeit liegen keine Hinweise auf konkrete Aktivitäten der Regulierer in diesem Bereich vor. Die MTU bewertet die Entwicklung in diesem Bereich jedoch sorgfältig und wird bei sich abzeichnenden Regulierungsaktivitäten diese auf potenzielle strategische Risiken überprüfen.

Des Weiteren ist die Einführung der nächsten Generation von Fluggasturbinen, insbesondere die zweite Generation GTF, auf das Ende der nächsten Dekade verschoben, was einen Entwicklungsstart nicht vor Anfang der nächsten Dekade bedeutet. Aufgrund des bis dahin noch langen Zeitraums sind die Luftfahrtunternehmen – sowohl Flugzeug-, als auch Triebwerkshersteller – besonders gefordert, ihre Kompetenzen und Fähigkeiten aufrechtzuerhalten. Dies adressiert die MTU mit entsprechenden Programmen zur technologischen Vorbereitung, z.B. durch Rig- oder Demonstratorprogramme.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Research & Development

Der aktuelle Risk Report identifiziert in der Risiko-Kategorie Research & Development keine bedeutsamen Einzelrisiken im Sinne einer Planabweichung (EBIT und Liquidität). In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Social & Human Resources“

Personalrisiken

Die Qualität der Produkte und Dienstleistungen der MTU hängt in hohem Maße vom Personal ab, das die MTU rekrutieren und halten kann, insbesondere von Ingenieur:innen und anderen Fachkräften. Die MTU sucht den Zugang zu Talenten und erfahrenen Arbeitskräften durch Ausbildungsprogramme, duale Studiengänge, ein attraktives Arbeitsumfeld sowie Marketingmaßnahmen. Für viele Schlüsselpositionen innerhalb der MTU-Gruppe gibt es jedoch nur wenige Quellen für neue Mitarbeiter:innen mit den erforderlichen Qualifikationen. Der Wettbewerb um solche Mitarbeiter:innen 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 weiter verschärfen und den geschäftsrelevanten Erhalt bzw. Aufbau von Personalkapazitäten erschweren wird.



Neben dem Risiko, dass es der MTU schwerer gelingt, Fachkräfte zu gewinnen, besteht das Risiko, Mitarbeiter:innen an andere Arbeitgeber zu verlieren. Das Unternehmen ist der Ansicht, dass einige Mitarbeiter:innen der MTU über 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 und im Rahmen ihres Beschäftigungsverhältnisses deren fachliche und persönliche Weiterentwicklung und Motivation zu fördern.

Gelingt es der MTU nicht, qualifizierte Mitarbeiter:innen zu rekrutieren und zu halten bzw. weiterzuentwickeln, könnte das die Fähigkeit der MTU beeinträchtigen, ihre geplante Geschäftsentwicklung zu realisieren.

In der Gesamtschau erachtet die MTU ihre Personalrisiken trotz der derzeit angespannten wirtschaftlichen Situation, insbesondere aufgrund der hierfür getroffenen Maßnahmen, als beherrschbar.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Social & Human Resources

Der aktuelle Risk Report identifiziert als bedeutsame Risiken in der Risiko-Kategorie Social & Human Resources bedeutsame qualitative Einzelrisiken der Auswirkungsklasse very high und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von likely. In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

Risikokategorie „Strategic“

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die MTU konkurriert innerhalb der Luftfahrtindustrie im Segment der Entwicklung, Fertigung und Instandhaltung von Triebwerken bzw. Triebwerksmodulen und -komponenten. Das Geschäft ist zyklisch und reagiert sensibel auf die Verkehrsnachfrage (Passagiere und Fracht). Es wird beeinflusst von der allgemeinen Lage des makroökonomischen Umfelds (BIP- und Handelsvolumen, Wechselkurse und Rohstoffpreise).

Der Bedarf und die Finanzierungsfähigkeit der Fluggesellschaften in Bezug auf neue Flugzeuge und zivile Triebwerksprodukte der MTU (Neuproduktion und Ersatzteile) werden stark vom Passagieraufkommen beeinflusst. Eine Verschlechterung des makroökonomischen Umfelds und der damit verbundenen Verkehrsnachfrage wirkt sich reduzierend auf die Nutzung der be-

stehenden Flugzeugflotte sowie auf die Nachfrage nach neuen Flugzeugen aus. Dies würde ein Risiko für das Geschäft der MTU darstellen. Zudem kann sich hoher Wettbewerbsdruck unter Fluggesellschaften negativ auf einzelne Fluggesellschaften, die potenziell direkte oder indirekte Kunden der MTU sind, auswirken.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich geopolitische Risiken teilweise erweitert, wohingegen ökonomische Risiken in Bezug auf die weltweite Inflation und hohe Zinsen rückläufig waren. Aus dem Marktumfeld sieht die MTU insbesondere folgende Risiken:

- / Qualitäts- und Zertifizierungsprobleme sowie Arbeitskräftemangel und Bauteilverfügbarkeit beeinflussen die aktuell im Hochlauf befindlichen Lieferketten und geringeren Auslieferungsraten im Luftverkehr negativ.
- / Klimawandel und Naturkatastrophen führen direkt oder indirekt zu einer Veränderung der Marktstruktur und damit zu einer geringeren Nachfrage und geringerem Flugaufkommen.
- / Eine mögliche Eskalation des politischen Konflikts und Handelsbeschränkungen zwischen den USA/Europa und China führen zu höheren Rohstoffpreisen und niedrigerem weltweitem Wachstum.

Aufgrund der komplexen Wechselwirkungen zwischen Geopolitik, Klimakrise, Wirtschaftsentwicklung und Pandemien ist die Fähigkeit des Unternehmens zur angemessenen Vorhersage und Planung seiner Geschäfte, insbesondere auf kurze und mittlere Sicht, weiterhin belastet. Obwohl sich das Unternehmen auf nationaler und internationaler Ebene mit Regierungsbehörden, Industrieverbänden sowie externen Luftfahrtanalyst:innen berät, ist eine adäquate Prognose der Auswirkungen dieser Risikofaktoren auf das Geschäft der MTU mit gewissen Unsicherheiten verbunden. Fehlprognosen könnten sich in wesentlichem Maße negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Cashflows sowie die Ertrags- und Finanzlage der MTU auswirken.

Die MTU könnte auch mittelfristig weiterhin von den Lieferkettenstörungen betroffen sein. Im Jahr 2024 waren einige Beispiele von Qualitäts- und Zertifizierungsproblemen sichtbar, angefangen mit dem Zwischenfall des unzureichend befestigten Rumpfteils einer Boeing MAX 9 der Alaska Airlines, über den Stopp der Testmaschinen für die Zertifizierung der Boeing 777X aufgrund eines gebrochenen Aufhängungsbolzens am Testflugzeug. Zusätzlich besteht weiterhin bei einigen der MTU-Zulieferer ein Personalengpass, der Auswirkungen auf die Erfüllung der Produktlieferpläne haben kann. Zusätzliche Unsicherheit und Unterbrechungen können weitere langwierige Streiks in der Lieferkette erzeugen, wie das Beispiel von Boeing in diesem Jahr gezeigt hat.



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 mittel- bis langfristige Auswirkung der Risikofaktoren 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, wirtschaftlichen und ökologischen 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.

Neben den Folgen der weltweiten klimapolitischen Debatten spielen insbesondere rein wirtschaftliche Aspekte ihre übliche zentrale Rolle für den Luftverkehr. Zwar wurden die Leitzinsen aufgrund der zurückgehenden Inflationsraten in den meisten Industrieländern über das Jahr 2024 gesenkt, die volatile (geo)politische und ökonomische Weltlage könnte diesen Trend aber wieder umkehren und zusätzlich auf die schwache Konjunktur drücken.

Eine Verschlechterung der Konjunktur hat das Potenzial, das Luftverkehrswachstum und damit die Nachfrage nach zivilen Triebwerksprodukten zukünftig zu reduzieren. Ein weiteres Risiko sind protektionistische Maßnahmen, die in einigen Volkswirtschaften schon vor der Pandemie ergriffen wurden. Dazu zählt der Handelskonflikt zwischen den USA und China. Protektionistische Maßnahmen beeinträchtigen das Handelsvolumen und die Wirtschaftsleistung von Staaten und damit das Fracht- und Passagieraufkommen. Politische Krisen sowie Flugverkehrsbeschränkungen infolge von Kriegen, Terroranschlägen oder Naturkatastrophen stellen ebenso ein ständiges Risiko für den Luftverkehr und das Triebwerksgeschäft der MTU dar. Nach dem militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine hat die internationale Staatengemeinschaft, insbesondere die EU und die USA, umfangreiche wirtschaftliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die MTU unterstützt selbstverständlich alle Sanktionsregularien und kommt ihnen vollumfänglich nach. Beispielsweise wurden alle Lieferungen und Datentransfers nach Russland eingestellt und Zahlungen an Russland und an russische Zahlungsempfänger ausgesetzt. Darüber hinaus unterzeichnet die MTU auf unbestimmte Zeit keine Neuverträge mit

russischer Beteiligung. Bereits laufende Vertragsverhandlungen wurden mit sofortiger Wirkung gestoppt. Generell hatte die MTU nur in sehr geringem Umfang MRO-Geschäft mit Kunden in Russland und keine Präsenz in der Region. Im OEM-Geschäft ist sie am Triebwerksprogramm PW1400G-JM beteiligt, das in einem russischen Mittelstreckenjet – Irkut MC-21 – zur Anwendung kommen sollte. Auch dieses Programm wurde gestoppt. Unabhängig davon beobachtet das Unternehmen die Lage kontinuierlich, auch im Hinblick auf die weltweite Materialversorgung. Mögliche Auswirkungen auf die Lieferkette der MTU werden fortlaufend bewertet und fließen in die Einkaufsstrategie ein. Der direkte Einfluss des Ukraine-Krieges auf den globalen Flugverkehr und die Lieferketten ist derzeit begrenzt. Eine weitere Eskalation des Konfliktes, beispielsweise über die Grenzen der Ukraine und Russlands hinaus, könnte aber sehr schnell zu einem deutlicheren Rückgang des Luftverkehrsaufkommens und der Nachfrage nach zivilen Triebwerksprodukten in den betroffenen Ländern und Regionen führen und damit die künftige Geschäftsentwicklung der MTU belasten.

Auch der sich weiter ausdehnende Konflikt im Mittleren Osten, angefangen mit dem 2023 ausgebrochenen Krieg zwischen Israel und der Hamas, über die direkte kriegerische Auseinandersetzung von Israel mit der Hisbollah im Libanon bis hin zu dem Regierungssturz in Syrien, zeigt, wie fragil und unvorhersehbar die Lage in dieser Region ist. Eine weitere Eskalation der aktuellen Lage zu einem breiteren Nahostkrieg mit direkter iranischer Beteiligung würde sich stark negativ auf die globale Luftfahrt auswirken, da diese auf große Flughafen-Drehkreuze wie Dubai und Doha angewiesen ist und sich in der Region ein wichtiger Luftfahrtskorridor für weltweite Flugbewegungen befindet. Die Entwicklungen in Syrien im Dezember 2024 haben aktuell keine stärkeren Auswirkungen auf die Luftfahrtskorridore, da der syrische Luftraum bereits vor dem Umsturz von westlichen Fluggesellschaften umflogen wurde.

Die aktuellen Entwicklungen im Zollrecht verfolgt die MTU genau. Für eine Abschätzung, welche konkreten Auswirkungen die von der neuen US-Administration angestoßenen Strafzölle für Eisen- und Stahlimporte gegenüber Kanada, Mexiko und China auf die MTU besitzen, ist es jedoch noch zu früh. Grundsätzlich sind Zölle eine Erschwernis des freien Handels und Warenverkehrs. Sie sind – und dies gilt auch im aktuellen Fall – stets vom US-Importeur der Güter zu entrichten. Die Kapazitäten in der Luftfahrtindustrie und insbesondere in der Triebwerksinstandhaltung sind weltweit knapp und Kooperationen zumeist langfristig angelegt und etabliert. Reziproke US-Zölle auch auf europäische Triebwerke würden daher nicht zuletzt der Wettbewerbsfähigkeit amerikanischer Luftfahrtunternehmen schaden.



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 Spezialist:innen 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 ist dabei vor allem der Erfolg 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. China, als Risiko zu beurteilen. Vor dem Hintergrund der hohen technologischen und finanziellen Markteintrittsbarrieren wird dieses Risiko zum aktuellen Zeitpunkt aber nicht als kritisch eingestuft. Zwar hat der chinesische Flugzeughersteller COMAC mit seiner C919 im Jahr 2023 den Einstieg ins Narrowbody-Segment erreicht, die Produktionsraten werden aber auf absehbare Zeit lediglich im jährlich zweistelligen Bereich liegen und einen weltweiten Marktanteil im einstelligen Prozentbereich einnehmen. Dies hängt u. a. mit der fehlenden Zertifizierung in den USA und Europa zusammen, welche die C919-Bestellungen nahezu ausschließlich auf chinesische Airlines und Leasinggeber beschränkt.

Änderungen der Erwartungen hinsichtlich des Wachstums des weltweiten Luftverkehrs und der Flugzeugindustrie sowie klimabezogene Regulierungen bzw. Verteuerungen oder eine Verschlechterung der Verkaufszahlen von Flugzeugen hingegen 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.

Insbesondere die Bepreisung von CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen in der Luftfahrt sowie die aktuell hohen Kosten für die Herstellung von nachhaltigen Treibstoffen (SAFs), können die Preise für Flugtickets enorm beeinflussen, je nachdem welche regulatorischen Vorgaben in der jeweiligen Region gemacht werden.

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 vom Erstverkauf bis zum Programmende bei deutlich über 30 Jahren liegt. Aufgrund des langen Produktlebenszyklus beziehen sich die oben genannten Schätzungserfordernisse auf langfristige Entwicklungen, so dass aktualisierte Annahmen (u. a. Änderungen der Wettbewerbssituation oder der Erwartungen bezüglich des Wachstums des Luftverkehrs und der Flugzeugindustrie oder eine 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.

Die Auswirkungen der globalen Krisenherde und geopolitischer Blockbildungen, insbesondere in Form von Lieferkettenproblemen und Kapazitätseinschränkungen, sowie der makro-ökonomischen Entwicklungen auf das Geschäft der MTU erschweren es dem Unternehmen, Annahmen und Schätzungen zu treffen. Die Schätzungen und Beurteilungen beruhen auf Annahmen, die sich auf aktuell verfügbare Informationen sowie Effekte aus dynamischen makro- und mikro-ökonomischen Faktoren auf die Luftfahrtindustrie insgesamt sowie auf für die MTU relevante Geschäftspartner beziehen. Änderungen dieser Annahmen und Schätzungen könnten die Geschäftstätigkeit, die Cashflows sowie die Ertrags- und Finanzlage der MTU wesentlich negativ beeinflussen.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition - Strategic

Der aktuelle Risk Report identifiziert in der Risiko-Kategorie Strategic keine bedeutsamen Einzelrisiken im Sinne einer Planabweichung (EBIT und Liquidität). In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.



Risikokategorie „Supply Chain“

Die MTU bezieht Einzelteile und Komponenten, Fertigprodukte, spezifische Dienstleistungen und Rohstoffe von Zulieferern und Drittanbietern. Das Risiko für die MTU besteht in der nicht ausreichenden Verfügbarkeit solcher Produkte. Störfaktoren können Probleme in den grenzüberschreitenden Lieferketten sein, getrieben durch die geopolitischen Ereignisse wie Russland-Ukraine-Konflikt und Israel-Gaza-Konflikt, sowie technische Probleme bzw. kapazitive Engpässe in der Herstellung. Die MTU schätzt das Risiko mit einer Wahrscheinlichkeit von „Possible“ und einer Auswirkung von „High“ ein. Krisenbedingte Preissprünge (Inflationsentwicklungen) können zusätzlich zu höheren Beschaffungskosten führen. Die MTU ist aufgrund der RRSP-Vertragsstruktur mit ihren Partnern im Einzelfall nur in begrenztem Umfang in der Lage, unerwartete Kostenerhöhungen an ihre Partner und Kunden weiterzugeben. Aus diesem Grund betreibt die MTU die nachstehend beschriebenen umfangreichen Anstrengungen, um die Risiken so weit wie möglich zu minimieren. Die MTU plant die Produktionsbedarfe in enger Abstimmung mit der Lieferkette in regelmäßigen Abständen, um unerwartete Beschaffungsengpässe zu vermeiden. Wo sinnvoll, werden Produkte bei mehreren Anbietern qualifiziert und beauftragt. Für viele Produkte gibt es mehrjährige Lieferverträge, um Inflationsentwicklungen nach Möglichkeit zu begrenzen. Regelmäßige Risikobeurteilungen der Lieferanten, etablierte Einkaufs- und Beschaffungsprozesse sowie enge Lieferantenbeziehungen helfen zusätzlich, die Beschaffungs- und Einkaufsrisiken zu minimieren.

Beurteilung der Chancen-/Risikoposition – Supply Chain

Der aktuelle Risk Report identifiziert in der Risiko-Kategorie Supply Chain keine bedeutsamen Einzelrisiken im Sinne einer Planabweichung (EBIT und Liquidität). In der Gesamtschau erachtet die MTU auf dieser Basis ihre Risiken in dieser Kategorie als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen.

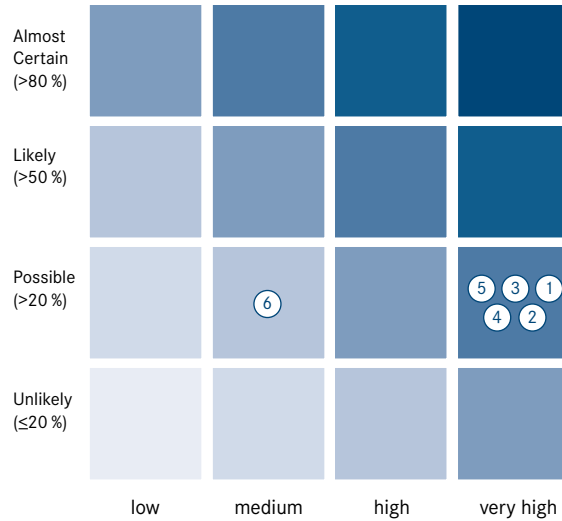
Gesamtaussage zur Risikosituation der MTU

Die vorgenannten Risikofelder werden überwacht und kontinuierlich im Sinne einer Risikobewertung jeweils für das kommende Geschäftsjahr als Abweichung von der aktuell gültigen Unternehmensplanung mit ihren Eintrittswahrscheinlichkeiten eingeschätzt. Die MTU bewertet die Risiken im Risikomanagementprozess mit vier unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten. Aus den bewertbaren Risiken (> 5 Mio. €) des Risikomanagementprozesses ermittelt die MTU für das Geschäftsjahr 2025 als ergebniswirksamen Erwartungswert einen Betrag von rund 161 Mio. € (Vorjahr: 118 Mio. €). Davon entfallen ca. 144 Mio. € auf das OEM-Segment, insbe-

sondere in der Kategorie Programs & Projects, der Rest auf das MRO-Segment. Zusätzlich zur Ergebniswirksamkeit wird im Risikomanagementprozess auch die Auswirkung der Risiken auf die Liquidität identifiziert, überwacht und bearbeitet. Für 2025 ergeben sich rund 237 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €) Liquiditätsbelastungen, die jedoch durch verfügbare flüssige Mittel bzw. nicht beanspruchte Kreditlinien abgedeckt wären. Von den Liquiditätsrisiken entfallen rund 183 Mio. € auf das OEM-Segment, insbesondere in die Kategorie Programs & Projects, der Rest auf das MRO-Segment.



Am Ende des Geschäftsjahres ergaben sich über den Drei-Jahres-Betrachtungszeitraum im Rahmen des regulären Meldeprozesses folgende wesentliche quantifizierte Liquiditätsrisiken:



ID	Risikokategorie	Titel
1/5	Programm- & Projektrisiken	Höhere Belastungen aus AOG aufgrund reduzierten MRO-Outputs sowie höheren Removals
2	Rechts- & Compliance- & Governancerisiken	Risiko aus Schadenersatzforderungen und Rechtskosten
3	Programm- & Projektrisiken	Belastung der Rückflüsse aus Triebwerksprogrammbeiträgen durch geänderte Steuergesetzgebung im Ausland
4	Finanzrisiken	Sonstige Finanzrisiken (Finanzierungsbedarf bzw. Evolution von Kunden-Zahlungszielen)
6	Programm- & Projektrisiken	NGFE Phase 2 Beauftragung entfällt

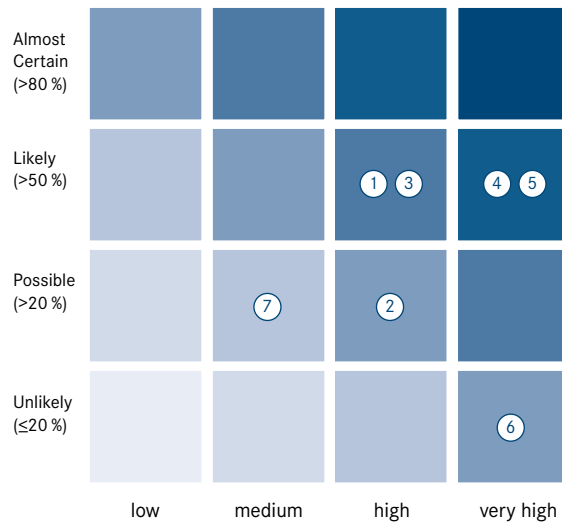
Im OEM-Segment resultieren in der Kategorie Programm- & Projektrisiken besonders wesentliche finanzielle Risiken aus der operativen und finanziellen Beteiligung der MTU an dem in 2023 initiierten GTF™-Flottenmanagementplan. Risikotreiber ist hierbei die Fähigkeit des PW1100G-JM Programms, die Produktions- bzw. Wartungs- und Instandsetzungs-Kapazitäten bedarfsgerecht zu steigern. Hierbei sind die im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans zugesagten Kompensationsleistungen an Programmkunden als verstärkender Effekt der finanziellen Belastungen und damit der Risikoposition zu berücksichtigen. Die finanziellen Belastungen, insbesondere die Liquiditätswirkung, wird sich in wesentlichen Anteilen in Folgejahren materialisieren und ist entsprechend der bestmöglichen Einschätzung in der aktuellen Unternehmensplanung sowie den veröffentlichten Prognoseinformationen der MTU berücksichtigt. Mögliche Mehrbelastungen im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan würden die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage weiter belasten.

Im MRO-Segment sind als Risikotreiber im Wesentlichen weitere Nachfrageeffekte im Zusammenhang mit der prognostizierten Erholung des Triebwerksinstandsetzungsgeschäfts, Verhandlungsergebnisse bzgl. Kundenzahlungszielen sowie nachlaufende Effekte aus den Sanktionen im Russland-Ukraine-Konflikt zu berücksichtigen.

In der Gesamtschau identifiziert die MTU unter Berücksichtigung der kompensatorischen Maßnahmen derzeit keine bestandsgefährdenden Risiken. Trotz der angespannten Risikolage, im Besonderen getrieben durch den ausgeweiteten GTF™-Flottenmanagementplan, betrachtet die MTU die Risikosituation als beherrschbar, insbesondere durch die hierfür getroffenen Maßnahmen und das wirksam und angemessen eingerichtete Risikomanagement-System.



An qualitativen Risiken ergaben sich am Ende des Geschäftsjahres im Rahmen des regulären Meldeprozesses folgende wesentliche Risiken:



ID	Risikokategorie	Titel
1	Programs & Projects	Arbeitskräftemangel in der Luftverkehrsbranche aufgrund von Arbeitsbeschränkungen
2	Programs & Projects	Eskalation politischer Konflikte / Handelskriege zwischen USA, Europa und China
3	Environment	Auswirkungen von Umweltkatastrophen auf die Marktstruktur und das Nachfrageverhalten
4	Environment	Reputationsverlust aufgrund schlechter Nachhaltigkeitsperformance
5	Social & Human Resources	Mitarbeiterfluktuation und höhere Personalkosten in Osteuropa und Ost-Asien aufgrund von steigendem Wettbewerb um Arbeitskräfte
6	Manufacturing & Maintenance	Risiken aus bedeutenden Flugsicherheitsereignissen, die zu Schadensersatzforderungen oder AOG führen
7	Manufacturing & Maintenance	Betriebsunterbrechung aufgrund von Großschadensfällen oder Angriffen auf die IT-Infrastruktur

Chancenbericht

Das integrierte Chancen- und Risikomanagementsystem ist in die wertorientierte Steuerung und die bestehenden Organisationsstrukturen des Konzerns eingebunden und orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework.

Chancenkatgorie „Programs & Projects“

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 A320neo und die A220 von Airbus sowie die Embraer E190-E2 mit GTF-Antrieb haben bereits erfolgreich den Linienbetrieb aufgenommen. Die gemeinsam mit Pratt & Whitney Canada entwickelte PW800-Antriebsfamilie, die ein mit dem GTF baugleiches Kerntriebwerk verwendet, treibt seit 2018 unter anderem 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 erwartet die MTU, in den nächsten Jahrzehnten vom prognostizierten Wachstum in sämtlichen bestehenden Marktsegmenten – dem Regionaljet-, dem Narrowbody- und dem Widebody-Segment – zu profitieren. Das erwartete Wachstum betrifft dabei sowohl das zivile Serien- bzw. Neuteilgeschäft als auch das Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft, welches insbesondere von der Geschäftsentwicklung der Triebwerksprogramme V2500 und sukzessive der GTF-Programmfamilie profitieren dürfte. Weiterhin ergeben sich für die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksbeteiligungen erhebliche Chancen im Zusammenhang mit Effizienzpotenzialen sowohl im Neutriebwerks- als auch im Aftermarketgeschäft, insbesondere aus der Realisierung des GTF™-Flottenmanagementplans und den in diesem Rahmen an PW1100G-JM-Programmkunden zugesagte Kompensationsleistungen. Weitere Details zum GTF™-Flottenmanagementplan finden sich im [Konzernanhang im Abschnitt I. GTF™-Flottenmanagementplan \(Pulvermetallproblematik\)](#).

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 das offiziell gestartete FCAS-Programm (NGFE) sowie zusätzliches Neuteil- und Aftermarket-Geschäft insbesondere beim Eurofighter-Triebwerk EJ200 und beim TP400-D6 für den Militärtransporter A400M – mit nationalen und internationalen Auftraggebern weitere Absatzchancen. Letztere werden sicherlich auch unterstützt durch die Ausweitung internationaler Rüstungsbudgets im Zeichen der geopolitischen Entwicklungen im Berichtsjahr. Die Zusammenarbeit mit GE Aerospace bei militärischen Programmen, insbesondere dem Triebwerk T408, bietet weiterhin das Potenzial für etwaige Chancen auf eine Beteiligung an transatlantischen Programmen der Zukunft.

Die Entwicklung des Instandhaltungsgeschäfts in der Luftfahrtindustrie hin zu einer Integration von Wartungs- und Instandsetzungsleistungen und dem Neutriebwerksverkauf (der MRO-Integration) in den Triebwerksverkauf sichert der MTU aus ihrer Stellung als Konsortialpartner ziviler Triebwerksprogramme die Möglichkeit, die Auftragsvolumen in der zivilen Instandhaltung abzusichern und gleichzeitig Substitutionsrisiken für das Aftermarket- bzw. Ersatzteilgeschäft 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 Wartungs- und Instandsetzungsgeschäft (unabhängiges 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. In diesem Zusammenhang ist MTU bestrebt, durch Investitionen in weitere MRO-Programme das Wachstum ihres Wartungs- und Instandsetzungsgeschäfts ausgewogen zu entwickeln - auf Basis von unabhängiger MRO und der zivilen Triebwerksprogramm-beteiligungen durch MRO-Integration. Vor diesem Hintergrund wurden im Berichtsjahr Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen geleistet.

Durch anhaltende Investitionen in Automatisierung und den fokussierten Kapazitätsaufbau können die hohen Nachfragen im OEM- und MRO-Segment langfristig und kosteneffizient erfüllt werden.

Durch die MTU Maintenance Lease Services B. V., Amsterdam, Niederlande, die MS Engine Leasing LLC., Rocky Hill, USA, und mit den Partnerunternehmen im PW1100G-JM-MRO-Netzwerk sollen die Aktivitäten im lukrativen Leasinggeschäft ausgebaut und somit der Leistungsumfang im Aftermarket erweitert werden.

Chancenkategorie „Research & Development“

Neben den im Risikobericht dargestellten Risiken aus der Forschung und Entwicklung bzw. Fertigung bietet die kontinuierliche Technologie- und Entwicklungsarbeit der MTU zusätzliche Chancen. So sichern die Weiterentwicklung der Produkte und der zugehörigen Fertigungstechnologien sowie insbesondere das intensive Engagement im Rahmen der Entwicklung innovativer Antriebskonzepte in Zusammenarbeit mit industriellen, öffentlichen und wissenschaftlichen Kooperationspartnern die Möglichkeit für die MTU, sich auch an zukünftigen Triebwerksprogrammen als strategischer Partner zu beteiligen und dadurch die Ausgewogenheit ihres Portfolios mit Triebwerken und neuen Antriebskonzepten in unterschiedlichen Phasen des Lebenszyklus sowohl im Serien- bzw. Neuteilgeschäft als auch im Ersatzteil- bzw.



Aftermarketgeschäft abzusichern. Hervorzuheben ist die erfolgte Beauftragung im Rahmen des FCAS-Programms (NGFE), welche als wichtiger Treiber der Weiterentwicklung der Luftfahrtindustriellen Technologiekompetenz der MTU auch für zivile Anwendungen einzuschätzen ist. Des Weiteren sind die laufenden Aktivitäten im Rahmen des europäischen Förderprogramms Clean Aviation zu erwähnen, welche es erlauben, die revolutionären Antriebskonzepte auf Basis der Gasturbine FFC (Flying Fuel Cell) konsequent zu verfolgen, und so die technologische Basis für zukünftiges emissionsfreies Fliegen schaffen.

Ebenso bieten die im Risikobericht beschriebenen Herausforderungen aus dem fortgesetzten Hochlauf jüngerer bzw. neuer Programme auch Chancen. Fertigungsprozesse und -systeme können zum Beispiel durch den Einsatz von Virtual Engine Fähigkeiten (Soll- und Ist-Zwilling), Simulation (ICM2E), end-to-end-Prozessdatenmanagement und daraus abgeleitete Vorhersagen optimiert werden und neue, zukunftsweisende Fertigungstechnologien und Prozesse können produkt- und instandhaltungskostenkend eingeführt werden. Die zur Absicherung des Fertigungshochlaufs durchgeführten Risikoanalysen, unterstützt durch den Manufacturing-Readiness-Level-Prozess und Fehleranalysen, 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 zum Beispiel zu weiteren Kostenreduzierungen und einer Erhöhung der Liefersicherheit führen. Die Ausweitung wie beispielsweise AM (Additive Manufacturing) oder ECM (Electro-Chemical Machining) 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 auf der Basis einer integrierten Produktentwicklung (IP4E). Durch verbesserte präventive Ansätze, kurze Reaktionszeiten bei Abweichungen sowie nachhaltige und strukturierte Problemlösungen gelingt es, stabile Prozesse zu installieren und den Ressourceneinsatz zu optimieren. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt Forschung und Entwicklung.

Chancenkategorie „Financial“

Da vor allem im zivilen Neuteil- bzw. Seriengeschäft (OEM) und im zivilen Ersatzteil- bzw. Aftermarket-Geschäft (OEM, MRO) ein Großteil der Umsätze in US-Dollar erzielt wird, würde eine Stärkung des US-Dollar gegenüber dem Euro die Ertragsituation der MTU verbessern. Eine Stabilisierung oder ein kurzfristiger Rückgang der Inflationsentwicklungen hätte positive Auswirkungen auf die Kostenstruktur und damit auf den erwarteten Geschäftserfolg der MTU.

Zu den Maßnahmen, wie die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden können, wird auf den Risikobericht verwiesen.

Gesamtaussage zur Chancenlage

Organisatorisch hat die MTU alle Voraussetzungen dafür 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 niedrigen Chancenposition.

Im Rahmen der Chancenidentifikation antizipiert die MTU für das Jahr 2025 ergebniswirksame Chancen von rund 10 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €). Davon entfallen ca. 5 Mio. € auf das OEM-Segment, insbesondere in der Kategorie Programs & Projects. Die liquiditätswirksamen Chancen betragen 73 Mio. € (Vorjahr: 85 Mio. €), davon rund 63 Mio. € im OEM-Segment, insbesondere in den Kategorien Programs & Projects und Financial. Chancen zur möglichen Erweiterung des Produkt- und Leistungsportfolios der MTU führen mitunter zunächst zu einer finanziellen Belastung und leisten aufgrund der langen Zyklen im Geschäftsmodell erst in späteren Geschäftsjahren positive Ergebnisbeiträge. Grundlegende Veränderungen in der Chancenlage erwartet die MTU derzeit nicht.



Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Die MTU versteht unter einem internen Kontrollsystem (IKS) die von der Unternehmensleitung im Unternehmen eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die auf die organisatorische Umsetzung der Entscheidungen der Unternehmensleitung gerichtet sind. Das Risikomanagementsystem (RMS) ist ein konzernweit einheitlich durchzuführender, kontinuierlicher und systematischer Prozess zur frühzeitigen Risikoidentifikation, -bewertung, -steuerung, -überwachung und -berichterstattung. Wesentliche Ziele sind die Sicherung der Unternehmensexistenz und des künftigen Erfolges.

IKS und RMS referenzieren das weltweit anerkannte und etablierte Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO I) sowie die in Deutschland einschlägigen Anforderungen und Grundelemente der Prüfungsstandards des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V. (IDW PS 981 und 982).

Die Gesamtverantwortung für die Einrichtung von IKS und RMS 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 Aktionär:innen, Kunden, Mitarbeiter:innen und die Gesellschaft.

Alle MTU-Einheiten sind in das IKS und RMS eingebunden. Das lokale Management jeder Einheit übernimmt hierbei konsequent Verantwortung, basierend auf den konzernweiten Vorgaben und mit Unterstützung der Zentralfunktionen Risikomanagement bzw. Internal Control ein angemessenes und wirksames IKS (Internal Control System – ICS) und RMS zu realisieren.

Das Risk Management Board, bestehend aus dem obersten Risikomanager der MTU und ausgewählten Leiter:innen aus verschiedenen Funktionsbereichen, befasst sich als übergreifendes Entscheidungsgremium mit Fragen des Risikomanagements, diskutiert und entscheidet über gemeldete bzw. an den Vorstand zu berichtende Risiken und überwacht die Funktionsweise des Risikomanagementsystems.

Die Zentralfunktion Internal Control der MTU, bestehend aus dem IKS-Koordinator des Konzerns (Group ICS Coordinator) und den je MTU-Standort festgelegten lokalen IKS-Koordinatoren (Local ICS Coordinator), koordiniert und überwacht im Auftrag des Vorstands den Bestand sowie die Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems durch die Fachbereiche an den jeweiligen Standorten. Weiterhin organisiert die Zentralfunktion Internal Control die regelmäßigen bzw. anlassbezogenen Angemessenheits- und Wirksamkeitstests des IKS und berichtet hierzu an das oberste Leitungsorgan bzw. den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Das interne Revisionssystem der MTU nimmt als prozessunabhängige Institution eine wichtige Stellung im Hinblick auf die Überprüfung der Wirksamkeit und Verbesserung von IKS und RMS ein. Es bewertet regelmäßig die Kontroll- und Überwachungssysteme und trägt auf dieser Basis zu ihrer Verbesserung bei. Des Weiteren wird es auch als Berater verstanden, der dazu beiträgt, die Geschäftsprozesse im Hinblick auf die Effektivität des IKS zu verbessern. Die Konzernrevision orientiert sich an den Standards des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR) beziehungsweise den verbindlichen Elementen der Global Internal Audit Standards (GIAS) des Institute of Internal Auditors (IIA) in den jeweils gültigen Fassungen.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berät im Rahmen seiner Überwachungsfunktion über das eingerichtete Risikomanagement, das IKS und die Prüfungsarbeit der internen Revision. Er befasst sich nach § 107 Abs. 3 AktG in der Fassung des BilMoG mit der Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS, des IKS, der internen Revisionssysteme, des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung.

Compliance Management System

Das RMS und IKS werden durch ein an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System (CMS) ergänzt.

Die MTU orientiert sich an den Anforderungen aus dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer für die Prüfung von Compliance Management Systemen sowie den Leitlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD (Good Practice Guidance on Internal Controls, Ethics, and Compliance).

Der Vorstandsvorsitzende übernimmt als oberster Entscheidungsträger die Verantwortung für Geschäftsethik und Anti-Korruptionspolitik. Zentrale Funktionen zur Umsetzung regeltreuen Verhaltens sind ein konzernweit agierender Compliance Officer und das Compliance Board.



Zur Risikominimierung und zur Sicherung der Compliance hat die MTU eine Reihe von aufbauorganisatorischen und prozessualen Maßnahmen getroffen. Insbesondere sind Zentralfunktionen 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.

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 in einer Verhaltensrichtlinie festgelegt und eingeführt. Die Verhaltensrichtlinie spiegelt die Unternehmenskultur und den Willen zur strikten Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen wider. Sie dient allen Mitarbeiter:innen zur Orientierung für ein integriertes Verhalten im Geschäftsverkehr.

Der Compliance Officer berichtet quartalsweise an den Gesamtvorstand 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:innen und externe Stakeholder bei unrechtmäßigem Verhalten ist.

Die MTU ist bestrebt, ihr Compliance-System kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch die Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen für Compliance-relevante Themen.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS und RMS

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 und Aufsichtsrat der MTU, insbesondere dessen Prüfungsausschuss, 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.

- / 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 und unterstützt damit die ordnungsgemäße Finanzberichterstattung des Konzerns. Es bildet die Basis für Ordnungsmäßigkeit bzw. Verlässlichkeit der Rechnungslegung des Konzerns und damit für die Einhaltung der für die MTU als kapitalmarktorientiertes Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.
- / Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll System (IKS) ist integraler Teil des unternehmensweiten IKS des Konzerns. Die Ausgestaltung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems (IKS) orientiert sich an den 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), des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und der unternehmensspezifischen Gegebenheiten der MTU. Es bildet die Basis für Ordnungsmäßigkeit bzw. Verlässlichkeit der Rechnungslegung des Konzerns und damit für die Einhaltung der für die MTU als kapitalmarktorientiertem Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.
- / Die Einrichtung und Pflege von rechnungslegungsbezogenen RMS und IKS beachtet den Aspekt der Wirtschaftlichkeit zum Schutz des Vermögens.

Wesentliche Merkmale

- / Die MTU hat eine klare Führungs- und Unternehmensstruktur. Bereichsübergreifende Schlüsselfunktionen der Rechnungslegung, inklusive dem rechnungslegungsbezogenen RMS und IKS, werden durch die Zentralfunktion Accounting koordiniert, welche hierfür mit Richtlinienkompetenz bzw. fachlichem Weisungsrecht ausgestattet ist. Gleichzeitig verfügen die Tochtergesellschaften über ausreichende Selbstständigkeit und übernehmen Verantwortung für die Finanzberichterstattung.
- / Ein adäquates Richtlinienwesen und Arbeitshilfen (bspw. Bilanzierungsgrundsätze / Abschlussrichtlinie / Schulungsunterlagen) sind eingerichtet bzw. werden zentral bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert. Für bilanzrechtliche und abschlusstechnische Fragestellungen der Konzernberichterstattung steht die Zentralfunktion Accounting, bestehend aus der Funktion Konzernabschluss sowie der Grundsatzabteilung, zur Verfügung.
- / Die Funktion Konzernabschluss koordiniert und realisiert federführend die Erstellung der konsolidierten Konzernberichterstattung (Rechnungslegung) auf Basis zentral definierter Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften. Der Konzernabschluss unterstützt die Konzern-



gesellschaften bei der Realisierung ihres Meldewesens durch Bereitstellung eines einheitlichen Konzernkontenplans sowie hierauf referenzierende Meldefomulare sowie durch weitere Arbeitshilfen (bspw. Qualitätssicherungswerkzeuge).

- / Die Erstellung und Qualitätssicherung der Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften zugunsten der konsolidierten Konzernberichterstattung erfolgen nach Maßgabe der Rechnungslegungsvorschriften des Konzerns (IFRS), in Ergänzung durch das zentrale Richtlinienwesen und unterstützt durch Arbeitshilfen dezentral in den Finanzabteilungen der MTU-Konzerngesellschaften.
- / Ergänzend erfolgen auf Ebene des Konzernabschlusses kompensatorische (Plausibilitäts-) Kontrollen und weitere Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Meldedaten der MTU-Konzerngesellschaften sowie im Rahmen von deren Aggregation bzw. Konsolidierung im Rahmen des Konzernrechnungslegungsprozesses.
- / Die Mitarbeiter:innen derjenigen Funktionen, die für die Realisierung einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung verantwortlich zeichnen, sind den konzernweiten Verhaltensgrundsätzen sowie den gesetzlichen und ergänzenden internen Regularien (bspw. Kontierungs-, Bilanzierungs- und Abschlussrichtlinie) verpflichtet.
- / Die am Rechnungslegungsprozess beteiligten Funktionen werden in quantitativer wie qualitativer Hinsicht geeignet ausgestattet. In diesem Zusammenhang erfolgt in regelmäßigen Abständen auch die Überprüfung der Aufbau- und Ablauforganisation, ggf. durch Einbindung von externen Berater:innen sowie den Austausch mit Peer-Unternehmen.
- / Die (fachliche) Qualifikation der Mitarbeiter:innen in für die Rechnungslegung relevanten Funktionen ist zentraler Treiber der Ordnungsmäßigkeit und Richtigkeit der Rechnungslegung des Konzerns. Vor diesem Hintergrund wird eine angemessene fachliche Aus- und Weiterbildung von Funktionsträgern mittels interner und externer Qualifizierungsmaßnahmen unterstützt, bedarfsgerechte Fachinformationen werden bereitgestellt und die Wirksamkeit und Angemessenheit der Qualifizierungsmaßnahmen wird systematisch überwacht und zielgerichtet weiterentwickelt.
- / Die Rechnungslegung erfolgt ERP-systemgestützt - im Wege der strukturierten Anbindung der ERP-Buchhaltungssysteme der MTU-Konzerngesellschaften an das zentrale Konsolidierungs- und Konzernberichterstattungssystem. Durch entsprechende Einrichtungen werden die Systeme gegen unbefugte Zugriffe und Manipulationen geschützt. Im Bereich der Finanzberichterstattung wird, soweit möglich, Standardsoftware verwendet. Im Rahmen eines umfassenden Konzepts werden die für die Rechnungslegung relevanten IT-Systeme und -Prozesse (bspw. IT General Controls) regelmäßig intern und extern überprüft.

- / Für rechnungslegungsrelevante Prozesse sind risikokompensierende Kontrollen implementiert – bspw. standardisierte Berichtsformate, IT- und Prozess-Kontrollen, weiterhin kompensatorische Management-Kontrollen und ein stringentes Level-of-Authority-Freigabe-Konzept zugunsten einer integrierten Qualitätssicherung von Buchhaltungs- und Abschlussinformationen. Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten Internen Kontroll-Systems (IKS) werden regelmäßig durch die definierten IKS Koordinatoren der Zentralfunktion auf Ebene der MTU-Konzerngesellschaften und des Konzerns beurteilt bzw. bedarfsgerecht weiterentwickelt und an das oberste Leitungsorgan mit Blick auf die Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten IKS berichtet.
- / Der Rechnungslegungsprozess, der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht sowie alle darin berücksichtigten wesentlichen Abschlussinformationen unterliegen jährlich der Prüfung durch den Konzern-Abschlussprüfer. Der verkürzte Konzernabschluss und der Konzern-Zwischenlagebericht im Rahmen des Halbjahresfinanzberichtes werden ebenfalls einer prüferischen Durchsicht durch den Konzern-Abschlussprüfer unterzogen. Ergänzend wird grundsätzlich auf Ebene der für die Rechnungslegung relevanten MTU-Konzerngesellschaften eine externe Prüfung bzw. prüferische Durchsicht der Meldedaten bzw. Einzelabschlussinformationen durchgeführt.
- / Die Erstellung und Kontrolle nichtfinanzieller bzw. nachhaltigkeitsbezogener Berichterstattung im Rahmen der (Konzern-)Lageberichterstattung in Form der Nachhaltigkeitserklärung, erfolgen nach Maßgabe der hierfür maßgeblichen gesetzlichen Berichterstattungsvorschriften, ergänzt bzw. operationalisiert durch Richtlinien dezentral in den zuständigen Fachbereichen der MTU-Konzerngesellschaften und koordiniert durch die Zentralfunktion Corporate Sustainability Management & Reporting. Diese Zentralfunktion aggregiert bzw. konsolidiert die dezentral erstellten Meldedaten und realisiert zum Zwecke der Qualitätssicherung Maßnahmen wie kompensatorische (Plausibilitäts-)Kontrollen. Die Prozesse der nichtfinanziellen Berichterstattung, inklusive des zugehörigen RMS und IKS, werden durch die eingerichtete Zentralfunktion koordiniert und unterstützt und im Auftrag des Vorstands durch ein interdisziplinär besetztes Corporate Sustainability Board überwacht und beraten.



Konzernnachhaltigkeitserklärung

Allgemeine Informationen (ESRS 2)

Grundlagen für die Berichterstellung (BP)

Allgemeine Grundlagen (BP-1)

Die Aufstellung dieser Nachhaltigkeitserklärung auf konsolidierter Basis für den MTU-Konzern (nachfolgend MTU) erfolgt unter vollständiger Beachtung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Sie erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die nichtfinanziellen Berichtspflichten nach §§ 289b ff. HGB und 315b bis 315c HGB (zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung). Für Informationen zur Umsetzung der handelsrechtlichen Vorgaben an die nichtfinanziellen Berichtspflichten des Mutterunternehmens siehe [Kapitel Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung](#).

Die Nachhaltigkeitserklärung der MTU für das Geschäftsjahr 2024 bezieht sich auf den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024. Der Konsolidierungskreis ist identisch mit dem Konsolidierungskreis im Konzernabschluss und umfasst somit die unterhalb genannten Gesellschaften. Für weitere Angaben zum Konsolidierungskreis siehe [Abschnitt Konsolidierungskreis im Kapitel I. Grundsätze des MTU-Konzernabschlusses](#).

- / MTU Aero Engines AG inkl. MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH
- / 3D.aero GmbH¹
- / eMoSys GmbH
- / MTU Aero Engines (Shanghai) Ltd.
- / MTU Aero Engines North America Inc. inkl. MS Engine Leasing LLC. GmbH
- / MTU Aero Engines Polska sp. z o.o.
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Canada Ltd.
- / MTU Maintenance Dallas Inc.
- / MTU Maintenance do Brasil Ltda.
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / MTU Maintenance Lease Services B.V. inkl. MTU Aero Engines Finance Netherlands B.V.
- / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
- / MTU Maintenance Australia Pty. Ltd. (ehem. MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd.)
- / MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd.
- / MTU Maintenance Singapore Pte. Ltd.

¹ Die MTU Aero Engines AG übernahm die Gesellschaft 3D.aero GmbH mit Sitz in Hamburg zum 16. Dezember 2024.

Im Berichtszeitraum wurde kein in die Konsolidierung einbezogenes Tochterunternehmen gemäß Artikel 19a Absatz 9 oder Artikel 29a Absatz 8 der Richtlinie 2013/34/EU von der jährlichen oder konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung ausgenommen.

Diese Nachhaltigkeitserklärung umfasst neben den eigenen Aktivitäten auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der MTU. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde für die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette durchgeführt. Die Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen decken die gesamte Wertschöpfungskette ab, sofern in den themenspezifischen Berichtsabschnitten nicht anderslautend angegeben. Soweit bei Kennzahlen aufgrund unvollständiger Daten zur vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette Schätzverfahren zur Anwendung kommen, sind diese im nachfolgenden [Kapitel Konkrete Umstände \(BP-2\)](#) erläutert. Darüber hinaus wurde von den Übergangsvorschriften gem. ESRS 1 Abschnitt 10.2 Absätze 132 und 133 Gebrauch gemacht. Im Rahmen der Vorbereitung der erstmaligen Berichterstattung nach ESRS war die MTU mit der Herausforderung konfrontiert, umfassende Daten über die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette zu erheben, wobei nicht alle erforderlichen Informationen verfügbar waren. Hauptgründe dafür sind die Komplexität der globalen Wertschöpfungsketten, die unterschiedliche Datenverfügbarkeit bei den Partnern der MTU sowie technische Herausforderungen bei der Integration von Datensystemen. Diese Faktoren erschwerten für das Berichtsjahr die vollständige Erhebung der Informationen für die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat die MTU im Berichtsjahr u. a. Anpassungen der Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements vorgenommen, um den interdisziplinären Informationsaustausch zwischen den Fachbereichen zu verbessern und die Erhebung und Analyse von Nachhaltigkeitsdaten effektiver zu gestalten. Des Weiteren wurden Vereinbarungen mit Dienstleistern getroffen, um bestehende Datenlücken zu identifizieren und Strategien zu deren Schließung zu entwickeln.

Weitergehende Informationen über die MTU-Wertschöpfungskette können dem [Kapitel Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette \(SBM-1\)](#) entnommen werden.

Die MTU hat im Abschnitt Produktqualität und Flugsicherheit die Möglichkeit gemäß ESRS 1 Abschnitt 7.7 wahrgenommen, auf Informationen zu quantitativen Zielen aus Gründen der Vertraulichkeit zu verzichten. Von der Option, auf die Angabe bevorstehender Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindlicher Angelegenheiten gemäß Artikel 19a Absatz 3 und Artikel 29a Absatz 3 der Richtlinie 2013/34/EU zu verzichten, bzw. von der Möglichkeit des Weglassens nachteiliger Angaben (§ 289e HGB) wurde kein Gebrauch gemacht.

Konkrete Umstände (BP-2)

Zeithorizonte

Die MTU weicht von den in den ESRS festgelegten Zeithorizonten ab und hat im Einklang mit den bestehenden MTU-spezifischen Perioden der operativen und strategischen Planung folgende kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte bestimmt:

- / Prognose: kurzfristig/weniger als 1 Jahr,
- / operative Planung: mittelfristig/1–3 Jahre und
- / strategische Planung: langfristig/4–15 Jahre.

Schätzungen zur Wertschöpfungskette

Bei Kennzahlen im Zusammenhang mit Datenpunkten sonstiger EU-Rechtsvorschriften ist die Berücksichtigung von Angaben zur Wertschöpfungskette trotz der ESRS-Übergangsbestimmungen verpflichtend. Zur Berechnung der Scope-3-Treibhausgasemissionen wurden Schätzungen zur Wertschöpfungskette verwendet. Weitere Informationen zu Schätzungen und der jeweiligen Genauigkeit sind der nachfolgenden Tabelle und dem jeweiligen Themenabschnitt zu entnehmen. Die MTU ist bemüht, die Datenqualität in Bezug auf die Wertschöpfungskette zukünftig zu verbessern. Zum aktuellen Zeitpunkt kann jedoch noch kein detaillierter Maßnahmenplan hierzu veröffentlicht werden.

ESRS	Metrik	Beschreibung
E1	E1-6 44(c) E1-6 51 E1-6 AR 46(g), 46(j)	Scope-3-Treibhausgasemissionen
		Zur Berechnung der Scope-3-Treibhausgasemissionen wurden unter Verwendung indirekter Quellen Schätzungen zur Wertschöpfungskette vorgenommen. Die MTU verwendet in der CO ₂ -Bilanzierung, soweit möglich, Aktivitätsdaten sowie Branchendurchschnittsschätzungen aus Emissionsfaktordatenbanken. Weitere Informationen über die Schätzungen von Treibhausgasemissionen können den jeweiligen kennzahlenbezogenen Mindestangabepflichten zur Verwendung von Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten (siehe Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)) entnommen werden.



Ergebnisunsicherheit und externe Validierung

In dieser Nachhaltigkeitsklärung enthaltene zukunftsbezogene Daten und Informationen sind grundsätzlich mit einem gewissen Maß an Unsicherheit verbunden. Darüber hinaus wurden die in dieser Erklärung berichteten Kennzahlen von keiner anderen als der für die Qualitätssicherung zuständigen externen Stelle validiert, sofern nicht anderslautend im Anhang dieser Nachhaltigkeitsklärung unter [MDR-M Angaben](#) dargelegt.

Aufnahme von Informationen mittels Verweis

Gemäß ESRS 1 Abschnitt 9.1 („Aufnahme von Informationen mittels Verweis“) hat die MTU von der Option, durch Verweise auf andere Dokumente über bestimmte Offenlegungspflichten zu berichten, Gebrauch gemacht. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über alle ESRS-Offenlegungspflichten, die teilweise oder ganz mittels Verweis aufgenommen wurden.

ESRS-Angabepflicht	Verweis Abschnitt und Seite	Nachhaltigkeitserklärung Kapitel und Seite
ESRS 2 GOV-3-29	Vergütungsbericht, ab S. 21	GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme, S. 116 f.
ESRS E1-13	Vergütungsbericht, ab S. 21	ESRS E1-13 ab S. 126 f.

Verweise auf weiterführende Angaben außerhalb der (Konzern-)Nachhaltigkeitserklärung sind nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung und entsprechend gekennzeichnet (*).

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

Angaben aufgrund des HGB

Diese Nachhaltigkeitsklärung der MTU gemäß ESRS erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die Nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung und stellt somit die zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung für den MTU-Konzern und die MTU Aero Engines AG dar.

Zur Erfüllung der handelsrechtlichen Berichtspflichten erklärt die MTU folgendes:

- / Die erstmalige und vollständige Nutzung der ESRS als Rahmenwerk gem. §§ 315c Abs. 3 i. V. m. 289d HGB erfolgt aufgrund der Bedeutung der ESRS als durch die Europäische Kommission angenommene europaweite Berichtsstandards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

- / Die von der MTU durchgeführte doppelte Wesentlichkeitsanalyse entlang der gemäß ESRS 1 AR16 zu berücksichtigenden Nachhaltigkeitsaspekte adressiert auch die fünf im HGB genannten Aspekte. Hierbei ist zu beachten, dass die Nachhaltigkeitsaspekte gemäß ESRS nicht vollständig deckungsgleich und den Aspekten nach HGB zuordenbar sind. Eine Überleitungshilfe findet sich nachfolgend: Der Aspekt „Umweltbelange“ wird adressiert durch die ESRS E1 bis E5, der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ wird adressiert durch ESRS S1 und S2, der Aspekt „Achtung der Menschenrechte“ wird an verschiedenen Stellen in den ESRS S-Standards adressiert (insbesondere auch durch die Angaben zu den Konzepten im Bereich der Menschenrechtspolitik in ESRS S1 und S2), der Aspekt „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ wird adressiert durch das Unterthema „Korruption und Bestechung“ in ESRS G1. Der Aspekt „Sozialbelange“ wird adressiert durch die (Unter-)Themen der ESRS S3 und S4. Wie in den [Kapiteln Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) und [In ESRS enthaltene und von den Nachhaltigkeitsklärungen des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten \(IRO-2\)](#) zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse dargestellt, wurden keine relevanten Themen für den Aspekt „Sozialbelange“ identifiziert. Wesentliche Risiken aus der eigenen Geschäftstätigkeit sowie aus Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte nach § 289c HGB haben, liegen nicht vor.

- / Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der MTU sind im [Abschnitt Steuerungssystem des Konzerns im Kapitel Das Unternehmen MTU des zusammengefassten Lageberichts](#) dargestellt. Gegenüber dem Vorjahr wurde die Kennzahl „Frauen in Führungspositionen“ als weiterer bedeutsamer nichtfinanzieller Leistungsindikator aufgenommen und ergänzt die bereits im Vorjahr berichteten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren „CO₂“ (mit den Komponenten „Erreichte CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ und „CO₂-Restemissionen“) und „Bildungstage“.

Als ergänzende Angaben zur nichtfinanziellen Erklärung der MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB wird Folgendes erklärt:

- / Für die Nichtfinanzielle Erklärung in Bezug auf die MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB hat die MTU kein Rahmenwerk verwendet, weil aus Sicht der MTU Aero Engines AG für ihre Stakeholder ausschließlich eine ESRS-Nachhaltigkeitserklärung für den MTU-Konzern von Relevanz ist.
- / Die MTU Aero Engines AG ist das Mutterunternehmen des MTU-Konzerns und für alle unternehmerischen Entscheidungen verantwortlich. Es kann daher bezüglich des Inhalts

der Nichtfinanziellen Erklärung für die MTU Aero Engines AG nach § 289b HGB auf die den Konzern betreffende Nachhaltigkeitserklärung, die gleichzeitig die Anforderungen an die nach §§ 289b ff. und 315b bis 315c HGB aufgestellte zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung erfüllt, verwiesen werden.

Angaben aufgrund der EU-Taxonomie Verordnung

Zusätzlich kommt der MTU-Konzern mit dieser Nachhaltigkeitserklärung den Anforderungen der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden EU-Taxonomie-Verordnung) nach (siehe [Kapitel Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#)).

Governance

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)

Dieses Kapitel enthält Informationen über die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat und beschreibt deren Aufgaben und Zuständigkeiten sowie ihren Zugang zu Fachwissen und Kompetenzen in Nachhaltigkeitsaspekten.

Der Vorstand ist verantwortlich für das Management und die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen der MTU und berücksichtigt hierbei, dass soziale und umweltbezogene Faktoren den Unternehmenserfolg beeinflussen und die Tätigkeiten der MTU sowohl auf Menschen als auch auf die Umwelt Auswirkungen haben. Er ist für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und -ziele und die Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung verantwortlich, die im MTU-Konzern und in den Organisationsstrukturen über das CS-Managementsystem (Corporate Sustainability) implementiert sind (siehe Abbildung).

Der CEO übernimmt die Rolle des Chief Sustainability Officer (CSO). Unterstützt durch die Beratung des Corporate Sustainability Boards (CS-Board) gehört es zur Aufgabe des CSO, die Positionierung des Unternehmens sowie dessen Nachhaltigkeitsstrategie und -ziele zu definieren. Dies beinhaltet die Bewertung von Nachhaltigkeitsaspekten und die Anpassung der Strategie und des Geschäftsmodells. Auf diese Weise wird Nachhaltigkeit in die Entscheidungsprozesse des Unternehmens integriert. Auf Vorstandsressortebene ist der CEO/CSO für die gesamte Produktentwicklung zuständig. Dazu zählen auch die Technologie-Roadmap sowie die Entwicklung innovativer und nachhaltigerer Antriebskonzepte. Der CFO ist für die Unternehmensberichterstattung, einschließlich der Nachhaltigkeitserklärung, zuständig. Die genannten

Zuständigkeiten auf Leitungsebene sind in der Geschäftsordnung des Vorstands, dem Geschäftsverteilungsplan und für die operative Ebene in der Sustainability Reporting Governance der MTU festgehalten.

Der Vorstand vereint sektor- bzw. produktspezifische sowie internationale Erfahrung. Die Mitglieder verfügen über Kompetenzen in den Kernbereichen der MTU-Geschäftstätigkeit, einschließlich der Entwicklung und Produktion neuer Antriebstechnologien sowie der Erschließung neuer Märkte. Das Kompetenzspektrum des Vorstands reflektiert die geografische Diversifizierung des Unternehmens. Der Vorstand verfügt zudem über die Erfahrung, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der MTU zu überwachen. Der Vorstand der MTU setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, im Berichtszeitraum aus einem weiblichen Mitglied und drei männlichen Mitgliedern, was einem Geschlechterverhältnis von 33% entspricht.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen obliegt dem Aufsichtsrat die Überwachung der Unternehmensberichterstattung, einschließlich der Nachhaltigkeitserklärung. Dabei bezieht er Nachhaltigkeitsaspekte in seine Überwachungs- und Beratungsfunktionen ein. Zu seinen Aufgaben zählen die Aufsicht über die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie, die Zielsetzung und die Erfolgssteuerung. Der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss sind für die Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung im Rahmen des Lageberichts sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses zuständig. Der Prüfungsausschuss gibt Empfehlungen zur Sicherstellung der Integrität des Rechnungslegungsprozesses, auch bezüglich der Nachhaltigkeitsberichterstattung, ab. Die Zuständigkeiten des Aufsichtsrats und seines Prüfungsausschusses sind in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat niedergelegt.

Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf Personen und setzte sich im Berichtszeitraum aus fünf weiblichen und sieben männlichen Mitgliedern zusammen. Dies entspricht einem Geschlechterverhältnis von 71%. Gemäß den Vorgaben im deutschen dualistischen System erfolgt die Vertretung der Arbeitnehmer:innen durch Arbeitnehmervertreter:innen im paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat. Der MTU-Aufsichtsrat hat sich eingehend mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) zur Unabhängigkeit der Mitglieder, die Anteilseigner vertreten, befasst. Bezogen auf seine Zusammensetzung im Geschäftsjahr 2024 betrachtet der Aufsichtsrat alle seine Mitglieder als unabhängig.

Der Aufsichtsrat der MTU soll sich aus Personen zusammensetzen, die in ihrer Gesamtheit ein Kompetenzspektrum zur Verfügung stellen, mit dessen Hilfe eine Beratung und Überwachung des Vorstands in Bezug auf die gesamte Geschäftstätigkeit – und somit auch bezogen auf die



Sektoren, Produkte und geografischen Standorte der MTU einschließlich ihrer Strategie und der Anknüpfung an neue gesellschaftliche und technologische Herausforderungen – ermöglicht wird. Die wesentlichen Bestandteile dieses Kompetenzspektrums sind im Kompetenzprofil des Aufsichtsrats für das Gesamtgremium festgelegt. Der Aufsichtsrat verfügt über Kompetenzen u. a. in den Bereichen Luftfahrtindustrie, Supply Chain & Operations, Risikomanagement & Compliance, Marketing & Vertrieb, internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten, Zukunftstechnologien/Digitalisierung & IT sowie Nachhaltigkeit. Bei der Ausübung seiner Personalkompetenz berücksichtigt der Aufsichtsrat auch nachhaltigkeitsbezogene Erfahrung, Fähigkeiten und Qualifikationen. Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr eine Erweiterung seines Kompetenzprofils beschlossen. Das im Bereich Nachhaltigkeit konkretisierte Kompetenzprofil wird zukünftig im Rahmen der jährlichen Selbstbeurteilung berücksichtigt.

Der Vorstand und Aufsichtsrat der MTU wurden im Berichtsjahr zu den regulatorischen Anforderungen der CSRD und ESRS an die Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie zu den enthaltenen ESG-Themen und Nachhaltigkeitsaspekten geschult. Dabei haben sich die Organe auch mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der MTU auseinandergesetzt. Bei Bedarf werden interne oder externe Sachverständige in die Vorbereitung der Entscheidungsfindung eingebunden.

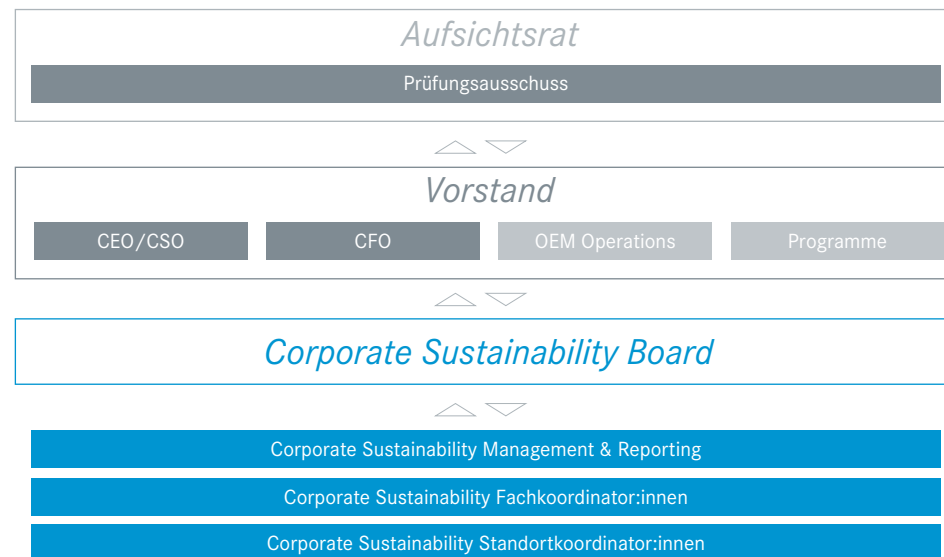
Weiterführende Informationen zur Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Erfahrung der Organmitglieder in Bezug auf Sektoren, Produkte und geografische Standorte des Unternehmens sind im [Abschnitt Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance des zusammengefassten Lageberichts](#) und in den auf der MTU-Website verfügbaren Lebensläufen der Organmitglieder zu finden.

Das CS-Board ist durch den Vorstand und den CSO mit der operativen Umsetzung des Nachhaltigkeitsmanagements beauftragt. Das CS-Board agiert dabei als Beratungs- und (vorbereitendes) Entscheidungsgremium. Es setzt sich aus Mitgliedern der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands zusammen, die für die Nachhaltigkeit relevante Unternehmensfunktionen ausüben. Dazu gehören die Funktionen Einkauf & Logistik, Corporate Quality & Environmental Sustainability, Unternehmensstrategie, Personalwesen, Einkauf & Logistik, Unternehmenskommunikation & Public Affairs, Compliance, Finanzwesen sowie Entwicklung & Technologie. Die Zuständigkeit des CS-Boards umfasst die Förderung der Nachhaltigkeit bei der MTU, die Steuerung der CS-Aktivitäten für den CSO und die Umsetzung von CS-Maßnahmen. Das CS-Board beaufsichtigt die nachhaltigkeitsbezogenen Konzepte, Ziele, Maßnahmenpläne und zweckgebundenen Mittel. Es überwacht außerdem die Nachhaltigkeitsberichterstattung und somit die Erstellung

der jährlichen Nachhaltigkeitserklärung. Das CS-Board berichtet direkt an den CSO und regelmäßig an den gesamten Vorstand sowie den Aufsichtsrat und seinen Prüfungsausschuss.

In Bezug auf die jährliche Aktualisierung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der MTU wird das CS-Board regelmäßig über die Ergebnisse der einzelnen Prozessschritte informiert. Das CS-Board erörtert gemeinsam mit dem Vorstand die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse – einschließlich der Festlegung des Schwellenwerts und der folglich wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Ebenso werden der Aufsichtsrat und sein Prüfungsausschuss über die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die geplanten Inhalte der Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert.

MTU Organisation in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte



Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2)

In der MTU-Organisationsstruktur werden übergeordnete Nachhaltigkeitsziele durch den Vorstand bzw. CSO definiert. Das CS-Board sorgt für geeignete Mechanismen zur Ergebnismessung und setzt diese über ein interdisziplinäres Team aus Fach- und Standortkoordinator:innen um.

Das CS-Board tritt mindestens alle zwei Monate zusammen und lädt bei Bedarf Vertreter:innen aus Fachabteilungen und anderen operativen Funktionen ein. Quartalsweise berichtet es an den Vorstand bzw. CSO sowie den Aufsichtsrat zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, der Umsetzung der Sorgfaltspflicht sowie der Wirksamkeit und den Ergebnissen der beschlossenen Konzepte, Maßnahmen und Ziele. Informationen über die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, den Inhalt der Nachhaltigkeitserklärung sowie zu erreichten Fortschritten bei Maßnahmen und Zielen sind Teil der Jahressitzungsagenda des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats. Die Überwachung der Nachhaltigkeitserklärung ist in der Agenda des Prüfungsausschusses verankert und ist integraler Bestandteil der jährlichen Bilanzsitzung des Aufsichtsrats.

Der Nachhaltigkeitsgedanke ist ein zentraler Bestandteil der Strategie und des Geschäftsmodells der MTU, wie im [Abschnitt Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette \(SBM-1\)](#) näher erläutert wird. Nachhaltigkeit wird in den jeweiligen strategischen Schwerpunkten, darunter die MTU-Technologie-Agenda Claire (Clean Air Engine), reflektiert. Der Vorstand bzw. CSO trägt die Verantwortung für die Bewertung und Anpassung nachhaltigkeitsrelevanter Aspekte der MTU-Strategie und des Geschäftsmodells. Dabei werden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt. Die übergeordneten Nachhaltigkeitsziele der MTU werden systematisch auf Abteilungs- und Standortebene in die operative Zielsetzung integriert. Somit wird sichergestellt, dass relevante Nachhaltigkeitsaspekte in Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Darüber hinaus prüft die MTU fortwährend, inwieweit Nachhaltigkeit noch stärker in Entscheidungsprozessen verankert werden kann, einschließlich möglicher mittelfristiger Anpassungen der Unternehmensregularien.

Im Berichtszeitraum wurden alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (siehe [Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Anhang der Nachhaltigkeitserklärung](#)), die sich aus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse der MTU ergeben, vom CS-Board adressiert und mit dem Vorstand sowie dem Aufsichtsrat und seinem Prüfungsausschuss erörtert.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3)

Die Vergütungs- und Anreizsysteme für Mitglieder des Vorstands sind an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft. Die Erfolgsbeurteilung umfasst spezifische nachhaltigkeitsbezogene Ziele. Leistungskennzahlen gelten als Referenzwerte und werden in das Vergütungssystem für das Management aufgenommen. Auch klimabezogene Erwägungen und Treibhausgas-(THG-) Emissionsreduktionsziele werden bei der Vergütung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder enthält keine aktienbasierten oder nachhaltigkeitsbezogenen Vergütungsbestandteile. Die Angaben zu den spezifischen nachhaltigkeitsbezogenen Anreizsystemen und der nachhaltigkeitsbezogenen Vergütungspolitik sowie zur Einbeziehung klimabezogener Aspekte in die Leistungspläne des Vorstands und den von diesen Zielen abhängigen variablen Vergütungsanteilen (ESRS 2 GOV-3-29 und ESRS E1-13) sind im [Kapitel Vergütungsbericht des Geschäftsberichts](#) enthalten und gleichzeitig integraler Bestandteil dieser (Konzern-)Nachhaltigkeitserklärung.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)

Aus der nachfolgenden Übersicht geht hervor, wie und wo die Anwendung der wichtigsten Aspekte und Schritte des Verfahrens zur Erfüllung der unternehmerischen Sorgfaltspflicht in der Nachhaltigkeitserklärung berücksichtigt wird: Das Ergebnis der Kernelemente im nachhaltigkeitsbezogenen Due-Diligence-Prozess fließt bereits jetzt und künftig in die Beurteilung der Auswirkungen, Risiken und Chancen mit ein.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	ESRS-Angabe	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	<ul style="list-style-type: none"> ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen 	116
	<ul style="list-style-type: none"> ESRS 2 GOV-3: Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme 	116
	<ul style="list-style-type: none"> ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell und themenbezogene ESRS, die das Zusammenspiel zwischen Geschäftsaussichten und wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten berücksichtigen 	123, 148, 164, 184



Kernelemente der Sorgfaltspflicht	ESRS-Angabe	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
Einbindung betroffener Stakeholder in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	• ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane befassen	116
	• ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Stakeholder; themenbezogene ESRS: Berücksichtigung der verschiedenen Phasen und Zwecke der Einbeziehung der Stakeholder während des gesamten Verfahrens zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht	119
	• ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	125
	• ESRS 2 MDR-P: Mindestangabepflichten zu Konzepten in themenbezogenen Angaben	149, 160, 165, 185, 193, 195
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	• ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, einschließlich Anwendungsanforderungen unter besonderen Nachhaltigkeitsaspekten in den jeweiligen ESRS	125
	• ESRS 2 SBM-3: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	123, 148, 164, 184
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	• ESRS 2 MDR-A in themenbezogenen ESRS zu getroffenen und geplanten Maßnahmen, einschließlich der Übergangspläne, mit denen die Auswirkungen adressiert werden sollen	150, 161, 173, 189, 194
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	• ESRS 2 MDR-M in themenbezogenen ESRS zu Kennzahlen	209
	• ESRS 2 MDR-T in themenbezogenen ESRS zu Zielen	153, 162, 178, 192, 194, 199

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5)

Bei der MTU werden Nachhaltigkeitsrisiken im konzernweiten Risikomanagementsystem (RMS) berücksichtigt. Das RMS orientiert sich an internationalen (wie COSO) und nationalen Rahmenwerken (z. B. den IDW-Prüfungsstandards). Genaue Angaben zu nachhaltigkeitsbezogenen Risiken im Zusammenhang mit der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und deren Integration in das RMS (inkl. Strategien zur Mitigation) werden im [Kapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#) der Nachhaltigkeitserklärung erörtert. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen werden ermittelt und vierteljährlich bewertet und vom CS-Board überprüft. Nachhaltigkeitsrisiken

werden genau wie sonstige Risiken nach dem Ausmaß der finanziellen Wirkungen und der Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Das operative Risikomanagement wird auf der Ebene einzelner Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften durchgeführt. Diese Einheiten sind für die Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung ihrer Risiken verantwortlich und dokumentieren diese in einem zentralen Risikomanagement-Tool. Risiko-Berichte werden parallel zu den Quartalsabschlüssen erstellt und unterjährig auftretende Risiken werden umgehend gemeldet. Risiken werden anhand der möglichen Abweichung von EBIT bzw. Cashflow in eine Auswirkungsklasse eingeteilt und mit den vier Schadenseintrittswahrscheinlichkeiten multipliziert. Wesentliche vom CS-Board überprüfte Nachhaltigkeitsrisiken werden dem Risiko-Board gemeldet und fließen in die regelmäßige Risikomanagement-Berichterstattung an den Vorstand und Prüfungsausschuss ein.

Das interne Kontrollsystem (IKS) im Bereich der Rechnungslegung ist darauf ausgelegt, eine zuverlässige Finanzberichterstattung und Abschlusserstellung zu gewährleisten. Interne Kontrollen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (Internal Controls over Sustainability Reporting, ICSR) dienen der Verlässlichkeit und Integrität der Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung und sollen Risiken bezüglich fehlerhafter Datenerhebung oder Darstellung in der Berichterstattung minimieren. Das ICSR der MTU deckt bislang ausgewählte nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen, insbesondere auch die der Vorstandsvergütung zugrundeliegenden nachhaltigkeitsbezogenen Kennzahlen, ab. Allgemein werden für die Kennzahlen der Nachhaltigkeitsberichterstattung die folgenden grundlegenden ICSR-Elemente angewendet:

Für die Datenerfassung und Berechnung der in der Nachhaltigkeitserklärung erfassten Kennzahlen wird eine Datenmanagement-Software eingesetzt. Informationen und Daten der MTU-Standorte sind von den Datenerfasser:innen vor Ort zu erheben und am Standort zu validieren. Bei den meisten Datenpunkten wird automatisch kontrolliert, ob die Werte gegenüber dem Vorjahreswert konsistent sind. Signifikante Abweichungen müssen bestätigt und in der Datenmanagement-Software dokumentiert werden. Konsolidierte Daten werden zudem auf Konzernebene validiert. Die Datenerhebung, Kennzahlendefinition und -berechnung werden jährlich von den zuständigen Fachabteilungen überprüft. Grundsätzlich müssen alle in der Datenerhebung für nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen erfolgten Eingaben nachweislich dokumentiert werden.

Weitere Informationen zum RMS und IKS, einschließlich Umfang, wesentlicher Merkmale und Bestandteile, sowie eine Beschreibung regelmäßiger Berichterstattung an die Governance-Organe enthält das [Kapitel Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im zusammengefassten Lagebericht](#).



Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)

Die MTU betreut zivile und militärische Flugzeugantriebe sowie davon abgeleitete, stationäre Industriegasturbinen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung über die Fertigung und den Vertrieb bis hin zur Instandhaltung. Technologische Kompetenz hat das Unternehmen bei Niederdruckturbinen, Hochdruckverdichtern und Turbinenzwischengehäusen sowie Reparatur- und Herstellverfahren. National und international beteiligt sich die MTU im Rahmen von Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften an wichtigen Technologieprogrammen, u. a. mit GE Aerospace und Pratt & Whitney. 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.

Weiterführende Informationen zur Unternehmensstrategie der MTU, zu wesentlichen Produktgruppen und Dienstleistungen sowie zu wichtigen Märkte und Kundengruppen enthält das [Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht](#).

Die MTU hat 2021 das Nachhaltigkeitsprogramm 2025+ ins Leben gerufen, das in die folgenden sechs Handlungsfelder unterteilt ist: Unternehmensführung, Produkt, Beschaffung, Produktion und Instandhaltung sowie Mitarbeiter:innen und Gesellschaft. Die Strategie adressiert anstehende Herausforderungen, kritische Lösungen und durchzuführende Projekte, die sich auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte beziehen. Innovation spielt eine wichtige Rolle im Unternehmen, beispielsweise zielt die Technologie-Roadmap Claire darauf ab, die Vision von klimaneutralem Fliegen zu ermöglichen. Die Nachhaltigkeitsziele der MTU orientieren sich am EU Green Deal, der auf dem Pariser Klimaabkommen basiert und bis 2050 Klimaneutralität zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5°C anstrebt.

Die MTU verfolgt eine am Nachhaltigkeitsprogramm und an den Zielen 2025+ ausgerichtete Nachhaltigkeitsstrategie, die unternehmensweit verankert ist und auf langfristige Wertschöpfung abzielt.

Das Unternehmen hat Nachhaltigkeitsziele definiert, die seine Produkt- und Dienstleistungsgruppen, Kundenkategorien, geografischen Gebiete und Beziehungen zu Interessenträgern um-

fassen. Dabei sollen folgende Ziele erreicht werden: ein umfassendes Nachhaltigkeitsmanagement und die Weiterentwicklung der Compliance-Kultur, einschließlich der Anwendung einer konzernweiten Klimastrategie, höchste Priorität auf Produktqualität und Flugsicherheit, Menschenrechte und Arbeitnehmer:innenrechte als zentrale Bestandteile von Geschäftsbeziehungen sowie eine ressourcen- und umweltfreundliche Wertschöpfungskette, eine stetige Verbesserung der Ressourceneffizienz, aktive und zielgerichtete Mitarbeiterentwicklung auf allen Hierarchiestufen, Verantwortung in der Gesellschaft und die Bildung von Forschungs Kooperationen für einen gemeinsamen Wissensaufbau. Im Bereich der Produkte verfolgt die MTU beispielsweise die Reduzierung von Emissionen durch die Entwicklung effizienterer Technologien und die Optimierung bestehender Produkte. Die MTU strebt Partnerschaften mit Kunden aus der Luftfahrtindustrie an, die auf gemeinsamen Nachhaltigkeitsprinzipien basieren. Als globales Unternehmen legt die MTU den Fokus auf die Förderung nachhaltiger Innovationen. Die Beziehungen zu Interessenträgern werden durch transparente Kommunikation und kooperative Initiativen gestärkt, um den Dialog über Nachhaltigkeit zu fördern. Weitere Informationen hierzu sind im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) zu finden.

Die strategischen Elemente der MTU, die Nachhaltigkeitsaspekte betreffen, umfassen eine Vielzahl von Initiativen und Projekten, die auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen abzielen. Zu den wichtigsten Herausforderungen zählen die Anpassung an sich schnell ändernde regulatorische Anforderungen, der technologische Wandel in der Luftfahrtindustrie und die Notwendigkeit, nachhaltige Geschäftspraktiken weiter zu integrieren – worauf die MTU u. a. mit der Entwicklung neuer Triebwerksgenerationen und der Implementierung von Kreislaufwirtschaftsprinzipien reagiert. Für die detaillierte Beschreibung der maßgeblichen Lösungen oder Projekte wird auf die themenspezifischen Berichtsabschnitte der Nachhaltigkeitserklärung verwiesen.

Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Regionen

Region	Personenzahl
Deutschland	9.241
Europa ohne Deutschland	1.733
Amerika	954
Asien-Pazifik	25



Die Position der MTU in der Wertschöpfungskette umfasst Forschung und Entwicklung, Teileproduktion, Modulmontage, Qualitätskontrolle und -abnahmen, Vertrieb und Marketing sowie Instandhaltung. Wichtige Akteure in der Wertschöpfungskette sind Minen und Schmelzen (Rohstoffe), Lieferanten von Triebwerksteilen (Zwischenprodukte), Kunden (Triebwerks-OEMs, Airlines), Zellenhersteller sowie Endnutzer (Fluggäste).

Die Vertriebskanäle der MTU variieren je nach Geschäftssegment. Im OEM-Geschäft nutzt die MTU ihre strategischen Partnerschaften und Joint Ventures mit anderen Unternehmen in der Luftfahrtindustrie, wie Pratt & Whitney und General Electric. Diese Partnerschaften ermöglichen es der MTU, Triebwerke und Komponenten gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten. Im MRO-Geschäft betreibt die MTU ein Vertriebsnetzwerk von Instandhaltungszentren weltweit, darunter Standorte in Europa, Asien und Nordamerika. Die MTU arbeitet direkt mit Airlines zusammen, um ihre Instandhaltungsdienstleistungen zu vertreiben.

Die folgende Tabelle zeigt schematisch die Wertschöpfungskette der MTU.

Wertschöpfungskette der MTU					
Vorgelagerte Wertschöpfungskette		Eigene Tätigkeiten MTU	Nachgelagerte Wertschöpfungskette		
Rohstoffe (indirekte Lieferanten)	Zwischenprodukte (direkte Lieferanten)	Herstellung und Instandhaltung	Verarbeitung durch Triebwerks-OEMs und Zellenhersteller	Nutzungsphase (Airlines)	Ende der Lebensdauer

In der Wertschöpfungskette der MTU zählen spezialisierte Technologiepartner sowohl auf Lieferanten- als auch auf Kundenseite zu den wichtigsten Geschäftsbeziehungen. Im Aftermarket-Geschäft profitiert die MTU von einem starken Triebwerksportfolio. Über ein globales Netzwerk von Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen sichert sich die MTU den notwendigen Input. Um sich die Technologiekompetenz zu erhalten, sind eine stabile Präsenz in der Forschung und die Entwicklung von Antriebstechnologien, die zur Emissionsreduktion beitragen sollen, unerlässlich. Die MTU verfolgt bei der Sammlung, Entwicklung und Sicherung der Inputs in der Wertschöpfungskette einen ganzheitlichen Ansatz. Durch den zuverlässigen Bezug von hochwertigen Werkstoffen, Investitionen in Forschung und Entwicklung, den Schutz des geistigen Eigentums und die Förderung qualifizierter Arbeitskräfte ist das Unternehmen bestrebt, seine führende Marktposition zu behaupten. Die MTU erzielt auf verschiedene Weise Outputs, wovon Kunden, Investoren und andere Interessenträger heute und in Zukunft profitieren können. Neue Triebwerksdesigns oder Komponenten können für Kunden zu höherer

Effizienz, niedrigerem Treibstoffverbrauch und geringeren Emissionen führen. Diese Entwicklungen verbessern den Flugzeugbetrieb und senken Betriebskosten, was auch der Gesellschaft und Umwelt zugutekommt. Die MTU unterstützt ihre Kunden mit individuellen Dienstleistungen rund um das Triebwerk mit dem Ziel, die Kosten für die Kunden über die Nutzungsdauer zu optimieren und die Wartungszyklen zu verlängern. Dies führt zu weniger Shop Visits und kürzeren Standzeiten beim Kunden für den Triebwerksaus- und -einbau am Flugzeug. Der Fokus liegt dabei in der Erzielung nachhaltiger Rentabilität und Generierung von Shareholder Value. Mit diesen Outputs gewinnt und bindet die MTU Kunden und sichert sich fortwährend Kapital für künftige Investitionen.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2)

Die MTU steht im stetigen Austausch mit ihren zentralen Stakeholdern und setzt vor allem auf den Wissensaustausch, Netzwerke und Zusammenarbeit. Der Zweck dabei ist es, die Bedürfnisse und Erwartungen der Stakeholder besser zu verstehen, um sie in der Strategie und den Zielen der MTU zu berücksichtigen. Durch den Austausch können gemeinsame Interessen gefunden sowie Innovation und Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Einen elementaren Prozess stellt dabei der Austausch mit Partnern dar, um gemeinsam an zukunftsorientierten Lösungen für eine nachhaltigere Luftfahrt zu arbeiten. Die Einbeziehung von Stakeholdern zeichnet sich durch einen kontinuierlichen und offenen Austausch aus, der sich mit den Geschäftsaktivitäten des Unternehmens und ihren Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft befasst. Die Ergebnisse daraus werden vor allem in den Prozess der doppelten Wesentlichkeit einbezogen (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). An diesem Prozess sind der Vorstand, das CS-Board und der Aufsichtsrat beteiligt. Die Gremien werden zudem über Feedback und Standpunkte der Stakeholder informiert.

Die MTU verfolgt in ihrer Nachhaltigkeitskommunikation einen medienübergreifenden Ansatz und nutzt verschiedene Kanäle und Plattformen, um regelmäßig mit den Stakeholdern zu kommunizieren. Format und Häufigkeit hängen dabei von den Kommunikations- und Informationsanforderungen oder der jeweiligen Plattform ab. Im Dialog mit den Stakeholdern können relevante Interessen einbezogen und Rückmeldungen berücksichtigt werden. Er stellt auch eine Gelegenheit zum direkten Austausch mit Unternehmensvertreter:innen dar, gerade für die örtliche Bevölkerung, das unmittelbare Umfeld oder sonstige Interessengruppen, die von den potenziellen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens betroffen sein könnten. Die MTU analysiert gezielt Stakeholder, um zu ermitteln, wessen Interessen direkt oder indirekt



durch die Geschäftstätigkeiten betroffen wären. Dieses Engagement gegenüber Stakeholdern vermittelt dem Unternehmen ein umfassendes Verständnis davon, welche Interessen und Sichtweisen die wichtigsten Stakeholder in Bezug auf die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU haben. Ihre Ansichten finden ihren Niederschlag in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). Die MTU erfasst die verschiedenen Interessen ihrer wichtigsten Interessenträger und integriert sie in ihren Strategierahmen.

Das Unternehmen hat mehrere Stakeholdergruppen ermittelt und nutzt für jede Gruppe unterschiedliche Formen der Einbindung. Grundsätzlich lassen sich die wichtigsten Stakeholder der MTU in zwei Gruppen unterteilen: betroffene Stakeholder und Nutzer:innen der Nachhaltigkeitserklärung. Betroffene Stakeholder sind Einzelpersonen oder Gruppen, deren Interessen von den Tätigkeiten der MTU und ihren direkten und indirekten Geschäftsbeziehungen in ihrer gesamten Wertschöpfungskette betroffen sind oder betroffen sein könnten, sei es auf positive oder negative Weise. Unter die betroffenen Stakeholder fallen beispielsweise Arbeiter:innen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und die Natur als stiller Interessenträger. Nutzer:innen von Nachhaltigkeitserklärungen der MTU sind Hauptnutzer:innen der allgemeinen Finanzberichterstattung (bestehende und potenzielle Investoren, Kreditgeber, Kapitalmärkte, Verbände und Organisationen, Politik und Behörden, Wissenschaft und Forschung sowie Medien). Außerdem stellen eine Vielzahl an betroffenen Stakeholdern ebenso Nutzer:innen der Nachhaltigkeitsberichterstattung dar, wie beispielsweise etwa Geschäftspartner und Kunden, Analysten und Ratingagenturen, Gewerkschaften und Sozialpartner, sowie Mitarbeiter:innen, Lieferanten und regionale Stakeholder. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die wichtigsten Stakeholder der MTU, die Art der Stakeholdereinbindung, die erfassten Stakeholderinteressen sowie Maßnahmen in Reaktion auf deren Interessen.



Übersicht über wesentliche Stakeholdergruppen

Stakeholdergruppe	Typ	Art der Stakeholdereinbindung	Stakeholderinteressen	Maßnahmen der MTU in Bezug auf Stakeholderinteressen
Eigene Arbeitskräfte	Betroffene Stakeholdergruppe / Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Mitarbeiterbefragungen, interne Medien Informations- und Dialogveranstaltungen, Mitarbeitergespräche	Zuträgliches und dynamisches Arbeitsumfeld, berufliches Wachstum, Aus- und Weiterbildung sowie Entwicklung, Arbeitsplatzsicherheit, angemessene Vergütung und positive, inklusive Unternehmenskultur	Förderung von Vielfalt, Flexibilität und Mitarbeiterentwicklungsprogrammen, attraktive Vergütungssysteme, Work-Life-Balance-Angebote
Geschäftspartner und Kunden	Betroffene Stakeholdergruppe / Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Befragungen, Messen, Medien	Sichere, qualitativ hochwertige, effiziente und innovative Triebwerkslösungen, Erfolg, Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit der Produkte und Dienstleistungen	Kontinuierliche Anpassung des Angebots, Fokus auf sichere und fortschrittliche Technologien sowie nachhaltigere Verfahren
Lieferanten	Betroffene Stakeholdergruppe / Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Lieferantenportal, Qualitätsaudits, Befragungen, gemeinsame Veranstaltungen	Enge Zusammenarbeit mit der MTU, Transparenz, faire Geschäftspraktiken und Chancen für langfristige Partnerschaften	Regelmäßiger Dialog zum beiderseitigen Nutzen, um eine zuverlässige Lieferkette zu gewährleisten
Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Betroffene Stakeholdergruppe	Nutzung von Erkenntnissen aus dem Sustainability Assessment Program der International Aerospace Environmental Group (IAEG)	Faire Arbeitsbedingungen, Schutz der Menschenrechte, Arbeitsplatzsicherheit, Entwicklungsmöglichkeiten, Mitbestimmung	Durchführung einer Risikoanalyse in Bezug auf menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und entsprechende Reaktion (sofern erforderlich)
Kapitalmarktteilnehmer:innen	Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Jahreshauptversammlung, Konferenzen und Roadshows, Investorengespräche, Messen, Ratings	Ertragslage, Rentabilität und langfristiges Unternehmenswachstum, Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit, kontinuierliche Renditen	Robuste finanzielle Entwicklung und nachhaltiges Wachstum durch Strategie im Einklang mit Anlegererwartungen
Verbände und Organisationen	Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Mitgliedschaften in Initiativen und Verbänden, Teilnahme an Veranstaltungen und Arbeitsgruppen, Kooperationen mit NGOs	Angemessene Vertretung der Interessen von Verbands- und Organisationmitgliedern, Verfolgung des Organisationszwecks, Förderung von Branchenstandards und -richtlinien, Dialog zu Konsultationen	Austausch und Teilnahme an Brancheninitiativen, z. B. durch Mitgliedschaften in Arbeitsgruppen, Unterstützung bei der Entwicklung von Branchenrichtlinien, Äußerung von Einschätzungen zu Regulierungen
Politik und Behörden	Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Bereitstellung von Informationen für politische Entscheidungsträger:innen in Form von Veranstaltungen, politischer Dialog (z. B. bei Werksbesuchen)	Förderung von wirtschaftlichem Wachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen, Einhaltung von Umwelt- und Sicherheitsstandards	Dialog mit politischen Entscheidungsträger:innen zur Entwicklung von wirtschaftlichen und umweltrelevanten Themen
Wissenschaft und Forschung	Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Besuche von Hochschulgruppen, Vorträge und Diskussionen an Hochschulen, Arbeit in MTU-Kompetenzzentren, gemeinsame Forschungsprojekte, Messen	Förderung und finanzielle Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis	Kooperationen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Unterstützung von Forschungsprojekten, Teilnahme an Fachmessen und -konferenzen, Förderung von Nachwuchstalenten
Medien	Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Presseinformationen, Pressegespräche und -konferenzen, Beantwortung von Presseanfragen, Internet, Social Media, Messen	Aktuelle und umfassende Informationen über das Unternehmen, Transparenz, Berichterstattung über Unternehmensentwicklungen	Regelmäßige Bereitstellung von Pressemitteilungen, Interviews und Hintergrundinformationen, aktive Präsenz in den Medien, Beantwortung von Anfragen, Presseverteiler, Pressekontakte (Website)
Regionale Stakeholder	Betroffene Stakeholdergruppe / Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung	Gesellschaftliche Kooperationen, Social Media, Internet, Stakeholder-Befragungen, Nachbarschaftsdialog, Anhörungen zu Bauprojekten, Informationen nach Störfallverordnung	Informationsbedarf zu Auswirkungen der MTU auf die Umwelt, zu Initiativen für soziale Verantwortung und zur Förderung der regionalen Wirtschaft	Regelmäßiger Austausch mit regionalen Interessengruppen, Berichterstattung über Umwelt- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen, Förderung von lokalen Wirtschaftsprojekten, regionale Dialogangebote, Informationen in Gemeindemedien



Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf

S1 – Eigene Arbeitskräfte

Die eigenen Arbeitskräfte sind betroffene Interessenträger, da sie maßgeblich von den Geschäftsaktivitäten der MTU beeinflusst werden können, und umfassen gemäß ESRS sowohl Arbeitnehmer:innen (nachfolgend auch Mitarbeiter:innen der MTU) als auch Fremdarbeitskräfte. Die Interessen, Meinungen und Rechte der Arbeitskräfte spielen eine wichtige Rolle für das Geschäftsmodell und die Strategie der MTU. Sie werden durch regelmäßige Dialogformate wie Mitarbeiterbefragungen und interne Medienkommunikation aktiv in die Unternehmensplanung einbezogen. Im Rahmen der jährlichen doppelten Wesentlichkeitsanalyse evaluiert die MTU unter Einbindung der Interessenträger und deren Vertreter:innen, ob sich aus der Unternehmensstrategie und dem Geschäftsmodell wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte ergeben. Im Hinblick auf die Mitarbeiter:innen bedeutet dies, dass regelmäßig analysiert wird, wie die strategischen Entscheidungen und das Geschäftsmodell die Arbeitsbedingungen und das Wohlbefinden von Mitarbeiter:innen beeinflussen. Durch die Berücksichtigung in der strategischen und operativen Planung können Anpassungen und Maßnahmen einbezogen werden, um wesentliche Auswirkungen zu adressieren. Darüber hinaus achtet die MTU ausdrücklich auf die Wahrung der Menschenrechte innerhalb der Organisation und richtet ihre Unternehmenspraxis entsprechend aus.

Die MTU setzt auf eine Unternehmenskultur, die offen für Veränderungen ist, die Entscheidungsbefugnisse der Mitarbeiter:innen stärkt („Empowerment“) und unternehmerisches Denken sowie ein digitales Mindset fördert. Die Innovationskraft und der langfristige Erfolg beruhen auf der Bereitschaft zu Veränderungen sowie auf einer Zusammenarbeit, die von Vertrauen und Verlässlichkeit geprägt ist.

Die strategische Roadmap der MTU für die Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen konzentriert sich in den kommenden Jahren darauf, unternehmerisches Handeln auf allen Ebenen zu fördern, ein globales Mindset sowie Internationalität zu stärken, digitale Fähigkeiten auszubauen und eine wertebasierte Transformation voranzutreiben.

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf

S2 – Arbeiter in der Wertschöpfungskette

Die Mehrheit der direkten Vertragspartner der MTU für Produktions- und indirekte Materialien befindet sich in der EU oder den USA, wo soziale Aspekte gesetzlich stark reguliert sind. Ein kleinerer Anteil der Waren wird in anderen Regionen der Welt beschafft. Bei eingekauften Produktionsmaterialien wird auf hohe Qualität geachtet und die Produkte erfordern in der Regel ein hohes Maß an technischer Sachkenntnis in der Herstellung. Daher ist die Auswahl der Lieferanten eingeschränkt. Dies führt dazu, dass Beschaffungsprozesse und -strategien überwiegend von Qualitätsaspekten geprägt sind, die im Mittelpunkt der Entscheidungen stehen. Aufgrund dieser Gegebenheiten prägt die Achtung der Menschenrechte sowie der Interessen der Rechteinhabenden in der vorgelagerten Wertschöpfungskette weniger die Ausrichtung der Strategie oder des Geschäftsmodells, sondern ist eine Grundvoraussetzung für eine Geschäftsbeziehung, unabhängig von der Einkaufsregion.

Die Verarbeitungsschritte in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind bekannt, jedoch mangelt es an Transparenz hinsichtlich des Landes und des Unternehmens, in dem sie erfolgen. Die Bedeutung der Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist bereits erkannt und wird in den kommenden Jahren eine zentrale Rolle in der strategischen Ausrichtung im Themenfeld Nachhaltigkeit einnehmen, da sie Grundvoraussetzung dafür ist, die Einhaltung der Menschenrechte und sozialer Standards innerhalb der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette sicherzustellen.

Beschreibung der Interessen und Standpunkte der Interessenträger bezogen auf

Produktqualität und Flugsicherheit

Safety first – die MTU betont die Bedeutung von Produktqualität und Flugsicherheit als zentrale Unternehmensziele, die im Leitbild verankert sind und mit einer hohen Kundenzufriedenheit sowie der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens verknüpft sind. Um diese Ziele zu erreichen, setzt die MTU ein Integriertes Managementsystem (IMS) ein. Damit adressiert sie die Interessen der betroffenen Stakeholdergruppen von Produktqualität und Flugsicherheit. Hierzu zählen u. a. Kunden, Technologiepartner und Lieferanten sowie Flugpassagiere, Regulierungsbehörden und MTU-Mitarbeiter:innen.

Die MTU verfolgt mit ihrer „Qualitätsvision 2025“ die Zielsetzung einer fehlerfreien Produktqualität und Sicherheit der Produkte im Flug sowie einer hohen Kundenzufriedenheit.



Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell (SBM-3)

Die MTU bewertet den Einfluss der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Unternehmensstrategie und Geschäftsmodell, um negative Auswirkungen und Risiken zu verringern sowie positive Auswirkungen zu verstärken und Chancen zu nutzen. Eine vollständige Übersicht über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Verortung in der Wertschöpfungskette kann der [Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Anhang](#) entnommen werden. Sämtliche wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr derzeitiger und erwarteter Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Wertschöpfungskette, die Strategie und die Entscheidungsfindung sowie die Art und Weise, wie die MTU auf diese Einflüsse reagiert bzw. im Rahmen der Maßnahmen zum Umgang mit bestimmten wesentlichen Auswirkungen oder Risiken und Chancen vorgeht, werden im Rahmen der themenspezifischen Kapitel im Detail erläutert und nachfolgend zusammenfassend dargestellt:

Wesentliche Umweltaspekte

Es bestehen wesentliche negative Auswirkungen aufgrund von Treibhausgasemissionen, sowohl bezogen auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf die Produktnutzungsphase. Die Emissionen, die im Wesentlichen aus CO₂ bestehen, und Nicht-CO₂-Effekte durch NOx und Kondensstreifen tragen zur globalen Erwärmung bei. Diese Auswirkungen sind in der gesamten Wertschöpfungskette präsent. Ein langfristiges Risiko stellt die Möglichkeit einer Verfehlung der Klimaziele dar, was die ESG-Bewertung und die Kundenwahrnehmung beeinträchtigen könnte.

Die Anpassung des Geschäftsmodells der MTU an die Herausforderungen des Klimawandels ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie, derzeit operationalisiert durch die Claire-Agenda und die ecoRoadmap. Die MTU hat ein umfangreiches Nachhaltigkeitsmanagement eingerichtet und investiert in Forschung und Entwicklung, um emissionsarme Technologien zu fördern und die Nachhaltigkeit ihrer Produkte zu verbessern. Ein spezifischer Leistungsindikator („CO₂“ mit den Komponenten „Erreichte CO₂-Einsparung durch nachhaltige Maßnahmen“ und „CO₂-Restemissionen“) ist in den Zielen des Vorstands verankert.

Die MTU hat durch ihre MRO-Dienstleistungen einen positiven Beitrag auf die Kreislaufwirtschaft. Die Qualität und Effizienz der Dienstleistungen sorgen dafür, dass nur nicht reparierbare Teile ausgetauscht werden, was die Lebensdauer der Triebwerke verlängert und den Ressourcenverbrauch reduziert.

Die MTU nutzt ihre Expertise im MRO-Bereich, um die Ressourcennutzung zu optimieren und zur Kreislaufwirtschaft beizutragen. Durch den Einsatz intelligenter Reparaturmethoden und die Wiederverwendung von Komponenten wird der Ressourcenverbrauch reduziert. Die kontinuierliche Entwicklung innovativer Methoden ermöglicht eine effizientere Schadenserkennung und trägt zur Optimierung der Instandhaltungskosten bei, was sich ebenfalls positiv auf die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU auswirkt.

Wesentliche Soziale Aspekte

Es bestehen sowohl potenziell negative als auch tatsächlich positive und negative Auswirkungen sowie ein Risiko in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte. Unzureichende Maßnahmen zur Sicherstellung von Arbeitsgesundheit und -sicherheit – einschließlich unwirksamer Schulungsmaßnahmen – könnten zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit arbeitsbedingter Unfälle und zu potenziell negativen Auswirkungen auf die Arbeitsgesundheit und -sicherheit führen. Potenzielle Fälle von Diskriminierung und Mobbing könnten ebenfalls negative Konsequenzen für die Arbeitskräfte und die Unternehmenskultur haben. Dem gegenüber stehen positive Effekte durch Strukturen, die das Wohlbefinden und die Arbeitsflexibilität der Mitarbeiter:innen fördern, sowie durch Schulungsprogramme, die persönliche Entwicklung und Karrierechancen unterstützen.

Die positiven Auswirkungen betreffen die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die Förderung der Mitarbeiterqualifikation, was direkt mit der Unternehmensstrategie verknüpft ist. Potenzielle negative Auswirkungen, wie gesundheitliche Risiken in Produktionsprozessen, werden durch gezielte Maßnahmen adressiert. Um das langfristig wesentliche Risiko eingeschränkter Arbeitsbedingungen – etwa durch unzureichend flexible Arbeitszeitmodelle – zu adressieren, strebt die MTU danach, attraktive Arbeitsbedingungen zu schaffen, um hochqualifizierte Talente zu gewinnen und zu binden. Dies wird auch zukünftig entscheidend für den Unternehmenserfolg sein. Die MTU bietet kontinuierliche Angebote für eine sichere Beschäftigung, faire und angemessene Löhne, Chancengleichheit und die Möglichkeit der beruflichen Weiterentwicklung. Spezifische Leistungsindikatoren („Bildungstage je Mitarbeiter:in“ und „Frauen in Führungspositionen“) sind in den Zielen des Vorstands verankert.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden potenziell negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte identifiziert. Mangelnde Transparenz über die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette führt dazu, dass potenziell negative Auswirkungen etwa im Bereich Arbeitsbedingungen nicht ausgeschlossen werden können. Auch für direkte Lieferanten können potenziell negative Auswirkungen im Bereich der Gleichbehandlung und Chancengleichheit nicht vollständig ausge-



geschlossen werden. Der Einfluss auf die Auswirkungen ist durch die eingeschränkte Auswahl an Lieferanten und die mangelnde Transparenz in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette begrenzt. Die MTU formuliert klare Anforderungen an ihre Lieferanten in Bezug auf Menschenrechte und soziale Standards und arbeitet an der kontinuierlichen Verbesserung der Datenqualität und -verfügbarkeit.

MTU-spezifischer Aspekt der Produktqualität und Flugsicherheit

Im Hinblick auf die eigene Geschäftstätigkeit und die nachgelagerte Wertschöpfungskette ist die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit von entscheidender Bedeutung für die MTU. Zur Vermeidung potenziell negativer Auswirkungen ist das Integrierte Managementsystem (IMS) unerlässlich. Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Um potenzielle Auswirkungen auf die Flugsicherheit zu minimieren, ist die fehlerfreie Produktqualität als wesentliches Unternehmensziel – abgeleitet aus der MTU „Zero Defects“-Vision – von integraler Bedeutung für die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU.

Wesentliche Aspekte der Unternehmensführung

Die MTU verfolgt strikte Anti-Korruptionsmaßnahmen nach europäischen Standards, die sich potenziell positiv auf die gesellschaftliche Stabilität und das Vertrauen in lokalen Märkten auswirken sowie fairen Wettbewerb fördern. Die Weiterentwicklung der Compliance-Kultur ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie und des Geschäftsmodells der MTU und als Ziel im MTU-Nachhaltigkeitsprogramm 2025+ verankert.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU für den langfristigen Zeithorizont zwei wesentliche Risiken identifiziert: Erstens besteht das Risiko, dass Kunden zu Wettbewerbern wechseln, wenn die MTU ihre Klimaziele nicht erreicht und niedrigere Scores in ESG-Ratings erhält. Dies könnte negative Auswirkungen auf die finanzielle Performance, insbesondere auf EBIT und Cashflow, haben. Zweitens könnten negative Entwicklungen mit Einfluss auf die Arbeitsbedingungen die Arbeitgeberattraktivität mindern, zu höherer Mitarbeiterfluktuation führen und langfristig einen Mangel an qualifizierten Fachkräften verursachen.

Die identifizierten wesentlichen Risiken betrachtet die MTU als beherrschbar und erwartet keine aktuellen finanziellen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Zur strategischen Planung der MTU gehört die Prüfung der Sensitivität künftiger strategischer Entscheidungen und der Widerstandsfähigkeit der Strategie und der auf das Geschäftsmodell bezogenen Kapazitäten, um die wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU sogenannte ESG-Szenarien berücksichtigt, die von ausgewählten Risiken und Chancen abgeleitet wurden. So soll geprüft werden, ob es mit der übergeordneten Strategie Überschneidungen gibt. Diese Szenarien helfen dabei, mögliche Überschneidungen mit der Unternehmensstrategie der MTU zu identifizieren, und werden mit disruptiven Faktoren, wie künstlicher Intelligenz, und ESG-Initiativen aus der Peer Group kombiniert.

Das ESG-Szenario „Green Pressure Regulation“ hat im Einklang mit den ESRS und dem langfristigen Zeithorizont der MTU einen Zeitrahmen von etwa 15 Jahren. In diesem werden die Auswirkungen verschärfter Emissionsvorschriften und Flugverbote auf den Luftverkehr untersucht. Auf Basis der für die MTU allgemeingültigen Annahmen erfolgt eine Grobschätzung der Auswirkungen auf die Kennzahlen wie Verringerung der Anzahl an Shop Visits, Umsatzerlöse und das Bruttoergebnis in den kommenden 15 Jahren. Da die Berechnungen der finanziellen Effekte auf Annahmen basieren, ist es wichtig, Szenarien hinsichtlich des Ausmaßes der finanziellen Effekte und nicht hinsichtlich exakter Zahlen zu vergleichen. Alle zwei Jahre werden neue Szenarien entwickelt, um auf wirtschaftliche, politische, soziale, ökologische und rechtliche Veränderungen im Luftverkehr zu reagieren.

Die MTU passt ihre Strategien und das Geschäftsmodell stetig an die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen an. Das Unternehmen investiert in nachhaltigere Technologien, bessere Verfahren in der Kreislaufwirtschaft, bessere Bedingungen für Arbeitskräfte und die Stärkung des Compliance-Rahmens. Ziele sind dabei die Stärkung der Widerstands- und Wettbewerbsfähigkeit der MTU sowie die Leistung eines positiven Beitrags zur Gesellschaft und Umwelt bei gleichzeitiger Sicherung des langfristigen Erfolgs.

Mit Ausnahme des Nachhaltigkeitsaspekts Produktqualität und Flugsicherheit werden alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen von den ESRS-Offenlegungspflichten abgedeckt. Das Thema Produktqualität und Flugsicherheit ist als unternehmensspezifische Angabe in der vorliegenden Nachhaltigkeitserklärung enthalten.



IRO-Management

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)

Die MTU hat für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse einen strukturierten Prozess mit klaren Rollen und Verantwortlichkeiten etabliert, unterstützt durch interne Kontrollen. Die Prozessverantwortung obliegt dem Fachbereich Corporate Sustainability Management and Reporting. Der Prozess beginnt mit der Identifikation und Analyse relevanter Nachhaltigkeitsthemen, die sowohl interne als auch externe Stakeholderperspektiven berücksichtigen. Anschließend wird ein umfassender Bewertungsrahmen angewendet, der qualitative und quantitative Analysemethoden kombiniert. Ein interdisziplinäres und standortübergreifendes Team aus Expert:innen verschiedener Unternehmensbereiche unterstützt die jeweiligen Prozessschritte. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich überprüft und an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Im Detail beinhaltet die doppelte Wesentlichkeitsanalyse der MTU zur Ermittlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities – IRO) entlang der ESRS-Nachhaltigkeitsaspekte (gemäß ESRS 1 AR 16) sowie sektor- und unternehmensbezogenen Themen vier Phasen.

In der ersten Phase soll ein umfassendes Verständnis der Geschäftsbeziehungen, der Wertschöpfungskette und der jeweiligen Interessenträger der MTU vermittelt werden. Dazu gehört, sich eine Übersicht über die Geschäftstätigkeiten der MTU entlang der Wertschöpfungskette zu verschaffen und die im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb, der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, den Produkten, Dienstleistungen und Geschäftsbeziehungen (Lieferanten, Kunden und Partner) sowie den jeweiligen Regionen stehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen zu ermitteln. Zudem sollen Faktoren identifiziert werden, die zu einem erhöhten Risiko nachteiliger Auswirkungen führen können.

In der zweiten Phase werden die Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Themenbereiche Umwelt, Sozialbelange und Unternehmensführung in Abhängigkeit des Geschäftsmodells, der Strategie und der Wertschöpfungskette identifiziert und dokumentiert. Der Prozess umfasst alle in ESRS 1 AR 16 dargestellten Themen sowie zusätzliche sektor- und unternehmensspezifische Aspekte. Die MTU hat für die Identifizierung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen auf sektorspezifische Informationen des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) zurückgegriffen. Themen mit identifizierten potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden weitergehend evaluiert. Unterstützt wird dieser Prozess

durch die Einbeziehung der Perspektiven betroffener Stakeholdergruppen (wie der Belegschaft, Arbeiter:innen in der Wertschöpfungskette, Kunden und der Natur als stiller Stakeholder), sowie durch ein interdisziplinäres Team aus Expert:innen verschiedener Unternehmensbereiche (Produktion, Entwicklung & Technologie, Corporate Quality & Environmental Sustainability, Einkauf & Logistik, Personalwesen, Arbeitssicherheit, Compliance, Vertrieb, Datenschutz und Informationssicherheit sowie Risikomanagement), öffentlich verfügbarer Informationen und branchenspezifischer Analysen.

Nach der Identifikation der Auswirkungen, Risiken und Chancen werden diese in der dritten Phase anhand einer standardisierten Methode unter Berücksichtigung der ESRS-Anforderungen sowie der Leitlinien der EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) bewertet. Bei der Bewertung der Auswirkungen werden die Bestandteile des Schweregrads – Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit (bei negativen Auswirkungen) – sowie zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit bei potenziellen Auswirkungen einbezogen. Für die Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU ihre vordefinierten unternehmensspezifischen Zeithorizonte verwendet, welche von den in ESRS 1 Abschnitt 6.4 Absatz 77 definierten Zeithorizonten abweichen (siehe [Kapitel Konkrete Umstände \(BP-2\) > Zeithorizonte](#)). Positive und negative Auswirkungen werden getrennt analysiert, wobei negative Auswirkungen nicht mit positiven Auswirkungen verrechnet werden können. Im Falle potenzieller Auswirkungen auf die Menschenrechte hat der Schweregrad gemäß ESRS 1 Abschnitt 3.4 Absatz 45 Vorrang vor der Eintrittswahrscheinlichkeit.

Die MTU berücksichtigt ein aus dem Managementansatz abgeleitetes Null-Toleranz-Kriterium im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Es gilt für potenziell negative Auswirkungen bei den nachfolgend genannten Themen:

- / Verhinderung von Korruption
- / Menschenrechtsverletzungen in der eigenen Belegschaft
- / Nichteinhaltung von Exportkontrollvorschriften (Trade Compliance)
- / Produktqualität und Flugsicherheit

Wird eine potenziell negative Auswirkung für eines der o.g. Themen identifiziert, gilt dieses aufgrund des Null-Toleranz-Kriteriums automatisch als wesentlich.

Im Rahmen der erstmaligen Durchführung des Prozesses zur Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte hat die MTU die finanzielle Wesentlichkeit der identifizierten Risiken



und Chancen anhand der Effekte auf EBIT bzw. Cashflow bemessen, welche sich neben dem Bezug zu der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU indirekt auch in Bezug zu ihrem Zugang zu Kapital oder den Kapitalkosten setzen lassen. Die Wesentlichkeit der ermittelten Risiken und Chancen wurde anhand des o.g. finanziellen Effekts und der Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Risiken und Chancen gelten mit einer Kombination aus Wahrscheinlichkeit und finanziellem Effekt (Abweichung von EBIT bzw. Cashflow in Euro gegenüber Planansatz) als wesentlich. Die identifizierten Risiken und Chancen werden in das bestehende Risikomanagementsystem integriert und vierteljährlich von den verantwortlichen Fachbereichen evaluiert. Nachhaltigkeitsrisiken werden auch im Risikomanagementsystem hinsichtlich ihrer erwarteten finanziellen Effekte und Eintrittswahrscheinlichkeiten bewertet, ohne gegenüber sonstigen Risiken anders priorisiert zu werden. Im gesamten Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden Auswirkungen, Risiken und Chancen zunächst nicht aufgrund ihrer relativen Bewertung gegenüber anderen Auswirkungen, Risiken und Chancen priorisiert. Nachgelagert wurden identifizierte wesentliche Auswirkungen und Risiken jedoch innerhalb der themenspezifischen Fachbereiche zur Ableitung von Maßnahmen priorisiert. Alle identifizierten Auswirkungen und Abhängigkeiten von natürlichen, personellen und sozialen Ressourcen werden von den Themenverantwortlichen - unterstützt durch das Risikomanagement - auf Risiken und Chancen für die MTU überprüft.

In der vierten Phase wird die Wesentlichkeitsschwelle festgelegt. Die Ergebnisse der o.g. Phasen der Wesentlichkeitsanalyse werden in einer standardisierten und jährlich aktualisierten Vorlage dokumentiert. Diese enthält die Beschreibung der individuellen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die betroffene Stufe der Wertschöpfungskette, den Zeithorizont, die individuelle Bewertung sowie die verantwortlichen Personen aus dem Bewertungsprozess.

Die Berichtsgrenzen, innerhalb derer sich die MTU im Prozess zur Ermittlung und zur Analyse der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bewegt, umfassen den eigenen Geschäftsbereich der MTU sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, wie in [Kapitel Allgemeine Grundlagen \(BP-1\)](#) dargelegt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E1 – Klimawandel

Die MTU hat einen Prozess zur Ermittlung und Prüfung klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen eingerichtet. Zu diesem Zweck werden Vermögenswerte und Geschäftsaktivitäten im eigenen Geschäftsbetrieb sowie innerhalb der Wertschöpfungskette in Bezug auf die Auswirkungen des Klimawandels sowie die Risiken und Chancen beurteilt.

Um die Auswirkungen der MTU auf den Klimawandel zu bestimmen, wurden die folgenden Emissionsquellen und zugrundeliegenden Energieverbräuche beurteilt: Unternehmenseinrichtungen und Fuhrpark (Scope 1), eingekaufter Strom und Wärme für den Eigengebrauch (Scope 2) sowie erworbene Waren und Dienstleistungen, Kapitalgüter, treibstoff- und energiebezogene Tätigkeiten, vorgelagerter Transport und Distribution, Abfallerzeugung im Geschäftsbetrieb, Geschäftsreisen, Fahrten vom und zum Arbeitsort, geleaste Vermögenswerte, nachgelagerter Transport, Verarbeitung verkaufter Produkte, Verwendung verkaufter Produkte, Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer sowie geleaste Vermögenswerte und Investitionen (Scope 3). Im Rahmen des Prozesses konnten die Quellen der wesentlichen Treibhausgasemissionen und die Gründe für andere klimabezogene Auswirkungen, wie Nicht-CO₂-Effekte, ausgelöst durch die Emission von Stickoxiden und die Bildung von Kondensstreifen, in den Tätigkeiten und der Wertschöpfungskette ermittelt werden. Durch die Ermittlung der Treibhausgasemissionen wurden tatsächliche und potenzielle Auswirkungen auf den Klimawandel bewertet. Für weitere Informationen zu Treibhausgasemissionen siehe [Kapitel THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen \(E1-6\)](#).

Für die Bewertung der klimabedingten Gefahren für Vermögenswerte und Geschäftsaktivitäten der MTU wurde eine physische Klimarisikoanalyse für die sechs größten Produktions- und Instandhaltungsstandorte mithilfe eines externen Dienstleisters durchgeführt. Die Analyse basiert auf Klimaprojektionen aus Klimamodellen, die sich am Sachstandsbericht des IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change) orientieren. Die Projektionen relevanter Klimaparameter wie Temperatur, Windgeschwindigkeit oder Niederschlag wurden genutzt, um Klimarisiken zu identifizieren. Alle 28 chronischen und akuten Klimagefahren, die vom ESRS E1 vorgegeben werden, sind in der Analyse berücksichtigt. Das Szenario mit hohen THG-Emissionen im 21. Jahrhundert RCP-8.5 wurde für die Analyse der physischen Klimarisiken gewählt, da in diesem Szenario die Treibhausgasemissionen die höchsten Werte erreichen und daher die physischen Risiken am ausgeprägtesten sind.

Das Narrativ von RCP-8.5 konzentriert sich auf die fortgesetzte Nutzung fossiler Brennstoffe, wobei man auf wettbewerbsfähige Märkte, Innovation und technologischen Fortschritt setzt, um nachhaltige Entwicklung zu erreichen. Die Treibhausgasemissionen im RCP-8.5-Szenario sind unter allen RCPs am höchsten. Sie führen gemäß den Schätzungen des IPCC zu einer globalen Erwärmung von 3,1 bis 4,7°C bis Ende des Jahrhunderts und gehen mit den weitreichendsten Klimagefahren einher. Die MTU hat dieses „Worst-Case“-Szenario gewählt, um ein Verständnis für notwendige Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln, die auch unter weniger emissionsinten-



siven Bedingungen wirksam bleiben. Das Szenario deckt den Zeitraum von 2015 bis 2100 ab und geht damit über die strategischen Planungshorizonte der MTU hinaus.

Die klimabezogene Risikoanalyse für physische Risiken wurde sowohl für das aktuelle als auch für das zukünftige Klima betrachtet. Für das aktuelle Klima wurde der 20-Jahres-Zeitraum von 2011 bis 2030 definiert. Das aktuelle Klima dient entsprechend als kurzfristiger Zeithorizont. Das zukünftige Klima wurde als 20-Jahres-Zeitraum von 2031 bis 2050 definiert, entsprechend einem langfristigen Zeithorizont. Die Wahl der Zeithorizonte vereint die Notwendigkeit, physische Risiken über längere Zeiträume hinweg zu untersuchen, um die Auswirkungen des Klimawandels zu erfassen, mit der Praxis, kürzere, absehbare Zeiträume für die strategische Planung und Kapitalallokationspläne zu nutzen. Dies berücksichtigt die Nutzungsdauer der MTU-Vermögenswerte in angemessener Weise.

Für die Bewertung der Gefährdung von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten der MTU durch chronische und akute Klimagefahren wurden die georäumlichen Koordinaten der Standorte genutzt, um standortspezifische Klimaprojektionen zu erhalten.

Für das künftige Klima, definiert als die 20-jährige Spanne von 2031 bis 2050, basiert die Einschätzung des klimabezogenen Risikos auf der Wahrscheinlichkeit, dass die Ausprägung eines Klimafaktors in Zukunft den Mittelwert der Ausprägung im aktuellen Klima am selben Standort überschreiten wird. Für die Bewertung des zukünftigen Klimas wurden vier verschiedene Emissionsszenarien verwendet: Representative Concentration Pathways (RCP) 2.6, RCP4.5, RCP6.0 und RCP8.5. Die Werte der Klimavariablen wurden anschließend in fünf Risikoklassen eingestuft. Für den Fall, dass keine Informationen über die zukünftige Entwicklung verfügbar waren, wurde - sofern möglich - eine Bewertung des aktuellen Klimarisikos durchgeführt. Die bedeutendste Einschränkung der Szenarioanalyse besteht darin, dass die aktuelle Generation von Klimamodellen nicht in der Lage ist, alle 28 Gefahren zu simulieren. Daher basiert die Analyse für einige Gefahren auf historischen Daten anstelle von Klimaprojektionen.

Für den Standort MTU Maintenance Lease Services B.V. in Amsterdam, der nicht Teil der oben beschriebenen Analyse war, wurde eine qualitative, physikalische Risikoanalyse auf Grundlage der erwarteten Klimaauswirkungen im Szenario RCP8.5 durchgeführt. Für jede der chronischen und akuten Klimagefahren wurde der Einfluss auf den Standort und die dort durchgeführten Aktivitäten bewertet. Die verwendeten Informationen basieren auf dem neuesten Sachstandsbericht des IPCC. Spezifische Standorte von Lieferanten wurden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung von klimabezogenen Übergangseignissen in den Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten der MTU und der nachgelagerten Wertschöpfungskette wurde eine Klimaszenarioanalyse durchgeführt. In der Analyse wurden die klimabezogenen Übergangseignisse auf Grundlage der Klassifizierung der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) entlang der Dimensionen Politik und Recht, Technologie, Markt und Reputation sowie deren Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten der MTU bewertet. Angesichts relevanter politischer Ziele wie der Netto-Null-Strategie der Europäischen Union für 2050 und der Tatsache, dass sich die meisten Klimarisiken über Jahrzehnte hinweg materialisieren, wurde der kurz- und mittelfristige Zeitraum bis 2038 definiert.

Seit 2023 hat die MTU mehrere Übergangsszenarien erarbeitet, um die zukünftigen Entwicklungen im Luftfahrtsektor zu modellieren. Diese Szenarien beziehen sektorspezifische Daten sowie umfassende makroökonomische Variablen und Preismetriken ein, um daraus Risiken und Chancen für die MTU auf Basis politischer und marktbasierter Entwicklungen bis ins Jahr 2038 abzuleiten. Mithilfe dieser Szenarien wurden die transitorischen Übergangseignisse analysiert und im Hinblick auf die Entstehung von Brutto-Übergangsriskien oder -chancen für die Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der MTU bewertet. Eines der entwickelten und analysierten Szenarien orientiert sich an den politischen Entwicklungen des EU Green Deal, der auf Klimaneutralität bis 2050 und die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1.5°C ausgerichtet ist. Auf Basis sektorspezifischer Daten sowie umfassender makroökonomischer Variablen und Preismetriken wurde das Ausmaß der Übergangseignisse bestimmt. Die Wahrscheinlichkeit und Dauer wurden basierend auf Expertenurteilen für einzelne Übergangseignisse bewertet. Die Auswahl der Szenarien deckt die plausiblen Risiken und Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Szenariodefinition ab.

Als Teil der Analyse wurden die Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der MTU dahingehend überprüft, ob sie mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft vereinbar sind oder erhebliche Anstrengungen erfordern. Relevante gebundene Treibhausgasemissionen ergeben sich vor allem aus der Produktnutzungsphase. Diese Emissionen lassen sich aufgrund der langen Produktzyklen in der Luftfahrt nur langfristig reduzieren. Um dies zu erreichen, hat die MTU Konzepte für Luftfahrtantriebe und deren Potenziale hinsichtlich einer Reduktion der Klimawirkung und des Energieverbrauchs in der Technologie-Agenda Claire formuliert.

Die Ausarbeitung der Szenarien wurde mit wissenschaftlichen und sektorspezifischen Entwicklungen abgestimmt, um deren Relevanz und Genauigkeit bei der Darstellung potenzieller klimabezogener Ergebnisse zu gewährleisten. Die Auswahl der Szenarien deckt die plausib-



len Risiken und Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Szenariodefinition ab. Durch die Berücksichtigung von politischen Entwicklungen, die auf Klimaneutralität bis 2050 und die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5°C abzielen, werden erwartete Übergangsrisiken in die Analyse der MTU einbezogen. Die wichtigsten Treiber der Szenarien in Bezug auf die Auswirkungen auf die MTU sind die zunehmende Bepreisung von THG-Emissionen und Kraftstoffen, die schrittweise Einführung von Mindestanforderungen für SAF, partielle Flug- und Flugrouteneinschränkungen, sowie steigende Stakeholderanforderungen zu ESG und Klimazielen. Die erwarteten Szenarioentwicklungen basieren auf Informationen zur Umsetzung des EU Green Deal und des EU Fit for 55-Pakets. Unsicherheiten ergeben sich aus den getroffenen Annahmen zu Übergangsereignissen, die über die derzeit absehbare politische Agenda hinausgehen und sich aktuell nur auf Annahmen basierend abbilden lassen. Für weitere Informationen zu den Ergebnissen der beschriebenen Analyse siehe [Kapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#).

Für die Bewertung der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurde keine szenariobasierte Analyse der Übergangs- und physischen Risiken durchgeführt. Übergangs- und physische Risiken bezogen auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette wurden stattdessen auf einer allgemeinen Ebene betrachtet, wobei die Herausforderung begrenzter Transparenz besteht.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E2 – Umweltverschmutzung

Die MTU hat eine Bewertung durchgeführt, um die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen der Umweltverschmutzung sowie Risiken und Chancen im Geschäftsbetrieb und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln. Für die Durchführung der Umweltbewertung im Rahmen des eigenen Geschäftsbetriebs sowie der nachgelagerten Wertschöpfungskette entspricht der MTU-Bewertungsansatz dem LEAP-Ansatz der TNFD (Locate, Evaluate, Assess and Prepare /Taskforce on Nature-related Financial Disclosures).

Um Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung zu ermitteln, hat die MTU zunächst die Tätigkeiten ihres Geschäftsbetriebs und der Wertschöpfungskette bewertet und so bestimmt, bei welchen Aktivitäten und an welchen Standorten Luft, Böden und Wasser verschmutzt werden, besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe eingesetzt werden, oder andere Formen der Umweltverschmutzung auftreten. Im nächsten Schritt wurden die verschmutzungsrelevanten Abhängigkeiten und Auswirkungen der ermittelten Standorte analysiert und geprüft. Dazu wurden Informationen des Umweltmanagementsystems verwendet und interne Umweltspezialist:innen in die Bewertung einbezogen.

Im abschließenden Schritt wurde bestimmt, ob aus den ermittelten Auswirkungen zusätzliche Risiken und Chancen abgeleitet werden können.

Für die Identifikation und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette im Hinblick auf Umweltverschmutzung wurden Informationen aus der Sekundärliteratur und der Konsultation von MTU-internen Produktionsexpert:innen verwendet. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU keine betroffenen Gemeinschaften konsultiert.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Um die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen im eigenen Geschäftsbereich und der nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln, hat die MTU eine umfassende Analyse anhand von Daten ihres Geschäftsbetriebs mit Unterstützung von Daten des Wasserrisiko-Atlas „Aqueduct“ des Weltressourceninstituts (WRI) durchgeführt und die nachgelagerte Wertschöpfungskette auf Wasser- und Meeresressourcenbezogene Auswirkungen hin analysiert. Zu diesem Zweck wurde der MTU-Prozess an den LEAP-Ansatz der TNFD angepasst.

Anhand der Informationen aus dem WRI-Aqueduct-Wasserrisikoatlas und der MTU-Daten zum Wasserverbrauch wurden Aktivitäten und Standorte ermittelt, die Auswirkungen auf die Wasser- und Meeresressourcen haben könnten. Als relevante Ebene für die Bewertung von Standorten im MTU-Geschäftsbetrieb wurden Flusseinzugsgebiete berücksichtigt. Im nächsten Schritt wurden die Abhängigkeiten und Auswirkungen der ermittelten Standorte auf Wasser analysiert und geprüft. Zu diesem Zweck verwendete die MTU Informationen des Umweltmanagementsystems und konsultierte interne Umweltspezialisten. Im abschließenden Schritt wurde bestimmt, ob aus den ermittelten Auswirkungen zusätzliche Risiken und Chancen abgeleitet werden können. Die Identifikation und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurde auf Basis von Sekundärdaten und der Konsultation von MTU-Expert:innen hinsichtlich der Nutzung von Wasser und Meeresressourcen in den Produktionsprozessen durchgeführt. Eine Analyse der Standorte von Lieferanten wurde in diesem Kontext nicht durchgeführt.

Die Analyse orientiert sich an den Kriterien für die Bestimmung des Gewässerzustands gemäß den einschlägigen Anhängen der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) und den Leitlinien für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Die MTU hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse keine betroffenen Gemeinschaften konsultiert.



Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf

E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Um wesentliche Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen zu identifizieren, hat die MTU ein Verfahren in Anlehnung an die ersten drei Phasen des LEAP-Ansatzes der TNFD durchgeführt. Im ersten Schritt wurden die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie die Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und von Ökosystemen identifiziert. Dabei wurden die lokalen Gegebenheiten der Betriebsstandorte sowie die Geschäftstätigkeiten und die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt. Die identifizierten Auswirkungen wurden von MTU-internen Stakeholdern evaluiert. Die folgenden Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt wurden hierbei berücksichtigt:

- / Klimawandel,
- / Landnutzungsänderungen,
- / Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen,
- / direkte Nutzung,
- / invasive, gebietsfremde Arten,
- / Umweltverschmutzung,
- / sonstige Auswirkungen auf den Zustand von Arten,
- / Auswirkungen auf die Ausdehnung und den Zustand von Ökosystemen, unter anderem durch Landdegradation, Wüstenbildung und Bodenversiegelung,
- / Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen.

Basierend auf den evaluierten Auswirkungen wurden im Prozess zudem physische, Übergangs- und systemische Risiken sowie Chancen für die MTU identifiziert und analysiert.

Da für die vorgelagerte Wertschöpfungskette keine umfassende Transparenz der Produktionsstandorte vorliegt, identifiziert und bewertet die MTU die Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Grundlage der Prozesse in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Für diesen Analyseprozess stützt sich die MTU auf Sekundärliteratur und auf Konsultation von internen Produktionsprozessexpert:innen.

Aus den Ergebnissen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen.

Die MTU hat drei Standorte in der Nähe (d.h. in einem Radius von zwei Kilometern) von biodiversitätssensiblen Gebieten identifiziert, auf die durch die Tätigkeiten der MTU potenzielle

Auswirkungen auf die Lebensräume bedrohter Arten entstehen könnten. Die Bestimmung der Standorte sowie deren spezifische Auswirkungen wurde in einem zweistufigen Prozess durchgeführt. Zunächst wurden die Standorte mit Hilfe des WWF Risk Filter Tools ausgewertet. Für die Bestimmung der Standorte wurde der WWF Risk Filter Indikator „Environmental Factors“ verwendet. Dieser Indikator fasst unterschiedliche biodiversitätsbezogene Aspekte zu schutzbedürftigen Biodiversitätsgebieten zusammen. Zu den Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität gehören „Key Biodiversity Areas“ (KBAs) und Schutzgebiete, die in der World Database of Protected Areas (WDPa) aufgeführt sind. Die World Database of Protected Areas ist die umfassendste globale Datenbank von marinen und terrestrischen Schutzgebieten. Die Standorte der MTU, die mit „High Risk“ gekennzeichnet sind, wurden als „relevante Biodiversitätsstandorte“ definiert. Die drei identifizierten Standorte wurden anschließend auf ihre biodiversitätsbezogenen Auswirkungen - unter Berücksichtigung der standortspezifischen Tätigkeiten - analysiert. Die Analyse ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die MTU keine wesentlichen Auswirkungen auf bedrohte Arten in Ökosystemen mit schutzbedürftiger Biodiversität hat. Gemäß den Richtlinien und Rahmenwerken oder den gleichwertigen nationalen Bestimmungen oder internationalen Normen, wie z. B. 2009/147/EG, 92/43/EWG, 2011/92/EU und Leistungsnorm 6 der International Finance Corporation (IFC), sind keine spezifischen Minderungsmaßnahmen erforderlich. Des Weiteren konnten keine MTU-spezifischen Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation, Wüstenbildung und Bodenversiegelung festgestellt werden. Das Geschäftsmodell der MTU hat keine bekannten Auswirkungen auf bedrohte Arten. Im Rahmen des Prozesses hat die MTU keine gesonderten Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften geführt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf

E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Ermittlung der Auswirkungen, Risiken und Chancen, bezogen auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, basiert auf einer umfassenden Analyse aller OEM- und MRO-Standorte der MTU, die sich nach dem LEAP-Ansatz der TNFD richtet. Dabei wurden die Aktivitäten in den eigenen Geschäftsbetrieben sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bewertet, um Vermögenswerte und Tätigkeiten zu identifizieren, die sich auf den Ressourcenverbrauch und die Ressourcenabflüsse, einschließlich der Produkte, Dienstleistungen und Abfälle der MTU, auswirken. In der Wertschöpfungskette wurden die wesentlichen Materialströme analysiert, um zu bestimmen, welche Abhängigkeiten jeweils für und zwischen OEM und MRO bestehen. Ausgehend von den ermittelten Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden die Risiken und Chancen unter Zuhilfenahme von Daten aus dem Umweltmanagementsys-

tem, Marktscreeing, wissenschaftlichen Veröffentlichungen und EU-Verordnungen sowie Diskussionen mit Umweltschutzexpert:innen abgeleitet und bewertet. Insbesondere wurden Mengenabschätzungen und Expertenbefragungen herangezogen, um wesentliche tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen im Geschäftsbetrieb und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu ermitteln. Die Bewertung fand mithilfe der folgenden Methoden, Annahmen und Tools statt: LEAP-Ansatz, CO₂-Fußabdruck von Unternehmen (Scope 3) und Materialflussanalyse (MFA).

Als Ergebnis wurden die positiven Auswirkungen der MRO-Tätigkeiten seitens der MTU auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft als wesentlich bewertet. Dies betrifft sowohl das Produktdesign, welches Kriterien der Kreislaufwirtschaft wie Reparierbarkeit berücksichtigt (OEM-Standorte der MTU), als auch die Instandhaltungstätigkeiten selbst (MRO-Standorte der MTU). Folgende von der MTU hergestellten Produkte wurden als wesentlich identifiziert: Hochdruckverdichter, Niederdruckturbine, Turbinenzwischengehäuse für den zivilen und militärischen Luftfahrtsektor sowie für Industriegasturbinen, wofür überwiegend Nickel- und Titanlegierungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette verwendet werden. Die MRO-Tätigkeiten haben eine erhöhte Lebensdauer der Produkte zur Folge und führen somit zu einer Einsparung von Ressourcen. Die MTU hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse keine Konsultationen durchgeführt.

Beschreibung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse bezogen auf

G1 – Unternehmensführung

Um Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung der MTU zu ermitteln, wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse auf Ergebnisse der laufenden und systematischen Analyse von Geschäftsbeziehungen und Transaktionen zurückgegriffen, die fester Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagement- bzw. Compliance Managementsystems ist. Dies umfasst auch die Analyse des kontextuellen Umfelds je Standort. Darüber hinaus bewertet die MTU ihre Geschäftsbeziehungen, Geschäftspartner, Kunden und Lieferanten, indem sie Art und Laufzeit von Verträgen beurteilt und länderspezifische Korruptions- und Bestechungsrisiken etwa im Rahmen der Vertriebs- und Marketingaktivitäten berücksichtigt.

Grundlage für die Länderrisikoüberwachung und -analyse ist der zuletzt erschienene Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perception Index – CPI) von Transparency International.

In ESRS enthaltene und von den Nachhaltigkeitserklärungen des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)

Die Liste der Angabepflichten, die bei der Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung auf Grundlage der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt wurden, einschließlich der Seitenzahlen, die die entsprechenden Angaben in der Nachhaltigkeitserklärung enthalten, ist im Anhang aufgeführt.

Auf Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse kam die MTU zu dem Schluss, dass die Themen der folgenden Tabelle für das Unternehmen nicht wesentlich sind.

Liste der nicht-wesentlichen ESRS-Themen

ESRS	Thema
ESRS E2	Umweltverschmutzung
ESRS E3	Wasser- und Meeresressourcen
ESRS E4	Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS S3	Betroffene Gemeinschaften
ESRS S4	Verbraucher und Endnutzer

Nach dem Ergebnis der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)) für eine detaillierte Beschreibung des Prozesses einschließlich der Festlegung von Schwellenwerten) werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen den jeweiligen ESRS-Nachhaltigkeitsaspekten gemäß ESRS 1 AR 16 zugeordnet. Ein Nachhaltigkeitsaspekt ist dann wesentlich, wenn er eine wesentliche Auswirkung oder wesentliche Risiken und Chancen oder beides enthält. Wesentliche Informationen zu wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten werden gemäß den EFRAG- und IDW-Leitlinien (inkl. EFRAG-Liste der Datenpunkte und EFRAG ESRS Q&A) bestimmt, um die in den themenbezogenen ESRS abgedeckten Nachhaltigkeitsaspekte den ESRS-Angabepflichten zuzuordnen.

In Anlehnung an die Kriterien zu wesentlichen Aspekten und die Wesentlichkeit von Informationen gemäß ESRS 1 wird in dieser Nachhaltigkeitserklärung aus Gründen der Wesentlichkeit von Informationen auf keine Kennzahl verzichtet.



Umweltinformationen

Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)

Hintergrund

Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums („EU Action Plan on Sustainable Finance“) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen eine wesentliche Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden Taxonomie-VO) in Kraft getreten, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Über die Ergebnisse dieser Klassifikation ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten.

In Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

1. Klimaschutz (Climate Change Mitigation: CCM);
2. Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaption: CCA);
3. die nachhaltige Nutzung und der Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources: WTR);
4. der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (Circular Economy: CE);
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control: PPC);
6. der Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems: BIO).

Die Berichterstattung im Rahmen der Taxonomie-VO erfolgt gemäß den folgenden Delegiertenverordnungen und der damit einhergehenden Änderungen und Ergänzungen:

Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 („Climate Delegated Act“)

Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 („Disclosures Delegated Act“)

Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 („Environmental Delegated Act“)

Seit dem Geschäftsjahr 2023 sind Angaben zu allen sechs Umweltzielen zu machen, wobei zu den Umweltzielen 3–6 sowie zu den im Rahmen der Anpassungen und Ergänzungen des Delegierten Rechtsaktes zum Klimaschutz (EU) 2021/2139 neu aufgenommenen Wirtschaftstätigkeiten im letzten Jahr nur Angaben zur Taxonomiefähigkeit erforderlich waren. Für das Geschäftsjahr 2024 sind erstmalig Angaben zur Taxonomiekonformität zu allen sechs Umweltzielen zu machen.

Die in 2023 veröffentlichten Änderungen (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485) umfassen auch die Aufnahme technischer Bewertungskriterien für neue Wirtschaftstätigkeiten. Als Folge dessen sind seit dem Geschäftsjahr 2023 die luftfahrtrelevanten Wirtschaftstätigkeiten 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen und 6.18 Leasing von Luftfahrzeugen für die MTU von Bedeutung und wurden im Geschäftsjahr 2024 erstmalig auf Taxonomiekonformität geprüft.

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der Taxonomie-VO ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität erforderlich. Als taxonomiefähig gelten ausschließlich solche Wirtschaftstätigkeiten, die sich den Beschreibungen der Tätigkeiten in den Delegierten Rechtsakten zuordnen lassen, unabhängig davon, ob die technischen Bewertungskriterien erfüllt werden.

Sofern eine Wirtschaftstätigkeit als taxonomiefähig klassifiziert wird, ist im nächsten Schritt zu prüfen, ob die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, kein anderes Umweltziel erheblich beeinträchtigt und unter Einhaltung des Mindestschutzes entsprechend den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta ausgeübt wird. Im Einklang mit dem Mindestschutz berücksichtigt die MTU die Themen Menschenrechte, Korruption und Bestechung, fairer Wettbewerb, Steuern sowie Wissenschaft, Technologie und Innovation. Die Einhaltung des sozialen Mindestschutzes wird unter anderem durch die Verhaltensgrundsätze, die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte und den Verhaltenskodex für Lieferanten sowie durch das Risikomanagement der MTU zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten gewährleistet.

Bei den taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten des Berichtsjahres wurden die genannten Regularien eingehalten. Darüber hinaus wird auf die Einhaltung der Regelungen zur Vermeidung von Principal Adverse Impacts gemäß Artikel 18 Absatz 2 EU-Taxonomie-VO geachtet. Sofern diese Kriterien kumulativ erfüllt sind, kann die Wirtschaftstätigkeit als taxonomiekonform klassifiziert werden. Für die Beurteilung, ob die Kriterien eingehalten werden, wird für jede Wirtschaftstätigkeit überprüft, ob sie den in Artikel 3 der Verordnung (EU) 2020/852 festgelegten Kriterien und den damit verbundenen technischen Bewertungskriterien entsprechen.

Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung

Die für die Berechnung der Umsatzkennzahlen, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen. Gemäß § 315e Abs. 1 HGB ist der Konzernabschluss der MTU zum 31. Dezember 2024 nach den IFRS aufgestellt worden. In die Betrachtung werden alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften einbezogen.

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Unternehmensaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlöse (Umsatz)/Investitionen (CapEx)/Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen des MTU-Konzerns für das Geschäftsjahr 2024. Sollten taxonomiekonforme CapEx und OpEx, welche den Wirtschaftstätigkeiten 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen und 6.18 Leasing von Luftfahrzeugen entsprechen, nicht nur einem Triebwerk zugeordnet werden können, finden Allokationsschlüssel Anwendung. Datengrundlage für die verwendeten Allokationsschlüssel ist der jeweilige Anteil an taxonomiekonformen Umsatzerlösen.

Umsatz

Die Umsatz-Kennzahlen ergeben sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten zu den Gesamtumsatzerlösen des jeweiligen Geschäftsjahres. Die Basis des Umsatzes ist der Nettoumsatz, resultierend aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15), aus den Bereichen Leasinggeschäft (IFRS 16), Technologieförderung (IAS 20) sowie aus sonstigen Unterstützungsleistungen und dem umsatzrelevanten Währungsergebnis.

Die Gesamtumsatzerlöse des jeweiligen Geschäftsjahres bilden den Nenner der Umsatz-Kennzahl und können der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns [Konzern - Gewinn- und Verlustrechnung](#) entnommen werden. Diese werden über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten gemäß den Anhängen der Delegierten Verordnung 2021/2139 sowie der Delegierten Verordnung 2023/2486 zur Taxonomie-VO erzielt wurden.

Der Zähler der nach der Taxonomie zu berücksichtigenden taxonomiekonformen Umsatzerlöse setzt sich wie folgt zusammen:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen Umsatz-Zählers

in Mio. €	Verträge mit Kunden	Leasinggeschäft	Technologieförderung	Sonstige Umsatzerlöse	Summe
Gesamt	1.151				1.151

Für detaillierte Informationen zu den Umsatz-Kennzahlen wird auf die entsprechende Tabelle am Ende dieses Abschnitts verwiesen.

CapEx-Kennzahl

Die CapEx-Kennzahlen geben den Anteil der Investitionsausgaben an, der sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, Teil eines CapEx-Plans zur Ausweitung einer nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit bezieht.

Basis der Investitionsausgaben sind die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen. Unter den immateriellen Vermögenswerten werden die aktivierten Programmwerte sowie programmunabhängige Technologien ausgewiesen. Außerdem umfassen die Investitionsausgaben Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS [IAS 16, 38, 40, IFRS 16] sowie von nationalen Rechnungslegungsmethoden). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Die Investitionsausgaben für das jeweilige Geschäftsjahr können dem Konzernanlagenspiegel entnommen werden [Vermögenswertentwicklung - Anschaffungs- und Herstellungskosten 2024](#).

CapEx-Plan

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben, welche zu einer Reduktion an Treibhausgasemissionen und einer Ausweitung der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen sollen, ergeben sich bei der MTU derzeit aus Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten an neuen Triebwerkstechnologien gemäß Investitionsplänen. Bei den Investitionsplänen handelt es sich um Investitions- und nicht aktivierungsfähige Betriebsausgaben, welche auf die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten abzielen.

Nach dem aktuellen MTU-Verständnis der EU-Taxonomie kann der Ausweis von Investitionsplänen auch dann erfolgen, wenn die Pläne bezüglich Forschung und Entwicklung nahezu ausschließlich operative Betriebsausgaben (OpEx) enthalten, welche in diesem Fall unter der OpEx-Kennzahl ausgewiesen werden.

Hierbei unterscheidet sich das Vorgehen bei der produktnahen Weiterentwicklung bestehender Triebwerkstechnologien und den Forschungstätigkeiten an neuen Triebwerkstechnologien. Die Bestimmung der Entwicklungsaufwendungen erfolgt entsprechend der Umsatztätigkeit, für die Entwicklungsarbeiten geleistet werden (3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen), anhand einer Zuordnung nach Triebwerkstypen. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen werden der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation zugeordnet und dienen der Ausweitung der taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeit. Insgesamt handelt es sich dabei um unterschiedliche Forschungsprojekte, von denen die MTU innerhalb der nächsten fünf bis neun Jahre die weitere Ausweitung der Taxonomiekonformität gemäß der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation erwartet. Die Dauer einer Triebwerksentwicklung bis zur Zertifizierung beträgt ca. 6,5 Jahre. Der Planungshorizont für die relevanten Forschungsprojekte entspricht dem branchenüblichen Entwicklungszyklus mit Blick auf Luftfahrttechnologie.

Der Zähler der nach der Taxonomie zu berücksichtigenden taxonomiekonformen Investitionen setzt sich wie folgt zusammen:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen CapEx-Zählers nach ökonomischen Tätigkeiten

Tätigkeit in Mio. €	Sachanlagen	Immaterielle Vermögens- werte	Nutzungsrechte	Summe	Davon aus Unternehmens- erwerb	Davon Teil eines CapEx-Plans
3.21	38	36		74		
4.22	17			17		
7.7	37			37		
9.1	9			9		9
Gesamt	101	36		137		

Für detaillierte Informationen zu den CapEx-Kennzahlen wird auf die entsprechende Tabelle am Ende dieses Abschnitts verwiesen.

OpEx-Kennzahl

Die OpEx-Kennzahlen geben den Anteil der Betriebsausgaben an, der sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden sind, Teil eines CapEx-Plans zur Ausweitung einer nachhaltigen Wirtschaftstätigkeit ist oder sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer entsprechenden Wirtschaftstätigkeit bezieht.

Die Basis für die Betriebsausgaben bilden die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie für alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

Zur Ermittlung des Nenners wurde die Summe der oben genannten Kosten anhand einer Detailanalyse nach relevanten Konten und Kostenstellen gebildet.

Der Zähler der OpEx-Kennzahl entspricht dem Teil der im Nenner enthaltenen Betriebsausgaben, der sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die laut der zugrundeliegenden Annexe der Taxonomie-VO mit taxonomiefähigen oder -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind.

Der taxonomiekonforme Zähler zur Berechnung der OpEx-Kennzahl ermittelt sich wie folgt:

Quantitative Aufgliederung des taxonomiekonformen OpEx-Zählers

in Mio. €	Wartung und Instandhaltung	kurzfristige Leasing- verhältnisse	Gebäude- sanierungs- maßnahmen	Forschung und Entwicklung	Andere direkte Ausgaben	Summe
Gesamt	11			52		63

Für detaillierte Informationen zu den OpEx-Kennzahlen wird auf die entsprechende Tabelle am Ende des Kapitels verwiesen.

Bei der Ermittlung der oben genannten Kennzahlen wurden über diverse Prüfschritte - unter anderem die Dokumentation der Datengenerierung sowie Sicherstellung der Abstimmbarkeit zu übrigen Finanzinformationen - jegliche Doppelzählungen über die Wirtschaftstätigkeiten vermieden.



Kennzahlen der EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2024

Basierend auf einer vollständigen Analyse der Unternehmensaktivitäten erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlöse (Umsatz), Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) an den jeweiligen Gesamtsummen des MTU-Konzerns für das Geschäftsjahr 2024.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Ergebnisse der KPI-Berechnung dar:

Kennzahlen der EU-Taxonomie

in Prozent	Taxonomie- konform	Taxonomie- fähig, aber nicht konform	Nicht taxonomiefähig
Umsatz	16	79	5
CapEx	17	67	16
OpEx	22	61	17

Relevante Wirtschaftstätigkeiten der MTU gemäß der Taxonomie-VO

Die zu berichtenden Wirtschaftstätigkeiten der MTU zielen hauptsächlich auf das Umweltziel 1 (Klimaschutz) ab. Für das Geschäftsjahr 2024 wurden die folgenden relevanten taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

3.2.1 Herstellung von Luftfahrzeugen

Das Kerngeschäft der MTU liegt im Bereich der Entwicklung, der Fertigung, des Vertriebs und der Instandhaltung von zivilen und militärischen Flugzeugantrieben, was daher als wesentliche, umsatzgenerierende Wirtschaftstätigkeit im Bereich der Herstellung von Luftfahrzeugen unter dem Umweltziel Klimaschutz zugeordnet werden kann. Hieraus folgend werden die Aktivitäten der MTU als taxonomiefähig klassifiziert, die aus der Herstellung, Reparatur, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption und Umnutzung von Flugzeugtriebwerken resultieren.

Im Konkreten entspricht diese Einordnung den Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem OEM- (Original Equipment Manufacturing) und MRO-Triebwerksgeschäft (Maintenance, Repair and Overhaul) der MTU.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde erstmals eine Überprüfung auf die Taxonomiekonformität in Bezug auf die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit 3.21 der zivilen Flugzeugantriebe durchgeführt. Hierfür wurde u. a. geprüft, ob die Flugzeugtriebwerke der MTU,

die für die Aktivitäten in 3.21 zugrunde gelegt wurden, in Flugzeugen Anwendung finden, die unter dem vorgegebenen metrischen CO₂-Emissionswert des ICAO-Standards liegen. Im Bereich der militärischen Antriebe sowie für den Großteil der Triebwerke im zivilen Bereich liegen die erforderlichen externen Belege zur Überprüfung des wesentlichen Beitrags nicht vor, so dass hier lediglich Taxonomiefähigkeit ausgewiesen werden kann. Für einen geringen Teil der Triebwerke im zivilen Bereich konnte die Konformitätsprüfung erfolgreich durchgeführt werden.

Für das Erreichen der Konformität wurden neben dem wesentlichen Beitrag, den Mindestschutz-Standards auch die sogenannten „Do No Significant Harm“-Anforderungen (DNSH) für die entsprechenden Triebwerke eingehalten. Dies wurde durch die Durchführung einer Klimarisikoprüfung für die betroffenen Standorte und das Bestehen von Prozessen für die Wiederverwendung von Sekundärrohstoffen sowie die Rückverfolgbarkeit der verwendeten Materialien erreicht. Außerdem werden mit der Tätigkeit die Anforderungen an eine nachhaltige Nutzung und den Schutz von Wasser- und Meeresressourcen gemäß Appendix B erfüllt, die Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung inklusive Appendix C eingehalten sowie der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme gewährleistet.

Die erzielten taxonomiefähigen Umsatzerlöse in Bezug auf Kriterium 3.21 betragen für das Geschäftsjahr 2024 92 % (bzw. 6.831 Mio. €) und die -konformen Umsatzerlöse 16 % (bzw. 1.151 Mio. €) der gesamten Umsätze des Konzerns.

Die CapEx für diese Wirtschaftstätigkeit beinhalten Ausgaben für technische Anlagen und Maschinen, Werkzeuge und Toolings sowie aktivierte Entwicklungsleistungen. Mit 425 Mio. € machen die taxonomiefähigen CapEx für das Geschäftsjahr 54 % und die taxonomiekonformen 9 % der Gesamtinvestitionen der MTU aus.

Im Zusammenhang mit dieser Wirtschaftstätigkeit umfassen die OpEx direkte Aufwendungen für die Instandhaltung der technischen Anlagen und Maschinen sowie nicht aktivierungsfähige Aufwendungen für die Weiterentwicklung bestehender Triebwerksprogramme. Mit 181 Mio. € wurden 63 % der gesamten OpEx der MTU als taxonomiefähig bzw. 8 % (23 Mio. €) als taxonomiekonform in Bezug auf diese Wirtschaftstätigkeit eingestuft.

4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie

Im Bereich der Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie wird der Bau der Geothermieanlage der MTU am Standort München erfasst. Bislang war mit dieser Tätigkeit ausschließlich taxonomiefähiger CapEx verbunden. Wie durch eine von der MTU in Auftrag gegebene Lebenszyklusemissionsanalyse bestätigt werden konnte, liegen die Lebenszyklus-



THG-Emissionen der Erzeugung von Wärme aus der Geothermieanlage unter 100 g CO₂e/kWh und erfüllen somit die Anforderungen an einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.

Für die Einhaltung der DNSH-Kriterien wurden u.a. die Anforderungen des Appendix B zur nachhaltigen Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen und des Appendix D zum Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme gemäß nationaler Gesetzgebungen eingehalten sowie eine Klimarisikoanalyse für den Standort München durchgeführt.

Durch die Erfüllung des wesentlichen Beitrags, der DNSH-Kriterien sowie der Einhaltung des Mindestschutzes kann für die Wirtschaftstätigkeit 4.22 im Berichtsjahr 2024 eine Konformität in Höhe von 17 Mio. € CapEx ausgewiesen werden (2% der Gesamtinvestitionen der MTU).

6.18 Leasing von Luftfahrzeugen

Diese Wirtschaftstätigkeit umfasst die Vermietung und das Leasing von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen, soweit sie mit einem in Betracht kommenden Luftfahrzeugtyp in Verbindung gebracht werden können und die Effizienz des Luftfahrzeugs verbessern oder aufrechterhalten. Die MTU ist über ihre Tochtergesellschaft MTU Maintenance Lease Services im Bereich des kurz- und mittelfristigen Triebwerksleasings tätig.

Damit verbunden sind taxonomiefähige Umsatzerlöse (2% bzw. 176 Mio. €), CapEx (15% bzw. 116 Mio. €) und OpEx (3% bzw. 8 Mio. €) für das Geschäftsjahr 2024.

Trotz entsprechender Anstrengungen, die notwendigen Belege für eine Überprüfung der Taxonomiekonformität zu erhalten, konnten die technischen Bewertungskriterien für diese Wirtschaftstätigkeit für das Geschäftsjahr 2024 nicht vollständig erfüllt werden.

7.2 Renovierung bestehender Gebäude

Mit der Durchführung von Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt.

Die für diese Wirtschaftstätigkeit als taxonomiefähig erfassten CapEx beliefen sich im Geschäftsjahr auf 8 Mio. € (bzw. 1% der gesamten CapEx). Die OpEx für die im Berichtsjahr erfassten taxonomiefähigen Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen betragen 4 Mio. € (bzw. 1% der gesamten OpEx). Hierzu zählen Maßnahmen wie die Renovierung bestehender Produktionshallen oder die Sanierung von Dächern.

Die erforderlichen technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2024 nicht vollständig erfüllt werden.

7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten

Mit der Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten sind keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt oder wesentliche CapEx ausgegeben worden.

Die OpEx für die im Berichtsjahr erfassten taxonomiefähigen Maßnahmen in diesem Zusammenhang betragen 2 Mio. € (bzw. 1% der gesamten OpEx). Dazu gehören Maßnahmen wie der Ersatz alter Leuchtmittel durch energieeffizientere LED-Leuchtmittel in Gebäuden und Produktions- bzw. Instandhaltungshallen.

Die erforderlichen technischen Bewertungskriterien für eine Taxonomiekonformität konnten im Geschäftsjahr 2024 nicht vollständig erfüllt werden.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Der Erwerb von und das Eigentum an Gebäuden stellen für die MTU keine umsatzrelevanten Tätigkeiten dar. Für die Ermittlung der taxonomiefähigen Investitionen und Aufwendungen wurden alle unter dieser Wirtschaftstätigkeit erfassten Gebäude sowie Nutzungsrechte an Gebäuden und Einbauten berücksichtigt.

Die ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betragen im Berichtsjahr 78 Mio. € und damit 10% der Gesamtinvestitionen der MTU. Für einen Teil der Neubauten konnte die Taxonomiekonformität festgestellt werden, wofür u. a. die Primärenergiebedarfe und die Einhaltung der Kriterien für einen energieeffizienten Gebäudebetrieb geprüft wurden. Für die Einhaltung der DNSH-Kriterien wurde eine Klimarisikoanalyse für den Standort München durchgeführt. Die taxonomiekonformen CapEx betragen im Geschäftsjahr 2024 37 Mio. € und damit 5% der Gesamtinvestitionen der MTU.

Die taxonomiefähigen OpEx für die im Berichtsjahr erfassten Gebäude betragen 3 Mio. € (bzw. 1% der gesamten OpEx) im Konzern.

8.1 Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten

Diese Wirtschaftstätigkeit umfasst die internen Aktivitäten, die mit den Rechenzentren und Serverräumen der MTU verbunden sind, wie z.B. Ausgaben für Serverräume einschließlich Servern, Speichern und Netzwerkgeräten sowie Wartung und Betrieb energieeffizienter IT-Infrastrukturen, die zur Senkung des Energieverbrauchs beitragen, z.B. Kühlsysteme mit geringerem Energieverbrauch, Optimierung der Hardware zur Senkung des Stromverbrauchs.



Da es sich um interne Aktivitäten handelt, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Ebenso liegen keine wesentlichen OpEx in Zusammenhang mit dieser Wirtschaftstätigkeit vor.

Die mit dieser Wirtschaftstätigkeit verbundenen taxonomiefähigen CapEx für das Geschäftsjahr 2024 betragen 1 % (11 Mio. €).

Eine Taxonomiekonformität konnte für das Geschäftsjahr 2024 nicht erzielt werden, da die Anforderung an einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz nicht erfüllt werden konnte.

9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation

Diese Wirtschaftstätigkeit umfasst die Forschungstätigkeiten der MTU an neuen Triebwerkstechnologien gemäß Investitionsplänen, welche zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen und somit zu einer Ausweitung der Konformität der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen führen sollen. Insgesamt handelt es sich dabei um unterschiedliche Forschungsprojekte, von denen die MTU innerhalb der nächsten fünf bis neun Jahre das Erreichen der Taxonomiekonformität gemäß der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation erwartet.

Als Teil der Investitionspläne ergeben sich für das Jahr 2024 taxonomiekonforme CapEx in Höhe von 9 Mio. € (bzw. 1 % des gesamten MTU CapEx), die aus der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation resultieren.

Die taxonomiekonformen OpEx für Forschung und Entwicklung, welche der Tätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation zuzuordnen sind, betragen im Geschäftsjahr 2024 40 Mio. € und entsprechen somit einem Anteil von 14 % der Betriebsausgaben. Dieser Anteil besteht aus nicht aktivierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit Forschungstätigkeiten der MTU an neuen Triebwerkstechnologien gemäß Investitionsplänen.

Für das Erreichen der Konformität wurden neben dem wesentlichen Beitrag, den Mindestschutz-Standards auch die sogenannten „Do No Significant Harm“-Anforderungen (DNSH) für die entsprechenden Triebwerke eingehalten. Hierfür wurde zum einen eine Klimarisikoanalyse gemäß Appendix A durchgeführt. Zum anderen konnten für die Umweltziele 3-6 (Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme) keine Risiken festgestellt werden.

Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben sind im Vergleich zum Vorjahr um 44 % gesunken. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass eines der Forschungsprojekte nicht wie geplant den erforderlichen Technologiereifegrad im vorgegebenen Zeitraum erreichen wird. Daraus resultierend ergibt sich auch eine Anpassung der Angaben zur Taxonomiekonformität der beiden Vorjahre 2022 und 2023. Die taxonomiekonformen OpEx fallen demnach für das Geschäftsjahr 2022 um 4 Mio. € und für das Geschäftsjahr 2023 um 9 Mio. € geringer aus. Die taxonomiekonformen CapEx der beiden Vorjahre bleiben dadurch unberührt.



Meldebogen: Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr 2024	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit	
	Code	Umsatz	Umsatzanteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft				Biologische Vielfalt
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	1.151	16	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J			T
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		1.151	16	16%						J	J	J	J	J	J			
Davon ermöglichende Tätigkeiten																	E	
Davon Übergangstätigkeiten		1.151	16	16%						J	J	J	J	J	J			T

**Meldebogen: Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024**

Geschäftsjahr 2024	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit		
	Code	Umsatz	Umsatzanteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmut- zung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmut- zung	Kreislaufwirtschaft				Biologische Vielfalt	Mindestschutz
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹	EL; N/ EL ¹							%			
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	5.680	77	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							91			
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	176	2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							2			
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		5.856	79	79%												92			
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		7.007	95	95%												92			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		404	5													8			
GESAMT		7.411	100													100			

¹ J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - Nicht taxonomiefähige („not eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel; EL - Taxonomiefähige („eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel.



Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität je Umweltziel für den Umsatz kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Umsatzanteil / Gesamtumsatz

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	16%	95%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	%	%
PPC	%	%
BIO	%	%



Meldebogen: CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr 2024	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomiekonforme (A.1) oder taxonomiefähige (A.2) CapEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit	
	Code	CapEx	CapEx-Anteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmut- zung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmut- zung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				Mindestschutz
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	74	9	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J			T
Erzeugung von Wärme/Kälte aus geothermischer Energie	CCM 4.22	17	2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	37	5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J			
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	9	1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	3	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		137	17	17%						J	J	J	J	J	J	J	3		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		9	1	1%						J	J	J	J	J	J	J	3	E	
Davon Übergangstätigkeiten		74	9	9%						J	J	J	J	J	J	J			T



Meldebogen: CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr 2024	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Anteil taxonomiekonforme (A.1) oder taxonomiefähige (A.2) CapEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit	
	Code	CapEx	CapEx-Anteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft				Biologische Vielfalt
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹	EL; N/EL ¹							%		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																		
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	351	44	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							49		
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	116	15	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							13		
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2 / CE 3.2	8	1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							3		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	41	5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							12		
Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten	CCM 8.1	11	1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							2		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		527	67	67%												80		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		664	84	84%												83		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		127	16													17		
GESAMT		791	100													100		

¹ J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - Nicht taxonomiefähige („not eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel; EL - Taxonomiefähige („eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel.



Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität je Umweltziel für CapEx kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

CapEx-Anteil / Gesamt-CapEx

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	17%	84%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	%	1%
PPC	%	%
BIO	%	%



Meldebogen: OpEx-Anteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr 2024	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomiekonforme (A.1) oder taxonomiefähige (A.2) OpEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
	Code	OpEx	OpEx-Anteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt			
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J; N; N/EL ¹	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.21	23	8	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J			T
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	40	14	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	25	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		63	22	22%						J	J	J	J	J	J	25		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		40	14	14%						J	J	J	J	J	J	25	E	
Davon Übergangstätigkeiten		23	8	8%						J	J	J	J	J	J			T



Meldebogen: OpEx-Anteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr 2024	2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Anteil taxonomie-konformer (A.1) oder taxonomie-fähiger (A.2) OpEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit					
	Code	OpEx	OpEx-Anteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft				Biologische Vielfalt	Mindestschutz	%	E	T
Wirtschaftstätigkeiten																						
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																						
Herstellung von Luftfahrzeugen	CCM 3.2.1	158	55	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								54					
Leasing von Luftfahrzeugen	CCM 6.18	8	3	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2					
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2 / CE 3.2	4	1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								1					
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	2	1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL													
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	3	1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1					
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		173	61	61%													58					
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		236	83	83%													83					
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																						
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		49	17														17					
GESAMT		285	100														100					

¹ J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - Nicht taxonomiefähige („not eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel; EL - Taxonomiefähige („eligible“) Tätigkeit für das jeweilige Umweltziel.



Der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität je Umweltziel für OpEx kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

OpEx-Anteil / Gesamt-OpEx

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM	22%	83%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	%	1%
PPC	%	%
BIO	%	%

Meldebogen 1 Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein



Klimawandel (E1)

Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)

Die MTU hat sich im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie THG-Emissionsreduktionsziele gesetzt. Mit der Klimastrategie ecoRoadmap verfolgt die MTU das Ziel, die Verwendung fossiler Brennstoffe und die Emission von Treibhausgasen (THG) an den eigenen Produktions- und Instandhaltungsstandorten dauerhaft zu reduzieren. Bis zum Jahr 2030 sollen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2019 um 60 % gesenkt werden. Bei der Festlegung ihrer Ziele hat sich die MTU am Green Deal der EU und der zugrundeliegenden Zielsetzung des Pariser Klimaabkommens orientiert, das darauf abzielt, die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen.

Der Übergangsplan der MTU setzt sich derzeit aus zwei wesentlichen Elementen zusammen: der ecoRoadmap und der Technologieagenda Clean Air Engine (Claire), welche zur Erreichung der Ziele der MTU stetig weiterentwickelt werden.

Klimaschutz im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit

Die Produktion und Instandhaltung von Triebwerken führen an den eigenen Standorten zu einem hohen Energieverbrauch und damit verbundenen THG-Emissionen. Um die THG-Emissionsreduktionsziele zu erreichen, wurden in den eigenen betrieblichen Abläufen insbesondere folgende Maßnahmen zur Dekarbonisierung identifiziert: Steigerung der Energieeffizienz, Ausbau der eigenen Energieerzeugung und Einkauf von erneuerbarer Energie.

Die Steigerung der Energieeffizienz will die MTU durch die Modernisierung von Maschinen und gebäudetechnischen Anlagen, den Wechsel auf LED-Beleuchtung oder auch Verbesserungsmaßnahmen wie z. B. die Behebung von Druckluftleckagen erreichen. Durch die Optimierung des Heiznetzes, den Einsatz von Wärmepumpen und die Sanierung von Gebäuden sollen auch die Emissionen für die Wärmeversorgung gesenkt werden.

Um den Verbrauch aus fossilen Energiequellen und die damit verbundenen Emissionen zu reduzieren, stellt die MTU auf erneuerbare Energiequellen um. Dazu zählen der Ausbau der eigenen Energieerzeugung durch die Installation von Geothermie-Anlagen und Photovoltaik-Anlagen sowie der Einkauf von erneuerbarem Gas (RNG) und Grünstrom.

Im Berichtsjahr 2024 waren bei der Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen wichtige Fortschritte zu verzeichnen. Hervorzuheben ist die Betriebsaufnahme der MTU-weit größten Photovoltaik-Anlage am Standort Serbien mit einer umfangreichen Eigenerzeugung von erneuer-

erbarer Energie. Zusätzlich wurde die geothermische Tiefen-Bohrung am Standort in München abgeschlossen, mit der ein entscheidender Meilenstein für die zukünftige Nutzung von erneuerbarer Energie aus Geothermie erreicht wurde.

Bei den Produktionsgebäuden identifizierte die MTU gebundene Treibhausgasemissionen. Maßnahmen zur Emissionsreduktion an diesen Gebäuden parallel zum operativen Geschäft sind mit technischen und logistischen Herausforderungen verbunden. Aus diesem Grund sind Maßnahmen nicht immer kurzfristig umsetzbar, sondern benötigen einen höheren Planungsaufwand und zeitlichen Vorlauf. Um das Risiko, das Reduktionsziel für das Jahr 2030 nicht einhalten zu können, so gering wie möglich zu halten, aktualisiert die MTU jährlich einen detaillierten Maßnahmenplan der ecoRoadmap und steuert über eine Maßnahmenpriorisierung die jeweiligen Verbesserungen ein.

Eine Herausforderung ist die Reduzierung der THG-Emissionen, die durch den Verbrauch von Kerosin an den Prüfständen für Forschung und Entwicklung sowie Instandhaltung freigesetzt werden. Die MTU unterstützt daher die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) im notwendigen Testbetrieb der Triebwerke. Bei den Emissionen der Prüfstände handelt es sich um potenziell gebundene Treibhausgasemissionen. Dieser Brennstoffwechsel hängt in hohem Maße von der tatsächlichen Marktverfügbarkeit ab und ist somit ein Dekarbonisierungshebel, der für ein langfristiges Ziel an Bedeutung gewinnen wird.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Dekarbonisierungsmaßnahmen im Rahmen der eigenen Tätigkeiten fokussiert sich die MTU auch auf die Entwicklung effizienter Antriebskonzepte in der Nutzungsphase der MTU-Produkte.

Klimaschutz im Rahmen der vor- und nachgelagerten Geschäftsaktivität

Die Effizienz der MTU-Produkte wirkt sich auf die Gesamteffizienz eines Triebwerks aus. Die MTU-Komponenten ermöglichen eine Reduzierung des Kerosinverbrauchs und leisten somit einen Beitrag zu einem CO₂-ärmeren Luftverkehr. Gemeinsam mit Pratt & Whitney bietet die MTU mit dem Getriebefan (GTF) einen modernen Antrieb an, der den Treibstoffverbrauch verringert und bereits erfolgreich auf dem Markt eingesetzt wird, z. B. im Airbus A320neo-Antrieb PW1100G-JM. Mit einem im Vergleich zur Vorgängergeneration um 16-20 % geringeren CO₂-Ausstoß reduziert die GTF-Familie die Klimawirkung des Luftverkehrs. Weitere technologische Möglichkeiten zur Verringerung von Treibstoffverbrauch oder Emissionen werden derzeit in der Technologie-Roadmap der MTU verfolgt.



Die Entwicklung von emissionsarmen Produkten ist eine zentrale Vision der MTU. Nach der im Jahr 2022 aktualisierten MTU-Technologie-Agenda Claire wird ein Zeithorizont von etwa 30 Jahren anvisiert. In Claire definiert die MTU nicht nur quantitative Klimaziele in Bezug auf CO₂- und NO_x-Emissionen, die Bildung von Kondensstreifen sowie einen niedrigeren Energieverbrauch, sondern legt auch Konzepte vor, wie sie zu erreichen sind. Der Zeitpunkt einer möglichen Inbetriebnahme hängt jedoch von der technologischen Umsetzbarkeit sowie der allgemeinen Akzeptanz und Nachfrage der neuen Luftfahrtantriebe seitens der Kunden (Luftfahrtunternehmen und Leasinggeber) ab.

Aus Sicht der MTU sind nachhaltige Kraftstoffe (SAF) für einen emissionsreduzierten Luftverkehr unerlässlich. Dieser hängt in hohem Maße von der langfristigen Verfügbarkeit nachhaltiger Flugtreibstoffe ab. Die Nutzung der Triebwerke der MTU ist derzeit mit gebundenen Emissionen verbunden. Aus diesem Grund setzt sich die MTU für SAF ein. Das Ziel ist die Abkehr von fossilen Brennstoffen hin zu nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen. Die MTU leistet ihren Beitrag dazu, damit dieses Potenzial in der Luftfahrt genutzt wird. Sie ist Mitglied der aireg (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.) und untersucht zudem über SAF-Tests die Auswirkungen der alternativen Kraftstoffe auf das Betriebsverhalten und die Funktionsfähigkeit von Luftfahrtantrieben.

Um weitere Dekarbonisierungshebel zu identifizieren, berechnet die MTU die Scope-3-Treibhausgasemissionen entlang der gesamten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Neben der signifikanten Scope-3-Kategorie „Verwendung verkaufter Produkte“ fallen insbesondere für die Produktion von Triebwerksteilen sowie bei der Instandhaltung und Reparatur von Triebwerken hohe Emissionen in der Scope-3-Kategorie „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ an. Außerhalb des Betriebs ergeben sich auch THG-Emissionen der Scope-3.15-Kategorie „Investitionen“, da die MTU an Unternehmen beteiligt ist, welche ebenfalls Geschäftsaktivitäten im energieintensiven Luftfahrtsektor verzeichnen.

Die Emissionen der Scope-3.1-Kategorie „eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie Scope-3.15-Kategorie „Investitionen“ wurden größtenteils ausgaben- bzw. umsatzbezogen berechnet. Die MTU ist bestrebt, die Datenqualität für diese Kalkulation zu verbessern, um die Entwicklung von Reduktionszielen für Scope 3 voranzutreiben.

Investitionen und Finanzmittel zur Unterstützung der Umsetzung des Übergangsplans

Durch ihre Tätigkeiten in der Forschung und Entwicklung fördert die MTU aktiv einen emissionsreduzierten Luftverkehr und investiert gleichzeitig in die Zukunft ihres Geschäftsmodells.

Schwerpunkt der F&E-Aktivitäten im Jahr 2024, welche auf den Übergangsplan der MTU einzahlen, waren die weitere Effizienzsteigerung des Getriebefans der nächsten Generation und die Entwicklung der Technologie für die Flying Fuel Cell, die als Antrieb der Zukunft außer Wasser keine klimaschädlichen Emissionen aufweist. Diese Investitionen und Finanzierungen unterstützen die Technologie-Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte, wie sie in der MTU-Technologie-Agenda Claire dargelegt sind. Außerdem stehen sie teilweise im Zusammenhang mit taxonomiekonformen OpEx und CapEx aus dem CapEx-Plan der MTU unter der Tätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation, wie in der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 gefordert. Die Summe der Investitionen und Betriebsausgaben dieses CapEx-Plans belaufen sich im Jahr 2024 auf rund 49 Mio. €. Weitere Informationen zum CapEx-Plan sind im [Abschnitt Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#) zu finden. Außerdem ergeben sich aus der Weiterentwicklung des GTF taxonomiekonforme Investitionen gemäß der Wirtschaftstätigkeit 3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen.

Darüber hinaus hat die MTU im Jahr 2024 in die Eigenerzeugung von erneuerbaren Energien, in Energieeffizienzmaßnahmen und in den Bezug von erneuerbaren Energien als Teil der betrieblichen Klimastrategie investiert. Diese Investitionen zahlen ebenfalls auf den Übergangsplan der MTU ein und werden größtenteils im taxonomiekonformen CapEx der Wirtschaftstätigkeit 4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus Geothermie wiederspiegelt.

Die taxonomiekonformen Investitionen im Jahr 2024, welche zum Übergangsplan für den Klimaschutz der MTU beitragen, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Taxonomiekonforme Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan für den Klimaschutz

Wirtschaftstätigkeiten in 2024

CapEx in Mio. €	Taxonomiekonforme CapEx
3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen	15
4.22 Erzeugung von Wärme/Kälte aus Geothermie	17
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9

Insgesamt belaufen sich die finanziellen Ressourcen der MTU für die Implementierung eines Übergangsplans im Jahr 2024 auf 115 Mio. €. Dieser Betrag ist neben den bereits erwähnten Maßnahmen wie der Forschung und Entwicklung und der Eigenerzeugung von erneuerbaren



Energien auf die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen an den vollkonsolidierten Standorten der MTU zurückzuführen. Weitere Details zu den Maßnahmen im Zusammenhang mit den Klimakonzepten der MTU werden im [Kapitel Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten \(E1-3\)](#) erläutert.

Die MTU arbeitet daran, ihre wirtschaftlichen Aktivitäten gemäß den Bestimmungen der EU-Verordnung 2021/2139 anzupassen, um zu einer nachhaltigeren Wirtschaft überzugehen. Dies beinhaltet Investitionen in die Erforschung und Entwicklung klimafreundlicher Triebwerkstechnologien, um zur Nachhaltigkeit der Luftfahrtindustrie beizutragen, sowie Investitionen in Technologien zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und der Treibhausgasemissionen. Die MTU überwacht aktiv Investitionen und Betriebskosten im Zusammenhang mit der Technologieagenda Claire und der Klimastrategie ecoRoadmap, um diesen Übergang zu erleichtern. Die MTU führt wirtschaftliche Aktivitäten durch, die im Zusammenhang mit der Minderung des Klimawandels stehen und den Kriterien der EU-Taxonomie-Verordnung entsprechen. Die MTU strebt an, ihre wirtschaftlichen Aktivitäten kontinuierlich an die Kriterien der Verordnung anzupassen, hat jedoch im Berichtsjahr keine konkreten Zielvorgaben für die Anpassungen festgelegt.

Die kontinuierliche Entwicklung und Verbesserung der Produktion für eine kohlenstoffarme Wirtschaft ist Teil der Geschäftsstrategie der MTU und wird in der Klimastrategie ecoRoadmap dokumentiert. Mit der Technologie-Agenda Claire arbeitet die MTU intensiv daran, die Klimawirkung und den Treibstoffverbrauch von Flugzeugtriebwerken in verschiedenen Phasen zu verringern. Somit ist der Übergangsplan Teil der Geschäftsstrategie und der Finanzplanung der MTU.

Die Roadmaps und Maßnahmen wurden vom Vorstand der MTU gebilligt.

Gemäß den in Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission (Verordnung über Referenzwerte für den klimabedingten Wandel) genannten Kriterien ist die MTU von den auf das Pariser Klimaabkommen abgestimmten EU-Referenzwerten nicht ausgenommen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1-SBM-3)

Zur weiterführenden Bewertung von klimabezogenen physischen Risiken und klimabezogenen Übergangsrisiken hat die MTU eine Resilienzanalyse für den eigenen Geschäftsbereich und die nachgelagerte Wertschöpfungskette durchgeführt. Ausgangspunkt der Resilienzanalyse

bildete die Klimarisiko- und Klimaszenarioanalyse (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#)). Da im Rahmen der Klimarisikoanalyse keine wesentlichen physischen Risiken innerhalb der Geschäftstätigkeiten der MTU und der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie keine wesentlichen Übergangsrisiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert wurden, fokussiert sich die Resilienzanalyse aktuell auf Übergangsrisiken für den eigenen Geschäftsbereich und die nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die im Kontext der Klimaszenarienanalyse betrachteten Übergangsrisiken umfassen regulatorische Änderungen, Marktveränderungen, technologische Fortschritte und Reputationsauswirkungen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft, sowie steigende Stakeholderanforderungen. Die identifizierten Risiken und Chancen wurden basierend auf ihrem potenziellen Einfluss auf das Geschäftsmodell, die finanzielle Leistung und die strategischen Ziele der MTU bewertet.

Für die im [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) beschriebene Analyse der Übergangseignisse wurden seit 2023 unterschiedliche Übergangsszenarien analysiert und der Einfluss auf die Geschäftstätigkeiten der MTU bewertet. Ein wesentlicher Schwerpunkt war die Untersuchung der Auswirkungen des Wandels im internationalen Flugverkehr sowie klimabedingter Übergangseignisse. Dabei wird das Ziel berücksichtigt, die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Zu den betrachteten Übergangseignissen gehören neben steigenden Erwartungen der externen Interessenträger die zunehmende Bepreisung von THG-Emissionen und Kraftstoffen, die sukzessive Einführung von Mindestanforderungen von SAF (z. B. im Rahmen der ReFuelEU-Aviation-Initiative der EU) sowie partielle Flug- und Flugrouteneinschränkungen.

Die Nicht-Erreichung der Klimaziele wurde als wesentliches Übergangsrisiko identifiziert, da dies die Wahrnehmung durch externe Interessensgruppen und Kunden verschlechtern, die Reputation langfristig beeinträchtigen und negative finanzielle Effekte zur Folge haben könnte. Weitere Übergangseignisse, wie die steigenden Kosten für Kohlenstoffemissionen und SAF-/Treibstoffe, könnten langfristig zu einer geringeren Nachfrage im Flugverkehr führen.

Der Zeithorizont der Resilienzanalyse orientiert sich gestaffelt an wichtigen internationalen Klimapolitik-Meilensteinen und Klimaszenarien und wurde entsprechend den in IRO-1 beschriebenen Zeithorizonten angepasst. Der Zeithorizont der offengelegten Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen bezieht sich auf das Jahr 2030.



Für die Bewertung der Resilienz wurden die Klimaschutzmaßnahmen und Mittel der MTU risikomindernd berücksichtigt. Die Resilienzanalyse unterstützt, die MTU-Übergangsrisiken zu verstehen und hilft, strategische Entscheidungen unter komplexen und unsicheren Umständen zu treffen.

Unsicherheiten im Rahmen der Resilienzanalyse ergeben sich aus getroffenen Annahmen zu Übergangsereignissen, die über die derzeit absehbare politische Agenda hinausgehen und sich aktuell nur auf Annahmen basierend abbilden lassen. Diese werden jährlich überprüft und im Rahmen der Klimaszenarien- und Klimaresilienzanalyse aktualisiert.

Die Resilienzanalyse der MTU hat gezeigt, dass durch die Einführung der ecoRoadmap und der strategischen Verankerung bereits wichtige Maßnahmen zur Mitigation und Erhaltung der Innovationsfähigkeit der MTU getroffen wurden. Zudem unterstreichen die Ergebnisse der Resilienzanalyse, dass die strategische Ausrichtung der MTU bereits viele der identifizierten Risiken und Chancen – unabhängig von der Wesentlichkeit – im Zusammenhang mit dem Klimawandel berücksichtigt. Die Anpassung des Geschäftsmodells der MTU an die Herausforderungen des Klimawandels ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie, derzeit operationalisiert durch die Claire-Agenda und die ecoRoadmap.

Auf Basis der Resilienzanalyse für physische Klima- und Übergangsrisiken ist die MTU zuversichtlich, einen ständigen Zugang zu Finanzmitteln zu vertretbaren Kapitalkosten zu sichern und flexibel auf sich ändernde klimatische und regulatorische Bedingungen zu reagieren und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-2)

Die MTU hat Unternehmensrichtlinien ausgearbeitet, mit denen die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel gesteuert werden. Die folgenden zentralen Richtlinien wurden für die Themenbereiche Klimaschutz- und Energieeinsparmaßnahmen implementiert. Die Richtlinien im Zusammenhang mit dem Klimawandel enthalten derzeit noch keine Angaben zur Anpassung an den Klimawandel.

MTU-Klimaschutzhandbuch mit Anhang

Inhalte	Dieses Konzept für den Klimaschutz im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit zielt darauf ab, den Ressourcen- und Energieverbrauch so gering wie möglich zu halten und die Treibhausgasemissionen des Unternehmens zu senken. Das Konzept umfasst die Datenerhebung und Berichterstattung für die Berechnung der Treibhausgasemissionen und beschreibt die allgemeinen Berechnungsgrundsätze sowie die THG-Emissionsreduktionsziele des Unternehmens. Weiter wird der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung von Maßnahmen zur Zielerreichung definiert und über die betriebliche Klimastrategie ecoRoadmap operationalisiert. Dieses Konzept befasst sich mit dem Klimaschutz, der Energieeffizienz und dem Einsatz erneuerbarer Energie.
Ziel	Die MTU definiert im Rahmen ihrer Klimastrategie ausgehend vom Basisjahr 2019 eine Verringerung der CO ₂ e-Emissionen bis spätestens 2030 um 60%. Das Ziel orientiert sich damit am Pariser Klimaabkommen zur Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Als Industrieunternehmen, das Teile für Flugzeugtriebwerke herstellt und wartet, emittiert die MTU THG-Emissionen in Scope 1 und Scope 2 aus der Produktion, Reparatur und Erprobung. Hieraus ergibt sich eine negative Auswirkung auf die Umwelt.
Überwachung	Die Überwachung des Konzepts erfolgt über ein monatliches internes Reporting sowie eine unterjährige Evaluierung der Zielerreichung. Zudem findet eine Regelberichterstattung an das CS-Board und den CSO statt.
Anwendungsbereich	Eigene Betriebe (Scope 1 und Scope 2) der sechs größten Produktions- und Instandhaltungstandorte: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o. / Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o. <p>Auf sie entfallen 89,0% der Scope-1- und standortbezogenen Scope-2-Emissionen der MTU in 2024.</p>
Verantwortliche Organisationsebene	Die Klima- und Umweltschutzabteilung sowie auf Managementebene der Vorstand und CSO sind verantwortlich für die Umsetzung des Klimaschutzhandbuchs.
Standards oder Initiativen Dritter	THG-Protokoll, Pariser Klimaabkommen
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.



Verfahrensanweisungen – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung

Inhalte	Diese Verfahrensanweisung beschreibt, wie umweltrelevante Aspekte im Produktdesign berücksichtigt werden. Während des Produktdesigns werden umweltrelevante Aspekte (wie niedrigerer Verbrauch, Emissionsverringerung in der Produktions- und Nutzungsphase) von den Planungs- und Beratungsabteilungen evaluiert. Das Planungssystem der MTU stellt sicher, dass diese Evaluierung an bestimmten Punkten des Entwicklungsprozesses möglich ist und geprüft wird. Die Leitlinie beschreibt unter anderem, welche umweltrelevanten Aspekte vom Produktdesign unmittelbar bestimmt oder mittelbar beeinflusst werden. Dieses Konzept befasst sich mit dem Klimaschutz und der Energieeffizienz im Zusammenhang mit den MTU-Produkten.
Ziel	Verringerung der Umweltauswirkungen sowohl in der Nutzungsphase als auch bei der Produktion und Instandhaltung (durch niedrigeren Verbrauch und reduzierte Emissionen). Verwendung umweltfreundlicherer Materialien und Betriebsstoffe.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Produkte der MTU sind Triebwerksmodule für die Luftfahrt. Die von diesen Produkten während der Nutzungsphase erzeugten Emissionen wirken sich tatsächlich negativ auf die Umwelt aus, indem sie zur globalen Erwärmung beitragen.
Überwachung	Um sicherzustellen, dass umweltrelevante Aspekte im Produktdesign berücksichtigt werden, definiert das MTU-Planungssystem Punkte in der Produktentwicklung, an denen der aktuelle Entwicklungsstand überprüft wird (z.B. technische Überprüfungen und Gate Reviews). Im Rahmen der Bestimmungen sind zwingend Fragebögen zu beantworten, die die Dokumentation der Evaluierung des Designs auf Basis umweltrelevanter Kriterien enthalten.
Anwendungsbereich	Die Konzepte sind bei der Entwicklung neuer Produkte maßgeblich und betreffen alle technischen Abteilungen in der Entwicklung folgender Standorte: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines North America Inc. / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o.
Verantwortliche Organisationsebene	Das Engineering Office ist für die Umsetzung und Überwachung der Verfahrensanweisung zur Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten in der Produktgestaltung verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Der MTU ist bewusst, dass soziale und ökologische Auswirkungen sowie die damit verbundenen Risiken und Chancen miteinander verknüpft sind. Aus diesem Grund hat die MTU Konzepte für verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte erarbeitet, unter anderem solche, für die mehrere Nachhaltigkeitsthemen infrage kommen. Die Richtlinie „Lieferanten Code of Conduct“ bezieht sich auf mehrere Nachhaltigkeitsaspekte und wird im [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette \(S2-1\)](#) erfasst.

Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten (E1-3)

Die MTU will mit ihrer Verantwortung für den Klimaschutz einen Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens leisten. Das Unternehmen reduziert die Emission von Treibhausgasen bei der Entwicklung, Produktion und Instandhaltung in seinen Werken kontinuierlich und leistet dadurch einen Beitrag zum globalen Klimaschutz. In diesem Zusammenhang wurden im Berichtsjahr die folgenden Maßnahmen ergriffen, um die selbst gesetzten Klimaziele zu erreichen und die Treibhausgasemissionen der MTU zu reduzieren.

Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Die MTU ergreift stetig Chancen zur Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie im eigenen Geschäftsbereich, z. B. durch Photovoltaik-Anlagen oder Geothermie, um den Zukauf fremderzeugter Energie zu reduzieren. Im Jahr 2024 wurde die MTU-weit größte Photovoltaik-Anlage bei der MTU Maintenance Serbia d.o.o. in Betrieb genommen. Somit konnten etwa 241 t CO ₂ e eingespart werden.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU plant die Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie, z. B. durch Photovoltaik- und Geothermie-Anlagen, bis 2030 kontinuierlich weiter auszubauen. Durch die Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie soll eine weitere Verringerung von THG-Emissionen bis 2030 um 7.600 t CO ₂ e ermöglicht werden.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Das Gesamtziel des MTU-Klimaschutzhandbuchs ist eine Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis zum Jahr 2030 von 60%. Die Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen trägt zur Senkung von Scope-1- und Scope-2-Emissionen bei und ermöglicht es der MTU, den Zukauf nicht erneuerbarer, fossiler Energie zu verringern und erneuerbare Energie selbst zu erzeugen.
Fortschritt	Bei der MTU Aero Engines AG (München) wurden 2024 Tiefenbohrungen für die Installation einer Geothermieanlage durchgeführt. Die Wärme aus der Tiefengeothermie wird künftig für den Heizbedarf am Standort genutzt. Der Bau des Technikgebäudes soll bis zum 2. Quartal 2025 abgeschlossen sein. Über die ecoRoadmap werden fortwährend weitere Maßnahmen bewertet und umgesetzt.



Energieeffizienz

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU plant, ihren Energieverbrauch langfristig durch kontinuierliche Energieeffizienzmaßnahmen zu reduzieren. Bei den sechs größten operativ kontrollierten Produktions- und Instandhaltungsbetrieben werden fortlaufend Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Steigerung der Energieeffizienz umgesetzt. Diese Maßnahmen umfassen die fortlaufende Modernisierung der Maschinen, Prozessoptimierung und die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen in Hilfsgeräten und im Gebäudemanagement. Im Jahr 2024 konnte die MTU die Emissionen um 672 t CO₂e über folgende wesentliche Maßnahmen senken:

- / Verbesserung der Temperaturregelung in Produktionsflächen und Büros
- / Umstellung auf LED-Beleuchtung
- / Sanierung der Heizzentrale am Standort MTU Maintenance Hannover GmbH
- / Optimierung und der Austausch von Maschinen und gebäudetechnischen Anlagen, wie z. B. Lüftungsanlagen

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Mithilfe von Wärmepumpen und der Verbesserung des Heiznetzes sollen bis 2030 weitere Verbesserungen umgesetzt werden, die eine Einsparung in Höhe von 2.800 t CO₂e ermöglichen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Das Gesamtziel des MTU-Klimaschutzhandbuchs ist eine Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis zum Jahr 2030 von 60%. Die Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen trägt zur Senkung von Scope-1- und Scope-2-Emissionen bei und ermöglicht es der MTU, mit Hilfe von Energieeffizienzmaßnahmen den Energieverbrauch und somit Emissionen in den eigenen Betrieben zu senken.

Fortschritt

Über die ecoRoadmap werden bereits implementierte und neue Maßnahmen fortwährend bewertet und umgesetzt.

Einkauf von erneuerbarer Energie

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Um eine Verringerung der TGH-Emissionen zu erreichen, wird hochwertige regenerative Energie an den 6 größten MTU-Standorten eingekauft. Im Jahr 2024 bezog die MTU 40,5% der eingekauften Energie durch vertragliche Instrumente mit ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die MTU plant, den Anteil der zugekauften erneuerbaren Energie an den 6 größten Standorten durch vertragliche Instrumente mit gebündelten und ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung kontinuierlich zu erhöhen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Das Gesamtziel des MTU-Klimaschutzhandbuchs ist eine Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis zum Jahr 2030 von 60%. Die Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen trägt zur Senkung von Scope-1- und Scope-2-Emissionen bei und ermöglicht es der MTU, den Zukauf nicht erneuerbarer, fossiler Energie zu verringern und erneuerbare Energie hinzuzukaufen.

Fortschritt

Bis zum Jahr 2024 verringerte die MTU ihre Emissionen durch den Einkauf von erneuerbarer Energie an den sechs größten Standorten um ca. 35.745 t CO₂e im Vergleich zum Basisjahr 2019.

Insgesamt konnten mit den Energieeffizienzmaßnahmen und dem Ausbau der regenerativen Energie im Rahmen der Klimastrategie ecoRoadmap im Berichtsjahr 914 t CO₂e eingespart werden. Wenn die von der MTU geplanten Maßnahmen umgesetzt werden, wird eine weitere Senkung der Emissionen in Höhe von 10.400 t CO₂e erwartet.

Entwicklung nachhaltiger Antriebskonzepte / Technologie-Agenda Claire**Wichtige ergriffene
Maßnahmen und
erreichte Ergebnisse**

Die MTU arbeitet fortwährend an der Entwicklung von Lösungen und Konzepten für nachhaltige zivile Triebwerke und ebnet so den Weg für emissionsreduziertes Fliegen (insbesondere im Rahmen der Technologie-Agenda Claire). Sämtliche Bemühungen dienen der Minderung von Klimawirkungen (verursacht durch CO₂- und NOx-Emissionen und die Bildung von Kondensstreifen) sowie einem niedrigeren Energieverbrauch. Zentrale Elemente sind die evolutionäre Weiterentwicklung des Gasturbinenantriebs auf Basis des Getriebefans und völlig neue, revolutionäre Antriebskonzepte wie die Flying Fuel Cell.

**Wichtige geplante
Maßnahmen und
Zeithorizonte zur
Umsetzung**

Die MTU ist kontinuierlich in Forschung und Entwicklung tätig und wird ihre Bemühungen langfristig fortsetzen.

**Beitrag zu den Zielen
und Vorgaben der
Richtlinien**

Minderung der Umweltauswirkungen in der Nutzungsphase (durch einen geringeren Treibstoffverbrauch und weniger Emissionen) der MTU-Produkte.

Fortschritt

Die erste Claire-Phase wurde mit hocheffizienten Triebwerken (Getriebefan) der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie erreicht. Die MTU liefert Schlüsseltechnologien zu diesen Triebwerken. Sie werden in modernen Narrowbody-Flugzeugen eingesetzt und verringern den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen gegenüber den Vorgängermodellen jeweils um 16 - 20 % pro Flug. Der Getriebefan ist seit 2016 auf dem Markt. Die Arbeiten an der zweiten Generation von Getriebefan-Triebwerken mit weiteren Neuerungen wurden bereits begonnen. Mit SAF oder Flüssigwasserstoff angetriebene Getriebefans der nächsten Generation könnten die Klimawirkung von Flugzeugen um nahezu 65 % im Vergleich zu einer Gasturbine aus dem Jahr 2000 mindern.

Die signifikanten Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) in Maßnahmen zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der MTU beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 44 Mio. € CapEx und 71 Mio. € OpEx. Weitere Informationen zu den CapEx und OpEx der MTU in diesem Geschäftsjahr sind im [Abschnitt Investitionen im Kapitel Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts](#) und im [Abschnitt Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Kapitel Konzernanhang des Konzernabschlusses](#) zu finden. Diese Zahlen wurden unter Berücksichtigung einer Wesentlichkeitsgrenze im Hinblick auf Maßnahmen zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele untersucht. Darüber hinaus können die signifikanten Beträge an CapEx und OpEx zur Umsetzung der Maßnahmen mit den Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie in Verbindung gebracht werden. Die signifikanten Beträge an CapEx und OpEx, die zur Umsetzung der Maßnahmen erforderlich sind und auch Teil der EU-Taxonomie-Berichterstattung sind, werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Signifikante CapEx und OpEx für Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele

in Mio. €	Taxonomiekonform	Taxonomiefähig, aber nicht konform
Signifikante CapEx	41	3
Signifikante OpEx	44	2

Ein Gesamtbetrag in Höhe von 49 Mio. € ist Teil des CapEx-Plans der MTU gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178. Dieser CapEx-Plan bezieht sich auf die Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation. Weitere Informationen zum CapEx-Plan sind im [Kapitel Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#) zu finden. Die OpEx und CapEx für die Durchführung nachhaltiger Maßnahmen im Jahr 2024 erfüllen nicht vollständig die Kriterien der auf die EU-Taxonomie bezogenen CapEx- und OpEx-Leistungsindikatoren. Grund für diesen Unterschied ist zum einen das nicht vollständige Erfüllen der Anforderungen des wesentlichen Beitrags und der DNSH-Kriterien. Zum anderen kann ein Großteil der Forschungsausgaben für nachhaltige Antriebskonzepte aufgrund der Anforderungen an den Technologiereifegrad weder der Wirtschaftstätigkeit 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation noch einer anderen Wirtschaftstätigkeit zugeordnet werden. Außerdem sind in der EU-Taxonomie-Berichterstattung fremdfinanzierte Mittel für Forschung & Entwicklung ausgeschlossen.

Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)

Durch konkrete Klimaziele will die MTU dazu beitragen, die Vorgaben aus dem Pariser Klimaabkommen zu erreichen. Die MTU orientiert sich in der eigenen Zielsetzung am EU Green Deal, der mit einer Klimaneutralität bis 2050 aus dem Pariser 1,5°C Ziel abgeleitet ist. Hierzu wurden Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen für Scope 1 und Scope 2 festgelegt. Die Ziele werden in CO₂-Äquivalenten (CO₂e) angegeben und basieren auf Bruttoemissionen. Dabei berücksichtigt die MTU weder die Entnahme von Treibhausgasen noch den Einsatz von CO₂-Zertifikaten oder vermiedene Emissionen als Mittel zur Zielerreichung.

Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel entspricht dem Gesamtziel aus dem Klimaschutzhandbuch. Die MTU setzt sich zum Ziel, den Ressourcen- und Energieverbrauch möglichst niedrig zu halten und somit die Treibhausgasemissionen zu senken.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist eine Verringerung der Scope-1- und Scope-2- Emissionen in Summe bis zum Jahr 2030 von 60% im Vergleich zu 2019 (ecoRoadmap). Das Ziel wird in Tonnen CO ₂ e gemessen.
Umfang	<ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Basisjahr und Wert	Ausgehend vom Basisjahr 2019 wird die fortgeschrittene Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen ausgehend von dem Bezugswert in Höhe von 87.843 t CO ₂ e gemessen.
Methoden und Annahmen	Das Ziel der MTU ist wissenschaftsbasiert und am 1,5 °C-Ziel des Pariser Klimaabkommens ausgerichtet. Zur Bestimmung der Zielambition wurden die Ressourcen der Science Based Targets initiative (SBTi) verwendet. Das Ziel ist nicht extern gesichert. Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Es erfolgte keine Anpassung der festgelegten Ziele.
Leistung der Zielerreichung	Im aktuellen Berichtsjahr verzeichnet die MTU bereits 42,2% Emissionsreduzierung gegenüber dem Basisjahr 2019.

Die MTU hat eine Reihe von Klimaszenarien berücksichtigt, darunter ein Szenario, das die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vorsieht. Damit lassen sich die jeweiligen Entwicklungen in Umwelt, Gesellschaft, Technologie, Märkten und Konzepten ermitteln. So konnte die MTU die wirksamsten Dekarbonisierungshebel bestimmen.

Die MTU hat zur Bestimmung der kurzfristigen Ziele das SBTi-Unternehmenshandbuch und die SBTi-Kriterien verwendet.

Die THG-Emissionsreduktionsziele der MTU wurden unter Verwendung des sektorübergreifenden Dekarbonisierungspfads von SBTi (Methode der absoluten Emissionsminderung) ermittelt, der laut SBTi wissenschaftlich fundiert und mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar ist. Ein Referenzziel mit demselben Basis- und Zieljahr ergäbe - gemäß dem Reduktionspfad der SBTi - eine Verringerung von 46,2%.

Dem THG-Emissionsreduktionsziel „Reduktion von 60% Scope-1- und Scope-2- Emissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019“ wurden unter anderem kritische Annahmen zu zukünftigen Entwicklungen bezogen auf das künftige Wachstum der MTU, aufsichtsrechtliche Änderungen und den Einsatz neuer Technologien zugrunde gelegt. Diese Faktoren werden die Treibhausgasemissionen und die Bemühungen zur Emissionsreduktion der MTU beeinflussen.

Künftiges Wachstum: Ein beträchtliches operatives Wachstum durch eine Produktionserweiterung oder Erweiterung des Dienstleistungsangebots könnte zu höheren Treibhausgasemissionen der MTU führen. Nachhaltige Verfahren und Technologien einzurichten wird elementar, um sicherzustellen, dass Emissionen im Einklang mit dem Wachstumspfad der MTU gesteuert und verringert werden.

Regulierungsfaktoren: Aufsichtsrechtliche und konzeptuelle Änderungen im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen können sich unmittelbar auf das Emissionsprofil der MTU auswirken. Strengere Emissionsstandards oder eine CO₂-Bepreisung könnten die MTU zwingen, sauberere Technologien einzusetzen, Emissionen zu verringern oder in Kompensationen zu investieren, um aufsichtsrechtliche Anforderungen einhalten zu können.

Neue Technologien: Modernere, saubere und erneuerbare Technologien bieten eine Chance, die Treibhausgasemissionen zu verringern. Einen weiteren erheblichen Beitrag zur Emissionsreduktion liefern energieeffiziente Lösungen, der Übergang zu erneuerbaren Energiequellen und der Einsatz CO₂-armer Verfahren. Innovationen gegenüber aufgeschlossen und stets auf dem neuesten Stand bezüglich Zukunftstechnologien zu sein, ist bei der Nutzung dieser Chancen entscheidend.



Die MTU muss potenzielle Auswirkungen des künftigen Wachstums von Regulierungsfaktoren und neuen Technologien auf die Emissionen proaktiv überwachen und prüfen. Dadurch kann die MTU ihre Strategien anpassen, in nachhaltige Verfahren investieren und Möglichkeiten zur wirksamen Steuerung und Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen ergreifen.

Die MTU hat zur Berechnung der in die Zielvorgabe einbezogenen Scope-2-Emissionen die marktbezogene Methode angewandt. Da das Emissionsreduktionsziel bereits im Jahr 2021 definiert wurde, sind die Berichtsgrenzen des Emissionsreduktionsziels der MTU und der THG-Bilanz leicht abweichend. So werden für das Zielinventar die sechs größten Produktions- und Instandhaltungsstandorte unter operativer Kontrolle und somit gleichzeitig die größten Reduktionsbedarfe berücksichtigt: MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., MTU Maintenance Canada Ltd. und MTU Maintenance Serbia d.o.o. Weitere Standorte sind aktuell nicht Teil des Emissionsreduktionsziels. Das Ziel umfasst folgende Gase: CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFC, SF₆ und NF₃. Unter Scope 1 berücksichtigte Quellen: Erdgas, Biogas, Kerosin, SAF, Treibstoff für den Fuhrpark sowie unter Scope 2: Stromkauf und Fernwärme.

Das Ziel deckt im Berichtsjahr 93,4% von Scope 1 und 42,8% von Scope 2 ab. Insgesamt sind dies 74,8% der Scope-1- und Scope-2-Emissionen der MTU. Die betroffenen Tochtergesellschaften halten die gleichen Anforderungen ein; für ihre THG-Emissionsreduktionsziele gelten dieselben Offenlegungspflichten.

Um die Repräsentativität des Basisjahres zu gewährleisten, welches zur Messung der Fortschritte bei der Zielerreichung herangezogen wird, hat die MTU 2019 als repräsentatives Jahr für die Festlegung des Ausgangswerts gewählt. Im Jahr 2019 war die Nachfrage in der Luftfahrtbranche relativ stabil, ohne die Auswirkungen außergewöhnlicher Ereignisse wie der COVID-19-Pandemie. Daher lässt sich mit diesem Basisjahr ein präziseres Bild der Emissionen und Aktivitäten herstellen. Bei der Erstellung des Ausgangswerts wurden alle Tätigkeiten an den sechs größten Produktions- und Instandhaltungsstandorten der MTU im Rahmen des Zielinventars aufgenommen. So ist gewährleistet, dass der Bezugswert die Gesamtheit der Geschäftstätigkeiten der MTU repräsentiert und eine umfassende Grundlage für die Messung der Fortschritte liefert. Bei wesentlichen Änderungen der Ziel- oder Berichtsgrenze werden Bezugswert und Basisjahr entsprechend angepasst.

Auf der Grundlage der ermittelten Dekarbonisierungshebel geht die MTU von folgenden Beiträgen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele aus:

Beitrag der Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung

		Basisjahr 2019 in t CO ₂ e	Ziel für 2030 in t CO ₂ e
THG-Emissionen	Scope 1	41.439	29.000
	Scope 2	46.404	6.138
Eigenerzeugung erneuerbarer Energie	Scope 1	/	-7.000
	Scope 2	/	-800
Energieeffizienzmaßnahmen	Scope 1	/	-6.100
	Scope 2	/	-2.500
Einkauf von erneuerbarer Energie	Scope 1	/	-500
	Scope 2	/	-35.805

Eigenerzeugung und Einkauf von erneuerbarer Energie: Ein wichtiger Faktor bei der Emissionsreduktion ist der Brennstoffwechsel. Die MTU stellt vom Bezug nicht erneuerbarer, fossiler Energieträger auf erneuerbare Energiequellen um. Dazu gehören die Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Quellen für ihre Betriebe und die Erhöhung eigenerzeugter erneuerbarer Energie durch die Installation von z. B. Photovoltaik-Anlagen und die Nutzung von Geothermie. Mit einem Wechsel zu erneuerbaren Energiequellen kann die MTU im Zusammenhang mit dem Energieverbrauch ihre Scope-1- und Scope-2-Emissionen senken.

Energieeffizienz: Eine der zentralen Strategien der MTU bei der Dekarbonisierung ist die Emissionsreduzierung durch die Erhöhung von Energieeffizienzmaßnahmen, die seit 2019 umgesetzt werden. Durch energieeinsparende Maßnahmen, Prozessoptimierungen und den Einsatz energieeffizienter Technologien möchte die MTU kontinuierlich ihren Energieverbrauch und ihre CO₂e-Emissionen senken.



Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)

Gemäß den Vorgaben der ESRS zeigen sich der Energieverbrauch und Energiemix der MTU im Jahr 2024 wie folgt: Der Gesamtenergieverbrauch des Unternehmens belief sich in diesem Jahr auf 384.708 Megawattstunden. Dabei entfielen 62,5% auf fossile Quellen, während 1,2% aus Kernenergie stammten. Ein Anteil von 36,3% wurde aus erneuerbaren Energiequellen wie Solarenergie, Windkraft und Biomasse bezogen.

Energieverbrauch und Energiemix

	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen (MWh)	0
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (MWh)	67.208
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas (MWh)	124.868
(4) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen (MWh)	0
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen (MWh)	48.296
(6) Gesamtverbrauch fossiler Energie (MWh) (Summe der Zeilen 1 bis 5)	240.372
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	62,5
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen (MWh)	4.524
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	1,2
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) (MWh)	434
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen (MWh)	138.858
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt (MWh)	520
(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (MWh) (Summe der Zeilen 8 bis 10)	139.812
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	36,3
Gesamtverbrauch (MWh) (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)	384.708

Produziert wurden insgesamt 91.711 MWh Energie. Davon stammen 91.191 MWh aus nicht erneuerbaren Quellen und 520 MWh aus erneuerbaren Quellen.

Die folgende Tabelle zeigt die Energieintensität der MTU-Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren in Relation zum erzielten Nettoerlös.

Energieintensität pro Mio. Euro Nettoerlös

	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren pro Nettoumsatzerlös aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (MWh/Mio. €)	53,0

Für Angaben zum Nettoerlös siehe die [Position Umsatzerlöse im Kapitel Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses](#).

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)

Die CO₂e-Emissionen in der Produktion und Instandhaltung (Scope-1 und Scope-2) resultieren im Wesentlichen aus dem Energieverbrauch, der für den Betrieb der Standorte und Prüfstände für Triebwerke erforderlich ist. In 2024 betragen für die vollkonsolidierten Standorte die Scope-1-Emissionen 42.290 t CO₂e und die marktbezogenen Scope-2-Emissionen 21.884 t CO₂e. Die Emissionen von Teilnehmern, darunter assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen, die noch nicht vollständig im Abschluss einbezogen sind und über die operative Kontrolle besteht, betragen 2024 in Scope-1 415 t CO₂e und in Scope-2 3.040 t CO₂e (marktbezogen).

Für die Berechnung der Scope-1-Emissionen hat die MTU die direkten Emissionsquellen innerhalb des Unternehmens identifiziert. Die Daten zur Berechnung der Scope-1-Emissionen setzen sich aus den Energieverbrauchsdaten der MTU zusammen. Die gesammelten Aktivitätsdaten werden mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert, um die Emissionen zu bestimmen. Dieses Vorgehen wird auch für die Ermittlung der biogenen CO₂-Emissionen in Scope-1 verwendet.

Bei der Berechnung der Scope-2-Emissionen folgt die MTU der standort- und der marktbezogenen Methode. Für die Berechnung der standortbezogenen Emissionen verwendet die MTU die durchschnittlichen Emissionsfaktoren für die Energieerzeugung an den jeweiligen Standorten. Bei marktbezogenen Emissionen werden die Treibhausgasemissionen von Erzeugern quantifiziert, mit denen die MTU für gebündelten und ungebündelten Strom Verträge geschlossen hat. Sind keine Angaben zu vertraglichen Instrumenten vorhanden, berücksichtigt die MTU den Emissionsfaktor des entsprechenden Residualmix, wenn verfügbar.



Bei der Berechnung der Emissionen werden die folgenden Gase berücksichtigt: CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFC, SF₆ und NF₃. Für die Berechnung der Scope-1- und 2-Emissionen werden Emissionsfaktoren der Datenbanken des GHG Protocols und MLC (ehemals GaBi) eingesetzt.

Die biogenen CO₂-Emissionen, die aus der Verbrennung von Biomasse innerhalb der Scope-1-Berichtsgrenzen entstehen, legt die MTU separat offen. Diese Emissionen betragen 84 t CO₂e. Treibhausgase wie CH₄ und N₂O aus der Verbrennung von Biomasse werden im Rahmen der regulären Scope-1-Emissionen erfasst.

Die im Berichtsjahr verwendeten Emissionsfaktoren für die Berechnung der Scope-2-Emissionen unterscheiden nicht nach fossilen und biogenen CO₂-Emissionen, weshalb die MTU keine biogenen CO₂-Emissionen ausweisen kann.

Die MTU betreibt Anlagen, die regulierten Emissionshandelssystemen (EHS) unterliegen. Im Jahr 2024 betrug der prozentuale Anteil nach EHS regulierten Treibhausgasemissionen 71,1 % in Scope 1.

Im Berichtsjahr konnte die MTU 35,0 % ihres Energiebedarfs für Strom und Fernwärme durch vertragliche Instrumente mit ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung (Grünstromzertifikaten) decken. Es wurden keine vertraglichen Instrumente mit gebündelten Attributen zur Energieerzeugung verwendet.

Scope-1- und Scope-2-Emissionen der MTU

	Rückblickend		Zieljahre	
	Basisjahr ¹ 2019	2024	2030 ¹	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope-1-Treibhausgasemissionen				
Scope-1-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	41.439	42.705	29.000	3,0
Prozentualer Anteil Scope 1				
Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	/	71,1	/	/
Scope-2-Treibhausgasemissionen				
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	76.291	70.736	/	/
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	46.404	24.924	6.138	8,7

¹ Da die Bestimmung des Basisjahres und des Zielwertes bereits vor der Einführung der CSRD erfolgte, bezieht sich der Umfang des THG-Zielinventars für das Basisjahr und die Zielgröße aktuell nur auf Standorte, die Teil der betrieblichen Klimastrategie ecoRoadmap sind. Entsprechend den Offenlegungspflichten der ESRS werden die THG-Emissionen für das Jahr 2024 für den im Kapitel „Allgemeine Grundlagen (BP-1)“ beschriebenen Konsolidierungskreis berichtet.

Die MTU hat ihre signifikanten Scope-3-Kategorien unter Berücksichtigung von Treibhausgasemissionen und den Kriterien gemäß dem Rechnungslegungs- und Berichterstattungsstandard des GHG-Protokolls für die Wertschöpfungskette von Unternehmen (Scope-3) (Fassung von 2011, S. 61 und 65–68) ermittelt. Bei dieser Ermittlung wurden Faktoren wie Emissionsgrößenordnung, Einfluss, Übergangsrisiken und -chancen, Sichtweise der Interessenträger und besondere Kriterien des Wirtschaftszweigs berücksichtigt. Die Kategorien umfassen: 3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen, 3.2 Investitionsgüter, 3.4 Vorgelagerter Transport und Distribution, 3.11 Verwendung verkaufter Produkte und 3.15 Investitionen. Die MTU aktualisiert jährlich ihre Scope-3-Treibhausgasemissionen je signifikanter Kategorie anhand aktueller Aktivitätsdaten. Die Ergebnisse der Scope-3-Berechnung für das Jahr 2024 werden in der nachfolgenden Tabelle gezeigt:

**Signifikante Scope-3-Emissionen der MTU**

	2024
Summe indirekte (Scope-3) THG-Bruttoemissionen (t CO₂e)	6.044.133
3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen (t CO ₂ e)	912.906
3.2 Investitionsgüter (t CO ₂ e)	103.249
3.4 Vorgelagerter Transport und Distribution (t CO ₂ e)	54.931
3.11 Verwendung verkaufter Produkte (t CO ₂ e)	3.352.602
3.15 Investitionen (t CO ₂ e)	1.620.445

Um jede signifikante Kategorie ihrer Scope-3-Emissionen zu bestimmen, hat die MTU klare Berichterstattungsgrenzen errichtet. In der 3.1-Kategorie „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ wurden alle vorgelagerten Emissionen (von der Herstellung zum Werktor des Lieferanten) aus Warenproduktion (Sachanlagen) und Dienstleistungen (immaterielle Anlagen) erfasst, die alle Unternehmen erworben haben, an denen die MTU im Berichtsjahr operative Kontrolle hält und die nicht in anderen Scope-3-Kategorien bilanziert wurden. Die Bestimmung der Treibhausgasemissionen in Scope 3.1 erfolgt ausgaben- und gewichtsbezogen.

Die Scope-3.1-Treibhausgasemissionen wurden auf Basis eines hybriden Datenmodells berechnet, das sowohl die ausgaben- als auch die gewichtsbezogene Berechnungsmethodik vereint. Der ausgabenbezogene Ansatz stützt sich auf das um Umweltaspekte erweiterte Input-Output-Modell (Environmentally Extended Input-Output Model – EEIO). Der gewichtsbezogene Ansatz berechnet Emissionen, indem das Gewicht eines Materials mit dem entsprechenden Emissionsfaktor mit der Emissionsfaktoren-Datenbank der International Aerospace Environmental Group (IAEG) multipliziert wird. Für Unternehmen, bei denen keine Aktivitätsdaten erhoben werden konnten, wurden die Daten auf Grundlage des Umsatzes extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.1-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit.

Die Scope-3.2-Kategorie „Investitionsgüter“ berücksichtigt alle vorgelagerten Emissionen (von der Herstellung zum Werktor des Lieferanten) der eingekauften Investitionsgüter aller Unternehmen, an denen die MTU operative Kontrolle hält. Die Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Scope-3.2-Treibhausgasemissionen waren ausgabenbezogen (EEIO-Modell). Für Unternehmen, deren Aktivitätsdaten nicht integriert wurden, wurden die Treibhausgasemissionen auf Grundlage des Umsatzes extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.2-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit.

Die Scope-3.4-Kategorie „Vorgelagerter Transport und Distribution“ umfasst Emissionen aus dem Transport und der Distribution von Produkten, die die MTU im Berichtsjahr von Logistikpartnern erworben hat, in Fahrzeugen und Einrichtungen, die nicht im Eigentum der MTU sind oder von ihr kontrolliert werden. Die Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Treibhausgasemissionen in Scope 3.4 waren ausgabenbezogen (EEIO-Modell). Auch für die Scope-3.4-Kategorie wurden alle Unternehmen mit operativer Kontrolle berücksichtigt. Für Unternehmen, deren Aktivitätsdaten nicht integriert wurden, wurden die Treibhausgasemissionen extrapoliert. Da es sich hier nur um einen sehr geringen Anteil der Scope-3.4-Emissionen handelt, ergibt sich hieraus keine relevante Messunsicherheit.

Die Kategorie Scope 3.11 umfasst Emissionen aus der Nutzungsphase der im Berichtsjahr verkauften Produkte der MTU. Für die Berechnung der Emissionen verwendet die MTU Lebenszyklus-Emissionsfaktoren der ICAO. Hierbei wird in Bezug auf die Produkte der MTU eine gewichtsbezogene Allokationsmethode berücksichtigt.

Nicht-CO₂-Effekte, die bei der Nutzung der Produkte in der Luftfahrt entstehen, bleiben aus zwei Gründen aktuell unberücksichtigt:

- 1) Die Folgen von Emissionen, wie z. B. Kondensstreifen aus einer Mischung von Wasserdampf und emittierten Partikeln (SO₂, CH, RuB), sind nur schwer exakt schätz- und berechenbar. Je nach klimatischen Bedingungen tragen Kondensstreifen zur Bildung von Zirruswolken bei. Eine einheitliche, standardisierte Vorgehensweise zur Abschätzung ihrer Klimawirkung ist derzeit noch nicht etabliert.
- 2) Aktuell gibt es keine substanziellen Anforderungen verschiedener Aufsichts- und Umweltschutzorganisationen, sei es das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), die IAEG oder die SBTi, Nicht-CO₂-Effekte bei den Emissionsberechnungen zu berücksichtigen. Diese Organisationen haben noch keine umfassenden Leitlinien oder Methoden erarbeitet, um solche Effekte in der Luftfahrt zu prüfen oder zu berücksichtigen. Die MTU prüft die weiteren Entwicklungen in diesem Bereich und hält sich über neue Standards oder Anforderungen von maßgeblichen Aufsichts- und Umweltschutzorganisationen auf dem Laufenden.

Die Scope-3-Kategorien enthalten indirekte Scope-3-Treibhausgasemissionen der konsolidierten Konzerngesellschaften (darunter das Mutterunternehmen und die Tochterunternehmen), assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, über die die MTU operative Kontrolle ausübt.



Darüber hinaus ermittelte die MTU die Treibhausgasemissionen unter Scope-1, 2 und 3 von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, nicht konsolidierten Tochtergesellschaften (Investmentgesellschaften) und gemeinsamen Vereinbarungen, über die die MTU keine operative Kontrolle ausübt. Diese Unternehmen sind Teil der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und in den Scope-3.15-Emissionen über das EEIO mit allen Emissionen unter Scope-1, 2 und 3 enthalten.

Die Emissionen der Kategorien 3.3-Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope-1 oder Scope-2 enthalten), Kategorie 3.5 Abfallaufkommen in Betrieben, Kategorie 3.6 Geschäftsreisen, Kategorie 3.7 Pendelnde Arbeitnehmer, Kategorie 3.9 Nachgelagerter Transport, Kategorie 3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte, Kategorie 3.12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer und Kategorie 3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter werden aufgrund ihrer geringen Emissionen nicht als signifikant bewertet. Die Kategorie 3.8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter ist für die MTU nicht anzuwenden, da die MTU Emissionen aus angemieteten Wirtschaftsgütern bereits in Scope-1 und 2 berichtet. Die Kategorie 3.14 Franchises ist ebenfalls ausgenommen, da die MTU in diesem Bereich nicht tätig ist.

Die Scope-3-Emissionen der MTU werden noch nicht unter Verwendung von Primärdaten berechnet, die direkt von ihren Lieferanten oder anderen Partnern in ihrer Wertschöpfungskette stammen.

Die für die Scope-3-Berechnung verwendeten Aktivitätsdaten und Emissionsfaktoren unterscheiden nicht zwischen dem prozentualen Anteil an Biomasse oder an biogenem CO₂, weshalb die MTU keine biogenen CO₂-Emissionen ausweisen kann.

Für das Berichtsjahr ergeben sich für die MTU insgesamt folgende THG-Emissionen aus Scope-1-, Scope-2- und signifikanten Scope-3-Kategorien:

Gesamtemissionen der MTU

THG-Emissionen insgesamt (t CO ₂ e)	2024
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO ₂ e)	6.157.574
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO ₂ e)	6.111.762

Die folgende Tabelle zeigt die Treibhausgasintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse im Berichtsjahr.

Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse

	2024
Treibhausgasintensität pro Mio. Euro Nettoerlös (standortbezogen) (t CO ₂ e/Mio. €)	848,7
Treibhausgasintensität pro Mio. Euro Nettoerlös (marktbezogen) (t CO ₂ e/Mio. €)	842,3

Für Angaben zum Nettoerlös siehe die [Position Umsatzerlöse im Kapitel Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses](#).



Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate (E1-7)

Die MTU setzt CO₂-Zertifikate ein, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette zu mindern. Diese CO₂-Zertifikate sind unabhängig von den unter E1-6 genannten Treibhausgasemissionen und den unter E1-4 genannten THG-Emissionsreduktionszielen. Die erworbenen CO₂-Zertifikate erfüllen hohe Qualitätsstandards und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz, indem sie Projekte finanzieren, die die Reduzierung und Entnahme von Treibhausgasemissionen fördern.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die MTU 13.185 t CO₂-Zertifikate zur externen Kompensation von Treibhausgasemissionen außerhalb ihrer Wertschöpfungskette erworben. Die CO₂-Zertifikate aus Entnahmeprojekten stammen aus biogenen Senken.

Kennzahlen zu verwendeten CO₂-Zertifikaten

Für das Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate	2024
Gesamt (t CO₂e)	13.185
Anteil von Entnahmeprojekten (in %)	30,3
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	69,7
<i>Anerkannter Qualitätsstandard CDM (in %)</i>	68,3
<i>Anerkannter Qualitätsstandard VCS (in %)</i>	1,4
TÜV-Gutachten für CO ₂ -Speicher (in %)	30,3
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	30,3
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %)	0

Darüber hinaus plant die MTU für die Jahre 2025 und 2026 die Löschung von 10.000 t CO₂e außerhalb ihrer Wertschöpfungskette auf der Grundlage bestehender vertraglicher Vereinbarungen.

In der Zukunft zu löschende CO₂-Zertifikate

	Betrag bis 2025/2026
Gesamt (t CO₂e)	10.000

Die MTU hat keine Projekte zum Abbau und zur Verringerung von Treibhausgasen innerhalb der eigenen Wertschöpfungskette entwickelt. Aus diesem Grund sind keine Kennzahlen zu diesem Thema zu berichten.

Interne CO₂-Bepreisung (E1-8)

Die MTU verwendet aktuell kein internes CO₂-Bepreisungssystem und erfasst deshalb zu diesem Thema keine Kennzahlen.



Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)

Die langjährige Erfahrung der MTU in der Instandhaltung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair, Overhaul – MRO) von Triebwerken sowie die daraus resultierende hohe Qualität kundenspezifischer bzw. bedarfsgerechter MRO-Dienstleistungen rund um Triebwerke wirken sich positiv auf die Ressourcennutzung aus. Das MRO-Geschäft der MTU leistet einen wesentlichen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft, indem nur nicht reparierbare Teile ersetzt werden und das restliche Triebwerk weiterverwendet wird. Die MRO-Dienstleistungen tragen somit zur Verlängerung der Lebensdauer der Produkte bei.

Die folgende Richtlinie ist für die Auseinandersetzung mit den wesentlichen Auswirkungen im Kontext der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft entscheidend:

Verfahrensanweisungen – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung

Inhalte	Im Kontext der Kreislaufwirtschaft adressiert die aufgeführte Verfahrensanweisung die wesentliche Auswirkung bezogen auf die Ressourcenabflüsse der MTU in der Produktion und Instandhaltung, durch ressourcenschonende Fertigungs- und Reparaturverfahren sowie die Verwendung von REACH-konformen Materialien, Rezyklatmaterialien (anteilig) und recycelbarer Materialien im Produktdesign. Die Richtlinie unterstützt auch die Entwicklung und das Design von Produkten mit einer langen Lebens- und Nutzungsdauer.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die langjährige Erfahrung der MTU im MRO-Geschäft sorgt für hohe Qualität in der Triebwerksinstandhaltung, wodurch die Triebwerkseffizienz und Lebensdauer verlängert werden. Die MTU hat eine positive Auswirkung auf die Kreislaufwirtschaft, da nur notwendige Teile ersetzt werden und der verbleibende Rest des Triebwerks wiederverwendet wird. Hierdurch trägt das MRO-Geschäft der MTU wesentlich zur Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft bei.

Weitere Informationen zu der Richtlinie, insbesondere zum Ziel, der Überwachung, dem Anwendungsbereich, der verantwortlichen Organisationsebene und der Verfügbarkeit, siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel \(E1-2\): Verfahrensanweisungen – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung](#).



Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)

Im Folgenden sind die im Berichtsjahr umgesetzten und künftig geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft aufgeführt:

MTU^{Plus} Intelligent Solutions: PERFORM^{Plus} (Intelligente Reparatur) and Value^{Plus} (Intelligente Wiederverwendung)

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Intelligente Reparatur: Die MRO-Leistungen der MTU sind grundsätzlich auf die individuellen Anforderungen der Kunden zugeschnitten. Neben dem Triebwerksalter werden unter anderem die individuelle Nutzung und geplante Nutzungsdauer einbezogen, um eine effektive Reparatur und effiziente Ressourcennutzung zu gewährleisten (siehe auch „Intelligente Wiederverwendung“). Mit dem MTU Engine Trend Monitoring besteht darüber hinaus die Möglichkeit, den optimalen Zeitpunkt für die Triebwerksinstandsetzung zu ermitteln. Dieser wird auf der Grundlage von Messpunkten wie Abgastemperaturen, Treibstoffverbrauch und Schubkraft in Verbindung mit historischen Verschleißdaten bestimmt. Weiterhin werden dabei verschiedene Faktoren wie ein potenzieller Leistungsabfall am Flügel, der Verschleiß von Komponenten und die (Rest-)Nutzungsdauer berücksichtigt.

Die stetige Weiterentwicklung innovativer Messmethoden ermöglicht eine effizientere Schadenserkennung und maßgeschneiderte Reparaturen. Wenn möglich, erfolgt die Instandhaltung noch am Flügel, um die Zeit zwischen den Shop Visits zu verlängern, die Ausfallzeit zu verringern und die Nutzungsdauer der Triebwerke zu erhöhen. Seit diesem Jahr ist am MRO-Standort in Hannover zudem ein innovatives Messsystem im Einsatz, das Schäden an kritischen Komponenten automatisiert detektiert und analysiert. Verglichen mit früheren Verfahren kann so die Instandhaltungszeit erheblich verkürzt werden.

Intelligente Wiederverwendung: Bei älteren Triebwerken kann es effektiver sein, den Einbau von gebrauchten Ersatzteilen anstellen von Neuteilen zu priorisieren. Zu diesem Zweck identifiziert die MTU geeignete gebrauchte Triebwerke, demontiert diese, bereitet die wiederverwendbaren Komponenten auf und baut die im Betrieb befindlichen Triebwerke ein und/oder verkauft sie auf Komponentenebene.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Wichtige geplante Maßnahmen für die nächsten zwei Jahre:

- / Einführung des innovativen Messsystems zur automatisierten Erkennung und Bewertung von Schäden an kritischen Komponenten an anderen MRO-Standorten, sofern möglich

Wichtige geplante Maßnahmen für die nächsten drei bis fünf Jahre:

- / Entwicklung einer Boroskop-Lösung zur verbesserten Inspektion von Triebwerken direkt vor Ort, d.h. am Flügel.
- / Einführung eines intelligenten Analysesystems für eine effizientere Identifikation von geeigneten Ersatzteilen. Das System soll eine präzisere Bewertung des Bauteilzustands auf Komponentenebene von sich in Betrieb befindlichen Triebwerken auf der Grundlage von Nutzungsdaten ermöglichen.

Wichtige geplante Maßnahmen für die nächsten zehn Jahre:

- / Entwicklung und Nutzung digitaler Zwillinge von Triebwerken (virtuelle Version) in allen Lebenszyklen. Hierdurch soll die Entwicklung neuer Produkte u. a. durch die Minimierung von Designiterationen beschleunigt, die Kreislauffähigkeit der Produkte verbessert und eine frühe Entwicklung von geeigneten Reparaturverfahren ermöglicht werden.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die Verfahrensanweisung - Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung zielt auch auf die Reduzierung des Energie- und Materialverbrauchs im MRO-Bereich ab. Die Umsetzung der genannten Maßnahmen führen zu signifikant geringeren Instandhaltungszeiten (mit automatisierten Messsystemen, frühzeitigen Reparaturkonzepten unter Verwendung digitaler Zwillinge) und damit zu einem geringeren Energieverbrauch. Inspektionen am Flügel reduzieren den Material- und Energieverbrauch. Ersatzteile von außer Dienst genommenen Triebwerken und ein optimiertes Produktdesign, bspw. zur Reduktion des Bauteilverschleißes, verringern den Ressourcenverbrauch. Zusammenfassend tragen somit alle genannten Maßnahmen zur Realisierung der Vorgaben der Verfahrensanweisung - Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung bei.

Umfang

Sofern nicht explizit beschrieben, treffen die Maßnahmen auf alle MRO-Standorte zu.

Fortschritt

Die genannten Maßnahmen hinsichtlich einer intelligenten Reparatur und Wiederverwendung von Bauteilen werden kontinuierlich durchgeführt, optimiert und erweitert. Fortschritte konnten u. a. in der Digitalisierung erreicht werden, die eine effizientere Erkennung und Analyse von Schäden im MRO-Geschäft ermöglicht.

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)

Die MTU hat für die erstmalige Berichterstattung noch kein ESRS-konformes Ziel definiert. Die Wirksamkeit der Richtlinie „Verfahrensanweisungen – Bewertung von umweltrelevanten Sachverhalten bei der Produktgestaltung“ bezieht sich derzeit in erster Linie auf die Minderung der Klimawirkungen. Sie hat darüber hinaus auch positive Effekte auf die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft; diese werden jedoch aktuell aufgrund der Themenvielfalt nicht erfasst. Die durchgeführten und geplanten Maßnahmen haben bspw. einen positiven Einfluss auf die Verkürzung der Demontage- oder Inspektionszeiten, die Schonung von Ressourcen durch den Einsatz wiederverwendbarer Bauteile oder die Durchführung von Reparaturen, die schnellere Entwicklung von Reparaturverfahren und die effizientere Identifikation von wiederverwendbaren Bauteilen. Die Etablierung geeigneter Kennzahlen zur Bewertung dieser Maßnahmen hinsichtlich der Kreislaufwirtschaft wird in der MTU angestrebt.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Optimierung der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sind unabhängig davon integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Die MTU verfolgt sowohl in der Produktentwicklung, im Produktdesign und der Produktherstellung als auch im MRO-Geschäft die strategische Zielsetzung der kontinuierlichen Prozessoptimierung und der Ressourceneffizienz, um zukünftig umweltfreundlichere Lösungen anbieten zu können. Dies zeigt sich auch durch den stetigen Ausbau des Produkt- und Serviceportfolios im zivilen Instandhaltungsgeschäft.

Ressourcenabflüsse (E5-5)

Die MTU fertigt und repariert Flugzeugantriebe sowie davon abgeleitete, stationäre Industriegasturbinen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Ihre Kernkompetenzen liegen bei Niederdruckturbinen (NDT), Hochdruckverdichtern (HDV), Turbinenzwischengehäusen (TCF) sowie Herstell- und Reparaturverfahren, wobei die zivile Luftfahrt der dominierende Markt für die MTU ist. Die wichtigsten Produkte umfassen eine große Bandbreite an Triebwerksprogrammen in der zivilen Luftfahrt. Diese lassen sich wiederum in Marktsegmente unterteilen: Business Jets – Narrowbody/Regional Jets – Widebody Jets, die sich unter anderem hinsichtlich der durchschnittlichen Flugstunden unterscheiden. MTU-Produkte werden in einem breiten Spektrum verwendet, in dem Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit und Zerlegbarkeit wesentliche Voraussetzungen sind, werden diese Grundsätze bei der Entwicklung der Produkte stets berücksichtigt. Dazu gehört auch die Optimierung des Produkt- oder Mate-

rialeinsatzes durch MRO-Geschäftsmodelle. Hochdruckverdichter, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäuse sind mittels geeigneter Instandhaltungs- und Wartungsintervalle auf die gesamte Lebensdauer des Flugzeugs ausgelegt. Stellt sich heraus, dass durch Schäden oder Verschleiß eine Reparatur nicht mehr sinnvoll ist, können Einzelkomponenten (z. B. Schaufeln) ausgetauscht werden. Zusammengefasst entspricht die Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung von MTU-Produkten den Kriterien der Kreislaufwirtschaft.

Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte

Schlüsselprodukt	Langlebigkeit in Betriebsjahren	Langlebigkeit in Betriebsstunden
Business Jet (BJ)	100 %	100 %
Narrowbody/Regional Jet (RJ)	94,5 %	93,7 %
Widebody Jet (WJ)	103,1 %	93,6 %
Langlebigkeit insgesamt	96,5 %	95,2 %

Für die erstmalige Berichterstattung zu Kennzahlen zur Langlebigkeit der MTU-Produkte wurde die Kennzahl entsprechend der ESRS-Logik erfasst und berechnet. Auf Basis der aktuellen Datenverfügbarkeit und Nachweisführung wird die Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte auf Grundlage der Nutzungsdauer des jeweiligen Flugzeugtyps ermittelt, in dem die MTU-Produkte verbaut sind. Auch für die Berechnung des Branchendurchschnitts wird die Nutzungsdauer der Flugzeugtypen herangezogen. Dabei handelt es sich um Prognosewerte, die auf einer Analyse historischer Daten basieren, da die meisten Flugzeugtypen aufgrund ihrer Einsatzdauer noch nicht die geschätzte Nutzungsdauer erreicht haben. Die Kennzahlen stellen daher kalkulatorische Größen dar und lassen sich nicht in Bezug zur tatsächlichen Langlebigkeit der verbauten MTU-Produkte setzen. Da auf Basis der ESRS-Kennzahl zur Langlebigkeit die positive Auswirkung des MRO-Geschäfts, beispielsweise hinsichtlich der Ressourcenschonung durch die Reparatur von Bauteilen und den Einsatz von wiederverwendbaren Bauteilen, nicht bewertet werden kann, plant die MTU, hierfür einen spezifischen KPI zu entwickeln.

Reparierbarkeit der MTU-Produkte

Die wichtigsten Produkte der MTU, wie Hochdruckverdichter und Niederdruckturbinen, sind auf die gesamte Nutzungsdauer des Flugzeugs ausgelegt. Sichergestellt wird dies durch regelmäßige und nutzergerechte Instandhaltungs- und Wartungsintervalle, die neben der Flugsicherheit einen effizienten Betrieb und eine lange Nutzungsdauer gewährleisten sollen.



Die Reparierbarkeit ist daher ein wesentlicher Grundsatz für die MTU-Produkte. Während der Nutzungsphase werden regelmäßig auf Basis kundenspezifischer Instandhaltungspläne, die u. a. auf dem Triebwerksalter, der individuellen Nutzung und dem Kundenfeedback beruhen, Reparaturmaßnahmen durchgeführt. Die Identifikation notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen wird, sofern möglich, durch das Engine Trend Monitoring der MTU unterstützt. Für die Instandhaltung lassen sich die Triebwerke modular in Hauptkomponenten zerlegen, so dass eine zielgerichtete Demontage zur Reparatur von bestimmten Komponenten möglich ist und nicht das vollständige Triebwerk bis auf Einzelkomponentenebene demontiert werden muss. Jedes Teil wird geprüft und entweder als wiederverwendbar, reparierbar, aufgrund von Beschädigung oder Verschleiß nicht reparierbar oder als Bauteil mit erreichtem Lebensende eingestuft. Die MTU produziert für die beiden letztgenannten Kategorien (nicht reparierbare Bauteile, Bauteile mit erreichtem Lebensende) über deren Programmende hinaus Ersatzteile für die Schlüsselprodukte. Darüber hinaus begünstigt die MTU die Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Triebwerke, auch für ausgelaufene Triebwerksprogramme, durch die Verwendung von Bauteilen aus gebrauchten, außer Dienst genommenen Triebwerken zur Reparatur und Verlängerung der Lebensdauer von in Betrieb befindlichen Triebwerken.

Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte

Zur Herstellung der MTU-Produkte wie Hochdruckverdichter, Niederdruckturbinen und Turbinenzwischengehäuse werden überwiegend Nickelbasis- und Titanlegierungen eingesetzt. Die recycelbaren Anteile in den Produkten sind daher entsprechend hoch.

Recycelbare Anteile in Produkten und Verpackungen

	Recycelbare Anteile
Produkte	98,2 %
Verpackungen	94,9 %



Sozialinformationen

Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1-SBM-3)

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU verschiedene tatsächliche und potenzielle positive und negative Auswirkungen in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte identifiziert. Die ermittelten positiven Auswirkungen betreffen vor allem die implementierten strukturellen Arbeitsbedingungen und die Weiterentwicklung der Qualifikation der Mitarbeiter:innen. Diese positiven Auswirkungen stehen in direktem Zusammenhang mit der Unternehmensstrategie der MTU. Da engagierte und qualifizierte Mitarbeiter:innen eine zentrale Säule der Strategie der MTU darstellen, wird kontinuierlich eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen umgesetzt, um positive Effekte für die Mitarbeiter:innen zu erzielen. Diese Maßnahmen werden im [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S1-4\)](#) vorgestellt.

Keine der identifizierten negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu den Nachhaltigkeitsaspekten in den ESRS-Unterthemen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sowie sonstige arbeitsbezogenen Rechte ergeben sich unmittelbar aus dem Geschäftsmodell oder der Unternehmensstrategie (vgl. [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) zu der detaillierten Diskussion der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen). Tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, die die allgemeinen Arbeitsbedingungen betreffen, wie z. B. die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, entstehen aus den spezifischen Abläufen und Prozessen innerhalb der Produktions- und Instandhaltungsleistungen. Diese Aktivitäten sind mit dem Geschäftsmodell verbunden, jedoch nicht dessen treibende Elemente. Gleichzeitig ist die Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte ein zentraler Bestandteil der Unternehmenswerte, der Unternehmensstrategie und der operativen Geschäftsaktivitäten. Die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden in der Planung hinsichtlich der für die Mitarbeiter:innen und Fremdarbeitskräfte relevanten Konzepte, Maßnahmen und Ziele integriert (siehe [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können \(S1-3\)](#) und [Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und](#)

[dem Geschäftsmodell \(SBM-3\)](#) für weitere Informationen). Die Verbindung zwischen den wesentlichen Risiken, durch Auswirkungen und Abhängigkeiten im Hinblick auf die Mitarbeiter:innen und die Strategie basiert auf der starken Abhängigkeit von hochqualifizierten und motivierten Mitarbeiter:innen mit dem Unternehmenserfolg. Kann die MTU keine nachhaltig attraktiven Arbeitsbedingungen - einschließlich angemessener Löhne - bieten, könnte dies den Wettbewerbsvorteil bei der Gewinnung und Bindung von Talenten gefährden.

Keine der im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen negativen Auswirkungen wird im Kontext der Geschäftstätigkeit als weit verbreitet oder systemisch betrachtet.

Im Rahmen der Angaben zu Strategie und Geschäftsmodell berücksichtigt die MTU alle Personen aus dem Kreis ihrer Arbeitskräfte, die wesentlich von den Geschäftstätigkeiten, Produkten oder Dienstleistungen sowie den Geschäftsbeziehungen betroffen sein können. Ebenso werden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse alle Arbeitskräfte der MTU einbezogen. Die Arbeitskräfte der MTU werden gemäß ESRS in zwei Gruppen betrachtet: einerseits festangestellte und befristete Arbeitnehmer:innen bzw. Mitarbeiter:innen (eine detaillierte Definition findet sich in [Kapitel Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens \(S1-6\)](#)), andererseits Fremdarbeitskräfte im Sinne von Selbstständigen oder vermittelten bzw. überlassenen Arbeitnehmer:innen, die nicht direkt als Mitarbeiter:innen der MTU gelten. Für die Gruppe der Fremdarbeitskräfte ist eine Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2025 vorgesehen.

Die von der MTU identifizierten positiven Auswirkungen beziehen sich auf die Themen sichere Beschäftigung, Arbeitszeit, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Gesundheit und Sicherheit sowie Fortbildung und Kompetenzentwicklung. Diese positiven Effekte kommen den Arbeitskräften zugute und sind das Ergebnis der umfassenden MTU-Personalstrategie sowie der Entschlossenheit, die Unternehmenskultur aktiv zu fördern, etwa durch Offenheit gegenüber Veränderung, Förderung von Entscheidungskompetenz, dem Unternehmertum der Arbeitskräfte und dem kontinuierlichen Dialog mit den MTU-Mitarbeiter:innen (für weitere Informationen zu Dialogformaten siehe [Kapitel Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen \(S1-2\)](#) sowie [Konzepte für Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#)). Die MTU arbeitet kontinuierlich daran, durch verschiedene Maßnahmen positive Effekte zu erzielen. Dazu gehören effektive Maßnahmen für Gesundheit und Sicherheit, wie beispielsweise ergonomische Arbeitsplätze, das Angebot flexibler Arbeitszeiten und mobile Arbeitsmöglichkeiten, die Stärkung der internen Kommunikation durch eine Feedbacklandschaft und Investitionen in fortlaufende Schulungen und Fort-



bildungsangebote (siehe im Detail [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S1-4\)](#)). Diese positiven Auswirkungen betreffen insbesondere die MTU-Mitarbeiter:innen.

Die MTU hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte festgestellt, die aus dem Übergang zur Reduzierung negativer Umweltauswirkungen und zur Umsetzung ökologischer und klimaneutraler Betriebsabläufe resultieren.

In Bezug auf ihre Geschäftstätigkeiten hat die MTU keine Bereiche identifiziert, die einem Risiko von Vorfällen von Zwangsarbeit, Pflichtarbeit oder Kinderarbeit ausgesetzt sind.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat die MTU bestimmte Gruppen innerhalb der Mitarbeiter:innen identifiziert, die von bestimmten Auswirkungen negativ betroffen sind oder sein könnten. Dabei hat die MTU ein Verständnis dafür entwickelt, wie bestimmte Gruppen einem höheren Risiko ausgesetzt sind oder sein könnten. Auf Grundlage der durchgeführten Analyse wurden folgende Mitarbeitergruppen als stärker gefährdet identifiziert:

- / Mitarbeiter:innen an den MTU-Standorten mit Produktion bzw. Reparatur- und Instandhaltungsleistungen, einschließlich befristeter Mitarbeiter:innen und Fremdarbeitskräfte, sind körperlicher Belastung und verschiedenen berufsbedingten Gefahren ausgesetzt.
- / Im Hinblick auf die Arbeitszeit besteht ein potenzieller negativer Einfluss aufgrund der Ungleichheit zwischen den Arbeitszeitmodellen für Fertigungstätigkeiten und Büroarbeitsplätze. Mitarbeiter:innen, die in Schichten und an Wochenenden arbeiten müssen, könnten Schwierigkeiten haben, Arbeit und Privatleben in Einklang zu bringen, was potenziell negative Auswirkungen auf ihr Wohlbefinden haben kann.

Das identifizierte wesentliche Risiko der Personalkosten bei höherer Fluktuationsquote und niedriger Arbeitgeberattraktivität aus unzureichenden oder eingeschränkten Arbeitsbedingungen ist mit den o.g. potenziell negativen Auswirkungen verknüpft, sofern diese tatsächlich eintreten würden, und bezieht sich insbesondere auf die Mitarbeiter:innen der MTU.

Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)

Die engagierte und qualifizierte Belegschaft der MTU bildet das Fundament für den Erfolg des Unternehmens und treibt Innovation, operative Exzellenz und nachhaltiges Wachstum voran. Aus diesem Grund hat die MTU ein umfassendes internes Regelwerk geschaffen, um die wesentlichen

Auswirkungen und Risiken in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte effektiv zu steuern. Zu den wichtigsten – die Arbeitskräfte betreffenden – Richtlinien gehören: die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte, die Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter:innen, das Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen), die Vereinbarung über die Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz, die Dokumentation und Meldung von Unfällen, die kontinuierliche Fortbildung/Konzernbetriebsvereinbarung über Fort- und Weiterbildung, die Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Integration schwerbehinderter Menschen sowie die Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz. Alle genannten Richtlinien werden im Einklang mit den Mindestanforderungen für die Offenlegung von Richtlinien gemäß ESRS (MDR-P) am Ende dieses Abschnitts dargestellt.

Bei der MTU werden die Achtung und der Schutz der Menschenrechte als grundlegende Werte anerkannt, die integraler Bestandteil der weltweiten Geschäftstätigkeit sind. In der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte hat die MTU sich verpflichtet, die Prinzipien des UN Global Compact, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNLP) sowie die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8) einzuhalten. Die Grundsatzerklärung der MTU orientiert sich aufgrund der Verpflichtung an UNLP und zudem an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Die in der Grundsatzerklärung festgelegten Prinzipien für die Arbeitskräfte sind fester Bestandteil des integrierten Managementsystems und der nachfolgend genannten weiterführenden Konzepte und Richtlinien sowie der Risikomanagementprozesse. Selbstverständlich beschränkt sich die Achtung der Menschenrechte nicht allein auf Aktivitäten im eigenen Geschäftsbereich, sondern gilt ebenso für das Verhalten von Lieferanten, Dienstleistern und anderen Geschäftspartnern.

Die MTU pflegt einen aktiven Dialog mit den Mitarbeiter:innen, um sicherzustellen, dass ihre Anliegen gehört und ihre Rechte gewahrt werden. Der Prozess der Einbindung basiert auf einer offenen und transparenten Kommunikation, bei der die Mitarbeiter:innen ermutigt werden, ihre Sorgen, Ideen und Feedback auch über Mitarbeiterbefragungen und spezielle Kommunikationsplattformen mitzuteilen. Die Beschwerdemechanismen ermöglichen es den Mitarbeiter:innen, etwaige menschenrechtliche Bedenken vertraulich und ohne Angst vor Vergeltungsmaßnahmen zu melden.



Das Risikomanagementsystem zum Schutz der Menschenrechte ist so aufgebaut, dass Verstöße gegen menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten so weit wie möglich erkannt und minimiert werden können. Die MTU handelt nach dem Prinzip „vorbeugen – erkennen – reagieren“. Leider können Verstöße nie vollständig verhindert werden. Wenn die MTU beispielsweise durch das Hinweisgebersystem iTrust von Ereignissen erfährt, die auf mögliches Fehlverhalten hindeuten, geht die MTU den Hinweisen unverzüglich nach und sucht nach Lösungen. Dabei umfasst das Vorgehen sowohl die Klärung des Sachverhalts als auch die Abstimmung und Umsetzung notwendiger, geeigneter und angemessener Abhilfemaßnahmen (weitere Details hierzu sind im [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können \(S1-3\)](#) zu finden). Falls erforderlich, wird die Meldung an zuständige Stellen weitergeleitet, wie z. B. Ermittlungsbehörden und Ansprechpartner:innen bei Lieferanten. Für die MTU ist Kommunikation das wichtigste Werkzeug, um die Situation zu klären und weiteren Vorfällen vorzubeugen.

Die Richtlinien in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte stehen mit relevanten international anerkannten Instrumenten einschließlich der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte in Einklang. Durch regelmäßige Überprüfungen und Aktualisierungen der Richtlinien, kontinuierliche Schulungs- und Fortbildungsprogramme für die Mitarbeiter:innen sowie die Aufrechterhaltung offener Kanäle für Feedback und Meldungen stellt die MTU sicher, dass die Richtlinien diesen internationalen Standards entsprechen.

Die MTU erkennt den Schutz und die Achtung von Menschenrechten als grundlegende Werte an und lehnt ausbeuterische Arbeitsbedingungen in jeglicher Form entschieden ab. Insbesondere verurteilt die MTU nachdrücklich Kinderarbeit in jeder Ausprägung. Die MTU ist überzeugt, dass Kinder Zugang zu Bildung benötigen, um sich entwickeln zu können, ohne das Risiko eines zu frühen Eintritts in das Arbeitsleben. Die Würde von Kindern muss respektiert werden und es gilt, ihre Sicherheit sowie Gesundheit zu schützen. Sollte die MTU Minderjährige beschäftigen, beispielsweise im Rahmen von Ausbildungsverhältnissen, hält sie sich strikt an die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), insbesondere in Bezug auf das Mindestalter. Arbeitsverhältnisse bei der MTU sind freiwillig und können von den Mitarbeiter:innen jederzeit unter Einhaltung gesetzlicher oder anderweitig angemessener Fristen beendet werden. Die MTU lehnt Zwangs- oder Pflichtarbeit, die unfreiwillig unter Androhung von Nachteilen oder Einschüchterung geleistet wird, ebenso wie jede andere Form moderner Sklaverei gemäß den Kernarbeitsnormen der IAO mit Nachdruck ab.

Die Gesundheit der Mitarbeiter:innen hat für die MTU höchste Priorität. Die MTU gewährleistet Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit am Arbeitsplatz unter Einhaltung von mindestens den nationalen Vorschriften. Bei der MTU ist das Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit (Health & Safety, H&S) als ein integraler Bestandteil des Integrierten Managementsystems (IMS) im Management-Handbuch dokumentiert und wird ergänzt durch die Dokumentation und Meldung von Unfällen und Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz. Die H&S- Managementsysteme an den Standorten MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. sind zudem nach ISO 45001 zertifiziert. Die Arbeitsplätze sind so gestaltet, dass Unfälle und Belastungen minimiert werden, wobei gesetzliche und anerkannte Sicherheitsstandards eingehalten werden. Führungskräfte auf allen Ebenen sind dafür verantwortlich, die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen. Gleichzeitig ermutigt und befähigt die MTU die Mitarbeiter:innen, sich aktiv in Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen einzubringen. Darüber hinaus unterstützt die MTU sowohl ihre körperliche als auch ihre mentale Gesundheit. Auch von den Lieferanten erwartet die MTU, dass sie Gesundheits- und Sicherheitsrisiken für ihre Mitarbeiter:innen mindern.

Die MTU setzt sich für Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen ein und hat spezifische Richtlinien implementiert, u.a. die Verhaltensgrundsätze sowie die Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz. Durch die Richtlinien sollen Diskriminierung und Belästigung verhindert sowie Vielfalt und Inklusion gefördert werden. Darüber hinaus ist die MTU Unterzeichner der Charta der Vielfalt in Deutschland und kooperiert mit der Initiative „Impact of Diversity“.

In ihren Verhaltensgrundsätzen lehnt die MTU ausdrücklich jede Form von Diskriminierung ab, sei es aufgrund von Geschlecht, Behinderung, ethnischer Herkunft oder Zugehörigkeit, Religion oder Weltanschauung, Alter oder sexueller Orientierung.

Darüber hinaus ist die MTU mit der Konzernbetriebsvereinbarung über Prävention von Krankheit sowie über die Integration von schwerbehinderten Menschen besondere Verpflichtungen in Deutschland eingegangen, die spezifische Maßnahmen zur Integration und Förderung umfassen (Gestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitsorganisation, Schulungen, etc.).



Die MTU verdeutlicht mit ihren Richtlinien, dass sie jede Form von Diskriminierung ablehnt und umfassend Vielfalt und Inklusion fördert. Hierfür stellt die MTU ein Beschwerdeverfahren und einen Diversity-Beauftragten für Arbeitsbedingungen und Chancengleichheit. Mitarbeiter:innen können Bedenken vertraulich melden, eingehende Meldungen werden geprüft und im Bedarfsfall gezielte Maßnahmen wie etwa Anpassungen von Arbeitspraktiken, Sensibilisierung und Schulungen von Mitarbeiter:innen oder strukturelle Anpassungen ergriffen. Die Effektivität dieser Maßnahmen wird regelmäßig evaluiert, um sowohl individuelle Fälle zu lösen als auch systematische Verbesserungen zu erreichen.

In Bezug auf den Kodex zum Verhalten gegenüber Lieferanten und der Übereinstimmung mit den geltenden Standards der IAO für ethische sowie verantwortungsvolle Praktiken entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird auf den [Berichtsabschnitt Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette \(S2\)](#) verwiesen.

Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte

Inhalte	Die Grundsatzerklärung drückt das uneingeschränkte Bekenntnis zur Achtung und zum Schutz der Menschenrechte aus. Die darin dargelegten Prinzipien und Werte sind integraler Bestandteil der Systeme und Prozesse. Die MTU hat sich den Prinzipien des UN Global Compact verpflichtet und betrachtet den Schutz der Menschenrechte als wesentlichen Bestandteil der nachhaltigen Unternehmensführung sowie der sozialen, ökologischen und gesellschaftlichen Verantwortung. Es ist ein erklärtes Ziel, die Menschenrechte zu wahren, und die MTU verpflichtet sich, sie einzuhalten.
Ziel	Die Grundsatzerklärung spiegelt das Bekenntnis zur Wahrung der Menschenrechte wider und bildet die Grundlage für die Richtlinien und Praktiken. Durch die öffentliche Verpflichtung möchte die MTU alle Interessenträger ermutigen, diese Prinzipien einzuhalten und mögliche Verstöße zu melden.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Da alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften (mit Ausnahme der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben) in den IAO-Übereinkommen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte verankert sind, zu deren Einhaltung sich die MTU in der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte verpflichtet hat, deckt die Erklärung alle wesentlichen Auswirkungen und Risiken im sozialen Bereich ab.
Überwachung	Der Vorstand trägt die Verantwortung dafür, dass die in dieser Erklärung definierten Grundsätze, Maßnahmen und Anforderungen in den jeweiligen Bereichen der Geschäftstätigkeiten umgesetzt werden. Dies umfasst die Identifikation, Prävention und Minderung potenzieller negativer Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Menschenrechte.
Anwendungsbereich	Die Grundsatzerklärung umfasst die eigenen Geschäftstätigkeiten (MTU Aero Engines AG und die kontrollierten Gesellschaften des MTU-Konzerns). Sowohl Mitarbeiter:innen als auch Fremdarbeitskräfte fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der in der Erklärung festgelegten Grundsätze, Maßnahmen und Anforderungen im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeiten. Der Compliance Officer und der Menschenrechtsbeauftragte berichten regelmäßig an das Corporate Sustainability Board sowie an den Vorstand unter der Verantwortung des Chief Sustainability Officers.
Standards oder Initiativen Dritter	<ul style="list-style-type: none"> / Allgemeine Menschenrechtserklärung / Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) / Zehn Prinzipien des UN Global Compact / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte / Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8)
Berücksichtigung der Interessenträger	Die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte berücksichtigt die Interessen der wichtigsten Interessenträger. Sie stellt eine faire Behandlung und sichere Arbeitsbedingungen für alle Arbeitskräfte sicher, fördert ethische Praktiken, stärkt das Vertrauen und hält hohe Standards der Unternehmensführung für Investoren und Aufsichtsbehörden ein.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/1_About_us/5_Compliance/Grundsatzerklaerung_Menschenrechte_2023_02_01_final_DE.pdf



Konzernbetriebsvereinbarung über Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter

Inhalte	Die MTU-internen Verhaltensgrundsätze (als Kurzfassung auch öffentlich verfügbar) betonen die Bedeutung von Integrität und Verantwortung in allen Geschäftsbereichen. Mitarbeiter:innen sind verpflichtet, gesetzliche Vorschriften sowie interne Regeln einzuhalten und ethische Verhaltensmaßstäbe anzuwenden. Zudem wird die Bedeutung eines respektvollen und fairen Umgangs untereinander sowie mit Geschäftspartnern und Kunden hervorgehoben. Die Grundsätze beschreiben zudem die Verpflichtung der MTU für Menschenrechte, Chancengleichheit, sichere Arbeitsbedingungen und ökologische Nachhaltigkeit sowie darüber hinaus fairen Wettbewerb, die Einhaltung von Handelsgesetzen und die Verhinderung von Insiderhandel sowie Maßnahmen zur Durchsetzung und die Konsequenzen bei Verstößen.
Ziel	Das Hauptziel der Verhaltensgrundsätze ist es, klare Leitlinien und Standards für ethisches Verhalten und Entscheidungsfindung für die Arbeitskräfte der MTU zu etablieren. Sie sollen Konsistenz, Integrität sowie die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften gewährleisten. Gleichzeitig zielen die Grundsätze darauf ab, ein positives Arbeitsumfeld zu fördern, den Ruf der MTU zu schützen und das Vertrauen der Stakeholder zu stärken.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Verhaltensgrundsätze der MTU spiegeln den großen Wert für die Achtung der Menschenrechte wider und stehen für ein respektvolles und faires Arbeitsumfeld. Die Grundsätze heben die Bedeutung der Gleichbehandlung hervor, indem Diskriminierung in jeglicher Form abgelehnt wird und die Chancengleichheit für alle Mitarbeiter:innen gefördert wird. Zudem wird eine faire und leistungsbezogene Vergütung angeboten, die mindestens den nationalen gesetzlichen Standards und Tarifverträgen entspricht. Insgesamt dienen die Verhaltensgrundsätze dazu, mögliche negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen zu verhindern und ein positives Arbeitsumfeld zu schaffen.
Überwachung	Jede Führungskraft bei der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die MTU schult die Mitarbeiter:innen und Führungskräfte regelmäßig über alle Hierarchieebenen hinweg zu den Verhaltensgrundsätzen. Neue Mitarbeiter:innen werden bei ihrem Eintritt in das Unternehmen über die Grundsätze informiert und dazu verpflichtet, eine Erklärung zu unterzeichnen, mit der sie sich zu deren Einhaltung verpflichten. Die Verhaltensgrundsätze unterliegen der Überwachung durch den Betriebsrat.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der Verhaltensgrundsätze. Im Rahmen der Compliance-bezogenen Regelberichterstattung berichtet der Compliance Officer regelmäßig zu deren Einhaltung an den Vorstand.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich und in einer Kurzfassung öffentlich einsehbar: https://www.mtu.de/fileadmin/DE/7_News_Media/2_Media/Broschueren/Unternehmen/MTU_Verhaltensgrundsaeetze_de_2604_150.pdf

Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen)

Inhalte	Die Richtlinie beschreibt die Maßnahmen und Verantwortlichkeiten, die die MTU umgesetzt hat, um so weit wie möglich die Verletzung von Menschenrechten sowie der entsprechenden Arbeits- und Umweltpflichten entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit zu verhindern.
Ziel	Die Richtlinie ist grundsätzlich darauf ausgelegt, die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltpflichtengesetzes (LkSG) zu erfüllen und dadurch menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie Verstöße, die aus den Geschäftstätigkeiten der MTU resultieren, zu reduzieren oder zu verhindern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Da alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften (mit Ausnahme der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben) in den IAO-Übereinkommen und der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte verankert sind, zu deren Einhaltung sich die MTU in der Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte verpflichtet hat, auf die das Handbuch verweist, deckt das Handbuch alle wesentlichen Auswirkungen und Risiken im sozialen Bereich ab. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Vereinigungsfreiheit, der Gleichbehandlung der Mitarbeiter:innen, einer angemessenen Vergütung sowie der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz.
Überwachung	Der in dieser Richtlinie beschriebene Ansatz zur Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz wird jährlich und bei Bedarf überprüft. Dies gilt insbesondere, wenn die MTU eine signifikant veränderte oder erweiterte Risikosituation im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeiten oder bei unmittelbaren Lieferanten erwartet. Die Überprüfung erfolgt in der Regel in Abstimmung zwischen dem MRB (Menschenrechtsbeauftragten) und den MRKK (Menschenrechtskoordinatoren – Konzern).
Anwendungsbereich	Im Kontext des ESRS-S1 umfasst der Anwendungsbereich die eigenen Arbeitskräfte.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Abteilung Legal, Compliance, Intellectual Property Management & Corporate Audit ist verantwortlich für die Richtlinie. Die Verantwortlichkeit gewährleistet die Überwachung der Richtlinie. Für die Umsetzung der Richtlinie sind alle Fachbereiche verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.



Managementhandbuch

Inhalte	Das Managementhandbuch ist das zentrale Dokument, das die Anforderungen und Regelungen des integrierten Managementsystems für Qualität, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz enthält. Bezogen auf Gesundheit und Sicherheit (H&S) legt das Handbuch Prinzipien des Managementsystems für den Arbeitsschutz fest, erläutert potenzielle Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, betont die Wichtigkeit von Schulungen zur Sicherstellung der Arbeitsgesundheit bzw. -sicherheit und beschreibt die Prozesse zur Ursachenanalyse von Vorfällen. Es bildet die Grundlage für spezifischere Regelwerke (Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen), die für die MTU gelten. Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im IMS für Qualität, Umwelt- und Arbeitsschutz. Es dient als Basis für weitere Regelungen (Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen) in allen Geschäftseinheiten der MTU.
	Bezogen auf Gesundheit und Sicherheit legt das Handbuch Prinzipien des Managementsystems für den Arbeitsschutz fest, erläutert potenzielle Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, betont die Wichtigkeit von Schulungen zur Sicherstellung der Arbeitsgesundheit bzw. -sicherheit und beschreibt die Prozesse zur Ursachenanalyse von Vorfällen. Es bildet die Grundlage für spezifischere Regelwerke (Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen), die für die MTU gelten.
Ziel	Die MTU sieht es als ihre Verantwortung an, einen signifikanten Beitrag dazu zu leisten, dass ihre Mitarbeiter:innen langfristig gesund bleiben. Ziel ist es, Unfälle vollständig zu vermeiden und Arbeitsplatzbelastungen in einer entsprechend gestalteten Arbeitsumgebung zu minimieren. Daher wurden Prozesse und Aktivitäten des unternehmensweiten Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagements eingeführt.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Managementhandbuch widmet sich den potenziellen negativen Auswirkungen und Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der eigenen Arbeitskräfte.
Überwachung	Das System ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU und der ISO 45001-Zertifizierung für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. und wird durch regelmäßige Inspektionen, Audits und eine jährliche Managementbewertung des IMS flankiert. Auf operativer Ebene wurden die Verantwortlichkeiten für Gesundheit und Sicherheit den MTU-Standorten zugewiesen.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSR-D-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist das IMS an den folgenden MTU-Standorten gültig: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Dallas Inc. / MTU Maintenance Serbia d.o.o.

Verantwortliche Organisationsebene	Für den Bereich Gesundheit und Sicherheit: Der Vorstand und die Führungskräfte sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.
Verantwortung im Arbeits- und Umweltschutz	
Inhalte	Diese Richtlinie regelt die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung bei der MTU im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz am Standort München (MTU Aero Engines AG). Sie erläutert die Rollen von Führungskräften, benannten Beauftragten und Bereichskoordinator:innen.
Ziel	Das übergeordnete Ziel der Richtlinie ist es, ein sicheres Arbeitsumfeld zu fördern, indem die Rollen, Verantwortlichkeiten und Verfahren klar definiert werden, die erforderlich sind, um die relevanten Vorschriften im Bereich Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz einzuhalten. Zudem soll die kontinuierliche Verbesserung in diesen Bereichen unterstützt werden.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie zielt darauf ab, negativen Auswirkungen auf die (physische und mentale) Gesundheit sowie die Sicherheit der MTU-Belegschaft entgegenzuwirken.
Überwachung	Die Ziele der Bereiche im Arbeits- und Gesundheitsschutz werden in die jährlichen Zielvereinbarungen zwischen den Bereichen, der Standortleitung und der Abteilungsleitung aufgenommen und von diesen genehmigt. Diese Ziele werden auf die einzelnen Abteilungen heruntergebrochen und im Rahmen von jährlichen Zielvereinbarungs- und Zielerreichungsgesprächen abgestimmt. Die Richtlinie unterliegt der Überwachung durch den Betriebsrat.
Anwendungsbereich	Die Richtlinie gilt für alle Mitarbeiter:innen am Standort MTU Aero Engines AG (München).
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand und die Führungskräfte sind für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.



Dokumentation und Meldung von Unfällen	
Inhalte	Die Richtlinie umfasst Definitionen von Sicherheits- und Arbeitsunfällen für interne Statistiken und Berichterstattung, den Prozess der Unfalluntersuchung und -analyse, Berichterstattungspflichten, einschließlich Häufigkeit, Inhalte, Handhabung und Verteilung der Berichte sowie die Managementverantwortung für die Dokumentation und Meldung von Unfällen.
Ziel	Die Richtlinie legt Mindestanforderungen für das Verfahren zur Untersuchung, Dokumentation und Meldung von Unfällen fest. Ziel ist es, die Unfallursachen zu ermitteln und Korrekturmaßnahmen umzusetzen, um eine Wiederholung von Unfällen zu verhindern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Mit einem klaren Fokus auf die Verbesserung der physischen und mentalen Gesundheit, der (Arbeits-)Sicherheit und der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter:innen strebt die Richtlinie an, diesen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken. Durch gezielte Maßnahmen sollen das Wohlbefinden der Mitarbeiter:innen gefördert und Arbeitsunfälle vermieden werden.
Überwachung	Das System ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU und der ISO 45001-Zertifizierung für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. und wird durch regelmäßige Inspektionen und Audits flankiert. Auf operativer Ebene wurden die Verantwortlichkeiten für Gesundheit und Sicherheit jedem MTU-Standort zugewiesen. Eine vierteljährliche Berichterstattung wird über das lokale Management kommuniziert. Zusätzlich wird der Bericht entsprechend der Vorgaben des Sicherheitsorganigramms an die obere Führungsebene verteilt.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSRD-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist die Richtlinie an den folgenden MTU-Standorten gültig: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Serbia d.o.o. / MTU Maintenance Lease Services B.V. / MTU Aero Engines North America Inc.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Sicherheitsingenieur:innen oder Sicherheitskoordinator:innen sind für die Kategorisierung, Analyse, Dokumentation und Berichterstattung von Arbeitsunfällen verantwortlich. Die Standortleitung ist für die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen nach Arbeitsunfällen zuständig.
Standards oder Initiativen Dritter	DIN ISO 45001 10.2 Vorfall, Nichtkonformität und Korrekturmaßnahmen
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Kontinuierliche Fortbildung / Konzernbetriebsvereinbarung über Fort- und Weiterbildung	
Inhalte	Diese Richtlinie beschreibt den Ordnungsrahmen des unternehmensweiten Bildungsprogramms für bereichsübergreifende Themen. Das Bildungsprogramm umfasst sowohl projekt- und bereichsspezifische Qualifizierungsprogramme als auch bereichsübergreifende Bildungsberatungen für spezifische Zielgruppen, wie beispielsweise das First Leadership Program (FLP). Das Programm beinhaltet zudem Prozesse zur Ermittlung des Qualifizierungsbedarfs des Unternehmens sowie individuelle Bildungsvereinbarungen, die im Rahmen von Qualifikationsgesprächen für unternehmensrelevante und angemessene Weiterbildungsmaßnahmen getroffen werden.
Ziel	Die Richtlinie zielt darauf ab, die persönliche und berufliche Entwicklung der Mitarbeiter:innen durch ein strukturiertes Qualifizierungsprogramm zu fördern und betont dabei ihre Eigenverantwortung für diesen Prozess.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie unterstützt die positiven Auswirkungen eines umfassenden Schulungsprogramms für alle Mitarbeiter:innen. Sie fördert die persönliche und berufliche Entwicklung durch ein strukturiertes Qualifizierungsprogramm, wodurch die Arbeitsleistung gesteigert und Karrierechancen verbessert werden.
Überwachung	Die Überwachung der Richtlinie erfolgt mit Hilfe der IT-gestützten Plattform für den Bildungsprozess durch die Personalabteilung. Regelmäßige Updates und Informationen werden dem Betriebsrat bereitgestellt.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Das Center People and Organisation ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.



Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Integration schwerbehinderter Menschen

Inhalte	Die Konzernbetriebsvereinbarung regelt präventive Maßnahmen des unternehmerischen Eingliederungsmanagements für alle Mitarbeiter:innen, die Integration schwerbehinderter Menschen und diesen gleichgestellten Personen sowie ergänzende Bestimmungen für beide Gruppen.
Ziel	Die Konzernbetriebsvereinbarung verfolgt das Ziel, den gesetzlichen Präventionsauftrag gemäß § 167 SGB IX zu erfüllen. Im Falle gesundheitlicher Beeinträchtigungen wird gemeinsam mit den betroffenen Mitarbeiter:innen proaktiv nach Möglichkeiten gesucht, Arbeitsunfähigkeit zu überwinden, erneute Arbeitsunfähigkeit zu vermeiden und den Arbeitsplatz zu erhalten. Darüber hinaus soll die Beschäftigungsfähigkeit durch betriebliche Prävention erhalten und gestärkt und, falls erforderlich, eine Beschäftigung angestrebt werden, die dem Kompetenzprofil der betroffenen Person entspricht.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Konzernbetriebsvereinbarung zielt darauf ab, negative Auswirkungen wie psychologische Risiken und berufliche Folgen, die durch Diskriminierung, Ausgrenzung und Mobbing entstehen können, für Menschen mit Behinderung zu mindern. Dies soll durch die Erhaltung und Stärkung der Beschäftigungsfähigkeit schwerbehinderter Menschen sowie die Schaffung eines unterstützenden Integrationsrahmens erreicht werden.
Überwachung	Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Personalabteilungen, den Inklusionsbeauftragten sowie den lokal zuständigen Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen und den Betriebsräten findet nach Bedarf, jedoch mindestens einmal im Monat statt. Verstöße können über die offiziellen MTU-Compliance-Meldestellen sowie zusätzlich über die AGG- und Inklusionsbeauftragten oder die Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen an allen deutschen Standorten gemeldet werden. An den Standorten München und Hannover beschäftigt die MTU außerdem Certified Disability Management Professionals (CDMP), um betroffene Mitarbeiter:innen zu unterstützen.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Lokale Inklusionsbeauftragte und Vertretungen für schwerbehinderte Mitarbeiter:innen in jeder rechtlichen Einheit.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz

Inhalte	Diese Richtlinie beinhaltet die Verpflichtung, Mobbing, sexuelle Belästigung und Diskriminierung zu verhindern und ein partnerschaftliches Arbeitsklima zu fördern und aufrechtzuerhalten. Gemäß der Richtlinie sind alle Mitarbeiter:innen verpflichtet, zur Wahrung des Betriebsfriedens und eines positiven Arbeitsumfelds beizutragen. Dies umfasst den Respekt vor den Persönlichkeitsrechten und der Würde aller Menschen.
	Die Richtlinie erläutert zudem das Recht aller Mitarbeiter:innen, eine Beschwerde einzureichen. Sollte die betroffene Person nicht in der Lage oder nicht bereit sein, die Situation direkt anzusprechen, kann sie eine Vertrauensperson einbeziehen. Dies gilt auch für Mitarbeiter:innen, die das Fehlverhalten beobachtet haben, auch wenn sie nicht persönlich betroffen sind. Verstöße gegen die Richtlinie werden mit Sanktionen geahndet.
Ziel	Das Hauptziel der „Konzernbetriebsvereinbarung zum partnerschaftlichen Verhalten am Arbeitsplatz“ besteht darin, ein Arbeitsumfeld zu schaffen und zu erhalten, in dem sich alle Mitarbeiter:innen sicher, respektiert und wertgeschätzt fühlen. Durch die Verhinderung von Mobbing, sexueller Belästigung und Diskriminierung sowie die Förderung eines Klimas der Zusammenarbeit soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter:innen in einer positiven und unterstützenden Atmosphäre arbeiten können, in der ihre Persönlichkeitsrechte und Würde gewahrt bleiben. Mit dieser Verpflichtung strebt das Unternehmen an, die Harmonie und Produktivität am Arbeitsplatz zu steigern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Richtlinie berücksichtigt potenzielle negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte, das ihr physisches, emotionales und soziales Gleichgewicht umfasst, indem sie Maßnahmen zur Förderung eines respektvollen und unterstützenden Arbeitsumfelds beschreibt. Sie bietet einen klaren Rahmen für partnerschaftliches Verhalten und fördert ein Arbeitsumfeld, das Mobbing, sexueller Belästigung und Diskriminierung entgegenwirkt.
Überwachung	Betroffene Personen, die sich durch Missachtung beeinträchtigt fühlen, können sich an folgende Stellen wenden: direkte Vorgesetzte, Personalabteilung, Sozialmanagement, Gesundheitsdienst und Betriebsrat. Das Verfahren bei Beratungen oder Beschwerden ist im Prozess- und Stufenprogramm beschrieben und umfasst die Meldung, Problem-, Ziel- und Mittelanalyse, gefolgt von Umsetzung und Evaluation.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Das Center People & Organization ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Die Richtlinie ist nicht öffentlich zugänglich und kann von den Mitarbeiter:innen über das Intranet eingesehen werden.



Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

Die MTU berücksichtigt die Perspektiven der Arbeitskräfte, indem ein regelmäßiger, offener und vertrauensbasierter Dialog zwischen Arbeitnehmervertreter:innen und dem Management gepflegt wird. Diese Erkenntnisse fließen aktiv in die Entscheidungen ein und leiten die Aktivitäten zur Bewältigung sowohl der tatsächlichen als auch der potenziellen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte. Die deutschen Standorte der MTU verfügen über Betriebsräte sowie einen Konzernbetriebsrat, der für konzernbezogene Angelegenheiten zuständig ist, und über Sprecherausschüsse. In Polen und Kanada vertreten Arbeitnehmervertreter:innen die Interessen der Mitarbeiter:innen in Gesprächen mit dem Management. Darüber hinaus werden die Interessen der Mitarbeiter:innen im Aufsichtsrat gewahrt, in dem die Sitze paritätisch verteilt sind.

Der Dialog mit den Arbeitnehmervertreter:innen findet auf Konzernebene u.a. als monatliches Regelmeeting, eingebettet in einen kontinuierlichen Dialog zu konkreten Themen, statt.

Die Wirksamkeit der Anstrengungen für die Mitarbeiter:innen beurteilt die MTU durch regelmäßige Mitarbeiterbefragungen.

Um Einblicke in die Perspektiven der Mitarbeiter:innen zu gewinnen, insbesondere von Personen, die möglicherweise besonders anfällig für Auswirkungen sind – wie Menschen mit Behinderungen, Migrant:innen und Mitglieder der LGBTQ+-Community – ergreift die MTU folgende Maßnahmen: Die MTU arbeitet mit legitimierten Vertretungen vulnerabler Gruppen zusammen, wie etwa gewählten Schwerbehindertenvertretungen. Darüber hinaus stehen spezielle Inklusionsbeauftragte als Ansprechpartner:innen zur Verfügung. Auf diese Weise integriert die MTU die Perspektiven vulnerabler Gruppen und schafft wichtige Strukturen für Inklusion. Des Weiteren unterstützt die MTU Employee Resource Groups (ERGs) als selbstorganisierte Netzwerke und Gruppen von Mitarbeiter:innen, die sich für ein vielfältiges und inklusives Arbeitsumfeld einsetzen. Über diese Netzwerke können Mitarbeiter:innen ihre Anliegen äußern und die Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens ausbauen. Dieser Ansatz ermöglicht es, eine breite Palette von Erfahrungen und Perspektiven seitens der eigenen Mitarbeiter:innen in die MTU-Entscheidungsprozesse einzubinden. Beispiele solcher Gruppen sind das Network of Engine Women (NEW), das von CEO Lars Wagner unterstützt wird, und das im Jahr 2023 gegründete queere Netzwerk AeroPride, das mit der Unterstützung von Dr. Silke Maurer, Chief Operating Officer, ins Leben gerufen wurde.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)

Die MTU hat ein Beschwerdeverfahren implementiert, um potenzielle wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und andere arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften wirksam anzugehen. Dieses Verfahren bietet den Arbeitskräften einen klar definierten Meldekanal, über den sie Bedenken und potenzielle Verstöße vertraulich und sicher melden können.

Die eingegangenen Meldungen werden sorgfältig geprüft, um anschließend individuelle und gezielte Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Diese Maßnahmen können unter anderem die Anpassung von Arbeitspraktiken, Schulungsprogramme zur Sensibilisierung und strukturelle Änderungen umfassen. Die Effektivität der ergriffenen Abhilfemaßnahmen wird als Teil des menschenrechtsbezogenen Risikomanagementsystems durch die Konzern-Compliance-Funktion und den Menschenrechtsbeauftragten der MTU regelmäßig evaluiert. Die kontinuierliche Überwachung und Bewertung der Maßnahmen gewährleisten, dass nicht nur individuelle Fälle gelöst, sondern auch systematische Verbesserungen in den Arbeitsprozessen etabliert werden.

Die MTU bietet Arbeitskräften die Möglichkeit, ihre Anliegen über verschiedene Kanäle direkt oder anonym zu äußern, einschließlich der Meldung an die Compliance-Organisation entweder direkt oder durch das webbasierte Hinweisgebersystem (iTrust), das in mehreren Sprachen verfügbar ist. Es ist auch möglich, Beschwerden anonym einzureichen. Dieses System steht jederzeit allen MTU-Mitarbeiter:innen, Fremdarbeitskräften sowie Dritten und anderen Interessenträgern, wie Lieferanten und deren Mitarbeiter:innen, zur Verfügung.

Zusätzlich wurden Mechanismen etabliert, um Beschwerden oder Missstände im Zusammenhang mit Arbeitnehmerbelangen zu bearbeiten; diese beinhalten Kontaktstellen für Mitarbeiter:innen. Zum Beispiel gibt es in Deutschland gemäß den gesetzlichen Vorgaben wie dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) an jedem Standort geschultes Personal, das sich um Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung kümmert. Bei der MTU Maintenance Canada können Mitarbeiter:innen Beschwerden bezüglich Diskriminierung an die Personalabteilung richten und haben außerdem das Recht, diese Beschwerden an das British Columbia Human Rights Tribunal weiterzuleiten. Bei der MTU Aero Engines Polska übernimmt eine von den Mitarbeiter:innen gewählte Person die Rolle einer Kontaktstelle. Darüber hinaus können Mitarbeiter:innen Missstände auch an Führungskräfte, den Betriebsrat oder die Personalabteilung melden.



Durch die öffentliche Kommunikation der Verfahrensregeln und Informationen zu den Meldekanälen fördert die MTU das Wissen über den Zugang zu den Kanälen am Arbeitsplatz.

Die eingereichten und bearbeiteten Beschwerden werden vom Compliance-Beauftragten nachverfolgt und überwacht. Die Aufsicht hat der Menschenrechtsbeauftragte (MRB) inne, um die Wirksamkeit der Meldekanäle bestmöglich zu erreichen. Der Compliance-Beauftragte ist für die Bestätigung des Eingangs einer Beschwerde, die Nachverfolgung, falls weitere Informationen benötigt werden, sowie die Einleitung oder Koordination sich daran anschließender Maßnahmen verantwortlich. Bei Verstößen informiert der Compliance-Beauftragte den Menschenrechtsbeauftragten. Dieser bindet die Menschenrechtskoordinatoren Konzern und die Menschenrechtskoordinatoren Standort bedarfsgerecht bei der Ableitung von Maßnahmen ein. Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird jährlich sowie ad hoc überprüft, falls die MTU mit einer signifikant veränderten oder verschlechterten Risikosituation innerhalb des eigenen Betriebs oder bei direkten Lieferanten rechnen muss.

Die MTU bewertet, ob die Arbeitskräfte das Beschwerdeverfahren und die Meldekanäle kennen und darauf vertrauen, dass sie ihre Anliegen oder Bedürfnisse darüber äußern und bearbeiten lassen können. Dies wird durch öffentlich zugängliche Kommunikation über den Beschwerdemechanismus und die Verfahrensregeln auch gegenüber Dritten sichergestellt, z. B. durch Informationen auf der MTU-Website und die Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU Aero Engines. Die Informationen sind klar und verständlich formuliert; zusätzlich wird im Beschwerdeverfahren (vgl. [Berichtsabschnitt Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#)) ausdrücklich festgelegt, dass die MTU keine Form von Vergeltungsmaßnahmen gegen Personen toleriert, die diese Meldekanäle nutzen.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S1-4)

Die MTU Aero Engines AG verpflichtet sich, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ihren eigenen Arbeitskräften durch gezielte Maßnahmen effektiv zu steuern. Die Hauptinitiativen konzentrieren sich auf folgende Bereiche:

- / Wirksame Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Arbeitsumfelds

- / Beschäftigung und Integration von Menschen mit Behinderungen zur Förderung von Vielfalt und Inklusion
- / Effiziente Beschwerdemechanismen und ein Risikomanagementsystem für Menschenrechte
- / Flexible Arbeitszeiten, mobiles Arbeiten und ähnliche Maßnahmen für eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
- / Stärkung der internen Kommunikation durch ein integriertes Feedbacksystem
- / Kontinuierliche Investitionen in Schulungs- und Weiterbildungsangebote zur Unterstützung der Entwicklung der Mitarbeiter:innen

Gesundheitsschutz und Sicherheit:

Um das Risiko von Verletzungen oder Unfällen während der Arbeitszeit zu minimieren und negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu vermeiden, verbessert die MTU fortlaufend ihre Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen und ermutigt die Arbeitskräfte an MTU-Standorten, unsichere Situationen zu melden, um stetige Verbesserungen zu ermöglichen. Der Arbeits- und Gesundheitsschutz (H&S) ist Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der MTU. Arbeits- und Gesundheitsschutzprozesse werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzsysteme an den Standorten MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. sind extern nach ISO 45001 zertifiziert, wodurch die Einhaltung internationaler Standards sichergestellt ist und die Sicherheitskultur gestärkt wird. Durch geplante Maßnahmen – z. B. Einführung von Sicherheitskurzgesprächen oder Trainings zum Safety-Mindset – soll die Sicherheitskultur weiter verbessert werden.

Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen:

Die MTU hat bereits zahlreiche Maßnahmen zur Beschäftigung und Integration von Menschen mit Behinderungen umgesetzt, insbesondere in den Bereichen Barrierefreiheit, Integration und Unterstützung. Darüber hinaus werden kontinuierliche und geplante Verbesserungen der physischen Arbeitsumgebung vorgenommen, um den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen besser gerecht zu werden. Diese Maßnahmen werden von einem oder einer Inklusionsbeauftragten überwacht, um die Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen zu erhöhen und Diskriminierung zu verhindern.



Ergriffene Maßnahmen, um in Bezug auf eine tatsächliche wesentliche Auswirkung Abhilfe zu schaffen oder zu ermöglichen:

/ Gesundheitsschutz- und Sicherheitsmanagement:

Aufgrund des regulatorischen Umfelds der MTU wird jede Auswirkung, die die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte betrifft, als tatsächliche negative Auswirkung betrachtet. Solche negativen Auswirkungen können beispielsweise durch Verletzungs- oder Unfallrisiken während der Arbeitszeit entstehen. Um im Falle eines Vorfalls Abhilfe zu schaffen, hat die MTU ein umfassendes Managementsystem für Arbeits- und Gesundheitsschutz implementiert. Dieses System schließt die medizinische Versorgung ein, die bei plötzlichen gesundheitlichen Notfällen am Arbeitsplatz notwendig ist. Ersthelfer:innen werden benannt und sind verpflichtet, alle zwei Jahre an einem Auffrischkurs teilzunehmen. Zusätzliche Funktionen sind Brandschutzhelfer:innen und Sicherheitsbeauftragte.

/ Schulungs- und Entwicklungsmöglichkeiten:

Ein Mangel bei der Mitarbeiterqualifikation, sei es durch über- oder unterfordernde Schulungen, Karriere- und Talententwicklungsprogramme, kann negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen haben. In solchen Fällen können sich die betroffenen Personen über verschiedene bestehende Kanäle an ihre verantwortlichen Vorgesetzten wenden. Die MTU arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Feedbacklandschaft, um eine Vielzahl an Meldekanälen bereitzustellen. Um diesen negativen Auswirkungen vorzubeugen, bietet die MTU ein umfassendes und bedarfsorientiertes Schulungsprogramm an, das zur gezielten Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen beiträgt.

/ Maßnahmen zur Verbesserung von Beschwerdemechanismen und Achtung der Menschenrechte unter den eigenen Arbeitskräften:

Bei tatsächlich negativen Auswirkungen – etwa im Zusammenhang mit Diskriminierung – verfügt die MTU über einen systematischen Prozess zur Bearbeitung von Beschwerden. Dieser Prozess ermöglicht es, schnell und effektiv Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um solche Vorfälle zu beheben und künftig zu verhindern.

Zusätzliche bestehende Maßnahmen oder Initiativen mit dem Hauptzweck, positive Auswirkungen zu erreichen:

/ Maßnahmen zur Verbesserung von Beschwerdemechanismen und Achtung der Menschenrechte unter den eigenen Arbeitskräften:

Die MTU hat strukturierte Meldeprozesse implementiert, um Diskriminierungsbeschwerden zu bearbeiten. Dazu gehören vertrauliche und anonyme Meldeoptionen über Systeme wie iTrust. Standortbezogene Kanäle und geschulte Ansprechpersonen sollen sicherstellen, dass alle Beschwerden effektiv und angemessen bearbeitet werden.

/ Die MTU fördert die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben durch verschiedene flexible Arbeitsmodelle, wie etwa flexible Arbeitszeiten, Bildungsurlaub, mobiles Arbeiten oder Sabbaticals. Diese Maßnahmen berücksichtigen die unterschiedlichen Lebensphasen und Bedürfnisse der Mitarbeiter:innen und unterstützen eine harmonische Integration von Berufs- und Privatleben.

/ Überarbeitete Feedbacklandschaft:

Eine Maßnahme, die die MTU umgesetzt hat, ist die Transformation der Mitarbeiterbefragung (PulsCheck) in ein integriertes Feedbacksystem mit gezielten Befragungen, ergänzt durch zusätzliche Instrumente wie Führungsfeedback und Teamfeedback.

/ Schulungs- und Entwicklungsmöglichkeiten:

Die MTU legt großen Wert auf die Entwicklung der Mitarbeiter:innen und investiert gezielt in deren Schulung und Talente. Das Unternehmen bietet umfangreiche Schulungsprogramme in der Luftfahrt sowie in spezialisierten Bereichen an (z. B. Sicherheitsschulungen). Diese werden durch ein Online-Lernportal unterstützt, das selbstgesteuertes Lernen ermöglicht. So wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter:innen über die notwendigen Ressourcen verfügen, um ihre Fähigkeiten zu erweitern und ihre Laufbahn voranzutreiben.

Mithilfe der verschiedenen Rollen innerhalb der MTU, darunter der Vorstand für die strategische Ausrichtung, Abteilungsleitungen für die Umsetzung in den Bereichen und die Personalabteilung für Mitarbeiterentwicklung und Schulung, können diese Maßnahmen effizient nachverfolgt werden. Dies geschieht durch interne und externe Audits, Benchmarking und das Einholen von Interessenträgerfeedback, um den Erfolg dieser Initiativen zu bewerten und sicherzustellen.



Bei der MTU werden notwendige und angemessene Maßnahmen als Reaktion auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte beispielsweise durch eine systematische Risikoanalyse ermittelt. Regelmäßiges Feedback der Mitarbeiter:innen wird genutzt, um häufige Herausforderungen zu identifizieren und die eigenen Praktiken mit gesetzlichen Anforderungen sowie Branchenstandards im Luftfahrtsektor zu vergleichen. Durch kontinuierliche Überwachung und Anpassung der Strategien stellt die MTU sicher, dass die Maßnahmen wirksam und aktuell bleiben und so das Wohlergehen der Arbeitskräfte geschützt wird.

Ein Risiko wurde festgestellt, das auf die bei der MTU vorherrschenden Arbeitsbedingungen zurückzuführen ist, beispielsweise durch nicht hinreichend flexible Arbeitszeitmodelle, die zu einer erhöhten Fluktuation sowie höheren Rekrutierungs- und Personalkosten führen können. Richtlinien und Maßnahmen, die der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben dienen, tragen wesentlich dazu bei, dieses Risiko zu mindern. Die Wirksamkeit der angebotenen Modelle zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten, wie zum Beispiel Gleitzeitmodelle, vielfältige Teilzeitmodelle oder mobiles Arbeiten, überprüft die MTU durch regelmäßige Auswertungen der Annahmequoten als Teil der Personalprozesse.

Die MTU verpflichtet sich, sicherzustellen, dass ihre Geschäftspraktiken keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die eigenen Arbeitskräfte verursachen oder dazu beitragen. Durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen, einschließlich effektiver Beschwerdemechanismen, eines kontinuierlichen Überwachungs- und Berichtssystems sowie weiterer Initiativen, strebt die MTU danach, ein positives und unterstützendes Arbeitsumfeld für ihre Mitarbeiter:innen aufrechtzuerhalten. Das Unternehmen pflegt einen kontinuierlichen Dialog mit Interessenträgern, um potenzielle Probleme proaktiv zu identifizieren und anzugehen.

Die MTU stellt erhebliche Ressourcen bereit, darunter spezialisierte Fachkräfte (z. B. HR-Nachhaltigkeitsmanager, AGG-Beauftragte, Sozialberatung etc.), finanzielle Investitionen (Werksarzt, betriebliches Eingliederungsmanagement, Gesundheitsmanagement, MTU-Studienstiftung etc.) und technologische Werkzeuge (z. B. E-Learning Plattform für u.a. Schulungen zu Konfliktmanagement oder Diversity, Chancengleichheit und Inklusion), um die wesentlichen Auswirkungen des Unternehmens effektiv zu steuern. Durch die Einbindung der Interessenträger und kontinuierliche Verbesserungen, die sich an internationalen Standards orientieren, gewährleistet die MTU die Wirksamkeit und Transparenz ihrer Nachhaltigkeitsbestrebungen.

Vermehrte Weiterbildung in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Investitionen in sicherere Ausrüstung und Verbesserung der verhaltensbasierten Sicherheit

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz umgesetzt, u.a. das Projekt „Safety Culture@MTU“ sowie themenbezogene Aktionstage (etwa zu Arbeitssicherheit und Gesundheit oder Umgang mit gefährlichen Stoffen).

An deutschen Standorten bietet die MTU Arbeits- und Notfallmedizin an, sowie Präventionsangebote zu Ernährung, Bewegung und Physiotherapie. Sollten Krankheiten oder Unfälle aufgetreten sein, so unterstützen interne Fallmanager:innen die Wiedereingliederung. Eine Arbeitsgruppe mit Sicherheitsbeauftragten verbessert kontinuierlich die Sicherheitsstandards, um eine fortlaufende Verbesserung der verhaltensbasierten Sicherheit und Reduzierung unsicherer Situationen zu erreichen.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die MTU führt das Projekt „Safety Culture@MTU“ bis 06/2027 fort. Ebenso plant die MTU, kontinuierliche Informationskampagnen und Aktionstage für Arbeitssicherheit und Gesundheit auch in der nächsten Berichtsperiode fortzuführen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Managementhandbuch
Verantwortung im Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Umweltschutz / Verfahrensanweisungen
Dokumentation und Meldung von Unfällen

Umfang

Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / eMoSys GmbH

Fortschritt

Der Fortschritt der Maßnahmen wird mithilfe des Integrierten Managementsystems (IMS) überwacht. Die ergriffenen Maßnahmen zur Information und Sensibilisierung der Mitarbeiter:innen, wie z. B. Aktionstage zu Gefahrstoffen oder der Tag zur Arbeitssicherheit und Gesundheit, wurden sehr gut angenommen. Die Teilnahmequote der Sicherheitsbeauftragten an den Arbeitstreffen sowie die Anzahl an Sicherheitsbeauftragten konnten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Zukünftig wird der Fokus weiterhin auf den verhaltensbedingten Arbeitsschutz gerichtet, z. B. durch das Projekt „Safety Culture@MTU“.



Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat an ihren deutschen Standorten verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Inklusion und Unterstützung von Menschen mit Behinderungen eingeführt. Dazu gehören die Ernennung von Inklusionsbeauftragten, die Einrichtung von Beratungsstellen und die Arbeit eines engagierten Gesundheitsmanagement-Teams. Ein besonderer Fokus liegt auf der Barrierefreiheit bei Neubauten und Renovierungsprojekten sowie in digitalen Medien, beispielsweise durch die Bereitstellung von Untertiteln. Die MTU legt großen Wert darauf, Menschen mit Schwerbehinderung zur Bewerbung zu ermutigen, und bietet hierbei umfassende Unterstützung an. Die Stellenanzeigen sind entsprechend formuliert und Bewerber:innen haben die Möglichkeit, eine Schwerbehindertenvertretung in den Bewerbungsprozess einzubeziehen. Diese Vertretungen unterstützen die betroffenen Personen während des Einstellungsverfahrens und im Arbeitsalltag. In München und Hannover stehen Certified Disability Management Professionals (CDMP) bereit, die das Eingliederungsmanagement der jeweiligen Arbeitskraft unterstützen. Diese Maßnahmen haben die Anzahl der Bewerbungen und Anstellungen von Menschen mit Schwerbehinderung erhöht und die Offenheit für inklusionsbezogene Themen gefördert. Alle Mitarbeiter:innen, einschließlich der Führungskräfte, werden fortlaufend für eine inklusive Unternehmenskultur sensibilisiert.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen sollen kontinuierlich bis Dezember 2026 weitergeführt werden.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Konzernbetriebsvereinbarung zur Prävention von Erkrankungen und Integration schwerbehinderter Menschen.

Umfang

Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / eMoSys GmbH

Fortschritt

Die MTU hat bislang noch nicht die vorgesehene Schwerbehindertenquote innerhalb der eigenen Mitarbeiter:innen in Deutschland erreicht. Das Ziel ist, mehr Kandidat:innen zu gewinnen, um die gesetzlich vorgeschriebene Schwerbehindertenquote von 5% zu erreichen.

Verbesserung von Beschwerdemechanismen und Achtung der Menschenrechte unter den eigenen Arbeitskräften

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat Maßnahmen umgesetzt, um den Schutz der Menschenrechte der eigenen Mitarbeiter:innen zu achten und den Beschwerdemechanismus zu verbessern. Zu diesen Maßnahmen zählt die Einführung eines umfassenden Risikomanagements, das von einem Menschenrechtsbeauftragten sowie standortspezifischen Koordinator:innen geleitet wird. Zudem wurden Meldekanäle wie iTrust eingerichtet, die es den Mitarbeitenden ermöglichen, Beschwerden, beispielsweise über Diskriminierung, vertraulich und anonym zu melden. Darüber hinaus bietet die MTU Schulungs- und Sensibilisierungsprogramme für alle Mitarbeiter:innen an, um über Verhaltensgrundsätze, Anti-Diskriminierungsrichtlinien und Menschenrechte zu informieren. Ergänzend dazu wird das Intranet der MTU genutzt, um die Mitarbeiter:innen regelmäßig mit Updates und wichtigen Informationen zu versorgen.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die genannte Maßnahme orientiert sich an der Konzernbetriebsvereinbarung, an den Verhaltensgrundsätzen und an der Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte. Fokus hierbei ist die Achtung der Menschenrechte, Sicherstellung von Chancengleichheit und Verhinderung von Diskriminierung.

Umfang

Die Maßnahmen treffen auf alle Standorte der MTU Aero Engines AG zu.



Förderung der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben unter den eigenen Arbeitskräften

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat Maßnahmen umgesetzt, um die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben ihrer Mitarbeiter:innen zu fördern. Dazu gehören u.a. flexible Arbeitszeitmodelle, Gleitzeitkonten, Teilzeit- und Jobsharing-Optionen, hybrides Arbeiten, sowie die Unterstützung von Familien mit Kinderbetreuung und Pflegediensten. Zusätzlich bietet das Unternehmen Sabbaticals, Bildungsurlaub und Freistellungen für persönliche Gründe an, ebenso Elternzeit und Altersteilzeit. Durch das Umsetzen dieser Maßnahmen wird ein Arbeitsumfeld geschaffen, das den Arbeitskräften die Vereinbarkeit zwischen beruflichen Verpflichtungen und privaten Belangen ermöglicht.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die MTU plant, die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben kontinuierlich weiter zu stärken und weitere Maßnahmen umzusetzen, wie z. B. durch fortlaufende Weiterentwicklung von flexiblen Arbeitszeitregelungen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Umsetzung ohne bestimmte Richtlinien.

Umfang

Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / eMoSys GmbH

Überarbeitete Feedbacklandschaft unter den eigenen Arbeitskräften

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Feedbacklandschaft zu verbessern. Dazu gehören u.a. die Einführung eines integrierten Feedbacksystems und regelmäßige Umfragen zur Erfassung der Mitarbeiterzufriedenheit und zur Bewertung der Unternehmensstrategie. Ein zentraler Bestandteil dieses Systems ist der PulsCheck, der kontinuierlich die Stimmung der Mitarbeiter:innen in Bezug auf Zufriedenheit und Leistungsbereitschaft erfasst. Darüber hinaus hat die MTU ein 180-Grad-Feedback für alle Team- und Führungsebenen implementiert, das darauf abzielt, die Zusammenarbeit zu verbessern.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die MTU plant, den PulsCheck sowie das 180-Grad-Führungsfeedback kontinuierlich fortzusetzen.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die Feedbacklandschaft als Ganzes sowie jede einzelne Umfrage leisten einen kontinuierlichen und fundierten Beitrag zu erfolgreicher Führung und Zusammenarbeit und damit zum Erfolg des Unternehmens.

Umfang

Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / eMoSys GmbH

Schulungs- und Entwicklungsmöglichkeiten

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Die MTU hat Maßnahmen zur Förderung der Entwicklungsmöglichkeiten ihrer Mitarbeiter:innen umgesetzt, u.a. ein Übergangs-Coaching für Führungskräfte und Programmentwicklung, den Einsatz des Gallup Strengths Finder zur Einschätzung des Potenzials von High Potentials, die Erstellung einer HR Instrument Map, um bestehende Aktivitäten zu harmonisieren und Anforderungen an die zukünftige Talent- und Führungskräfteentwicklung zu identifizieren. Zudem gibt es ein umfassendes Schulungsprogramm, welches fortlaufend aktualisiert wird, sowie das Angebot eines Mentoring-Programms, um die kontinuierliche Weiterbildung der Mitarbeiter:innen zu gewährleisten. Diese Maßnahmen tragen zur stetigen Qualifizierung der Mitarbeiter:innen der MTU bei.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Die MTU plant, ihre Schulungsprogramme in Deutschland entsprechend den geschäftlichen Anforderungen fortlaufend weiterzuentwickeln. Zusätzlich werden Mitarbeiter:innen durch gezielte Qualifizierungsmaßnahmen unterstützt, um die Weiterentwicklung kontinuierlich zu fördern.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Thema Schulung und Entwicklung unterstützen die Umsetzung des Unternehmensziels „ESG-STI Bildungs-KPI“.

Umfang

Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / eMoSys GmbH

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)

In Übereinstimmung mit der Strategie der MTU werden relevante Ziele definiert, daraus Leistungskriterien abgeleitet und mit dem Vorstand besprochen. Die Leistungskriterien werden auch im mitbestimmten Aufsichtsrat diskutiert.

Regelmäßige Meetings sowie Feedback- und Überprüfungssitzungen ermöglichen es der MTU, Fortschritte nachzuverfolgen, Hindernisse zu identifizieren und notwendige Anpassungen vorzunehmen. Im Corporate Sustainability Board wird alle zwei Monate über die Fortschritte der Themen im Nachhaltigkeitsmanagement gesprochen. In diesem Gremium werden Ziele empfohlen, die im Vorstand und (sofern relevant für die Vorstandsvergütung) auch im Aufsichtsrat beschlossen werden. Beim Mitarbeiter-Engagement wird u.a. jährlich ein PulsCheck durchgeführt, dessen Ergebnisse im Vorstand vorgestellt werden. Vorgehensweise und Fragestellungen für den PulsCheck sind mit dem Betriebsrat besprochen bzw. vereinbart. Die MTU legt großen Wert auf Lernen und kontinuierliche Verbesserung im Rahmen der Zielsetzung und Leistungsüberwachung.

Die folgenden strategischen Ausrichtungen lassen sich aus dem Managementprozess der MTU ableiten:

- / Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten an den eigenen Standorten
- / Gewährleistung eines hohen Niveaus an Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- / Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit
- / Aktive und zielgerichtete Mitarbeiterentwicklung
- / Sicherstellung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität
- / Ermöglichung einer guten Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben für alle Mitarbeiter:innen

Im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung für das Geschäftsjahr 2024 konzentriert sich die MTU auf die folgenden drei Ziele, die in Übereinstimmung mit den Mindestanforderungen der ESRS festgelegt wurden, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den eigenen Arbeitskräften zu adressieren:

Mitarbeiterschulung und Weiterbildung (ESG-STI): Das Short-Term Incentive (STI) legt den Fokus auf Bildungs- und Schulungstage, um die kontinuierliche Entwicklung und Qualifikation der Mitarbeiter:innen sicherzustellen. Dadurch will die MTU die Teilnahme an Schulungen steigern, um die Qualifikation der Mitarbeiter:innen zu steigern und eine Kultur des kontinuierlichen Lernens fördern.

Frauen in Führungspositionen (ESG-LTI): Die MTU hat sich dazu verpflichtet, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Dieses Long-Term Incentive (LTI) hat das Ziel, die Geschlechtervielfalt innerhalb des Führungsteams zu erweitern und eine inklusive und diverse Unternehmenskultur aufzubauen. Das LTI-Ziel betrachtet den Anteil weiblicher Führungskräfte von Meister- bis Vorstandsebene.

Frauen in Top-Management-Positionen: Es wird angestrebt, den Anteil von Frauen in Spitzenpositionen des Managements bei der MTU deutlich zu erhöhen. Dieses Ziel wird durch die Festlegung spezifischer Frauenquoten und die aktive Förderung von Frauen in Führungspositionen verfolgt. Als Spitzenpositionen werden die erste Führungsebene (Centerebene, Obere Führungskraft) und zweite Führungsebene (Abteilungsebene, Führungskraft) unter dem Vorstand betrachtet.



Mitarbeiterschulung und Weiterbildung (ESG Short Term Incentive)

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel der kontinuierlichen Weiterbildung und Schulung der eigenen Arbeitskräfte richtet sich nach den Vorgaben der Konzernbetriebsvereinbarung.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist ein Durchschnitt von 3,0 Schulungstagen pro Mitarbeiter:in im Zeitraum vom 01. Januar – 06. Dezember 2024.
Umfang	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die Zielfestlegung und Fortschrittsmessung erfolgt in absoluten Werten für die Berichtsperiode ohne Bezugnahme auf Vorjahre.
Methoden und Annahmen	Das Ziel umfasst alle abgeschlossenen Schulungen an deutschen Standorten vom 01.01. bis 06.12.24, angegeben in Tagen pro Mitarbeiter:in, gemäß dem SAP-Portal entnommen Daten. Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Das Ziel für 2024 (3,0 Schulungstage) wurde im Vergleich zum Vorjahr (2,5 Schulungstage) erhöht.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2024 beträgt die ESG-STI-Kennzahl im Durchschnitt 3,38 Schulungstage pro Mitarbeiter:in.

Frauen in Führungspositionen (ESG Long Term Incentive)

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel Frauen in Führungspositionen orientiert sich an der Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU, um Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit, Schulung und Qualifizierung von Frauen sowie die Geschlechtervielfalt zu fördern.
Zielsetzung und Zeitraum	Ziel der MTU ist ein Frauenanteil in Führungspositionen von 16 % in den Geschäftsjahren 2024 bis 2027.
Umfang	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die Zielfestlegung erfolgte erstmalig in 2024. Die Fortschrittsmessung bezieht sich daher auf das Berichtsjahr.
Methoden und Annahmen	Das Ziel stellt den relativen Anteil von Frauen in Führungspositionen über alle Führungsebenen hinweg dar (stichtagsbezogen zum 31. Dezember). Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Es erfolgte keine Anpassung der im Berichtsjahr erstmalig festgelegten Ziele.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2024 beträgt die ESG-LTI-Kennzahl 15,78 % Frauen in Führungspositionen.

**Frauen in Top-Management-Positionen (FüPoGII)**

Verhältnis zu Zielsetzungen der Konzepte	Das Ziel „Frauen in Top-Management-Positionen“ orientiert sich an der Grundsatzklärung zum Schutz der Menschenrechte, um Geschlechtervielfalt, Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit, sowie Schulung und Qualifizierung von Frauen bei der MTU zu fördern.
Zielsetzung und Zeitraum	Im Geschäftsjahr 2022 wurde die erneute Zielfestlegung gem. FüPoG II für die obersten beiden Führungsebenen durchgeführt. Im Berichtsjahr 2024 wurde die Zielgröße für die zweite Führungsebene erhöht: / 15% / 3 Frauen in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands / 22% / 26 Frauen in der zweiten Führungsebene Die Frist zur Erreichung der Zielgrößen besteht bis zum 31.12.2027.
Umfang	Dies gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH
Basisjahr und Wert	Die erneute Zielfestlegung gem. den Anforderungen des FüPoG II erfolgte in 2022, die Aktualisierung der Zielgröße für die zweite Führungsebene in 2024.
Methoden und Annahmen	Das Ziel stellt den relativen Anteil und absoluten Wert (gem. den gesetzlichen Vorgaben) von Frauen in Führungspositionen auf der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Vorstands dar. Die Fortschrittmessung bezieht sich auf das Berichtsjahr 2024 und ist stichtagsbezogen zum 31. Dezember. Das Ziel wurde ohne direkte Einbeziehung von Interessenträgern festgelegt.
Änderungen bei Zielen und entsprechenden Kennzahlen	Aufgrund der positiven Entwicklung bei der Zielerreichung hat die MTU im Verlauf des Jahres 2024 eine Anpassung der Zielgröße für die zweite Führungsebene von 20% auf 22% vorgenommen.
Leistung der Zielerreichung	Für das Berichtsjahr 2024 konnte für die erste Führungsebene ein Frauen-Anteil von 8,7% und für die zweite Ebene ein Anteil von 15,5% erreicht werden.

Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens (S1-6)

Die in den folgenden Tabellen dargestellten Zahlen zu den Mitarbeiter:innen (synonym zum ESRS-Arbeitnehmerbegriff) bei der MTU entsprechen den Anforderungen von ESRS S1-6 und umfassen Festangestellte und befristete Mitarbeiter:innen. Festangestellte Mitarbeiter:innen umfassen sowohl Arbeiter:innen als auch Angestellte mit einem unbefristeten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis). Dazu zählen unter anderem auch Führungskräfte (ausgenommen Mitglieder des Vorstands) sowie Mitarbeiter:innen in Mutterschutz, mit Langzeiterkrankungen oder in vorübergehender Teilzeit aufgrund von Elternzeit.

Befristete Mitarbeiter:innen haben einen zeitlich begrenzten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis). Bei der MTU zählen hierzu unter anderem befristet beschäftigte Arbeiter:innen und Angestellte sowie Vertretungsverträge (z. B. für festangestellte Mitarbeiter:innen im Mutterschutz oder mit Langzeiterkrankungen). Befristete Mitarbeiter:innen tragen zur Flexibilität der Arbeitskapazitäten der MTU in einem volatilen Marktumfeld bei. Sie unterstützen die Lieferfähigkeit der MTU in zeitlich begrenzten Projekten, bei Spitzenbelastungen in der Produktion sowie bei der Bewältigung von Schwankungen.

Es ist zu beachten, dass Auszubildende, Praktikant:innen, Werkstudent:innen und Doktorand:innen im Zusammenhang mit ESRS S1-6 nicht als Arbeitnehmer:innen gelten.

Darüber hinaus unterhält die MTU keine Arbeitsverhältnisse mit Abrufräften (z. B. Arbeitskräften, denen keine Mindest- oder feste Anzahl an Arbeitsstunden garantiert wird). Alle Daten beziehen sich auf die Personenzahl am Ende des Berichtszeitraums.

Weitere Informationen zu den Zahlen der Mitarbeiter:innen bei der MTU, aufgeschlüsselt nach nationalen und internationalen Standorten, finden sich im [Abschnitt Konzernstruktur, Standorte und Organisation im Kapitel Das Unternehmen MTU im zusammengefassten Lagebericht](#).

**Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen nach Personenzahl und Aufschlüsselung nach Geschlecht**

Kategorie	Personenstand
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	11.953
Männlich	9.900
Weiblich	2.053
Divers	0
Keine Angaben	0

Die nachfolgende Tabelle bietet die Aufschlüsselung der Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen nach Geschlecht und Land für Länder, in denen die MTU 50 oder mehr Mitarbeiter:innen beschäftigt und die Summe der dort beschäftigten Mitarbeiter:innen mindestens 10% der Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen abdeckt (signifikante Beschäftigung).

Anzahl der MTU-Mitarbeiter:innen in Ländern mit signifikanter Beschäftigung

Land	Personenstand
Deutschland	9.241
Polen	1.299

Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Arbeitsverhältnis und Aufschlüsselung nach Geschlecht

Kategorie	Festangestellte Mitarbeiter:innen	Befristete Mitarbeiter:innen	Abrufkräfte
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	11.330	623	0
Männlich	9.399	501	0
Weiblich	1.931	122	0
Divers	0	0	0
Keine Angaben	0	0	0

Die Arbeitgeberattraktivität spiegelt sich in der Mitarbeiterfluktuationsrate und der Gesamtzahl der im Jahr 2024 ausgeschiedenen Mitarbeiter:innen wider. Die Fluktuationsrate wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeiter:innen, die die MTU verlassen haben, ins Verhältnis zur Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen am Ende des Geschäftsjahres gesetzt wird. Die Austrittsgründe umfassen Kündigungen durch Mitarbeiter:innen oder den Arbeitgeber, einvernehmliche Austritte sowie natürliche Fluktuation (z. B. durch Renteneintritt).

Mitarbeiterfluktuation

Fluktuationsrate (%)	4 %
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen, die ausgeschieden sind (Personenstand)	497

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)

Die MTU erkennt das Recht aller Mitarbeiter:innen an, Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Die Unternehmenskultur bei der MTU im Hinblick auf Arbeitnehmervertretungen ist geprägt von einem vertrauensvollen und konstruktiven Dialog mit den jeweiligen Vertretungen. Selbst in kontroversen Diskussionen bleibt das Ziel, eine tragfähige Zusammenarbeit zum Wohle des Unternehmens und der Mitarbeiter:innen sicherzustellen. Mitarbeiter:innen erhalten aufgrund ihrer Mitgliedschaft oder Nicht-Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft oder Arbeitnehmervertretung keine bevorzugte oder benachteiligende Behandlung.

78,5% der MTU-Mitarbeiter:innen an Standorten in Ländern im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sind durch Tarifverträge abgedeckt. Im EWR verfügt die MTU über drei Tarifverträge.

Regelmäßige Gespräche zwischen dem MTU-Betriebsrat und der Unternehmensleitung stellen eine effektive Vertretung der Interessen der Mitarbeiter:innen sicher. An den Standorten im Europäischen Wirtschaftsraum verfügen 99,7% der MTU-Mitarbeiter:innen über eine Arbeitnehmervertretung.

Die folgende Tabelle zeigt die Abdeckungsquoten für Tarifverträge und Arbeitnehmervertretungen für Länder mit signifikanter Beschäftigung.



Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

	Tarifvertragliche Abdeckung Mitarbeiter:innen – EWR für Länder mit signifikanter Beschäftigung > 50 Mitarbeiter:innen, die >10 % aller Beschäftigten repräsentieren	Sozialer Dialog Vertretung am Arbeitsplatz – EWR für Länder mit signifikanter Beschäftigung > 50 Mitarbeiter:innen, die >10 % aller Beschäftigten repräsentieren
Abdeckungsquote		
0 – 19 %	Polen	
20 – 39 %		
40 – 59 %		
60 – 79 %		
80 – 100 %	Deutschland	Deutschland, Polen

Die MTU hat derzeit keine Vereinbarung mit den Mitarbeiter:innen über eine Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EWC), einen Societas Europaea (SE) Betriebsrat oder einen Societas Cooperativa Europaea (SCE) Betriebsrat.

Die MTU nutzt die Einführungsoption und lässt im Rahmen der Offenlegungspflicht ESRS S1-8 für die Nachhaltigkeitserklärung des Geschäftsjahres 2024 (erstes Berichtsjahr) die Datenpunkte zu den eigenen Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern aus.

Diversitätskennzahlen (S1-9)

Geschlechterverteilung auf den obersten Führungsebenen

Kategorie	Personenstand	in %
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen (oberste Führungsebenen)	170	-
Männlich	144	85%
Weiblich	26	15%
Divers	0	0%
Keine Angaben	0	0%

Verteilung der Mitarbeiter:innen nach Altersgruppen

Kategorie	Personenstand	in %
Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen	11.953	-
Mitarbeiter:innen unter 30 Jahre	2.055	17%
Mitarbeiter:innen zwischen 30 und 50 Jahre	6.935	58%
Mitarbeiter:innen über 50 Jahre	2.963	25%

Angemessene Entlohnung (S1-10)

Alle MTU-Mitarbeiter:innen in den EWR-Ländern erhalten einen angemessenen Lohn im Vergleich zu den europäischen Mindestlohnrichtlinien. Alle MTU-Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern erhalten einen angemessenen Lohn entsprechend den jeweils geltenden nationalen Mindestlöhnen oder Living Wage Benchmarks.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)

Die MTU verpflichtet sich, ein robustes Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem aufrechtzuerhalten, um das Wohlbefinden der Arbeitskräfte zu gewährleisten. Dies steht im Einklang mit der sozialen Verantwortung und spiegelt sich in strengen Arbeitsschutzstandards, Gesundheitsmanagement und einem präventiven Ansatz wider. Diese Anforderung wird durch die folgenden Managementsysteme umgesetzt: das Integrierte Managementsystem (IMS) und das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem gemäß ISO 45001 für die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Service Centre Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. Die MTU legt offen, in welchem Umfang alle MTU-Mitarbeiter:innen durch das Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind, das dem Integrierten Managementsystem der MTU Aero Engines oder der ISO 45001 entspricht (Management-Handbuch, siehe Konzeptbeschreibung im [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens \(S1-1\)](#)). 97 % der MTU Mitarbeiter:innen sind durch diese Systeme abgedeckt.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit**Kategorie**

Abdeckungsquote Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem	97%
Anzahl der Todesfälle – Mitarbeiter:innen	0
Anzahl der Todesfälle – Arbeitnehmer:innen in der Wertschöpfungskette	0
Anzahl der arbeitsbedingten Unfälle	64
Rate der arbeitsbedingten Unfälle	3,3

Die MTU nutzt die Einführungsoption und klammert im Rahmen der Offenlegungspflicht ESRS S1-14 für die Nachhaltigkeitsklärung des Geschäftsjahres 2024 (erstes Berichtsjahr) alle Datenpunkte zu Fremdarbeitskräften sowie zu Fällen arbeitsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen und zu der Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsprobleme verlorenen Tage aus.

Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)

Chancengleichheit spiegelt sich im Vergütungssystem wider, das mit dem Ziel gestaltet wurde, diskriminierungsfrei und unabhängig von Geschlecht und Geschlechteridentität eine geschlechtergerechte Bezahlung sicherzustellen. Für die Berechnung des geschlechtsspezifischen Lohngefälles wird die Bruttostundenvergütung und daraus abgeleitet der Bruttostundenlohn berücksichtigt. Die Berechnung des (unbereinigten) geschlechtsspezifischen Lohngefälles erfolgt auf Konzernebene und basiert auf der folgenden Formel:

$$\frac{(\emptyset \text{ Bruttostundenlohn von männlichen Mitarbeitern} - \emptyset \text{ Bruttostundenlohn von weiblichen Mitarbeiterinnen})}{\emptyset \text{ Bruttostundenlohn von männlichen Mitarbeitern}} \times 100$$

Über das geschlechtsspezifische Lohngefälle der MTU wird erstmals in der Nachhaltigkeitsklärung 2024 berichtet.

Geschlechtsspezifisches Lohngefälle

Geschlechtsspezifisches Lohngefälle	2%
-------------------------------------	----

Neben der Verpflichtung zur gleichen Bezahlung setzt die MTU sich auch für faire Vergütung und die Bereitstellung transparenter Informationen ein. Im Hinblick auf faire Vergütung legt die MTU das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Person zur Median-Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen offen. Mitglieder des Vorstands inklusive der

am höchsten bezahlten Person werden bei der Medianvergütung nicht mitberücksichtigt. Die Berechnung der jährlichen Gesamtvergütungsquote der MTU basiert auf dem lohnsteuerpflichtigen Bruttobetrag der Mitarbeiter:innen und der am höchsten bezahlten Person. Bei der MTU gilt der CEO als die am höchsten bezahlte Person. Weitere Informationen zur Vergütung des Managements können dem [Kapitel Vergütungsbericht des Geschäftsberichts](#) entnommen werden.

Verhältnis des Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen zur jährlichen Gesamtvergütung der bestbezahlten Person

Verhältnis der Gesamtvergütung	1:41
--------------------------------	------

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)

Im Rahmen der Verpflichtung zur Transparenz und Rechenschaftspflicht strebt die MTU an, ein klares Bild der Beschwerden, arbeitsbezogenen Vorfälle und schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen zu vermitteln, die die Arbeitskräfte betreffen. Im Berichtszeitraum wurden elf Diskriminierungsvorfälle registriert. Die gemeldeten Fälle umfassten Vorfälle von sexueller Belästigung und Rassismus. Alle bestätigten Fälle führten zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen. Darüber hinaus erhielt die MTU fünf Beschwerden über interne Beschwerdemechanismen, die von den oben gemeldeten Vorfällen unabhängig sind.

Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen

Anzahl gemeldeter Fälle von Diskriminierung, einschl. Belästigung	11
<i>davon bestätigte Fälle von Diskriminierung, einschl. Belästigung</i>	6
Anzahl aufgenommener Beschwerden über Meldekanäle für Arbeitskräfte	5
Höhe der Bußgelder, Strafen und Entschädigungen	0 €

Schwerwiegende Vorfälle und Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Anzahl gemeldeter schwerwiegender Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	0
Höhe der Bußgelder, Strafen und Entschädigungen für schwerwiegende Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	0 €



Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (s2)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (s2-SBM-3)

Bei der Bewertung der Wesentlichkeit der Themen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette lag der Schwerpunkt vor allem auf den Produktionsmaterialien. Dies umfasst den gesamten Prozess, beginnend bei den Arbeitnehmer:innen in den Minen über die Verarbeitung in den Schmelzen sowie in Gieß- und Schmiedeverfahren bis hin zur weiteren Verarbeitung der Produkte. Die Datenqualität und -verfügbarkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette variiert erheblich, was teilweise auf mangelnde Transparenz in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette zurückzuführen ist. In der Materialitätsanalyse wurden auch weitere Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, bspw. bei Kunden, berücksichtigt. Jedoch wurden keine wesentlichen Auswirkungen, Chancen oder Risiken außerhalb der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, weshalb sich die weiteren Angaben auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette fokussieren.

Angesichts der Natur der wesentlichen Auswirkungen gibt es verschiedene besonders vulnerable Gruppen, die betroffen sein könnten, wie z. B. Frauen, Menschen mit Behinderungen oder Kinder. Gleichzeitig konnten keine Auswirkungen identifiziert werden, die sich speziell auf eine dieser Gruppen konzentrieren. Die MTU verfügt derzeit noch nicht über Prozesse zur detaillierten Analyse gefährdeter Gruppen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Wie im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) beschrieben, hat die MTU für Produktionsmaterialien aufgrund der Qualitätsanforderungen sowie dem benötigten Know-How nur eine begrenzte Auswahl an möglichen Lieferanten. Aufgrund der geringen Flexibilität bei der Auswahl der Lieferanten kann es zu potenziellen negativen Auswirkungen kommen, die mit dem Geschäftsmodell verbunden sind. Die MTU ist sich ihrer Verantwortung bewusst und formuliert klare Anforderungen an die direkten Lieferanten im Bereich von Menschenrechten und sozialen Standards. Diese sollen durch einen Kaskadeneffekt in die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette getragen werden (für mehr Informationen siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette \(S2-1\)](#)).

Der Großteil der direkten Lieferanten befindet sich in Europa und den USA, während nur ein geringer Prozentsatz in anderen Regionen ansässig ist. Für die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette fehlt es jedoch an Transparenz hinsichtlich der geographischen Gebiete.

Für direkte Lieferanten wird das Risiko von potenziellen negativen Auswirkungen bezüglich Kinderarbeit sowie Zwangsarbeit aufgrund der notwendigen Qualifikationen der Arbeitskräfte und der Herkunftsländer als gering und nicht wesentlich eingestuft. In den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette besteht generell das Risiko von Kinderarbeit und Zwangsarbeit beim Rohstoffabbau in den Minen. Da die Rohstoffe jedoch aus verschiedenen Regionen mit unterschiedlichen gesetzlichen Anforderungen zu Kinderarbeit und Zwangsarbeit stammen können, ist aufgrund der fehlenden Transparenz die Einschätzung des Risikos nicht abschließend möglich.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde zwischen direkten (Tier-1) und indirekten Lieferanten (Tier-2 bis n) unterschieden. Dies liegt einerseits an der teilweise lückenhaften Datenlage und Transparenz und andererseits an den unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten.

Im Prozess der Materialitätsanalyse wurden spezielle Auswirkungen, Chancen und Risiken im Zusammenhang mit den Arbeiter:innen auf Grundlage der Verarbeitungsschritte in der Wertschöpfungsstufe berücksichtigt. Dazu wurde unter anderem bewertet, ob der Produktionsschritt ein besonderes Risiko für negative Auswirkungen auf Menschenrechte und/oder Arbeitsbedingungen birgt. Beispielsweise wurden das Schmieden und Gießen als körperlich anspruchsvolle Tätigkeiten mit einem hohen Verletzungsrisiko eingestuft.

Für die direkten Lieferanten wurden potenzielle negative Auswirkungen auf die lokalen Arbeitnehmer:innen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und Gleichbehandlung identifiziert. Die Auswirkungen im Zusammenhang mit fairer Bezahlung und Arbeitszeiten werden aufgrund der Produktionsländer als eher gering eingeschätzt, auch wenn hierzu keine detaillierten Informationen vorliegen.

Aufgrund der Produktionsprozesse ist von einem überwiegenden Anteil männlicher Arbeitskräfte auszugehen. Die Integration von Menschen mit Behinderungen ist nicht in allen Bereichen der Unternehmen möglich. Da auch hierzu keine umfassenden Daten verfügbar sind, wurden diese Themen als wesentlich eingestuft, um ihre Relevanz hervorzuheben.

Des Weiteren wurden aufgrund der im Berichtsjahr erreichten Transparenz die Themen Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und Gleichbehandlung ebenfalls als wesentlich für die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Da hinsichtlich der meisten indirekten Lieferanten eine mangelnde Transparenz besteht, können keine Schlussfolgerungen bezüglich der Produktionsländer gezogen werden. Aufgrund der Tätigkeiten in den tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist anzunehmen, dass harte Arbeit,



lange Arbeitszeiten und unfaire Bezahlung vorherrschen, bis weitere Informationen erhoben werden können.

In den kommenden Jahren wird es erforderlich sein, die Datenqualität und -verfügbarkeit weiterzuentwickeln, um detailliertere und hochwertigere Aussagen über die vorgelagerte Wertschöpfungskette treffen zu können. Aufgrund der im Berichtsjahr erreichten Transparenz sind potenziell negative Auswirkungen durch Diskriminierung anzunehmen, insbesondere aufgrund von Herkunft, Geschlecht oder Ethnizität.

Bei der Durchführung der Risikoanalyse (siehe [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S2-4\)](#)) wurden keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund von individuellen Vorfällen oder speziellen Geschäftsbeziehungen identifiziert. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen basieren auf aggregierten Aussagen aus dem Risikomanagementprozess oder wissenschaftlichen Artikeln und sind somit als weitverbreitet bzw. systemisch einzustufen.

Es wurden keine wesentlichen Chancen und Risiken sowie positiven Auswirkungen identifiziert.

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)

Die MTU hat eine Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte implementiert, die grundlegende Prinzipien zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen sowie Verantwortlichkeiten für deren Schutz definiert (siehe [Kapitel Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens \(S1-1\)](#)). Die MTU bekennt sich zu den Prinzipien des UN Global Compact und sieht den Schutz der Menschenrechte als integralen Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung sowie der sozialen, ökologischen und unternehmerischen Verantwortung. Die Verpflichtungen umfassen die Einhaltung folgender Standards:

- / Allgemeine Menschenrechtserklärung der Vereinten Nationen
- / Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)
- / 10 Prinzipien des UN Global Compact
- / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie UN-Menschenrechtserklärung
- / Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG 5/8)

Aufbauend auf der Grundsatzerklärung hat die MTU einen spezifischen Lieferanten Code of Conduct entwickelt, der u.a. Themen im Hinblick auf Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit adressiert. Diese Themen sind ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der Risikobewertung, die soziale Aspekte in den Mittelpunkt stellt.

Zur Erfüllung der Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hat die MTU eine Strategie entwickelt, um Themen bezüglich Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette einzubeziehen, mit Fokus auf Tier-1-Lieferanten. Um den Sorgfaltspflichten gerecht zu werden, sind folgende Konzepte ein zentraler Bestandteil für die MTU-Beschaffungsorganisationen:

- / Lieferanten Code of Conduct
- / Allgemeine Einkaufsbedingungen
- / Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU

Die MTU bestätigt, dass die Konzepte für Arbeitnehmer:innen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ausdrücklich Themen wie Arbeitszeiten, angemessene Löhne, Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten sowie Tarifverhandlungen, inklusive des Anteils der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitnehmer:innen, sowie Gesundheit und Sicherheit, Geschlechtergleichheit und gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Integration von Menschen mit Behinderungen, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz sowie Diversität und Datenschutz berücksichtigen. Ein starker Fokus liegt dabei auf den Tier-1-Lieferanten.

Detaillierte Informationen zu Inhalt, Zielsetzung, Anwendungsbereich, Verantwortlichkeiten sowie zur Verfügbarkeit der einzelnen Konzepte für Interessenträger:innen sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Im Falle von Menschenrechtsverletzungen oder anderen Verstößen gegen die sozialen Standards der MTU innerhalb der vorgelagerten Wertschöpfungskette haben betroffene Parteien die Möglichkeit, den MTU-Beschwerdemechanismus (siehe [Kapitel Unternehmensführung](#) für weitere Informationen zu den MTU-Meldekanälen und den Konzepten der Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise sowie der Konzernbetriebsvereinbarung zum Schutz von Whistleblowern) zu nutzen. Erhält die MTU über die etablierten Kommunikationskanäle oder andere Informationsquellen Kenntnis von Vorfällen, wird eine Untersuchung eingeleitet. Bei bestätigten Menschenrechtsverletzungen werden geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen. Für solche Fälle existieren keine standardisierten Maßnahmen, da die MTU beabsichtigt, die Probleme



im Interesse der betroffenen Parteien zu lösen. Weitere Informationen zu Abhilfemaßnahmen finden sich im [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können \(S2-3\)](#) und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Risikos von Menschenrechtsverletzungen sind im [Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze \(S2-4\)](#) beschrieben.

Neben dem Hinweis auf den eigenen Beschwerdekanal der MTU fordert der Lieferanten Code of Conduct auch von Lieferanten die Implementierung eines Beschwerdemechanismus. Dieser muss die Anonymität der geschädigten Partei gewährleisten und sicherstellen, dass Diskriminierung oder andere negative Folgen aufgrund von Meldungen ausgeschlossen werden.

Die MTU unterliegt dem Anwendungsbereich der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD). Zur Umsetzung der Anforderungen dieser EU-Richtlinie ist geplant, den Umfang der unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Bezug auf Menschenrechte zu erweitern, insbesondere mit Fokus auf die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Im Jahr 2024 erhielt die MTU keine Kenntnis von Fällen der Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, an denen Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette beteiligt waren und die in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet wurden.

Lieferanten Code of Conduct

Inhalte	Der Lieferanten Code of Conduct der MTU Aero Engines AG definiert die Erwartungen an die vorgelagerte Wertschöpfungskette und umfasst eine breite Palette von Anforderungen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerrechte, Umwelt sowie Integrität im Geschäftsverhalten. Hierzu gehören Themen wie das Verbot von Kinderarbeit, Sklaverei, Menschenhandel sowie Zwangs- und Pflichtarbeit. Ebenso gefordert werden die Einhaltung von Arbeitsstandards (Vereinigungsfreiheit, Recht auf Tarifverhandlungen, Diskriminierungsverbot, gleiche Bezahlung und die Einhaltung eines Mindestlohns), Arbeitsschutz und Gesundheit am Arbeitsplatz, die Einrichtung eines Beschwerdemechanismus, die Reduktion von Treibhausgasemissionen, Energieeffizienz, die Nutzung erneuerbarer Energien sowie ressourcenschonende Maßnahmen und Chemikalienmanagement. Auch Governance-Aspekte wie Korruption und Bestechung, Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, fairer Wettbewerb, Kartellrecht und die Vermeidung von Interessenkonflikten sind Teil des Kodex. Mit der Einbindung dieser Themen orientiert sich der Lieferanten Code of Conduct an den ESRs-Standards E1, S2 und G1.
Ziel	Der Lieferanten Code of Conduct beschreibt die Anforderungen der MTU in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsrechte und -bedingungen, Umweltschutz sowie Integrität im Geschäftsverhalten. Der Kodex bildet eine wesentliche Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen der MTU und ihrer vorgelagerten Wertschöpfungskette und wurde als vertraglicher Bestandteil integriert.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Konzept deckt alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten ab und soll sich hinsichtlich der Themen in den identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen über die Weitergabe durch die direkten Lieferanten in die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette auswirken.
Überwachung	Die Einhaltung der geforderten Standards wird durch ein ESG-Assessment überwacht, das von einem externen Dienstleister durchgeführt wird. Verstöße gegen die Prinzipien können jederzeit über den Beschwerdekanal iTrust gemeldet werden. Zudem wird die Einhaltung durch regelmäßige Vor-Ort-Besuche durch MTU-Mitarbeiter:innen bei Lieferanten von OEM-Produktionsmaterialien überwacht.
Anwendungsbereich	Der Lieferanten Code of Conduct ist ein vertraglicher Bestandteil der Zusammenarbeit mit direkten Lieferanten und soll durch einen Kaskadeneffekt Wirkung auf die tieferen Ebenen der vorgelagerten Wertschöpfungskette entfalten. Der Anwendungsbereich umfasst alle Regionen und Aktivitäten dieser Lieferanten.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Verantwortung liegt beim Management der jeweiligen Beschaffungsabteilung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem Menschenrechtsbeauftragten oder dem Compliance-Beauftragten.
Standards oder Initiativen Dritter	<ul style="list-style-type: none"> / UN Global Compact, abgeleitet aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte / Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit / Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung / Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs)
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.mtu.de/fileadmin/DE/7_News_Media/2_Media/Broschueren/Unternehmen/08_Code_of_Conduct_Lieferanten_DE.pdf



Allgemeine Einkaufsbedingungen (AEB)

Inhalte	Neben der Einhaltung des Code of Conduct sowie Regelungen zum Datenschutz sind in den AEB ebenfalls die Anforderungen an die Lieferanten zum Thema Konfliktmineralien enthalten. Dies beinhaltet besonders die Sicherstellung, dass potenzielle Konfliktmineralien aus verantwortungsvollen Schmelzbetrieben/Lieferquellen stammen. Darüber hinaus ist eine Vielzahl von anderen Themen in diesem Konzept verortet, die die Zusammenarbeit der MTU mit den Lieferanten betreffen, allerdings nicht im Rahmen dieser Berichterstattung relevant sind.
Ziel	Die AEBs sind die Grundlage zur Klärung grundlegender Themen in Bezug auf Bestellungen. Sie regeln die Vertragsbedingungen zwischen der MTU und den Lieferanten und unterstützen die MTU dabei, grundlegende Interessen zu wahren und Anforderungen an den Lieferanten zu stellen, besonders bei einmaligen Beschaffungsvorgängen.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Das Konzept deckt alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten ab sowie die identifizierte wesentliche Auswirkung auf Menschenrechte in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette durch den geforderten Kaskadeneffekt im Lieferanten Code of Conduct.
Überwachung	Vertragliche Zusicherung durch den Lieferanten.
Anwendungsbereich	Die Allgemeinen Einkaufsbedingungen regeln grundlegende Themen für sämtliche Einkaufsprozesse und finden bei jeder Bestellung Anwendung. Der Anwendungsbereich umfasst alle Regionen und Aktivitäten der direkten Lieferanten.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Verantwortung liegt beim Management der jeweiligen Beschaffungsabteilung.
Standards oder Initiativen Dritter	<ul style="list-style-type: none"> / UN Global Compact, abgeleitet aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte / Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit / Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung / Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption / UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs)
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.mtu.de/fileadmin/EN/9_Privacy-Statement_Terms-Conditions/AGB-DE/Allgemeine_Einkaufs-_und_Bestellbedingungen_der_deutschen_MTU-Standorte_-_10.12.2024.pdf

Handbuch zur Umsetzung des Menschenrechtsrisikomanagements bei der MTU (einschließlich entsprechender Umweltverpflichtungen)

Inhalte	Das Konzept beschreibt die Maßnahmen und Zuständigkeiten, die die MTU Aero Engines implementiert hat, um potenzielle und tatsächliche Menschenrechtsverletzungen zu identifizieren, Präventions- bzw. Abhilfemaßnahmen zu definieren und umzusetzen sowie die interne und externe Kommunikation der Ergebnisse sicherzustellen.
Ziel	Das Konzept ist darauf ausgelegt, den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) gerecht zu werden. Das Ziel dieser Richtlinie ist es, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie Verstöße, die sich aus den Geschäftstätigkeiten der MTU Aero Engines entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette ergeben, zu reduzieren oder zu verhindern. Ebenfalls werden innerhalb der Richtlinie Maßnahmen und Zuständigkeiten beschrieben, um eine nachhaltigere Geschäftstätigkeit zu fördern.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Es werden alle wesentlichen Auswirkungen bei direkten Lieferanten abgedeckt.
Überwachung	Der in diesem Konzept beschriebene Ansatz zur Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gemäß dem LkSG wird jährlich und bei Bedarf überprüft. Dies gilt insbesondere, wenn die MTU eine signifikant veränderte oder erweiterte Risikosituation entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette erwartet. Die Überprüfung erfolgt in der Regel in Abstimmung zwischen dem MRB (Menschenrechtsbeauftragten) und den MRKK (Menschenrechtskoordinatoren – Konzern).
Anwendungsbereich	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst die MTU Aero Engines AG und die kontrollierten Gesellschaften des MTU-Konzerns betreffend der Anforderungen aus dem LkSG entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und dem eigenen Geschäftsbereich.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Abteilung Legal, Compliance, Intellectual Property Management & Corporate Audit ist verantwortlich für die Richtlinie. Die Verantwortlichkeit gewährleistet die Überwachung und Umsetzung der Richtlinie.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.



Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2)

Als Teil der International Aerospace Environmental Group erhält die MTU Einblicke in die wichtigsten Ergebnisse des IAEG Sustainability Assessment Program, das sich auf Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette konzentriert. Obwohl die MTU nicht aktiv an diesem Programm beteiligt ist, sind die gewonnenen Erkenntnisse relevant, um Verbesserungsbereiche innerhalb der Luft- und Raumfahrtindustrie zu identifizieren und im Rahmen der Initiative potenzielle Maßnahmen zur Minderung zu definieren sowie durch ein erneutes Assessment den Effekt zu messen. Diese Erkenntnisse fließen beispielsweise in die Wesentlichkeitsanalyse ein.

Das Wissen, das aus diesem Programm gewonnen wird, wird von der IAEG zweimal jährlich mit den Mitgliedern im Rahmen einer IAEG-Arbeitsgruppe, die sich mit Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beschäftigt, geteilt.

Die Beteiligung in der Arbeitsgruppe findet auf Fachebene für Nachhaltigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette statt, die Verantwortlichkeit für die Einbindung der Erkenntnisse liegt dabei im Einkaufsmanagement.

Weitere Informationen zum Stakeholder-Dialog u.a. mit Akteuren der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, außerhalb der spezifischen Anforderungen des ESRS S2, sind im [Kapitel Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#) zu finden.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3)

Die MTU hat ein Beschwerdeverfahren implementiert, um potenzielle wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und andere arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wirksam anzugehen. Dieses Verfahren bietet den Beschäftigten einen klar definierten Meldekanal, über den sie Bedenken und potenzielle Verstöße vertraulich und sicher melden können.

Die eingegangenen Meldungen werden sorgfältig geprüft, um anschließend individuelle und gezielte Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Die Definition und Umsetzung von angemessenen Maßnahmen würden im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalls erfolgen. Die Maßnahmen können von einer klärenden Kommunikation, über die Nutzung vertraglich vereinbarter Rechte bis zur Beendigung der Vertragsbeziehung reichen. Die Umsetzung der Maßnahmen beim Lieferanten würden durch MTU-Mitarbeiter:innen nachverfolgt werden.

Die MTU bietet den Arbeitskräften die Möglichkeit, ihre Anliegen direkt an das Unternehmen heranzutragen und diese über verschiedene Kanäle bearbeiten zu lassen, einschließlich Berichten an den Compliance-Beauftragten per E-Mail oder Post sowie ein webbasiertes Hinweisgebersystem (iTrust), das in mehreren Sprachen verfügbar ist. Es ist auch möglich, Beschwerden anonym einzureichen. Dieses System steht jederzeit allen MTU-Mitarbeiter:innen sowie Dritten und anderen Interessenträgern, wie Lieferanten und deren Arbeitskräften, zur Verfügung. Diese Kanäle wurden von der MTU selbst eingerichtet.

Neben der öffentlich zugänglichen Website, die alle Informationen zu potenziellen Beschwerdekäufen enthält, sind die Möglichkeiten zum Melden von möglichen Verstößen im Code of Conduct für Lieferanten inkludiert. Zudem fordert der Code of Conduct die Implementierung eines eigenen Beschwerdekanaals beim Lieferanten selbst, der es Arbeitskräften oder anderen Interessengruppen ermöglicht, potenziell rechtswidrige Praktiken am Arbeitsplatz oder Fehlverhalten zu melden.

Die eingereichten und bearbeiteten Anliegen werden vom Compliance-Beauftragten nachverfolgt und überwacht. Die Aufsicht hat der Menschenrechtsbeauftragte (MRB) inne, wodurch die Wirksamkeit der Meldekanäle sichergestellt werden soll. Der Compliance-Beauftragte ist für die Bestätigung des Eingangs einer Beschwerde, die Nachverfolgung, falls weitere Informationen benötigt werden, sowie die Einleitung oder Koordination sich daran anschließender Maßnahmen verantwortlich. Bei Verstößen informiert der Compliance-Beauftragte die betroffene Einkaufsorganisation und den Menschenrechtsbeauftragten, dieser bindet die Menschenrechtskoordinatoren – Konzern und die Menschenrechtskoordinatoren – Standort bedarfsgerecht bei der Ableitung von Maßnahmen ein.

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird jährlich sowie ad hoc überprüft, falls die MTU mit einer signifikant veränderten oder verschlechterten Risikosituation innerhalb des eigenen Betriebs oder bei direkten Lieferanten rechnen muss.

Die MTU bewertet, ob die Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette das Beschwerdeverfahren und die Meldekanäle kennen und darauf vertrauen, dass sie ihre Anliegen oder Bedürfnisse darüber äußern und bearbeiten lassen können. Dies wird durch öffentlich zugängliche Kommunikation über den Beschwerdemechanismus und die Verfahrensregeln auch gegenüber Dritten sichergestellt, z. B. durch Informationen auf der MTU-Website und die Grundsatzerklärung zum Schutz der Menschenrechte bei der MTU Aero Engines. Es wird angestrebt, Informationen klar und verständlich zu formulieren. Zusätzlich wird im Beschwerdeverfahren (vgl. [Kapitel Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#)) für weitere Informationen zur Konzern-



betriebsvereinbarung „G1 Unternehmensführung“ ausdrücklich festgelegt, dass die MTU keine Form von Vergeltungsmaßnahmen gegen Personen toleriert, die diese Meldekanäle nutzen. Dies ist auch eine Mindestanforderung für den eigenen Beschwerdekanal des Lieferanten.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S2-4)

Die MTU hat folgende Maßnahmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ergriffen, um das Risiko von negativen Auswirkungen durch Menschenrechtsverletzungen sowie durch Missachtung der sozialen Standards der MTU zu identifizieren und zu minimieren:

- / Risikoanalyse
- / ESG-Assessment der Lieferanten
- / Vertragliche Absicherung
- / Schulungen für Einkäufer:innen
- / Lieferantenbesuche
- / Konfliktmineralienabfrage

Die meisten der aufgeführten Maßnahmen stammen aus der Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und beziehen sich damit primär auf die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die die direkten Lieferanten betreffen mit Ausnahme der Konfliktmineralienabfrage. Maßnahmen, die wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen der tiefen vorgelagerten Wertschöpfungskette betreffen, werden im Zuge der Implementierung der CSDDD geprüft und ggfs. implementiert.

Da keine Chancen und Risiken sowie wesentlichen positiven Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette identifiziert wurden, wurden keine Maßnahmen zum Management dieser Auswirkungen, Risiken und Chancen aufgesetzt.

Eine jährliche Risikoanalyse wird für direkte Lieferanten der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften über ein standardisiertes Tool unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß durchgeführt. Die Grundlage bilden festgelegte ESG-relevante Kriterien wie Warengruppen und deren Beschaffungsländer. Zusätzlich werden weitere Kriterien, wie das ESG-Assessment eines externen Anbieters, in die Bewertung einbezogen, um ein lieferantenspezifisches Risiko im Hinblick auf Nachhaltigkeit abzubilden. In den kommenden Jahren wird das

bestehende Risikomanagementsystem auf die Anforderungen neuer Vorschriften, wie etwa die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), überprüft und bei Bedarf angepasst.

Um mehr Informationen über Lieferanten zu erhalten, fordert die MTU von wesentlichen Lieferanten ein ESG-Assessment durch einen externen Anbieter. Wesentliche Lieferanten werden aufgrund eines erhöhten ESG- Risikos und / oder des Einkaufsvolumen definiert. Diese Bewertung deckt neben Umwelt- und Menschenrechtsthemen sowie ethischen Aspekten auch die nachhaltige Beschaffung ab. Die Angaben im Fragebogen müssen durch Nachweise belegt werden, um die bereitgestellten Informationen zu validieren und die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Lieferanten zuverlässig bewerten zu können. Das ESG-Assessment unterstützt die Überwachung der Inhalte des MTU-Lieferanten Code of Conduct und hilft, wesentliche Auswirkungen und Risiken auf Lieferantenebene zu identifizieren. Der Anwendungsbereich wird derzeit erweitert.

Die Inhalte des Lieferanten Code of Conducts sind ein verbindlicher Bestandteil der Vertragsvorlagen sowie der Allgemeinen Einkaufsbedingungen. Dadurch werden grundlegende Anforderungen in den Bereichen Menschenrechte und Umwelt bereits in die Verhandlungen vor Vertragsabschluss integriert. Die Verhaltensgrundsätze orientieren sich an internationalen Standards und definieren soziale und ökologische Anforderungen, die Achtung der Menschenrechte sowie die Integrität im Geschäftsverhalten, einschließlich des Verbots von Korruption und Bestechung. Jeder Lieferant verpflichtet sich mit Vertragsunterzeichnung zur Einhaltung dieser Grundsätze sowie zu deren Weitergabe an seine Unterauftragnehmer: innen.

Im Falle schwerwiegender Verstöße wie Korruption, Erpressung, Vetternwirtschaft oder Kinderarbeit bei der Ausführung von Aufträgen für die MTU behält sich das Unternehmen das vertragliche Recht vor, die Zusammenarbeit mit sofortiger Wirkung zu beenden.

Neben den vertraglichen Anforderungen erhalten MTU-Einkäufer: innen regelmäßige Schulungen zu ESG-Themen, den Anforderungen in diesem Bereich und möglichen Präventivmaßnahmen. Ziel der Schulungen ist es, sicherzustellen, dass die Inhalte von den Lieferanten umgesetzt werden können. Zudem fördern sie das Verständnis für die Bedeutung dieser Themen bei den beteiligten Personen.

MTU-Mitarbeiter:innen besuchen in der Regel mehrmals jährlich die Produktionsstandorte aller Lieferanten von OEM-Produktionsmaterialien. Auf diese Weise werden schwerwiegende Verstöße gegen den Lieferanten Code of Conduct ebenfalls überwacht.



Um die Verwendung von Konfliktmineralien zu vermeiden, wird jährlich eine Abfrage an OEM-Lieferanten für Produkte, in denen die Rohstoffe Tantal, Zinn, Gold und Wolfram enthalten sind, durchgeführt. 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 bezieht keine Mineralien direkt, vielmehr gelangen diese über eine weltweite und mehrstufige vorgelagerte Wertschöpfungskette in die Produktion beziehungsweise Vorproduktion. Deshalb werden die relevanten Lieferanten, die Bauteile mit im Dodd-Frank Act deklarierten Mineralien liefern, verbindlich aufgefordert, die Herkunft der Mineralien anzugeben sowie nur bei zertifizierten Minen und Vorlegierungsherstellern (Compliant Smelter List) zu beschaffen, um das Risiko von Konfliktmineralien in der Wertschöpfungskette zu minimieren.

Wie bereits bezüglich der Konzepte beschrieben, konzentrieren sich die derzeitigen Maßnahmen hauptsächlich auf direkte Lieferanten. Im Rahmen der Umsetzung der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) werden jedoch auch sinnvolle Maßnahmen für die tiefere vorgelagerte Wertschöpfungskette geprüft und bei Bedarf in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Es wurden keine schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen oder andere Vorfälle im Zusammenhang mit der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet.

Verstöße gegen den Lieferanten Code of Conduct können jederzeit über den Beschwerdemechanismus gemeldet werden (siehe [Kapitel Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können \(S2-3\)](#) für weitere Details).

Im Falle von Vorfällen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette werden Korrekturmaßnahmen eingeleitet und von den im Risikomanagement definierten Verantwortlichen nachverfolgt. Es gibt keine vordefinierten Maßnahmen zur Abhilfe, da diese je nach Einzelfall angepasst, entwickelt und implementiert werden.

In den Einkaufsorganisationen betreuen die Nachhaltigkeitskoordinatoren die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen fachlich, arbeiten Konzepte für deren Management aus und definieren Maßnahmen zu deren Umsetzung. Dies geschieht meist in Abstimmung mit anderen Fachbereichen.

Das Einkaufsmanagement wird regelmäßig über den aktuellen Stand der Maßnahmen, deren Umsetzung und die Auswirkungen auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette informiert und ist in die Weiterentwicklung der Maßnahmen und Konzepte eingebunden.

Für die Kommunikation mit Lieferanten sowie die konkrete Umsetzung der Maßnahmen sind die jeweiligen Einkäufer:innen verantwortlich, die fachlich dabei von den Nachhaltigkeitskoordinatoren:innen unterstützt werden. Zudem wird der Fortschritt bei der Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig durch das Einkaufsmanagement überprüft.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen musste bisher nicht überprüft werden, da bislang keine Verstöße bekannt sind. Nach Abschluss des Rollouts des ESG-Assessments ermöglicht die jährliche Aktualisierung der Ergebnisse eine fundierte Analyse der Entwicklung von Nachhaltigkeitsthemen auf Lieferantenebene.

Risikoanalyse

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse

Eine jährliche Risikoanalyse wird für direkte Lieferanten der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften über ein standardisiertes Tool unter Berücksichtigung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß durchgeführt. Die Risikoanalyse basiert auf definierten ESG-relevanten Kriterien wie Produktkategorien und deren Beschaffungsländern (ESG = Environmental, Social, Governance). Die Risikoanalyse ist in den bestehenden Risikoprozess für Lieferanten integriert. Zusätzlich werden wesentliche Lieferanten einer Bewertung der Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten unterzogen. Dies erfolgt mithilfe eines ESG-Assessmenttools und einer Scorecard, um die relevanten Aspekte systematisch zu erfassen. Der Risikomanagementprozess umfasst sowohl präventive als auch korrektive Maßnahmen, falls erforderlich.

Die Risikoanalyse dient der Identifizierung von Lieferanten mit Risiken zur Missachtung von Menschenrechten oder sozialen Standards sowie als Grundlage zur Einleitung von Präventionsmaßnahmen.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Eine mögliche Erweiterung dieser Anforderungen könnte die Einbeziehung der Einhaltung von Sorgfaltspflichten in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette umfassen. Die Planung für die nächsten Jahre ist noch in der Finalisierung, weshalb keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Überwachungsprozess für den Lieferanten Code of Conduct

Umfang

Alle direkten Lieferanten der vollkonsolidierten Standorte im vergangenen Geschäftsjahr, unabhängig von ihrer Aktivität und geografischen Lage

**ESG-Assessment****Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse**

Die MTU fördert ein ESG-Assessment bei einem Drittanbieter, welches jährlich erneuert werden muss. Die Aussagen im Fragebogen müssen durch geeignete Nachweise belegt werden, welche durch den Assessment-Anbieter inhaltlich geprüft werden.

Ziel des ESG-Assessments ist eine verlässliche Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten. Durch die aktuelle Erweiterung des Scopes soll eine Verbesserung und Erweiterung der Datenbasis zur Bewertung von sozialen Themen und Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erzielt werden.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Aktuell wird der Scope der betroffenen Lieferanten weiter ausgeweitet, um eine breitere Grundgesamtheit abdecken zu können. Die Planung für die nächsten Jahre ist noch in der Finalisierung, weshalb keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Einhaltung des Lieferanten Code of Conducts, sowie Identifikation signifikanter Auswirkungen und Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Umfang

Wesentliche direkte Lieferanten, die aufgrund von umsatz- und risikoorientierten Kriterien bedeutend für die MTU sind, für OEM- und MRO-Produktionsmaterial sowie im allgemeinen Einkauf u.a. auch bei neuen Lieferanten, unabhängig von der Aktivität und geografischen Lage.

Vertragliche Absicherung**Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse**

Jeder Lieferant verpflichtet sich mit Vertragsunterzeichnung zur Einhaltung der Inhalte des Lieferanten Code of Conducts sowie zu deren Weitergabe an seine Unterauftragnehmer. Darüber hinaus enthalten die Allgemeinen Einkaufsbedingungen (AEB) der MTU eine Klausel zur Einhaltung des Lieferanten Code of Conduct.

Durch vertragliche Vereinbarungen sollen bei der MTU Mindeststandards gewährleistet werden. Bei Nichteinhaltung dieser Standards hat die MTU Maßnahmen vorgesehen, die im Falle schwerwiegender Verstöße bis zur Beendigung des Vertrages reichen können.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Eine mögliche Erweiterung dieser Anforderungen könnte die Einbeziehung der Einhaltung von Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette umfassen. Die Planung für die nächsten Jahre ist noch in der Finalisierung, weshalb keine konkreten Aussagen getroffen werden können.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Vertragliche Grundlage zur Sicherstellung der Einhaltung des Lieferanten Code of Conducts sowie den Anforderungen aus den AEB.

Umfang

Alle Bestellungen im Geschäftsjahr unabhängig von der Aktivität und geografischen Lage des direkten Lieferanten

Schulungen für Einkäufer:innen**Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse**

Die MTU schult regelmäßig Einkäufer:innen zu den Verhaltensgrundsätzen, die für alle Mitarbeiter:innen des Unternehmens gelten und unter anderem Korruption, Bestechung, Vetterwirtschaft und wettbewerbswidriges Verhalten verbieten. Die Einkäufer:innen erhalten zudem spezifische Schulungen zum Lieferanten Code of Conduct. Zusätzlich bietet die MTU spezialisierte Schulungen zur unternehmerischen Verantwortung an, die gezielt auf die Anforderungen der Beschaffungsabteilung zugeschnitten sind.

Ziel der Trainings sind die Sensibilisierung und das Schaffen von Bewusstsein für Nachhaltigkeitsstandards in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie ihre Hintergründe.

Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung

Für das nächste Geschäftsjahr sind zusätzliche Schulungseinheiten angedacht. Die Planung für die nächsten Jahre ist noch in der Finalisierung, weshalb keine konkreten Aussagen getroffen werden können.

Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien

Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.

Grundlage für den Überwachungsprozess zur Einhaltung des Lieferanten Code of Conducts

Umfang

Einkäufer:innen an folgenden Standorten:

- / MTU Aero Engines AG (München)
- / MTU Aero Engines Polska sp.z.o.o.
- / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH
- / MTU Maintenance Canada Ltd
- / MTU Maintenance Dallas Inc.
- / MTU Maintenance do Brasil Ltda.
- / MTU Maintenance Hannover GmbH
- / MTU Maintenance Lease Services B.V.
- / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
- / MTU Maintenance Australia Pty. Ltd.
- / MTU Maintenance Service Center Ayutthaya Ltd.

für Produktions- und allgemeines Material.



Lieferantenbesuche

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit OEM-Produktionslieferanten besuchen Mitarbeiter:innen der MTU in der Regel mehrmals jährlich die Produktionsstandorte aller Lieferanten. Diese Besuche dienen als zusätzliche Kontrollmaßnahme, um offensichtliche Verstöße gegen den Lieferanten Code of Conduct zu erkennen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die Planung für die nächsten Jahre ist noch in der Finalisierung, weshalb keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Überwachungsprozess für den Lieferanten Code of Conduct
Umfang	OEM-Produktionslieferanten (Tier-1) unabhängig von der geografischen Lage.

Konfliktmineralienabfrage

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Um die Verwendung von Konfliktmineralien ausschließen zu können, wird jährlich eine Abfrage an OEM-Lieferanten für Produkte, in denen die Rohstoffe Tantal, Zinn, Gold und Wolfram enthalten sind, durchgeführt Ziel der Abfrage ist die Sicherstellung einer konfliktmineralienfreien vorgelagerten Wertschöpfungskette für MTU- Produkte.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Abgesehen von der Fortführung der Maßnahme sind aktuell keine weiteren Maßnahmen geplant. Die im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich weitergeführt.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Monitoring der Anforderungen in den AEB zu Konfliktmineralien.
Umfang	Relevante OEM-Lieferanten, die Bauteile mit im Dodd-Frank Act deklarierten Mineralien im Berichtsjahr geliefert haben, unabhängig von der Aktivität und geografischen Lage.

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie Risiken und Chancen (s2-5)

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette kann über keine Ziele berichtet werden, die den Anforderungen der ESRS entsprechen. Die Umsetzung von Maßnahmen und deren Fortschritt werden dessen ungeachtet regelmäßig überwacht, und es werden Maßnahmen zur Verbesserung definiert. Diese erfolgen jedoch nicht auf der Grundlage fester Zielvorgaben.

Die implementierten Konzepte und Maßnahmen zur Bewältigung und Förderung der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen hatten in der Vergangenheit aufgrund der Risikosituation und der generellen Reife des Themas Nachhaltigkeit nicht die strategische Wichtigkeit in den Einkaufsbereichen, um quantitative Ziele zu definieren (vgl. Aussagen des [Kapitels Interessen und Standpunkte der Interessenträger \(SBM-2\)](#)). Allerdings wurden bei der Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in die Beschaffungsprozesse qualitative Ziele gesetzt.



Produktqualität und Flugsicherheit

Im Rahmen dieser Nachhaltigkeitsklärung hat die MTU das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“ als ein unternehmensspezifisches Anliegen identifiziert, das für den langfristigen Unternehmenserfolg und die Sicherheit ihrer Kunden von wesentlicher Bedeutung ist.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Um potenzielle Auswirkungen auf die Flugsicherheit zu minimieren, ist die fehlerfreie Produktqualität als wesentliches Unternehmensziel von integraler Bedeutung für die Strategie und das Geschäftsmodell der MTU. Abgeleitet aus ihrer Vision „Zero Defects“ beurteilt die MTU das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“ gemäß ihres selbst definierten Null-Toleranz-Kriteriums als wesentlich (siehe [Kapitel Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen \(IRO-1\)](#) zu weiteren Informationen zur Berücksichtigung dieses Kriteriums in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse).

Konzepte im Zusammenhang mit Produktqualität und Flugsicherheit

Das integrierte Managementsystem (IMS) der MTU dient dazu, die regulatorischen Vorgaben der Luftfahrt, die Kundenforderungen sowie die MTU-internen Anforderungen einzuhalten und als Managementsystem mit klaren Rollen und Verantwortlichkeiten umzusetzen. Der wesentliche Grundsatz des IMS in diesem Zusammenhang ist: „Sicherheit hat Vorrang bei unserem Handeln.“ Das Regelwerk ist für alle Mitarbeiter:innen und Führungskräfte im Anwendungsbereich verbindlich und im MTU Managementhandbuch als Richtlinie dokumentiert. Das IMS bildet die Grundlage bzw. umfasst spezifischere Managementsysteme der MTU für Produktqualität und Flugsicherheit, wie etwa das Quality Management System (QMS) oder das Safety Management System (SMS). Das IMS und seine Komponenten unterstützen die Kundenzufriedenheit, Prozessorientierung und ständige Verbesserung in allen Phasen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung. Es berücksichtigt u.a. die Anforderungen aus den Normen ISO9001, EN/AS9100, ISO14001/EMAS und ISO45001.

Das für die operative Implementierung verantwortliche Center Corporate Quality ist direkt der Funktion Chief Operating Officer (COO) unterstellt und berichtet quartalsweise an den Gesamtvorstand zu Qualitätsaspekten und Flugvorfällen. Ein Safety Management System (SMS) nach dem Standard der International Civil Aviation Organization (ICAO) ist Teil des IMS und legt den

Umgang mit sicherheitsrelevanten Ereignissen an MTU-Standorten und im Flugverkehr fest. Dazu gehören auch entsprechende Organisationsstrukturen und Verantwortlichkeiten wie ein Flugsicherheitsgremium oder eine Flugsicherheitsmanager:in.

Managementhandbuch

Inhalte	Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im IMS für Qualität, Umwelt- und Arbeitsschutz. Es dient als Basis für weitere Regelungen (Prozessbeschreibungen, Standards und Arbeitsanweisungen) in allen Geschäftseinheiten der MTU. Für das vorliegende Berichtskapitel ist der Themenbereich Produktqualität und Flugsicherheit relevant.
Ziel	Unterstützt die Zielsetzung abgeleitet von der MTU-„Zero Defects“-Vision für Produktqualität und Flugsicherheit für den gesamten Produktlebenszyklus eines Triebwerks.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. Das Managementhandbuch bildet das übergeordnete Dokument im IMS, dessen ordnungsgemäße Durchführung unabdingbar ist, um Abweichungen und damit verbundene Risiken zu vermeiden. Eine Nichtkonformität mit dem IMS könnte potenziell zu einem Flugvorfall führen.
Überwachung	Für die Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen hat die MTU umfassende Prüf- und Monitoringprozesse etabliert.
Anwendungsbereich	Bei den durch den CSRD-Konsolidierungskreis abgedeckten MTU-Standorten ist das IMS an den folgenden MTU-Standorten gültig: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Aero Engines Polska sp. z o. o. / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / MTU Maintenance Canada Ltd. / MTU Maintenance Dallas Inc. / MTU Maintenance Serbia d.o.o.
Verantwortliche Organisationsebene	Für den Bereich Produktqualität und Flugsicherheit tragen die Verantwortung das Center Corporate Quality sowie der Chief Operating Officer (COO).
Standards oder Initiativen Dritter	Standards der International Civil Aviation Organization (ICAO) Die Einrichtung des IMS wird an den Standorten durch unabhängige und akkreditierte Prüforgane validiert und bestätigt. Weitere Informationen finden sich online auf der MTU-Website: https://www.mtu.de/de/engines/qualitaet/zulassungen-zertifizierungen/
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Für die Einhaltung von Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen hat die MTU umfassende Prüf- und Monitoringprozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette etabliert. Bauteile werden entsprechend ihrer Kritikalität detailliert geprüft und im Herstellungsprozess überwacht. Jährliche interne Qualitätsaudits und Qualitätsaudits durch Kunden und Behörden dienen dazu, die Ein-



haltung einheitlicher Standards und die Konformität mit regulatorischen Vorgaben nachzuweisen. Ein definierter Prozess stellt sicher, dass alle Kundenreklamationen hinsichtlich unzureichender Qualität der MTU-Produkte verfolgt, analysiert und geeignete Maßnahmen definiert und umgesetzt werden, um die Fehlerursachen zu beheben. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird im Rahmen des IMS durch festgelegte Prozesse und Berichterstattung eng überwacht.

Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die Qualität der Produkte und Dienstleistungen wird durch die MTU kontinuierlich überwacht. Das Qualitätswesen der MTU sowie das zugehörige Regelwerk entwickelt die MTU kontinuierlich weiter. Dafür nutzt das Unternehmen auch Impulse aus Brancheninitiativen, zum Beispiel aus der Mitarbeit in der AESQ (Aero Engine Supplier Quality Group), einem internationalen Qualitätsgremium der Triebwerksindustrie, oder aus dem regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch der Qualitätsmanager:innen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung betrifft in erster Linie das Regelwerk und das interne Qualitätsreporting.

Kontinuierliche Weiterentwicklung des integrierten Managementsystems

Wichtige ergriffene Maßnahmen und erreichte Ergebnisse	Zu Qualitätsaspekten werden regelmäßig standortgebundene Schulungen für die Mitarbeiter:innen und Führungskräfte durchgeführt. Neue Mitarbeiter:innen müssen beispielsweise eine Pflichtschulung zum IMS absolvieren. Diese Aktivitäten finden fortlaufend statt. Die MTU setzte im Berichtsjahr die Weiterentwicklung des IMS sowie des SMS-Teilsystems angesichts neuer aufsichtsrechtlicher Bestimmungen der Europäischen Luftfahrtbehörde fort. Ein neues Schulungskonzept mit webbasierten Pflichtschulungen für alle Mitarbeiter:innen und vertiefenden Trainings für das MTU-Safety-Personal wurde im ersten Schritt für die deutschen Standorte (bereits ab 2023) ausgerollt.
	Die MTU ist verpflichtet, u. a. durch die Umsetzung der Maßnahmen und die damit verbundene kontinuierliche Weiterentwicklung des IMS sowohl bestehende als auch neue Anforderungen im Bereich Flugsicherheit und Produktqualität zu erfüllen, um die Erwartungen von Kunden und Aufsichtsbehörden zu erfüllen und gleichzeitig die eigene Ambition für innovative und sichere Lösungen in allen Phasen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung zu erreichen.
Wichtige geplante Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung	Die MTU entwickelt kontinuierlich ihr Qualitätsmanagement, die interne Qualitätsberichterstattung sowie die Digitalisierung der Qualitätsprozesse weiter.
Beitrag zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinien	Unterstützt die Zielsetzung abgeleitet von der MTU-„Zero Defects“-Vision für Produktqualität und Flugsicherheit. Die stetige Weiterentwicklung des IMS trägt dazu bei.
Umfang	Alle MTU-Mitarbeiter:innen an den MTU-Standorten laut Zeile „Anwendungsbereich“ (Tabelle: Managementhandbuch), sofern nicht anders konkretisiert.

Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Die MTU hat sich im Bereich Qualitätsmanagement interne quantitative Ziele gesetzt, die jedoch im Rahmen der Nachhaltigkeitserklärung nicht veröffentlicht werden können, da sie sensible Informationen enthalten. Darüber hinaus hat sich die MTU im Rahmen ihres Nachhaltigkeitsprogramms 2025+ und gemäß der Vision „Zero Defects“ qualitative Ziele für den Bereich Qualitätsmanagement bzw. Produktqualität und Flugsicherheit gesetzt:

- / Umsetzung von innovativen und gleichzeitig anerkannten Standards
- / Engagement bei der Weiterentwicklung von State-of-the-Art-Standards
- / Hohe Mitarbeiterqualifikation und -unterstützung durch Nutzung digitaler Lösungen
- / Anerkannte und standardisierte Methoden zur systematischen Fehlerprävention, Analyse und nachhaltigen Abstimmung

Als operative Indikatoren für die Erreichung der qualitativen Ziele zu Kundenzufriedenheit bzw. Produktqualität und Flugsicherheit nutzt die MTU u.a. eine kontinuierliche Datenanalyse, etwa von Kundenreklamationen.



Unternehmensführung

Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)

Die Unternehmenskultur der MTU ist durch Vertrauen und gegenseitigen Respekt gekennzeichnet. Die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen und ethischer Regeln und Grundsätze stellt einen elementaren Bestandteil dieser Kultur dar und ist in den Verhaltensgrundsätzen der MTU verankert. Die Verhaltensgrundsätze bilden das konzernweite Konzept für rechtmäßiges Geschäftsverhalten und erfordern von den Mitarbeiter:innen sowie der Geschäftsleitung verantwortliches und integrires Handeln. Die Einhaltung der Verhaltensgrundsätze wird insbesondere durch die Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern unterstützt, welche als Konzernbetriebsvereinbarung die Grundlagen der Meldestelle für Hinweisgeber:innen umfasst, sowie durch die Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise, die Transparenz über die verfügbaren Meldewege schafft.

Das Compliance Management System (CMS) der MTU soll sicherstellen, dass Rechtsvorschriften und interne Richtlinien eingehalten werden. Es soll ethisches Verhalten unterstützen und Fehlverhalten verhindern. Es umfasst die Risikoermittlung, Präventionsmaßnahmen und eine kontinuierliche Überwachung, um die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen sicherzustellen und die Unternehmensintegrität zu fördern und ist geprägt von einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Dazu zählt als Teil der präventiven Maßnahmen die Sensibilisierung der MTU-Mitarbeiter:innen für Compliance-relevante Themen. Die MTU hat ein Schulungskonzept zu relevanten Themen der Unternehmensführung (allg. Business Conduct) etabliert: Dieses umfasst sowohl rollenspezifische Erwartungen, etwa an Führungskräfte, als auch grundlegende Business Conduct Prinzipien entsprechend den MTU-Verhaltensgrundsätzen, u.a. Anforderungen an Geschäfts- und Vertragsbeziehungen zu Dritten, Einhaltung der Regelungen des Außenwirtschaftsrechts, Datensicherheit und potenzielle Interessenkonflikte. Das Schulungsprogramm beinhaltet die Grundlagenschulung zu den MTU-Verhaltensgrundsätzen sowie weitere – teils funktionspezifische – Schulungsangebote.

Die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und internen Richtlinien ist eine der Grundlagen des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs der MTU. Die Konzepte der MTU stehen im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption und verurteilen Korruption jeglicher Art. Abgeleitet aus dem Null-Toleranz Managementansatz der MTU ist die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen des Außenwirtschaftsrechts (Trade Compliance) ein weiterer bedeutsamer Aspekt im Bereich Unternehmensführung. Zoll- und Exportkontrollgesetze regeln

den Vertrieb und Verkauf von Produkten, den Austausch von technischen Daten sowie die Erbringung von Dienstleistungen. An diese gesetzlichen Rahmenbedingungen sind weltweit alle Geschäftsbereiche und Gesellschaften des Unternehmens und alle Mitarbeiter:innen gebunden.

Konzernbetriebsvereinbarung über Verhaltensgrundsätze für Mitarbeiter

Inhalte	Die MTU-internen Verhaltensgrundsätze (als Kurzfassung auch öffentlich verfügbar) betonen die Bedeutung von Integrität und Verantwortung in allen Geschäftsbereichen. Die Mitarbeiter:innen sind verpflichtet, gesetzliche Vorschriften sowie interne Regeln einzuhalten und ethische Verhaltensmaßstäbe anzuwenden. Zudem wird die Bedeutung eines respektvollen und fairen Umgangs untereinander sowie mit Geschäftspartnern und Kunden hervorgehoben. Die Grundsätze beschreiben zudem die Verpflichtung der MTU für Menschenrechte, Chancengleichheit, sichere Arbeitsbedingungen und ökologische Nachhaltigkeit sowie darüber hinaus fairen Wettbewerb, die Einhaltung von Handelsgesetzen und die Verhinderung von Insiderhandel sowie Maßnahmen zur Durchsetzung und die Konsequenzen bei Verstößen.
Ziel	Das Hauptziel der Verhaltensgrundsätze ist es, klare Leitlinien und Standards für ethisches Verhalten und Entscheidungsfindung für die Mitarbeiter:innen der MTU zu etablieren. Sie sollen Konsistenz, Integrität sowie die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften gewährleisten. Gleichzeitig zielen die Grundsätze darauf ab, ein positives Arbeitsumfeld zu fördern, den Ruf der MTU zu schützen und das Vertrauen der Stakeholder zu stärken.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der möglichen positiven wesentlichen Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung.
Überwachung	Jede Führungskraft bei der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die MTU schult ihre Mitarbeiter:innen und Führungskräfte regelmäßig über alle Hierarchieebenen hinweg zu den Verhaltensgrundsätzen. Neue Mitarbeiter:innen werden bei ihrem Eintritt in das Unternehmen über die Grundsätze informiert und dazu verpflichtet, eine Erklärung zu unterzeichnen, mit der sie sich zu deren Einhaltung verpflichten. Die Verhaltensgrundsätze unterliegen der Überwachung durch den Betriebsrat.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: <ul style="list-style-type: none"> / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Der Vorstand der MTU ist verantwortlich für die Umsetzung der Verhaltensgrundsätze. Der Compliance Officer berichtet regelmäßig zu deren Einhaltung an den Vorstand im Rahmen der Compliance-bezogenen Regelberichterstattung.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist über das Dokumentenmanagementsystem für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich und in einer Kurzfassung öffentlich einsehbar: https://www.mtu.de/fileadmin/DE/7_News_Media/2_Media/Broschueren/Unternehmen/MTU_Verhaltensgrundsaeetze_de_2604_150.pdf



Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise

Inhalte	Kommunikation und Transparenz über die verfügbaren Meldewege für Beschwerden und Hinweise, über die sämtliche Hinweise auf mögliche Gesetzes- und/oder Regelverstöße, einschließlich menschenrechtlicher oder umweltbezogener Risiken oder Verletzungen im eigenen Geschäftsbereich sowie entlang der gesamten Wertschöpfungskette, gemeldet werden können. Das Beschwerdeverfahren steht MTU-Mitarbeiter:innen und externen Personen und Organisationen gleichermaßen zur Verfügung.
Ziel	Transparenz und einfacher Zugang zu den verschiedenen Meldewegen.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der möglichen positiven wesentlichen Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung.
Überwachung	Jede Führungskraft der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass alle Mitarbeiter:innen diese Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten.
Anwendungsbereich	Die Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise der MTU Aero Engines AG gilt weltweit, unabhängig von der beteiligten Person.
Verantwortliche Organisationsebene	Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Verfahrensordnung verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist öffentlich auf der MTU-Website zugänglich: https://www.mtu.de/fileadmin/DE/1_Ueber_uns/3_Corporate_Responsibility/MTU_Verfahrensordnung_Beschwerden_und_Hinweise_2024_01.pdf *

Richtlinie zum Schutz von Whistleblowern

Inhalte	Die Konzernbetriebsvereinbarung regelt die Grundlagen der Meldestelle für Hinweisgeber:innen entlang der Prozessschritte (u.a. Aufnahme von Hinweisen, Bearbeitung und Prüfung, Ableitung von Maßnahmen, Information und Kommunikation) der Meldestelle sowie grundlegende Anforderungen an Vertraulichkeit, Prüfung und Information.
Ziel	Dokumentation der MTU-Anforderungen und Prozessschritte für die Hinweisgeber:innen gem. den Anforderungen an das Verfahren der internen Meldestelle nach § 16 HinSchG.
Verbundene wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Unterstützung der möglichen positiven wesentlichen Auswirkung durch den MTU-spezifischen Rahmen bezogen auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung.
Überwachung	Jede Führungskraft der MTU trägt die Verantwortung dafür, dass die Richtlinie eingehalten wird. Die Prozessüberwachung obliegt der Compliance-Funktion.
Anwendungsbereich	Die Konzernbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter:innen der folgenden Gesellschaften des MTU-Konzerns: / MTU Aero Engines AG (München) / MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH / MTU Maintenance Hannover GmbH / eMoSys GmbH
Verantwortliche Organisationsebene	Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Richtlinie verantwortlich.
Verfügbarkeit	Das Konzept ist nicht öffentlich verfügbar und nur über das Dokumentenmanagement System für MTU-Mitarbeiter:innen zugänglich.

Über das weltweite Hinweisgebersystem der MTU Aero Engines AG können Mitarbeiter:innen und Interessenträger verdächtiges Fehlverhalten oder Regelverstöße melden. Es umfasst, dass Hinweisgeber vor Vergeltung geschützt werden, und fördert eine Kultur der Transparenz und Rechenschaftspflicht in der Organisation. Das iTrust-System der MTU ist eine Plattform, über die von Mitarbeiter:innen und Stakeholdern sicher, vertraulich und anonym Compliance-Hinweise und potenzielles Fehlverhalten gemeldet werden können. Die Verfahren der MTU zur raschen, unabhängigen und objektiven Untersuchung von Vorfällen in der Unternehmensführung, einschließlich Korruption und Bestechung, stützen sich auf die folgenden zentralen Elemente:

- / Anonyme Meldung und Kommunikation über das Hinweisgebersystem iTrust
- / FAQ mit genauen Angaben zur praktischen Funktion des Hinweisgebersystems iTrust
- / Vertrauliche Untersuchung und Rückmeldung an den Hinweisgeber oder die Hinweisgeberin



- / Arbeitsfreistellung von Hinweisgeber:innen oder Betroffenen für die Dauer der Untersuchung oder organisatorische Schutzmaßnahmen während der laufenden Untersuchung
- / Regelmäßige Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen der Compliance-Funktion

Nach den Grundsätzen zum Schutz von Hinweisgeber:innen werden Hinweise gemäß der konzernweiten Verfahrensordnung für Beschwerden und Hinweise der MTU Aero Engines AG verarbeitet und untersucht. Die Identität der Hinweisgeber:innen und die Inhalte von Meldungen werden vertraulich behandelt. Ein Beschwerdeverfahren ist nur dann wirksam, wenn die hinweisgebenden Personen vor aus dem Hinweis entstehenden Nachteilen und Repressalien geschützt sind. Die MTU duldet keine Vergeltungsmaßnahmen. Sie schätzt die Hinweise und das damit verbundene Interesse, das Unternehmen und die Stakeholder zu schützen, indem sie potenzielles Fehlverhalten untersucht. Die Compliance-Funktion der MTU ist der Empfänger von Meldungen aus dem Hinweisgebersystem. Die Mitarbeiter:innen der Compliance-Funktion nehmen regelmäßig an externen Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen sowie an Fachkonferenzen teil. Der Compliance Officer im Konzern ist für die Umsetzung der Leitlinie verantwortlich.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)

Als Mitglied der globalen Multistakeholder-Initiative UN Global Compact verpflichtet sich die MTU zur Einhaltung der zehn Prinzipien, die den Schutz der Menschenrechte, faire Arbeitsbedingungen, Umweltschutz und die Bekämpfung von Korruption umfassen. Ergänzend nimmt das Unternehmen an themenspezifischen Initiativen wie TRACE International teil, die sich auf die Korruptionsbekämpfung konzentrieren.

Im Zuge ihrer unternehmensweiten Strategie verfolgt die MTU das Ziel, Korruption und Bestechung durch einen Null-Toleranz-Ansatz konsequent zu verhindern. Aus Sicht der Leitungsorgane sollen das CMS und das zugehörige Hinweisgebersystem sicherstellen, dass Rechtsvorschriften und interne Konzepte eingehalten werden bzw. potenzielles Fehlverhalten aufgedeckt wird (vgl. [Kapitel Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur \(G1-1\)](#) zu weiteren Informationen über das Hinweisgebersystem). Zur Minimierung von Korruptionsrisiken prüft der Compliance Officer alle Verträge mit vertriebsunterstützenden Berater:innen vor Abschluss oder Verlängerung auf mögliche Risiken, wobei auch externe Dienstleister hinzugezogen werden. Zusätzlich bewertet die Organisationseinheit Corporate Audit die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS bzw. des internen Kontrollsystems der MTU durch umfassende Audits und unterstützt die Compliance Organisation bei der Aufdeckung von Fehlverhalten im Unternehmen, etwa durch Überprüfung von Prozessen und Kontrollen. Die MTU orientiert sich

an den Standards des Prüfungsstandards 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zur Prüfung von CMS sowie an den Richtlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) im Bereich Good Practice Guidance on Internal Controls, Ethics, and Compliance. Darüber hinaus hat die MTU die Standards der Aerospace and Defense Industries Association of Europe (ASD) unterzeichnet, die sich gegen Korruption und Bestechung richten und faire Wettbewerbsbedingungen fördern. Auf nationaler Ebene wird diese Initiative vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) unterstützt. Die Standards werden auch in Verträgen mit Vertriebsberater:innen als verpflichtende Maßstäbe festgelegt.

In Übereinstimmung mit der Null-Toleranz-Politik der MTU bei Korruption und Bestechung werden jegliche Vorwürfe oder Verdachtsmomente ernst genommen und einer gründlichen Untersuchung unterzogen. Während der Untersuchung arbeitet die MTU uneingeschränkt mit Strafverfolgungs- und Aufsichtsbehörden zusammen.

Der Compliance-Officer ist verantwortlich für die Bearbeitung von Korruptions- und Bestechungsvorfällen oder -vorwürfen, unabhängig von der involvierten Management-Ebene. Ein systematischer Prozess ist etabliert, durch den der Compliance-Officer und das Compliance Board den Vorstand und den Prüfungsausschuss informieren. Dieser umfasst die monatliche Regelkommunikation an den Vorstand zu aktuellen Compliance-Themen, die quartalsweisen Compliance Board Meetings sowie eine anlassbezogene Ad-hoc-Berichterstattung.

Der konzernweite Schulungsplan der MTU steht im Einklang mit den Konzernleitlinien und enthielt im Geschäftsjahr 2024 sowohl die funktionsübergreifende Grundlagenschulung zu den Verhaltensgrundsätzen als auch für die Risikofunktionen die themenspezifische Schulung zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption.

Die Grundlagenschulung zu den Verhaltensgrundsätzen wurde im Berichtsjahr in einer moderneren Form des webbasierten Lernens mit Gamification-Ansätzen neu konzipiert und stellt die Sensibilisierung sowie den Kompetenzaufbau für Entscheidungen bei ethischen Konfliktsituationen in der täglichen Arbeit in den Mittelpunkt. Die Schulungsteilnehmer:innen werden realitäts- und praxisnah durch typische riskante Geschäftssituationen geführt, die sie durch ethische Entscheidungen auflösen müssen, um das Schulungsziel zu erreichen. Zugleich werden anhand verschiedener Beispiele zum Thema Korruption die globale Sichtweise sowie die besondere Gefahr, die durch die Zusammenarbeit mit Amtsträgern entsteht, beleuchtet.



Schulungstitel	Art	Umfang	Tiefe
Verhaltensgrundsätze	/ Web-basiertes Training oder e-Info (PDF)	/ Konzernweit für alle Mitarbeiter:innen buchbar	/ MTU-Werte, unter anderem die Lösung ethischer Konfliktsituationen, auch unter Druck, die zu Korruption oder Bestechung führen können
	/ Dauer ca. 45 min	/ Teil des Onboardings für Neueinsteiger:innen	/ Ausführliche Informationen zum Thema Korruption und Behörden
Bekämpfung von Bestechung/Korruption	/ Präsenz oder virtuelles Training, 3-4 mal p.a.	/ Konzernweit für alle Mitarbeiter:innen buchbar	/ Vertiefende Schulungen zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, um insbesondere bei Mitarbeiter:innen risikobehafteter Funktionen das Bewusstsein zu schärfen
	/ Dauer ca. 60 min	/ Besonderer Adressatenkreis sind Mitarbeiter:innen risikobehafteter Funktionen	

Die MTU legt Wert auf die kontinuierliche Schulung und Entwicklung ihrer Mitarbeiter:innen, insbesondere in risikobehafteten Funktionen. Im Einklang mit dem präventiven Ansatz der Compliance-Organisation umfasst die Definition der risikobehafteten Funktionen bei der MTU im Bereich Korruption und Bestechung etwa ein Viertel aller Mitarbeiter:innen. Diese Definition schließt Personen ein, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bereichen wie Einkauf und Vertrieb, Rechnungswesen, IT, der Rechtsabteilung oder der Compliance Organisation als risikobehaftete Funktion eingestuft werden. Zum betroffenen Personenkreis gehören auch leitende Mitarbeiter:innen, wie Mitglieder der Geschäftsführung und des Vorstands, sowie der MTU-Betriebsrat.

Im Zuge der erstmaligen Berichterstattung gemäß ESRS und der weit gefassten Definition risikobehafteter Funktionen bei der MTU besteht die Herausforderung einer vollständigen Erfassung der Schulungsabdeckung in den MTU-Trainingsmanagementsystemen. Im Jahr 2024 betrug die Schulungsabdeckung für risikobehaftete Funktionen 71 %. Die Umstellung auf die im Berichtsjahr neu eingeführten Schulungszertifikate mit einer maximalen Gültigkeitsdauer von drei Jahren, der Prozess der Neuzertifizierung für im Dezember 2024 abgelaufene Zertifikate sowie die Implementierung des neuen webbasierten Trainings werden voraussichtlich im Jahr 2025 an allen MTU-Standorten abgeschlossen sein. Die genannten Herausforderungen führen zu einer vorübergehenden Verschiebung in der Erfassung der Schulungsabdeckung, da die betroffenen Mitarbeiter:innen derzeit im Prozess der Rezertifizierung sind.

Das MTU-Trainingsmanagement ist darauf ausgerichtet, systematisch und nachhaltig an der Verbesserung der Abdeckungsquote zu arbeiten. Die im vorherigen Abschnitt identifizierten Handlungsfelder zeigen, dass eine vollständige Erfassung aller relevanten Mitarbeiter:innen risikobehafteter Funktionen in den Trainingsmanagementsystemen entscheidend ist. Die MTU erwartet, dass die Schulungsabdeckung der risikobehafteten Funktionen mit Abschluss der technischen Implementierungsmaßnahmen 2025 deutlich erhöht wird, um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter:innen umfassend geschult und nachweisbar auf dem neuesten Stand der Compliance-Anforderungen in den Bereichen Verhaltensgrundsätze und Bekämpfung von Bestechung und Korruption sind.

Anteil der durch Schulungen abgedeckten Mitarbeiter:innen in Risikofunktionen

Abdeckungsgrad von Schulungen für Risikofunktionen	71 %
--	------

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines sind bislang nicht in das o.g. Trainings-Curriculum einbezogen. Sowohl Vorstand als auch Aufsichtsrat sind Adressaten der regelmäßigen und anlassbezogenen Berichterstattung der MTU-Compliance-Funktion und daher für die Themen der Korruptions- und Bestechungsbekämpfung besonders sensibilisiert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats bilden sich zudem eigenverantwortlich zu Compliance-Themen fort und werden hierbei im Bedarfsfall durch die MTU unterstützt. Für weitere Informationen siehe Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats und Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK im [Abschnitt Erklärung zur Unternehmensführung / Corporate Governance des zusammengefassten Lageberichts](#).



Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)

Im Berichtszeitraum waren keine Verurteilungen wegen Verstößen gegen die Gesetze zur Korruptions- und Bestechungsbekämpfung zu melden. Es wurden außerdem keine Vorfälle mit Akteuren in der Wertschöpfungskette verzeichnet, in die die MTU oder ihre Mitarbeiter:innen involviert gewesen wären.

Verurteilungen und Geldstrafen

Zahl der Verurteilungen	
für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	0
Höhe der Geldstrafen	
für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	0 €

Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Für den Themenbereich Unternehmensführung kann über keine quantitativen Ziele berichtet werden, die den Anforderungen der ESRS entsprechen.



Anhang

In ESRS enthaltene und von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Index			
ESRS	Thema	Angabepflicht	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E1	Klimawandel	E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz	146
		E1-SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	148
		E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	149
		E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	150
		E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	153
		E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	155
		E1-6 THG - Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	155
		E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	159
ESRS E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	E1-8 Interne CO ₂ -Bepreisung	159
		E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	160
		E5-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	161
		E5-3 Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	162
ESRS S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	E5-5 Ressourcenabflüsse	162
		S1-SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	164
		S1-1 Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	165
		S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	172
		S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	172
		S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	173
		S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	178
		S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer bei der MTU	180
		S1-8 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	181
		S1-9 Diversitätskennzahlen	182
S1-10 Angemessene Entlohnung	182		
S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	182		
S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	183		
S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	183		



ESRS	Thema	Angabepflicht	Referenz (Seitenzahl) Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	S2-SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	184
		S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	185
		S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	188
		S2-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	188
		S2-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	189
ESRS G1	Unternehmensführung	S2-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie Risiken und Chancen	192
		G1-1 Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur	195
		G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	197
		G1-4 Fälle von Korruption oder Bestechung	199



Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten

ESRS	Angabepflicht	Beschreibung	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS 2	SBM-1 40(b) und (c)	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette Umsatzerlöse nach Maßgeblichen ESRS-Sektoren	Ja
ESRS 2	SBM-3 48(e)	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Erwartete finanzielle Effekte	Ja
ESRS E1	E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Ja
ESRS E5	E5-6	Erwartete finanzielle Effekte aufgrund der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ja
ESRS S1	S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog Datenpunkte zu eigenen Mitarbeiter:innen in Nicht-EWR-Ländern	Ja
ESRS S1	S1-11	Soziale Absicherung alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-12	Menschen mit Behinderungen alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-13	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung alle Datenpunkte	Ja
ESRS S1	S1-14	Gesundheitsschutz und Sicherheit Datenpunkte in Bezug auf Fälle arbeitsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen und die Anzahl der Ausfalltage aufgrund von Verletzungen, Unfällen, Todesfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen	Ja
ESRS S1	S1-14	Gesundheitsschutz und Sicherheit Datenpunkte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte	Ja
ESRS S1	S1-15	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben alle Datenpunkte	Ja

**Liste der Datenpunkte sonstiger EU-Verordnungen**

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS 2 GOV-1 Absatz 21 Buchstabe d Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Verpflichtend	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)
ESRS 2 GOV-1 Absatz 21 Buchstabe e Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	Verpflichtend	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)
ESRS 2 GOV-4 Absatz 30 Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Verpflichtend	Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Verpflichtend	nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Verpflichtend	nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Verpflichtend	nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-1 Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak	Verpflichtend	nicht zutreffend
ESRS E1-1 Absatz 14 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050	Wesentlich	Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)
ESRS E1-1 Absatz 16 Buchstabe g Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	Wesentlich	Übergangsplan für den Klimaschutz (E1-1)
ESRS E1-4 Absatz 34 THG-Emissionsreduktionsziele	Wesentlich	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)
ESRS E1-5 Absatz 38 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-5 Absatz 37 Energieverbrauch und Energiemix	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-5 Absätze 40 bis 43 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Wesentlich	Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)
ESRS E1-6 Absatz 44 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Wesentlich	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)
ESRS E1-6 Absätze 53 bis 55 Intensität der THG-Bruttoemissionen	Wesentlich	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)
ESRS E1-7 Absatz 56 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate	Wesentlich	Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate (E1-7)
ESRS E1-9 Absatz 66 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift



Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS E1-9 Absatz 66 Buchstabe a Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko		
ESRS E1-9 Absatz 66 Buchstabe c Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E1-9 Absatz 67 Buchstabe c Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E1-9 Absatz 69 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS E2-4 Absatz 28 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Nicht wesentlich	--/
ESRS E3-1 Absatz 9 Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich	--/
ESRS E3-1 Absatz 13 Spezielles Konzept	Nicht wesentlich	--/
ESRS E3-1 Absatz 14 Nachhaltige Ozeane und Meere	Nicht wesentlich	--/
ESRS E3-4 Absatz 28 Buchstabe c Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Nicht wesentlich	--/
ESRS E3-4 Absatz 29 Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Nicht wesentlich	--/
ESRS 2 - SBM-3 - E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Nicht wesentlich	--/
ESRS 2 - SBM-3 - E4 Absatz 16 Buchstabe b	Nicht wesentlich	--/
ESRS 2 - SBM-3 - E4 Absatz 16 Buchstabe c	Nicht wesentlich	--/
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe b Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Nicht wesentlich	--/
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe c Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Nicht wesentlich	--/
ESRS E4-2 Absatz 24 Buchstabe d Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung	Nicht wesentlich	--/
ESRS E5-5 Absatz 37 Buchstabe d Nicht recycelte Abfälle	Nicht wesentlich	--/
ESRS E5-5 Absatz 39 Gefährliche und radioaktive Abfälle	Nicht wesentlich	--/
ESRS 2- SBM-3 - S1 Absatz 14 Buchstabe f Risiko von Zwangsarbeit	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1-SBM-3)
ESRS 2- SBM-3 - S1 Absatz 14 Buchstabe g Risiko von Kinderarbeit	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1-SBM-3)



Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S1-1 Absatz 20 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 21 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 22 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-1 Absatz 23 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens (S1-1)
ESRS S1-3 Absatz 32 Buchstabe c Bearbeitung von Beschwerden	Wesentlich	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)
ESRS S1-14 Absatz 88 Buchstaben b und c Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Wesentlich	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)
ESRS S1-14 Absatz 88 Buchstabe e Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Wesentlich	Nutzung der Erleichterungsvorschrift
ESRS S1-16 Absatz 97 Buchstabe a Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Wesentlich	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)
ESRS S1-16 Absatz 97 Buchstabe b Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorane	Wesentlich	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) (S1-16)
ESRS S1-17 Absatz 103 Buchstabe a Fälle von Diskriminierung	Wesentlich	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)
ESRS S1-17 Absatz 104 Buchstabe a Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Wesentlich	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)
ESRS 2 SBM3 – S2 Absatz 11 Buchstabe b Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2-SBM-3)
ESRS S2-1 Absatz 17 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 18 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 19 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD- Leitlinien	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-1 Absatz 19 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)
ESRS S2-4 Absatz 36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Wesentlich	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze (S2-4)



Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlichkeit	Kapitel in der Nachhaltigkeitserklärung
ESRS S3-1 Absatz 16 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Nicht wesentlich	--/
ESRS S3-1 Absatz 17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Nicht wesentlich	--/
ESRS S3-4 Absatz 36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nicht wesentlich	--/
ESRS S4-1 Absatz 16 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Nicht wesentlich	--/
ESRS S4-1 Absatz 17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Nicht wesentlich	--/
ESRS S4-4 Absatz 35 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nicht wesentlich	--/
ESRS G1-1 Absatz 10 Buchstabe b Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Wesentlich	Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)
ESRS G1-1 Absatz 10 Buchstabe d Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Wesentlich	Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur (G1-1)
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe A	wesentlich	Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe B	wesentlich	Fälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)

**Liste der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**

ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
E1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Produkte der MTU sind Triebwerksmodule für die Luftfahrt. Die von diesen Produkten während der Nutzungsphase erzeugten Treibhausgasemissionen wirken sich tatsächlich negativ auf die Umwelt aus, indem sie zur globalen Erwärmung beitragen. Dazu zählen einerseits CO ₂ -Emissionen und auch Nicht-CO ₂ -Effekte, die wiederum hauptsächlich durch NOx und Kondensstreifen verursacht werden.
E1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Als Industrieunternehmen, das Teile für Flugzeugtriebwerke herstellt und Triebwerke wartet, verursacht die MTU dauerhaft Treibhausgasemissionen aus Scope 1 und 2 in der Produktion, Reparatur und Erprobung an den 6 größten. Die Aktivitäten der MTU haben eine negative Auswirkung auf die Umwelt, insbesondere den Klimawandel.
E1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die MTU ist ohne Ausübung einer operativen Kontrolle an Gemeinschaftsunternehmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette beteiligt (MTU Aero Engines AG), die im OEM- und MRO-Geschäft tätig sind. Die Geschäftstätigkeit dieser Gemeinschaftsunternehmen führt zur Emission von Treibhausgasen. Durch ihren Beitrag zum weltweiten Klimawandel ergeben sich negative Auswirkungen auf die Umwelt.
E1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Da die MTU Treibhausgasemissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erzeugt, hat sie negative Auswirkungen auf den Klimawandel. Die Treibhausgasemissionen entstehen entlang der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette und umfassen Emissionsprozesse wie Produktverarbeitung und Transport.
E1	Risiko	langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Ein Risiko könnte für die MTU darin bestehen, dass die Klimaziele verfehlt werden, was zu einer schlechteren ESG-Bewertung führen könnte. Die Wahrnehmung externer Interessenträger und Kunden könnte sich verschlechtern und sich durch finanzielle Verluste wie Umsatzeinbußen potenziell negativ auf das Ergebnis auswirken.
E5	Positive Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Die langjährige Erfahrung der MTU in der Instandhaltung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair, Overhaul – MRO) von Triebwerken sowie die daraus resultierende hohe Qualität kundenspezifischer bzw. bedarfsgerechter MRO-Dienstleistungen rund um Triebwerke wirken sich positiv auf die Kreislaufwirtschaft aus. Es werden nur nicht reparierbare Teile ersetzt, während das restliche Triebwerk wiederverwendet wird. Durch die MRO-Dienstleistungen verlängert sich auch die Lebensdauer der Produkte. Das MRO-Geschäft der MTU trägt mit effizienter Instandhaltung und Reparatur somit wesentlich zur Kreislaufwirtschaft bei.
S1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Unwirksame Strukturen oder Maßnahmen zur Sicherstellung der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, sicherer Beschäftigung, Arbeitszeiten, Löhne, des sozialen Dialogs, der Vereinigungsfreiheit, der Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen sowie der Informations-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte der Arbeitnehmer können negative Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen haben.
S1	Positive Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Umgesetzte Strukturen und Maßnahmen leisten einen positiven Beitrag zum Wohlbefinden und zur körperlichen Gesundheit der Mitarbeiter:innen, indem sie Beschäftigungs- und finanzielle Sicherheit, Arbeitsflexibilität und die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben fördern. Sie stellen zudem sozialen Dialog, Mitbestimmung und Konsultationsmöglichkeiten (einschließlich Betriebsräten) sicher und schaffen ein ergonomisches Arbeitsumfeld für die Beschäftigten.
S1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Unwirksame verpflichtende technische Schulungsmaßnahmen oder eine nicht kontinuierliche Weiterentwicklung von Gesundheits- und Sicherheitstrainings können negative Auswirkungen auf die Arbeitsgesundheit und -sicherheit haben. Dies wirkt sich negativ auf die Arbeitskräfte aus.
S1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Unwirksame Maßnahmen im Bereich Arbeitsgesundheit und -sicherheit können zu einer höheren Wahrscheinlichkeit arbeitsbedingter Unfälle führen und somit ein sicheres Arbeitsumfeld sowie das Wohlbefinden der Arbeitskräfte negativ beeinflussen.
S1	Risiko	langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Eingeschränkte Arbeitsbedingungen (z. B. unzureichend flexible Arbeitszeitmodelle, geringe finanzielle Sicherheit, nicht ergonomische Arbeitsplätze etc.) können die Arbeitgeberattraktivität verringern, zu einer höheren Mitarbeiterfluktuation führen und langfristig einen Mangel an hochqualifizierten und motivierten Mitarbeiter:innen verursachen. Dies birgt das Risiko höherer Personalkosten.
S1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Fälle von Ausgrenzung, Diskriminierung und Mobbing können zu psychischem und emotionalem Stress bei den betroffenen Mitarbeiter:innen führen. Dies wirkt sich negativ auf die betroffenen Personen, die Unternehmenskultur und die Arbeitskräfte aus.



ESRS	Art	Zeithorizont	Wertschöpfungskette	Beschreibung
S1	Negative Auswirkung	kurzfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Unwirksame Maßnahmen in den Bereichen Schulung, Karriereentwicklung und Leistungsförderung können zu einem Mangel an persönlicher Erfüllung (Perspektiven), Unterforderung und psychischen Risiken führen, was sich negativ auf die Mitarbeiter:innen auswirkt.
S1	Positive Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Ein positiver Effekt entsteht durch die Umsetzung des MTU-Schulungsplans und -programms, beispielsweise im Bereich persönliche Entwicklung, Führungskompetenzen, IT-Ausbildung etc., sowie durch die zugehörige KPI „Schulungstage pro Mitarbeiter:in“ und die Karrieremöglichkeiten. Darüber hinaus unterstützen Initiativen wie Jobrotation, Quereinstiege und ähnliche Maßnahmen die Mitarbeiter:innen bei der Erreichung ihrer individuellen Ziele.
S1	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Unwirksame Maßnahmen zur Verhinderung, Bewertung und Minderung von Menschenrechtsverletzungen (z. B. Missachtung von Arbeitsrechten, Kinder- und Zwangsarbeit, Einschränkung der Vereinigungsfreiheit, Landenteignung, Diskriminierung, mangelnde Chancengleichheit, unangemessener Einsatz von Sicherheitskräften, unzureichende Entlohnung/Arbeitszeiten) sowie die mangelnde Umsetzung von Abhilfemaßnahmen können die Freiheit der Mitarbeiter:innen beeinträchtigen, sie diskriminieren und schädigen. Dies kann sogar negative Folgen für ihr psychisches und physisches Wohlbefinden haben.
S2	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Potenziell unzureichende Arbeitsbedingungen in den Fabriken der direkten Zulieferer mit Fokus auf Guss- und Schmiedeproduktionsprozesse, z. B. harte körperliche Arbeit mit hoher Wahrscheinlichkeit von Langzeitverletzungen, Arbeitszeiten und faire Löhne. Alle Arbeitskräfte der Zulieferer wurden in der Analyse als Teil der Stakeholder-Gruppe angesehen.
S2	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Potenziell negative Auswirkung angenommen aufgrund externer Berichte über Arbeitsbedingungen im Bergbau, wie z. B. hohe Sicherheits- und Gesundheitsrisiken für die Arbeiter, lange Arbeitszeiten und eher unzureichende Bezahlsbedingungen – keine Transparenz über die tiefere vorgelagerten Wertschöpfungskette verfügbar. Alle Arbeitskräfte der Zulieferer wurden in der Analyse als Teil der Stakeholder-Gruppe angesehen.
S2	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Potenziell negative Auswirkung bei direkten Lieferanten, da die Art der Arbeitstätigkeit die Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen meist nicht zulässt, niedriger Anteil von Frauen in der Produktion; alle aktuellen und potenziellen Arbeitskräfte der Zulieferer wurden in der Analyse als Teil der Stakeholder-Gruppe angesehen.
S2	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Potenziell negative Auswirkung aufgrund angenommener Fälle von Diskriminierung, aufgrund von Herkunft, Geschlecht und ethnischer Zugehörigkeit bei indirekten Lieferanten; alle aktuellen und potenziellen Arbeitskräfte der Zulieferer wurden in der Analyse als Teil der Stakeholder-Gruppe angesehen.
S2	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Vorgelagert	Potenziell negative Auswirkung angenommen aufgrund von berichteten Fällen von Zwangs- oder Kinderarbeit im Bergbau; alle Arbeitskräfte wurden in der Analyse als Teil der Stakeholder-Gruppe angesehen.
MTU spezifisch	Negative Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Nachgelagert	Die Gewährleistung von Produktqualität und Flugsicherheit ist in der Luftfahrtbranche von entscheidender Bedeutung. MTU verfügt über ein konzernweites Integriertes Managementsystem (IMS), dessen ordnungsgemäße Durchführung unabdingbar ist, um Abweichungen und damit verbundene Risiken zu vermeiden. Eine Nichtkonformität könnte potenziell zu einem Flugvorfall führen, was negative Auswirkungen auf Kunden und Endnutzer hätte. Daher wird das Thema „Produktqualität und Flugsicherheit“ gemäß des MTU-Null-Toleranz-Kriteriums als wesentlich bewertet.
G1	Positive Auswirkung	kurz-/ mittel-/ langfristig	Eigene Geschäftstätigkeiten	Die MTU betreibt ein internationales Geschäft und öffnet Standorte in einigen Ländern mit weniger strengen Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung. Da die MTU bei den genannten Maßnahmen europäische Standards verlangt, vermittelt sie einen Lerneffekt und gibt Wissen an lokale Mitarbeiter:innen und Vertragspartner weiter. Strategie und Leitlinien der MTU bei der Korruptionsbekämpfung in weniger entwickelten Ländern können dazu beitragen, die Ausgereiftheit von Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung zu erhöhen, was sich auch auf die gesellschaftliche Stabilität und das Vertrauen in lokale Institutionen auswirkt. Dazu gehört die wirtschaftliche Entscheidungsfindung zu fairem Wettbewerb/der Bekämpfung von Korruption, immer dann wenn sich die MTU für den Bau neuer Standorte entscheidet oder große Auftragsvolumina verhandelt.

**MDR-M Angaben**

ESRS	Metrik	Methodik
ESRS 2 Allgemeine Angaben		
ESRS 2	Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Regionen	Die Beschäftigtenzahlen werden zum 31. Dezember 2024 angegeben. Die Primärdaten stammen aus der IT-Umgebung des HR-Bereichs oder bei kleineren Standorten von HR-Business Partnern. Die Beschäftigtenzahl ergibt sich aus der Definition von Mitarbeiter:innen gemäß Angaben aus S1-6 und den entsprechenden Kennzahlen.
ESRS E1 Klimawandel		
E1-1	Taxonomiekonforme Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan für den Klimaschutz	Die Höhe der taxonomiekonformen Investitionen mit Beitrag zum Übergangsplan für den Klimaschutz wird auf Grundlage der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie ermittelt.
E1-3	Signifikante CapEx und OpEx für Maßnahmen zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele	Die Kennzahlen zu den signifikanten CapEx und OpEx für die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen im Berichtsjahr ergeben sich aus den Anlagenzugängen sowie den Aufwendungen gem. Gewinn- und Verlustrechnung zum Stichtag 31. Dezember 2024. Die Angaben zu taxonomiefähigen und -konformen CapEx und OpEx in diesem Zusammenhang wurden auf Grundlage der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie ermittelt.
E1-4	Beitrag der Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung	Die genannten Beiträge zur Zielerreichung werden auf Grundlage der erwarteten Beiträge der geplanten und umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen der MTU abgeleitet. Bei den genannten Angaben handelt es sich um Prognosen auf Basis von Annahmen zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen und den erwarteten Emissionsreduktionen im Vergleich zur nicht Umsetzung der Maßnahmen.
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Für die Berechnung des Energiemixes werden die jeweiligen Energiemixangaben der betroffenen Energiequellen je Standort herangezogen und mit den jeweiligen Energieverbräuchen multipliziert. Der Gesamtenergieverbrauch wird anhand von Zählerständen und/oder Energielieferantenrechnungen erfasst. Für Standorte und Energieträger, bei denen keine Primärdaten erhoben wurden konnten, wurde auf Schätzverfahren zurückgegriffen. Der Energieverbrauch der MTU wird unter Einbezug aller vorhandenen Aktivitätsdaten je Quadratmeter berechnet. Dieser Faktor wird für den geschätzten Energieverbrauch der Tochtergesellschaften ohne Energieverbrauchsdaten verwendet. Sind die Daten nicht rechtzeitig verfügbar, zieht die MTU Vormonats- bzw. Vorjahreswerte heran oder berechnet die Verbrauchsdaten mit dem Durchschnittswert der vorhandenen Angaben.
E1-5	Erzeugung von selbst genutzter Energie	Die Menge an erzeugter Energie wird anhand von Zählerständen erfasst.
E1-5	Energieintensität pro Mio. Euro Nettoerlös	Die Kennzahl zur Energieintensität stellt den Gesamtenergieverbrauch der MTU in MWh pro Nettoumsatzerlös in Mio. EUR dar. Der Leistungsindikator beruht auf dem Energieverbrauch der MTU in klimaintensiven Sektoren. Da der gesamte Geschäftsbetrieb der MTU unter den Wirtschaftszweig „30.30 Luft- und Raumfahrzeugbau und zugehöriger Maschinen“ fällt und somit ein klimaintensiver Sektor ist, wird für diesen Leistungsindikator der gesamte Energieverbrauch berichtet und durch den im Abschluss der MTU erfassten Nettoumsatzerlös (aus Verträgen mit Kunden/gem. IFRS 15), der nur die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften umfasst, geteilt.
E1-6	Scope-1-Emissionen	Die Berechnung der Scope-1-Emissionen umfasst die direkten Emissionsquellen innerhalb des Unternehmens. Die Daten zur Berechnung der Scope-1-Emissionen basieren auf den Energieverbrauchsdaten der MTU. Zur Berechnung der Emissionen werden gesammelte Aktivitätsdaten mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel „THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)“ beschrieben.
E1-6	Scope-2-Emissionen	Bei der Berechnung der Scope-2-Treibhausgasemissionen folgt die MTU der standort- und der marktbezogenen Methode. Bei standortbezogenen Emissionen verwendet die MTU durchschnittliche Emissionsfaktoren für die Energieerzeugung an den MTU Standorten. Bei marktbezogenen Emissionen werden die Treibhausgasemissionen von Erzeugern quantifiziert, mit denen die MTU für gebündelten und ungebündelten Strom Verträge geschlossen hat. Sind keine Angaben zu vertraglichen Instrumenten vorhanden, berücksichtigt die MTU den Emissionsfaktor des entsprechenden Residualmix, wenn verfügbar. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel „THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)“ beschrieben.
E1-6	Scope-3-Emissionen	Zur Berechnung der Scope-3-Treibhausgasemissionen stützt sich die MTU auf Daten aus bestimmten Tätigkeiten innerhalb ihrer vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden sind im Kapitel „THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)“ beschrieben.
E1-6	Gesamtemissionen der MTU	Die Kennzahl setzt sich aus der Summe der MTU THG-Bruttoemissionen im Berichtsjahr zusammen.



ESRS	Metrik	Methodik
E1-6	Treibhausgasintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse	Die Treibhausgasintensität wird auf der Grundlage der Gesamtemissionen der MTU und dem Nettoumsatzerlös (aus Verträgen mit Kunden/gem. IFRS 15) in tCO ₂ e pro Mio. EUR im Berichtsjahr ermittelt.
E1-6	Anteil der eingekauften Energie mit gebündelten und ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung	Der Anteil der eingekauften Energie mit gebündelten und ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung wird auf Basis der Verträge für die Beschaffung von Energie ermittelt. Die Angabe wird als Quotient der Menge an eingekaufter Energie (Strom und Fernwärme) mit gebündelten bzw. ungebündelten Attributen zur Energieerzeugung und der Gesamtmenge an eingekaufter Energie (Strom und Fernwärme) berechnet.
E1-7	Kennzahlen zu verwendeten CO ₂ -Zertifikaten	Diese Kennzahlen beschreiben den Betrag der für das Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate durch Finanzierung von Projekten zur Reduktion und zur Entnahme der Treibhausgasemissionen außerhalb der Wertschöpfungskette der MTU. Die Messung wird in Tonnen CO ₂ -Äquivalenten (CO ₂ e) ausgedrückt. Bei der Datenerhebung für diesen Leistungsindikator müssen zunächst Projekte mit dem Fokus auf einer Verringerung von Treibhausgasen außerhalb der Wertschöpfungskette der MTU ermittelt werden. Jedes Projekt zur Verringerung von Treibhausgasen gilt als Projekt zur Reduktion (z. B. durch Wiederaufforstung oder städtische Baumpflanzung) oder als Entnahmeprojekt (z. B. direkte Abscheidung aus der Luft). Die CO ₂ e-Gutschriften basieren auf bestehenden vertraglichen Vereinbarungen und auf dem Erhalt von CO ₂ -Zertifikaten. Schließlich werden die Daten über die Menge an CO ₂ -Gutschriften, die für das Berichtsjahr pro Projekt gelöscht werden, in Tonnen CO ₂ e erfasst.
E1-7	In der Zukunft zu löschende CO ₂ -Zertifikate	Die angegebene Menge an CO ₂ -Zertifikaten berechnet sich aus der Summe von im Berichtsjahr bestehenden Verträgen zum Erwerb und Stilllegung von CO ₂ -Zertifikaten in den Folgejahren.

ESRS E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

E5-5	Langlebigkeit der wichtigsten MTU-Produkte	<p>Dieser Leistungsindikator misst die Langlebigkeit der MTU-Produkte im Vergleich zum Branchendurchschnitt. Die Langlebigkeit bestimmt sich aus den Betriebsjahren bzw. Betriebsstunden des Flugzeugs, für das das Triebwerk oder Modul konzipiert wurde. Der Leistungsindikator ist für jedes Marktsegment separat zu berechnen und berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzungsdauern sowohl in Jahren also auch in Betriebsstunden. Die Langlebigkeitskennzahl je Marktsegment wird berechnet, indem das Verhältnis von Nutzungsdauer der MTU-Produkte in diesem Marktsegment und dem marktsegmentspezifischen Branchendurchschnitt gebildet wird. Zur Berechnung des Branchendurchschnitts werden branchenübliche kommerzielle und eigenentwickelte Datenbanken verwendet (Cirium® und Mercury). Da die Nutzungsdauer je nach Flugzeugtyp auch innerhalb eines Marktsegments leicht variieren kann, wird die durchschnittliche Nutzungsdauer pro Marktsegment unter Berücksichtigung der entsprechenden Absatz-/Fertigungszahlen für jeden Flugzeugtyp berechnet. Dies gilt für den Jahresdurchschnitt pro Marktsegment sowohl für die MTU-Produkte als auch für den Branchendurchschnitt. Der finale Langlebigkeitsindex wird als gewichteter Durchschnitt über alle Marktsegmente hinweg anhand der Absatzzahlen für die MTU-Produkte berechnet.</p> <p>Angaben zur Schätzungsmethode: Jeder Flugzeugtyp hat eine andere Nutzungsdauer. In der Berechnung des jährlichen Branchendurchschnitts wird demnach die Anzahl der gefertigten Flugzeuge im jeweiligen Berichtszeitraum pro Flugzeugtyp berücksichtigt. Um die durchschnittliche Lebensdauer zu berechnen, wird die Anzahl hergestellter Flugzeuge von Januar bis November berücksichtigt, da die Dezemberzahlen nicht rechtzeitig für die Jahresendberichterstattung verfügbar sind. Es wird somit davon ausgegangen, dass bezogen auf die Nutzungsdauer im Dezember der gleiche Flugzeugmix hergestellt wird. Für die Berechnung des Branchendurchschnitts von Business Jets sind in den branchenüblichen kommerziellen Datenbanken derzeit keine Daten vorhanden. Auf Basis von Expertengesprächen wird die Langlebigkeit der MTU-Komponenten mit 100 % bewertet. Sie entspricht somit dem Branchendurchschnitt.</p>
------	--	---



ESRS	Metrik	Methodik
E5-5	Recyclbare Anteile in Produkten und Verpackungen	<p>Dieser Leistungsindikator bewertet die Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte und ihrer Verpackung. Die Beurteilung richtet sich nach der Definition von Recycling in der EU-Abfallrahmenrichtlinie (2008/98/EG), wobei die energetische Verwertung und die Wiederaufbereitung zu Brennstoffen oder Verfüllungsmaterialien ausgeschlossen sind. Die Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte wird auf Bauteilebene bestimmt und mittels eines massenbasierten Ansatzes auf die Module (HDV, NDT, TCF) und die Produktebene hochgerechnet. Bauteile aus Metalllegierungen gelten als 100% recycelbar, während die Recyclingfähigkeit anderer Materialien durch Literaturrecherche und Expertengespräche ermittelt wurde. Bei Materialien, deren Recyclingfähigkeit nicht ermittelt werden konnte, wird ein Wert von 0% angenommen. Die gesamte Recyclingfähigkeit der MTU-Produkte wird bestimmt, indem der recycelbare Anteil aller verkauften Produkte durch das Gesamtgewicht der verkauften Produkte geteilt wird.</p> <p>Die vorgestellte Berechnungsmethode gilt auch für die Beurteilung der Recyclingfähigkeit der Materialien, die für die Verpackung der verkauften Produkte zum Einsatz kommen, einschließlich der im Umlauf befindlichen Verpackungen, die Eigentum der MTU sind.</p> <p>Der recycelbare Anteil der Verpackungen wird u.a. mithilfe des MTU- Verpackungskatalogs bestimmt. Dieser beinhaltet die Sachnummern der Materialien, die für die Verpackung der MTU-Produkte eingesetzt werden, den Materialtyp und das Gewicht. Mithilfe dieser Angaben wird zuerst auf Basis von Literaturrecherche und Expertengesprächen die Recyclingfähigkeit der jeweiligen Materialien ermittelt. Anschließend wird das recycelbare Gewicht berechnet, indem die Recyclingfähigkeit jeder Verpackung mit ihrem jeweiligen Gewicht und der bestellten Menge multipliziert wird. Der gesamte recycelbare Anteil stellt somit das Verhältnis des gesamten recycelbaren Materials zum Gesamtverpackungsgewicht dar.</p>
ESRS S1 Arbeitskräfte des Unternehmens		
S1-6	Gesamtzahl der Mitarbeiter:innen nach Personenzahl und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Die Arbeitnehmerangaben (Personenzahl) werden zum 31. Dezember 2024 berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen die MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-6	Anzahl der MTU-Mitarbeiter:innen in Ländern mit signifikanter Beschäftigung	Die Arbeitnehmerzahlen (Personenzahl) werden zum 31. Dezember 2024 berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern. Die Anzahl der Mitarbeiter:innen wird für Länder mit signifikanter Beschäftigung gemeldet, in denen 50 oder mehr Mitarbeiter:innen tätig sind und die mindestens 10% der Gesamtmitarbeiterzahl repräsentieren, so dass die Berichterstattung sich auf 2 von 11 Ländern mit MTU-Standorten bezieht.
S1-6	Anzahl der Mitarbeiter:innen der MTU nach Arbeitsverhältnis und Aufschlüsselung nach Geschlecht	Die Anzahl der unbefristeten und befristeten Mitarbeiter:innen wird zum Stichtag 31. Dezember 2024 gemeldet. Befristete Mitarbeiter:innen haben einen zeitlich begrenzten Vertrag (Vollzeit oder Teilzeit gemäß nationalem Recht oder Praxis) und umfassen sowohl befristet beschäftigte Arbeiter:innen und Angestellte, als auch Vertretungsverträge (z. B. für festangestellte Mitarbeiter:innen im Mutterschutz oder mit Langzeiterkrankungen). Analog der Definition von festangestellten Mitarbeiter:innen werden auch Mitarbeiter:innen im Mutterschutz und langfristig erkrankte Mitarbeiter:innen in die Definition eingeschlossen. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der vorstehenden Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-6	Mitarbeiterfluktuation	Die Gesamtzahl der ausgeschiedenen Mitarbeiter:innen wird als Personenzahl zum Stichtag 31. Dezember 2024 gemeldet. Dies umfasst die Summe der Mitarbeiter:innen, die freiwillig ausgeschieden sind oder aufgrund von Kündigung, Renteneintritt oder Todesfall das Unternehmen verlassen haben. Mitarbeiter:innen mit vertraglich befristetem Arbeitsvertragsende werden berücksichtigt, sofern es sich um einen vorzeitigen Austritt handelt. Als Grundgesamtheit findet die Anzahl der Mitarbeiter:innen (unbefristet und befristet) zum Stichtag 31. Dezember 2024 als Bezugsgröße Eingang in die Berechnung. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern.
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen im EWR, die durch Tarifverträge abgedeckt sind, wird berechnet, indem die Anzahl der tarifgebundenen Mitarbeiter:innen durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen im EWR geteilt wird. Der Prozentsatz der Mitarbeiter:innen im EWR, die durch Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind, wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeiter:innen an MTU-Standorten mit Arbeitnehmervertretungen durch die Gesamtanzahl der Mitarbeiter:innen im EWR geteilt wird. Es werden nur EWR-Länder mit signifikanter Beschäftigung (> 50 Mitarbeiter:innen, die > 10% aller Beschäftigten repräsentieren) berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahlen werden zum 31. Dezember 2024 berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern.



ESRS	Metrik	Methodik
S1-9	Geschlechterverteilung auf den obersten Führungsebenen	Die obersten Führungsebenen umfassen die Managementebenen unterhalb des Vorstands: Ebene 1 auf MTU-Mittelebene mit Führungskräften der ersten Ebene (OFK = Oberer Führungskreis) sowie Ebene 2 auf MTU-Abteilungsebene mit Führungskräften der zweiten Ebene (FK = Führungskreis). Die Anzahl ist die Personenzahl und wird zum 31. Dezember 2024 berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern. In einigen EU-Mitgliedstaaten ist es möglich, dass sich Personen rechtmäßig mit einem dritten, häufig neutralen Geschlecht registrieren lassen, was in der vorstehenden Tabelle unter „Divers“ kategorisiert wird. Zu beachten ist, dass die Geschlechtskategorie „Divers“ in den folgenden Ländern, in denen MTU Standorte unterhält, nicht anwendbar ist, da dort keine rechtliche Registrierung eines dritten Geschlechts möglich ist: Brasilien, China, Polen, Serbien, Singapur, USA (Bundesstaat Texas).
S1-9	Verteilung der Mitarbeiter:innen nach Altersgruppen	Die Anzahl ist die Personenzahl und wird zum 31. Dezember 2024 berichtet. Die primären Daten stammen aus der HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern.
S1-10	Angemessene Entlohnung	Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung bezogen auf die garantierten Gehaltsbestandteile aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem Gehaltsabrechnungssystem der MTU extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Die Betrachtung der respektiven Stundenentgelte erfolgte bei Bedarf (unterjährliche Änderung des Mindestlohns oder des Entgelts) je Abrechnungszyklus.
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Für die Berechnung der Kennzahlen für Gesundheits- und Arbeitsschutz wird die zugrunde liegende Anzahl der Mitarbeiter:innen (im Gegensatz zu den Angaben gem. ESRS S1-6 inkl. Praktikant:innen, Auszubildenden, Trainees und Werkstudent:innen) zum Stichtag 31. Dezember 2024 gemeldet. Die primären Daten stammen aus der MTU HR-IT-Umgebung oder, bei kleineren Standorten, von lokalen HR-Geschäftspartnern. Bei der Ermittlung der Abdeckungsquote (Einbeziehung von Mitarbeiter:innen gem. ESRS S1-6 exkl. Praktikant:innen, Auszubildenden, Trainees, und Werkstudent:innen) mit Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystemen gelten Standorte als abgedeckt, wenn sie entweder durch das IMS oder das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem gemäß ISO 45001 erfasst sind. Für deutsche Standorte erfolgt die Abdeckung durch beide Systeme. Die Standorte MTU Aero Engines AG (München), MTU Maintenance Hannover GmbH, MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, MTU Maintenance do Brasil Ltda., MTU Maintenance Australia Pty. Ltd. und MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd. sind nach dem ISO 45001-Standard zertifiziert. Die Zertifizierungen werden jährlich von einer externen Stelle überprüft. Die Anzahl der arbeitsbedingten Unfälle, einschließlich Todesfällen, wird von den Manager:innen für Arbeitssicherheit auf Standortebene gemäß dem standardisierten Klassifikationsschema (Kategorien 1-5, von Beinaheunfall bis Todesfall) dokumentiert und in Zusammenarbeit mit der betroffenen Arbeitskraft sowie der zuständigen Managementebene untersucht. Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen werden als Unfälle der Kategorie 5 erfasst. Eine sofortige Meldung an das lokale Management und das Konzernmanagement ist erforderlich. Die Primärdaten für den Berichtszeitraum 1. Jan. – 31. Dez. werden von den vor Ort tätigen Abteilungen für Arbeitssicherheit bereitgestellt, die für die Richtigkeit der Daten verantwortlich sind. Die Quote der arbeitsbedingten Unfälle wird berechnet, indem die jeweilige Anzahl der Fälle der Kategorien 3 und 4 durch die Gesamtarbeitsstunden der Mitarbeiter:innen (im Gegensatz zu den Angaben gem. ESRS S1-6 inkl. Praktikant:innen, Auszubildenden, Trainees, und Werkstudent:innen) geteilt und auf eine Million Arbeitsstunden (entspricht 500 Vollzeitbeschäftigten im Zeitraum von einem Jahr) standardisiert wird. Dabei entspricht ein Fall der Kategorie 3 einem Arbeitsunfall mit einer Verletzung, die zu einem Arbeitsausfall von ein bis drei Tagen führt; ein Fall der Kategorie 4 entspricht einem Arbeitsunfall mit einer Verletzung, die zu einem Arbeitsausfall von mehr als drei Tagen führt. Aufgrund gesetzlicher Anforderungen an Datenschutz und Datensicherheit kann die MTU keine Daten für den Indikator zu arbeitsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen erheben und berichten.
S1-16	Geschlechtsspezifisches Lohngefälle	Die Bruttostundenlöhne aller männlichen und weiblichen Mitarbeiter:innen basieren auf dem lohnsteuerepflichtigen Jahresbruttobetrag, der (angepasst für den Berichtszeitraum vom 1. Jan. - 31. Dez., falls die Gehaltsabrechnungsperiode abweicht) durch die jährlichen Arbeitsstunden geteilt wird. Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem MTU-Gehaltsabrechnungssystem extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Der KPI wird auf Konzernebene berechnet. Die Stundenlöhne der Auslandsstandorte werden entsprechend in € umgerechnet.



ESRS	Metrik	Methodik
S1-16	Verhältnis des Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen zur jährlichen Gesamtvergütung der bestbezahlten Person	Die Berechnung der Median-Gesamtvergütung der Mitarbeiter:innen folgt der Definition von ESRS S1-6 (d.h. Mitglieder des Vorstands werden nicht als Mitarbeiter:innen berücksichtigt) und basiert auf dem jährlichen lohnsteuerpflichtigen Jahresbruttobetrag (bei abweichenden Gehaltsabrechnungsperioden, adjustiert auf den Berichtszeitraum 01. Jan. – 31. Dez.). Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Vergütungsdaten wurden diese auf eine Jahresarbeitszeit von 2.080 Stunden extrapoliert. Primärdaten zu den Vergütungsbestandteilen, die für die jährliche Gesamtvergütung aller Mitarbeiter:innen relevant sind, werden aus dem MTU-Gehaltsabrechnungssystem extrahiert oder für Länder mit kleineren Standorten bei Gehaltsabrechnungsdienstleistern angefragt. Das KPI wird auf Konzernebene berechnet. Das Lohnsteuerjahresbrutto bzw. das respektive Äquivalent der Auslandsstandorte werden entsprechend in € umgerechnet.
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen	Die Zahlen umfassen gemeldete oder identifizierte arbeitsbezogene Vorfälle von Diskriminierung im Berichtszeitraum vom 1. Jan.– 31. Dez., die sich auf die eigenen Arbeitskräfte bei der MTU beziehen. Verfügbare Meldekanäle für Beschwerden sind: (i) das internetbasierte Hinweisgebersystem, das als zentrales Portal für Meldungen oder Beschwerden eingerichtet wurde und sowohl Mitarbeiter:innen bei der MTU als auch Dritten, wie z.B. Mitarbeiter:innen von Lieferanten, die Möglichkeit bietet, Informationen über mutmaßlich rechtswidriges Verhalten einzureichen, falls gewünscht auch anonym. Beschwerden, die über das internetbasierte Meldesystem eingereicht werden, werden direkt von dem Compliance-Beauftragten geprüft. Darüber hinaus können Beschwerden auch über (ii) direkte Kommunikationskanäle an die zuständige Managementebene oder an den Gleichbehandlungs-Beauftragten gemeldet werden. Ebenso werden Meldungen berücksichtigt, die über die Nationale Kontaktstelle für die OECD-Leitsätze am Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eingereicht wurden, sofern die MTU von der Meldung Kenntnis erhält. Eingereichte Beschwerden und gemeldete Vorfälle werden von der Compliance-Stelle des Konzerns in Abstimmung mit der Gleichstellungsstelle geprüft.
S1-17	Schwerwiegende Vorfälle und Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Die Zahlen umfassen gemeldete oder identifizierte schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen (z. B. Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit) im Berichtszeitraum vom 1. Jan. – 31. Dez., die sich auf die Arbeitskräfte bei der MTU beziehen. Gemeldete oder identifizierte Vorfälle werden direkt von der Compliance-Stelle geprüft.
ESRS G1 Unternehmensführung		
G1-3	Anteil der durch Schulungen abgedeckten Mitarbeiter:innen in Risikofunktionen	Die Berechnung des Abdeckungsgrads von Risikofunktionen basiert auf der Gesamtzahl / Mitarbeiter:innenzahl in Risikofunktionen mit gültigen Schulungsnachweisen über die Teilnahme an einem der beiden Trainingsformate im Berichtsjahr, normiert auf die Gesamtzahl / Mitarbeiter:innenzahl in Risikofunktionen. Mitarbeiter:innen werden, wie in Kapitel „Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens (S1-6)“ beschrieben. Hinzu kommen Auszubildende, Praktikant:innen, Werkstudent:innen und Trainees. Die Risikofunktionen umfassen aufgrund der Aufgaben und Verantwortlichkeiten Einkauf und Vertrieb, Rechnungswesen, IT sowie die Rechtsabteilung und Compliance. Zum betroffenen Personenkreis gehören auch leitende Mitarbeiter:innen, wie Mitglieder der Geschäftsführung und des Vorstands sowie der Betriebsrat. Die Zuordnung der Mitarbeiter:innenzahl zu den Risikofunktionen wird auf Doppelzählungen kontrolliert. Mitarbeiter:innenzahl und gültige Schulungsnachweise beziehen sich auf den Berichtszeitraum 1. Jan. – 31. Dez.
G1-4	Verurteilungen und Geldstrafen	Die Zahlen enthalten gemeldete Verurteilungen für Korruptions- und Bestechungsvorfälle sowie die Höhe der Geldstrafen für Vorfälle mit direkter Beteiligung der MTU oder MTU-Mitarbeiter:innen im Berichtszeitraum 1. Jan. – 31. Dez. Primärdaten werden dem Konzern-Compliance-Officer vierteljährlich von jedem MTU-Standort gemeldet.



Übrige Angaben

Übernahmerechtliche Angaben

Im Folgenden sind die nach § 315a HGB i.V.m. § 289a 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 53.824.489 € und ist eingeteilt in 53.824.489 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 2024 39.243 (Vorjahr: 53.575) 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

Mit dem Beschluss der Hauptversammlung vom 21. April 2021 wurde § 4 Absatz 5 der Satzung dahingehend geändert, dass der Vorstand ermächtigt ist, das Grundkapital bis zum 20. April 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 16 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2021).

Bedingtes Kapital

Gemäß § 4 Absatz 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.375.511 € durch Ausgabe von bis zu 3.375.511 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.

Weiter ist gemäß § 4 Absatz 7 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.600.000 € durch Ausgabe von bis zu 1.600.000 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 wurden.

Weiter ist gemäß § 4 Absatz 8 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 2021). 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 21. April 2021 beschlossenen Ermächtigung begeben werden. Die Ausgabe erfolgt zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand ist bis zum 20. April 2026 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den/die 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 Inhaber bzw. Gläubiger 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.

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 10. April 2024 erhielt die Gesellschaft folgende Ermächtigungen:

a) Die Gesellschaft wird ermächtigt, für die Zeit vom 8. Mai 2024 bis einschließlich zum 7. Mai 2026 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10 % des bei der Beschlussfassung bestehenden oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung 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. 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 Börsenhandelsta-



ge 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 Mittelwertes 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 übersteigt, kann das Andienungsrecht der Aktionäre insoweit ausgeschlossen werden, als der Erwerb im Verhältnis der jeweils angebotenen Aktien je Aktionär erfolgt; 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 wird 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 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 10% 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 10 % des Grundkapitals sind seit Erteilung dieser Ermächtigung, also seit 8. Mai 2024, erfolgende Gewährungen von Options- bzw. Wandlungsrechten auf Aktien der Gesellschaft unter Bezugsrechtsausschluss entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG sowie die Ausgabe bzw. Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG anzurechnen.
- c) Der Vorstand wird 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 deren 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 wird 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 wird 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 wird 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. Darüber hinaus kann bei einem Angebot zum Erwerb eigener Aktien an alle Aktionäre das Bezugsrecht für Spitzenbeträge mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

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

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 Anleihebe-



dingungen näher bestimmten Bedingungen die Schuldverschreibungen vorzeitig kündigen. Ein „Kontrollwechsel“ liegt vor, wenn ein Kontrollwerb 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 der §§ 29 Abs. 2, 30 WpÜG 50% der Stimmrechte der MTU Aero Engines AG oder mehr, so ist ein „Kontrollwerb“ eingetreten.

Die 2020 ausgegebene Unternehmensanleihe 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) und einer gleichzeitigen Absenkung des Ratings die MTU Aero Engines AG einen Wahlrückzahlungstag bekannt zu machen hat, zu dem jeder Anleihegläubiger die Rückzahlung seiner Schuldverschreibungen ganz oder teilweise fordern kann.

Im Juni 2022 hat die MTU Aero Engines AG mit einem Bankenkonsortium eine Rahmenkreditlinie vereinbart, 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.

Die am 13. September 2024 ausgegebene Unternehmensanleihe 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) und einer gleichzeitigen Absenkung des Ratings die MTU Aero Engines AG einen Wahlrückzahlungstag bekannt zu machen hat, zu dem jeder Anleihegläubiger die Rückzahlung seiner Schuldverschreibungen ganz oder teilweise fordern kann.

Die MTU Aero Engines AG hat Risk- und Revenue-Sharing-Verträge mit einem Triebwerkshersteller, die eine Änderungskündigung dergestalt vorsehen, dass die Risk- und 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 weitere 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.

Abfindungen bei vorzeitiger Beendigung des Vorstands- anstellungsvertrags im Falle eines Kontrollwechsels oder aufgrund der Veränderung des Aktionärskreises der MTU Aero Engines AG

Gemäß den seit 1. Januar 2021 gültigen Vorstandsverträgen liegt ein Kontrollwechsel (Change of Control – CoC) dann vor, wenn eine Aktionärin oder ein Aktionär allein oder durch ihm gemäß § 33 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 Vorstands-anstellungsvertrag innerhalb eines Zeitraums von neun Monaten seit dem Kontrollwechsel (CoC) 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 Abfindungsleistungen an ein Vorstandsmitglied auch im Falle eines sogenannten Change of Control (CoC) sind auf das Abfindungs-Cap begrenzt.

Mit Arbeitnehmer:innen wurden keine vergleichbaren Regelungen getroffen.

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 haben im Dezember 2024 erklärt, dass sämtlichen vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 entsprechen wurde und wird. Diese Erklärung wird wie folgt aktualisiert:

Kodex-Empfehlung Ziffer B.3: Die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern soll für längstens drei Jahre erfolgen.

Abweichend von vorgenannter Kodex-Empfehlung ist Herr Dr. Johannes Bussmann mit Ausscheiden des aktuellen Vorstandsvorsitzenden für einen Zeitraum von fünf Jahren zum Vorstand bestellt worden. Die Dauer einer Erstbestellung wird vom Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und orientiert am Unternehmenswohl festgelegt.

Aus Sicht des Aufsichtsrats liegt die Dauer der Erstbestellung angesichts der Qualifika-

tion und Erfahrung des Herrn Dr. Bussmann sowie zur Gewährleistung einer stabilen Leitungsstruktur und der Umsetzung langfristiger strategischer Ziele im besten Interesse des Unternehmens.

Im Übrigen gilt die bisherige Entsprechungserklärung uneingeschränkt fort.

München, im Dezember 2024

Für den Vorstand

Lars Wagner
Vorsitzender

Für den Aufsichtsrat

Gordon Riske
Vorsitzender

Verantwortungsbewusste Unternehmensführung

Bei der MTU Aero Engines AG hat die verantwortungsvolle Unternehmensführung einen hohen Stellenwert. Das Unternehmen entspricht daher mit einer Ausnahme 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 Deutschen Corporate Governance Kodex festgeschrieben.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex befasst. Der vorliegende Bericht ist unter Beachtung der derzeit gültigen Kodex-Version vom 28. April 2022 erstellt worden. Darüber hinaus enthält dieses Kapitel des Geschäftsberichts auch Erläuterungen zu Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Unternehmensführungspraktiken

Zum Selbstverständnis der MTU gehört es, Verantwortung zu übernehmen. Das gilt für Produkte und Prozesse, Mitarbeiter:innen, Kunden und Partner ebenso wie für Umwelt und Gesellschaft. In der Unternehmensstrategie sind daher neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt. Die MTU setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein und leistet einen Beitrag, der – wenn möglich – über die Mindestanforderungen der gesetzlichen Vorschriften hinausgeht. Schwerpunkte des gesellschaftlichen Engagements sind der Umweltschutz, eine faire 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 [Über uns > Corporate Responsibility](#) dargestellt.

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



Die MTU legt großen Wert auf einen offenen Umgang und einen kontinuierlichen Dialog mit ihren Stakeholdern. Dabei kommuniziert das Unternehmen unter anderem über Intranet und Internet, die sozialen Medien, Broschüren, Mitarbeiter- und Kundenzeitschriften sowie direkt auf Veranstaltungen. Das Ziel ist eine breite Akzeptanz des Unternehmens sowie seiner Produkte und Dienstleistungen 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. Aktionär:innen 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 Aktionär:innen, der Arbeitnehmer:innen und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen berücksichtigt. Der Vorstand arbeitet als Team; seine Mitglieder tragen gemeinsam die Verantwortung. Die Mitglieder des Vorstands tauschen sich regelmäßig über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Bereichen aus. Ihre unterschiedlichen Qualifikationen und beruflichen Erfahrungen ergänzen sich. Die MTU wurde 2024 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. Wesentliche strategische Entscheidungen stimmt der Vorstand entsprechend seiner Geschäftsordnung 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 Berichte erhält. Abweichungen des

Geschäftsverlaufs von der Planung 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 und die Themen der nicht-finanziellen Berichterstattung.

Wesentliche Vorstandsentscheidungen, insbesondere die operative Planung, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Über seine Arbeit 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 sind im [Internet unter www.mtu.de im Menüpunkt Investoren > Corporate Governance > Satzung](#) veröffentlicht.

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.

Das derzeit gültige, im Jahr 2023 als Reaktion des Aufsichtsrats auf die abnehmende Zustimmung der MTU-Aktionär:innen und aufgrund eigener Reformüberlegungen grundlegend überarbeitete Vorstandsvergütungssystem wurde der Hauptversammlung 2024 zur Billigung vorgelegt und von dieser am 8. Mai 2024 mit der erforderlichen Mehrheit angenommen. Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 ist im [Kapitel Vergütungsbericht und auf der MTU-Website im Menüpunkt Investoren > Corporate Governance > Vergütungsbericht 2024](#) zu finden.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist der Aufsichtsrat mit je sechs Vertreter:innen der Anteilseigner und der Arbeitnehmer:innen besetzt. Er bestellt den Vorstand – wobei er bereits im Jahr 2010 beschlossen hat, Erstbestellungen für drei Jahre vorzunehmen – und überwacht und berät ihn bei der Führung der Geschäfte. Abweichend von der Empfehlung des Corporate Governance Kodex ist Dr. Johannes Bussmann mit Ausscheiden des aktuellen Vorstandsvorsitzenden für einen Zeitraum von fünf Jahren zum Vorstand bestellt worden. Die Dauer einer Erstbestellung wird vom Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und orientiert am Unternehmenswohl festgelegt.



Grundlegende strategische und wirtschaftliche Entscheidungen benötigen seine Zustimmung. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sind für diese Aufgaben qualifiziert und nehmen sie ordnungsmäßig wahr. Die Gesellschaft bietet regelmäßig Unterstützung bei der Weiterbildung der Aufsichtsräte an und ist bereit, die Kosten dafür zu übernehmen. Die Aufsichtsräte und der Vorstand haben sich 2024 in von der Gesellschaft organisierten Schulungen zum Thema CSRD weitergebildet. Im Übrigen haben die Aufsichtsräte ihre Weiterbildung im Geschäftsjahr 2024 selbstständig durchgeführt.

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 2024 mit Dr. Rainer Martens 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:innen regelmäßig, wobei er grundsätzlich auch die Arbeitnehmervertreter:innen als unabhängig einstuft. Er hält es für angemessen, wenn mindestens die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder und die Mehrheit der Anteilseignervertreter:innen als unabhängig anzusehen ist, betrachtet aber seine gegenwärtigen zwölf Mitglieder sämtlich als unabhängig. Dies traf auch auf den Anteilseignervertreter Dr. Joachim Rauhut (Aufsichtsratsmitglied bis 8. Mai 2024) zu, der mehr als 12 Jahre dem Aufsichtsrat der MTU angehörte. Die Dauer der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat ist in den auf der Website der Gesellschaft veröffentlichten Lebensläufen dargestellt. Angesichts des Geschäftsmodells der MTU und der mitunter 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 zwölfjährigen Zeitraums allein aufgrund dieser Tatsache als nicht unabhängig anzusehen sind. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung im Dezember 2023 eine Obergrenze von 12 Jahren 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 Ute Wolf (Vorsitzende seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (Vorsitzender bis 8. Mai 2024), Dr. Christine Bortenlänger, Josef Mailer und Claudia Sowa-Frank. Dem Personalausschuss sowie dem Vermittlungsausschuss gehören Gordon Riske (Vorsitzender) und Ute Wolf (seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (bis 8. Mai 2024) sowie die Arbeitnehmervertreter Josef Mailer und Daniele Frijia an. Mitglieder des Nominierungsausschusses sind Gordon Riske (Vorsitzender) und Ute Wolf (seit 8. Mai 2024) bzw. Dr. Joachim Rauhut (bis 8. Mai 2024). Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Ute Wolf, verfügt aufgrund ihrer langjährigen Berufs- und Führungserfahrung in verschiedenen in- und ausländischen Industrieunternehmen, zuletzt als Finanzvorständin der Evonik AG, über besonderen Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG und damit über alle Voraussetzungen eines unabhängigen Finanzexperten. Dr. Christine Bortenlänger, Mitglied des Prüfungsausschusses, ist aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Vorständin der Bayerischen Börse AG und als ehemalige Geschäftsführende Vorständin des Deutschen Aktieninstituts e.V. (bis 30. Juni 2024) sowie als langjährige Aufsichtsrätin in verschiedenen Aufsichtsräten und Prüfungsausschüssen von börsennotierten Unternehmen im Sinne der gleichen Vorschrift als unabhängige Finanzexpertin auf dem Gebiet der Abschlussprüfung qualifiziert. Beide Ausschussmitglieder besitzen vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen mit Blick auf interne Kontrollverfahren, also das Risiko- und Compliance-Management, das interne Kontrollsystem und die Interne Revision.

Weitere Details sind im [Kapitel Der Aufsichtsrat](#) erläutert. Zudem sind die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder auf der Website des Unternehmens [im Menüpunkt Über uns > Aufsichtsrat](#) veröffentlicht.

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 Kandidat:innen und dem festgelegten Diversity-Ziel für den Vorstand.

In der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist die Behandlung von Interessenskonflikten verbindlich geregelt. Interessenskonflikte sind offenzulegen und führen gegebenenfalls zu einer Mandatsbeendigung. Außerdem werden sie bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung berücksichtigt. Interessenskonflikte sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten. Mit Ausnahme eines



Beratervertrages zwischen einem Aufsichtsratsmitglied und einem Lieferanten der Gesellschaft bestanden im Jahr 2024 keine Berater-, Dienstleistungs- oder ähnlichen Verträge zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und der MTU Aero Engines AG, ihren Tochterunternehmen oder mit Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten. Sollte es in Zukunft zu Besprechungen oder Beschlussfassungen, die diesen Lieferanten betreffen, kommen – dies war im Berichtsjahr nicht der Fall –, wird das Aufsichtsratsmitglied an diesen nicht teilnehmen.

Der Aufsichtsrat hat in einem Kompetenzprofil für das Gesamtgremium konkrete Ziele für eine Zusammensetzung benannt und in einer Qualifikationsmatrix den Stand der Umsetzung dargestellt. Wert wird dabei auch auf Diversität gelegt. Der Aufsichtsrat legt das Kompetenzprofil bei 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.

Der Aufsichtsrat der MTU soll sich aus Personen zusammensetzen, die in ihrer Gesamtheit ein Kompetenzspektrum zur Verfügung stellen, mit Hilfe dessen eine umfassende und effektive Beratung und Überwachung des Vorstands in Bezug auf die gesamte Geschäftstätigkeit der MTU einschließlich ihrer Strategie und der Anknüpfung an neue gesellschaftliche und technologische Herausforderungen gewährleistet wird. Wesentliche Bestandteile dieses Kompetenzspektrums sollten nach Einschätzung des Aufsichtsrats sein:

- / Führung und Überwachung im dualistischen Corporate Governance System
- / CEO-Erfahrung in börsennotierten Unternehmen
- / Luftfahrtindustrie
- / Kapitalmarktkennntnisse & Value Creation & M&A
- / Kenntnisse in Rechnungslegung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung)
- / Kenntnisse in Abschlussprüfung (einschließlich Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung)
- / Supply Chain & Operations
- / Risikomanagement & Compliance
- / Marketing & Vertrieb
- / Internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten
- / Nachhaltigkeit (ESG)
- / Zukunftstechnologien/Digitalisierung & IT

Zusätzlich zu der folgenden Qualifikationsmatrix sind die wesentlichen Kompetenzen und Erfahrungen der Aufsichtsratsmitglieder in ihren Lebensläufen detailliert beschrieben. Sie sind auf der [MTU-Website im Menüpunkt Über uns > Aufsichtsrat](#) veröffentlicht.



Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats der MTU Aero Engines AG

		Gordon Risko	Josef Maier	Dr. Christine Bortenlänger	Dr. Johannes Bussmann	Kai Eisenblätter	Dantele Frijia	Dr.-Ing. Marc Haltrich	Anita Heimerl	Dr. Rainer Mantens	Claudia Sowa-Fränk	Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl	Ute Wolf
Fachliche Eignung	Führung und Überwachung im dualistischen Corporate Governance System	•	•	•	•		•			•	•	•	•
	CEO-Erfahrung in börsennotierten Unternehmen	•			•								
	Luftfahrtindustrie		•		•	•		•	•	•			
	Kapitalmarktkennntnisse & Value Creation & M&A	•		•	•					•			•
	Supply Chain & Operations		•		•					•	•	•	•
	Risikomanagement & Compliance	•		•	•						•		•
	Marketing & Vertrieb			•	•								
	Internationale Erfahrung mit Bezug zu relevanten Endmärkten	•			•					•			
	Nachhaltigkeit (ESG)	•		•				•		•	•	•	•
	Zukunftstechnologien				•					•		•	
Digitalisierung & IT	•			•			•				•	•	
Finanzkompetenz	Experte Rechnungslegung (einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung)												•
	Experte Abschlussprüfung (einschließlich Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung)			•									•
Zugehörigkeit	Mitglied seit	2022	2015	2018	2024	2023	2022	2023	2018	2021	2023	2013	2023
Ende der Bestelldauer		2026	2028	2027	2028	2028	2028	2028	2028	2025	2028	2024	2027
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Zeitliche Verfügbarkeit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kein Overboarding	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Diversität / Internationalität	Geschlecht	M	M	W	M	M	M	M	W	M	W	W	W
	Geburtsjahr	1957	1964	1966	1969	1974	1981	1967	1964	1961	1987	1966	1968
	Staatsangehörigkeit	D / USA	D	D	D	D	D	D / CAN	D	D	D	D	D
	Internationale Erfahrung	•			•			•		•	•	•	•



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](#) und auf der [MTU-Website im Menüpunkt Investoren > Corporate Governance > Vergütungsbericht 2024](#) dargestellt.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse die Aufgaben erfüllen. Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat eine Selbstbeurteilung der Arbeit im Plenum mit Hilfe eines externen Beraters durchgeführt. Zur Befragung wurden individuelle Gespräche mit jedem Aufsichtsratsmitglied und mit dem Vorstand geführt. Betrachtet wurden insbesondere die Bereiche Strategische Herausforderungen, Aufsichtsratsorganisation und Informationsversorgung, Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, Ausschusstätigkeit, Zusammenarbeit mit dem Vorstand, Diskussionskultur und Konfliktlösungspotenzial, Zusammenarbeit mit dem Vorstand und Führung. Auch ein Benchmarking mit einer gewählten Peer Group von Unternehmen hat stattgefunden. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses am 9. Dezember 2024 vorgestellt. Sie bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der Aufsichtsratsarbeit und für das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat beurteilte seine Arbeit als effizient und beschloss lediglich punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation seiner Arbeit.

Im Rahmen der vorstehend beschriebenen Beurteilung der Wirksamkeit mit Hilfe eines externen Beraters wurde auch die Tätigkeit des Prüfungsausschusses betrachtet. Schwerpunkte der Selbstbeurteilung des Prüfungsausschusses waren insbesondere die fachliche Besetzung des Ausschusses, die Tätigkeit der Ausschussvorsitzenden, die Zusammenarbeit mit Abschlussprüfer und CFO, die Bearbeitung der regulatorisch vorgesehenen Aufgaben, die Umsetzung der CSRD-Anforderungen sowie die Planung und Strukturierung der Berichterstattungsprozesse. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses beurteilten die Arbeit im Ausschuss als effizient und beschlossen punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation der Ausschussarbeit.

Diversity

Die Vielfalt der Mitarbeiter:innen 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, Claudia Sowa-Frank, Univ.-Prof. Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl und Ute Wolf fünf weibliche Mitglieder, die übrigen sieben Mitglieder sind männlich. Damit gehören zwei Frauen von der Arbeitnehmerseite und drei Frauen von der Anteilseignerseite dem Aufsichtsrat an. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag 2024 damit unverändert bei 41,7%, der Anteil männlicher Aufsichtsräte bei 58,3%.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat folgendes Ziel festgelegt: 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 Kandidat:innen 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 zwölf Jahren 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 des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat die Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand auf 25 % festgesetzt.

Mit der Bestellung von Dr. Silke Maurer zur Vorständin mit Zuständigkeit für den Bereich OEM Operations und Chief Operating Officer (COO) der MTU mit Wirkung zum 1. Februar 2023 wurde ein 25%iger Anteil von Frauen im vierköpfigen Vorstand erreicht. Der Aufsichtsrat hat Dr. Silke Maurer für drei Jahre in den MTU-Vorstand berufen. Der Vorstand der MTU bestand daher im Berichtsjahr aus drei Männern und einer Frau.

Für die Management-Ebenen unterhalb des Vorstands hatte der Vorstand eine Zielquote von 15 % bzw. drei Frauen für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 20 % bzw. 18 Frauen für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands bis zum 30. Juni 2027 festgelegt. Zum Stichtag 31. Dezember 2024 konnte (bei veränderter Bezugsbasis) in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Anteil von 8,7 % bzw. zwei Frauen und in der zweiten Führungsebene ein Anteil von 15,5 % bzw. 20 Frauen erreicht werden. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung des Anteils von Frauen auf der zweiten Führungsebene hat der Vorstand im Laufe des Jahres 2024 für diese Ebene vorzeitig ein neues Ziel festgelegt. Die neue Zielquote liegt für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands nun bei 22 % bzw. 26 Frauen bis zum 31. Dezember 2027. Die MTU konnte einige Potenziale bereits gut umsetzen, allerdings noch nicht in allen Unternehmensbereichen gleichermaßen. Es wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Initiativen zur Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen gestartet (Mentoring, Gründung des Network of Engine Women etc.), deren Wirkung sich mittelfristig noch stärker entfalten wird.

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 unterstützen. Dazu investiert die MTU umfangreich in die Entwicklung ihrer Mitarbeiterinnen 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 Vorstandsvorsitzenden 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). Der Abschluss und die Berichte werden vom Vorstand verantwortet. Die Rechnungslegung umfasst insbesondere den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht (einschließlich Nachhaltigkeitserklärung). Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG wird nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches aufgestellt. Ein internes Kontrollsystem und einheitliche Bilanzierungsgrundsätze sollen sicherstellen, 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

Ziel des Vorstands ist es, ein angemessenes und wirksames Risikomanagement- und Kontrollsystem im Unternehmen sicherzustellen. Zu diesem Zweck wird mindestens quartalsweise im Rahmen der Vorstandssitzungen die Risiko- und Chancensituation des Konzerns und dabei deren Ermittlung evaluiert sowie halbjährlich der Status bzw. eine Gesamtaussage zur Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten Internen Kontrollsystems diskutiert bzw. getroffen. Basierend darauf liegt dem Vorstand kein Hinweis vor, dass das Risikomanagementsystem oder das eingerichtete Interne Kontrollsystem in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam wären. Feststellungen und optimierende Anregungen, die bei Prüfungen seitens der Internen Konzernrevision bzw. externer Prüfungen getroffen werden, nimmt die MTU zum Anlass, kontinuierliche Verbesserungen am Risikomanagementsystem und Internen Kontrollsystem vorzunehmen. Die vorgenannten Systeme sind 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 Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, der internen Kontroll- und Revisionsysteme, 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 Regeln und Grundsätze. Die hiervon abgeleiteten, verbindlichen Vorgaben für die Mitarbeiter:innen sind in einer Verhaltensrichtlinie (MTU-Verhaltensgrundsätze) festgeschrieben, die Vorstand und Konzernbetriebsrat der MTU im Jahr 2022 überarbeitet, vereinbart und eingeführt haben. Die MTU-Verhaltensgrundsätze spiegeln die Unternehmenskultur und den Willen zur strikten Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen wider. Sie dient allen Mitarbeiter:innen zur Orientierung für ein rechtmäßiges und integrires 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 sowie gezielte und regelmäßige Schulungen zu vermeiden, andernfalls aufzudecken und konsequent zu verfolgen.

Bei der MTU ist Compliance eine wesentliche Leitungsaufgabe. Die Führungskräfte stellen sicher, dass alle Mitarbeiter:innen die Verhaltensgrundsätze kennen und ihre Bestimmungen einhalten. Ergänzend werden interne Schulungen durchgeführt.

Der zentrale Ansprechpartner für die Verhinderung von Wirtschaftskriminalität 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 die Geschäftsführer der einzelnen Standorte und die Mitarbeiter und erstellt Schulungskonzepte, Richtlinien sowie Leitfäden und unterbreitet bei Bedarf Vorschläge für Prüfungen. Darüber hinaus leitet der Compliance Officer etwaige Untersuchungen und steuert Maßnahmen bei konkreten Verdachtsmomenten. Er übt zusätzlich die Funktion der Ansprechstelle für unrechtmäßiges Verhalten nach dem Hinweisgeberschutzgesetz aus. An

ihn können nicht nur Mitarbeiter:innen, sondern auch Dritte wie z. B. Kunden und Lieferanten relevante Sachverhalte vertraulich melden. Hierfür steht neben dem persönlichen Kontakt über verschiedene Kanäle insbesondere 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 Aktionär:innen, die Aktionärsvereinigungen, Finanzanalyst:innen, Medien und Interessent:innen 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 Investor:innen über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen und hat dies bei einer Reihe von virtuellen Treffen im Jahr 2024 auch getan. Auf der [Website www.mtu.de](https://www.mtu.de) stellt das Unternehmen umfangreiche Informationen bereit. Viermal jährlich berichtet die MTU über die Geschäftsentwicklung; kursbeeinflussende, nicht öffentlich bekannte, kurzfristige 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 2024 weniger als 1 % des Grundkapitals der MTU.

Mit Blick auf ihre stark international geprägte Aktionärsstruktur und im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes hält die MTU ein modernes Format der Hauptversammlung für angemessen, das eine weltweite Teilnahme der Aktionär:innen der Gesellschaft ohne Reiseaufwand zulässt und ihnen dennoch die Möglichkeit gibt, ihre Aktionärsrechte uneingeschränkt auszuüben



und die gesamte Hauptversammlung einschließlich der Generaldebatte live in Bild und Ton mitzuverfolgen. Die MTU hat daher im Einklang mit den gesetzlichen und satzungsmäßigen Vorgaben entschieden, auch im Jahr 2024 eine virtuelle Hauptversammlung durchzuführen. Bei dieser virtuellen Hauptversammlung konnten die Aktionär:innen ihre Auskunftsverlangen gemäß § 118a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG im Wege elektronischer Kommunikation während der virtuellen Hauptversammlung stellen.

Die Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtert die Gesellschaft ihren Aktionär:innen unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter:innen bestellt, die das Stimmrecht entsprechend den von den Aktionär:innen erteilten Weisungen ausüben. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter:innen der Gesellschaft auf elektronischem Weg sind auch noch während der Hauptversammlung möglich.

Am 27. Juli 2022 ist das Gesetz zur Einführung virtueller Hauptversammlungen von Aktiengesellschaften in Kraft getreten. Aktiengesellschaften können nun die Entscheidung treffen, ob das virtuelle Format einer Präsenzversammlung vorzuziehen ist oder ob eine Hybrid-Versammlung eine Alternative darstellt. Die MTU hat entschieden, die Hauptversammlung im Jahr 2025 erneut als virtuelle Hauptversammlung durchzuführen.

Neben den Kosten- und Effektivitätsvorteilen der virtuellen Hauptversammlung standen für den Vorstand dabei die einfache Zugangsmöglichkeit nicht nur für die internationalen Aktionär:innen der MTU, sondern für alle ihre Aktionär:innen sowie Nachhaltigkeitserwägungen im Vordergrund.

Darüber hinaus enthält die Tagesordnung der Hauptversammlung 2025 keine Gegenstände, die wegen ihrer besonderen Natur eine Hauptversammlung in Präsenz erforderlich machen würden. Die MTU ist davon überzeugt, dass die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung die Beteiligungsrechte der Aktionär:innen und die Möglichkeit einer guten Interaktion zwischen Unternehmen und Aktionär:innen in vollem Umfang und ohne Abstriche gegenüber einer Präsenz-Hauptversammlung wahrt.

Die Entsprechenserklärung ist auf der [MTU-Website im Menüpunkt Investoren > Corporate Governance > Entsprechenserklärung](#) veröffentlicht.



Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	228
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	229
Konzernbilanz	230
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	232
Konzern-Kapitalflussrechnung	233
Konzern-Segmentberichterstattung (Bestandteil des Konzernanhangs)	235
Konzernanhang	238
Grundsätze	238
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	258
Erläuterungen zur Konzernbilanz	272
Sonstige Angaben	315
Erläuterungen zu den Geschäftssegmenten	329
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	331
Ableitung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss	332



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	(Anhang)	2024	2023
Umsatzerlöse	(1.)	7.411	5.363
Umsatzkosten	(2.)	- 6.178	- 5.245
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.233	118
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.)	- 106	- 114
Vertriebskosten	(4.)	- 138	- 141
Allgemeine Verwaltungskosten	(5.)	- 128	- 109
Sonstige betriebliche Erträge	(6.)	38	43
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6.)	- 59	- 57
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	(7.)	115	99
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)		955	- 161
Zinsergebnis	(8.)	- 22	- 12
Sonstiges Finanzergebnis	(9.)	- 38	- 32
Finanzergebnis		- 60	- 45
Ergebnis vor Ertragsteuern		895	- 205
Ertragsteuern	(10.)	- 253	108
Ergebnis nach Ertragsteuern		642	- 97
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		633	- 102
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		9	5
Ergebnis je Aktie in €			
Unverwässert (EPS)	(11.)	11,77	- 1,90
Verwässert (DEPS)	(11.)	11,53	- 1,90



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	(Anhang)	2024	2023
Ergebnis nach Ertragsteuern		642	- 97
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe		48	- 10
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen		- 79	91
Posten, die anschließend möglicherweise in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		- 32	81
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen		7	- 34
Posten, der nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wird		7	- 34
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	(24.)	- 25	47
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		- 30	50
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		5	- 3
Gesamtergebnis		617	- 50
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		603	- 52
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		14	2



Konzernbilanz – Vermögenswerte

Vermögenswerte

in Mio. €	(Anhang)	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	(13.)/(14.)	1.313	1.200
Sachanlagen	(13.)/(15.)	1.767	1.501
Finanzielle Vermögenswerte, at equity bilanziert	(16.)	727	643
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	103	132
Erworben Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	(17.)	722	800
Latente Steuern	(34.)	333	328
Summe langfristige Vermögenswerte		4.965	4.604
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(19.)	1.753	1.629
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20.)	1.665	1.010
Vertragsvermögenswerte	(21.)	1.325	1.248
Ertragsteueransprüche	(22.)	63	81
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	885	679
Sonstige Vermögenswerte	(17.)	83	68
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23.)	1.747	883
Summe kurzfristige Vermögenswerte		7.519	5.599
Summe Aktiva		12.484	10.204



Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden

Eigenkapital und Schulden

in Mio. €	(Anhang)	31.12.2024	31.12.2023
Eigenkapital	(24.)		
Gezeichnetes Kapital		54	54
Kapitalrücklage		577	579
Gewinnrücklagen		2.936	2.407
Eigene Aktien		- 8	- 11
Kumuliertes übriges Eigenkapital		- 195	- 166
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		3.363	2.863
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		74	70
Summe Eigenkapital		3.438	2.933
Langfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	692	713
Sonstige Rückstellungen	(27.)	33	28
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	2.265	1.495
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	3	3
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	4	19
Latente Steuern	(34.)		
Summe langfristige Schulden		2.997	2.258
Kurzfristige Schulden			
Rückstellungen für Pensionen	(25.)	32	30
Ertragsteuerschulden	(26.)	35	37
Sonstige Rückstellungen	(27.)	158	129
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	3.305	3.242
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	1.051	395
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29.)	504	325
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	845	735
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	119	120
Summe kurzfristige Schulden		6.049	5.013
Summe Passiva		12.484	10.204



Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrückla- ge	Gewinnrück- lagen	Eigene Aktien	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Anteilseig- ner der MTU Aero Engines AG	Anteile ohne beherrschenden Einfluss	Summe Eigen- kapital
					Kursdifferen- zen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbe- triebe	Versiche- rungsmathe- matische Gewinne und Verluste ¹⁾	Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströ- men			
in Mio. €										
Bilanzwert zum 1.1.2023	53	531	2.680	- 13	32	- 170	- 77	3.034	72	3.107
Ergebnis nach Ertragsteuern			- 102					- 102	5	- 97
Sonstiges Ergebnis					- 7	- 34	91	50	- 3	47
Gesamtergebnis			- 102		- 7	- 34	91	- 52	2	- 50
Dividendenzahlung			- 171					- 171	- 3	- 174
Eigenkapitalveränderungen aus Portfoliotransaktionen ²⁾			0					0	- 1	- 1
Wandelschuldverschreibung 2016	0	45						46		46
Restricted Stock Plan		3		2				6		6
Bilanzwert zum 31.12.2023	54	579	2.407	- 11	24	- 204	14	2.863	70	2.933
Ergebnis nach Ertragsteuern			633					633	9	642
Sonstiges Ergebnis					43	7	- 79	- 30	5	- 25
Gesamtergebnis			633		43	7	- 79	603	14	617
Dividendenzahlung			- 108					- 108	- 9	- 117
Eigenkapitalveränderungen aus Portfoliotransaktionen ²⁾			3					3	0	4
Restricted Stock Plan (LTI)		- 2		3				1		1
Bilanzwert zum 31.12.2024	54	577	2.936	- 8	68	- 197	- 65	3.363	74	3.438

¹⁾ Betrifft: Pensionsverpflichtungen und Planvermögen.²⁾ Betrifft: Erwerb bzw. Veräußerung von Unternehmensbeteiligungen sowie Kapitalmaßnahmen.



Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	(Anhang)	2024	2023
Betriebliche Tätigkeit			
Ergebnis nach Ertragsteuern		642	-97
Nicht zahlungswirksame Fortschreibung (inklusive Wertminderungen) aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung		137	50
Amortisationen, Zu- und Abschreibungen und Wertminderungen übriger langfristiger Vermögenswerte		346	282
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	-122	-97
Ergebnis aus Beteiligungen	(7.)	7	-2
Erhaltene Gewinnausschüttungen		76	56
Ergebnis aus dem Abgang von Vermögenswerten		-3	1
Ergebniswirksame Veränderung der Pensionsrückstellungen	(25.)	-9	-14
Veränderung sonstige Rückstellungen	(27.)	35	-32
Veränderung Rückerstattungsverbindlichkeiten (kein Working Capital Bestandteil)	(31.)	188	1.010
Veränderung Working Capital ¹⁾		-696	-81
Sonstige nicht zahlungswirksame Vorgänge		40	34
Zinsergebnis	(8.)	22	12
Gezahlte Zinsen		-35	-28
Erhaltene Zinsen		39	29
Ertragsteuern	(10.)	253	-108
Gezahlte Ertragsteuern		-206	-237
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		714	777
Investitionstätigkeit			
Auszahlungen für Investitionen in:			
immaterielle Vermögenswerte	(14.)	-181	-80
Sachanlagen	(15.)	-459	-332
finanzielle Vermögenswerte	(16.)	-23	-33
erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte		-33	-21
Einzahlungen aus Abgängen von:			
immateriellen Vermögenswerten / Sachanlagen	(14.) / (15.)	58	30
sonstigen finanziellen Vermögenswerten	(16.)	35	16
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-603	-420



in Mio. €	(Anhang)	2024	2023
Finanzierungstätigkeit			
Aufnahme von sonstigen Schuldverschreibungen und Darlehen	(28.)	1.041	
Tilgung von sonstigen Schuldverschreibungen und Darlehen	(28.)		- 0
Tilgung Leasingverbindlichkeiten	(28.)	- 69	- 81
Tilgung Kaufpreisverbindlichkeiten Programmbeteiligungen		- 41	- 44
Aufnahme sonstige Finanzverbindlichkeiten	(28.)	4	7
Tilgung sonstige Finanzverbindlichkeiten	(28.)	- 82	
Dividendenzahlung an Aktionär:innen der MTU AG/ an nicht beherrschende Anteile		- 117	- 174
Kapitalrückzahlung/ -erhöhung		0	- 1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		736	- 294
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes im Geschäftsjahr		846	64
Wechselkursbedingte Wertänderung der Zahlungsmittel		17	- 3
Finanzmittelbestand am Anfang des Geschäftsjahres		883	823
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember des Geschäftsjahres		1.747	883

¹⁾ Soweit zahlungswirksam.



Konzern-Segmentberichterstattung

Konzern-Segmentberichterstattung

in Mio. €	Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)		Zivile Triebwerksinstand- haltung (MRO-Segment)		Summe berichtspflichtige Segmente		Konsolidierung/ Überleitung		MTU-Konzern	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Außenumsatz	2.379	1.181	5.032	4.183	7.411	5.363			7.411	5.363
Umsätze mit anderen Segmenten	74	69	35	42	109	111	- 109	- 111		
Gesamtumsatz	2.454	1.249	5.066	4.225	7.520	5.474	- 109	- 111	7.411	5.363
Bereinigter Umsatz	2.531	2.212	5.066	4.225	7.597	6.437	- 109	- 111	7.488	6.326
Bruttoergebnis vom Umsatz	745	- 266	485	383	1.231	117	2	1	1.233	118
Amortisationen immaterieller Vermögenswerte	55	50	9	8	64	58			64	58
Abschreibungen von Sachanlagen	126	115	132	102	258	218			258	218
Fortschreibung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung	125	50			125	50			125	50
Wertminderungen	31		1	6	32	6			32	6
Amortisationen / Fortschreibungen / Abschreibungen / Wertminderungen	336	215	142	116	478	331			478	331
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	517	- 508	438	346	955	- 162	- 0	1	955	- 161
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“	18	18	0	0	19	19			19	19
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“	25	23			25	23			25	23
davon Sondereinfluss „GTF™-Flottenmanagementplan“	52	932			52	932			52	932
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs)“				- 21		- 21				- 21
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken)		23		3		26				26
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	612	488	438	329	1.051	817	- 0	1	1.050	818
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	40	27	82	70	122	97			122	97
Buchwerte der at equity bilanzierten Unternehmen	342	305	385	338	727	643			727	643
Vermögenswerte	10.684	8.802	3.866	3.273	14.550	12.075	- 2.066	- 1.871	12.484	10.204
Schulden	7.885	6.375	2.611	2.267	10.496	8.642	- 1.449	- 1.371	9.046	7.271



in Mio. €	Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)		Zivile Triebwerks- instandhaltung (MRO-Segment)		Summe berichtspflichtige Segmente		Konsolidierung/ Überleitung		MTU-Konzern	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Wesentliche sonstige zahlungsunwirksame Posten	34	2	6	31	40	34			40	34
Investitionen in:										
immaterielle Vermögenswerte	83	78	100	4	183	82		- 0	183	82
Sachanlagen	263	218	340	211	603	429	5		608	429
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	53	25			53	25			53	25
Summe Investitionen	398	321	440	215	839	536	5	- 0	844	536
Segment-Kennziffern:										
EBIT in % vom Umsatz	21,1	- 40,7	8,7	8,2	12,7	- 3,0			12,9	- 3,0
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	24,2	22,1	8,7	7,8	13,8	12,7			14,0	12,9



Die Schlüsselgröße der internen Erfolgsmessung der Segmente durch das Management ist das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt).

Die Umsätze zwischen den Segmenten werden – wie auch bei Geschäften mit fremden Dritten – zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Die wesentlichen sonstigen zahlungsunwirksamen Posten sind im Berichtsjahr durch Erfolgsbeiträge aus der Fremdwährungsbewertung geprägt.

Im Berichtsjahr wurden mit drei wichtigen Kunden jeweils mehr als 10 % der Umsätze getätigt. Mit dem größten Kunden wurden Umsatzerlöse in Höhe von 1.832 Mio. € (Vorjahr: 724 Mio. €), mit dem zweitgrößten Kunden 967 Mio. € (Vorjahr: 721 Mio. €) und mit dem drittgrößten Kunden 949 Mio. € (Vorjahr: 840 Mio. €) erzielt.

Dabei resultierten bei den größten Kunden die Umsätze aus beiden Segmenten.

Weitere Informationen zur Segmentberichterstattung sind unter [V. Erläuterungen zu den Geschäftssegmenten](#) aufgeführt.



I. Grundsätze

Grundlagen und Methoden

Das Geschäft der MTU Aero Engines AG, München, und ihrer Konzernunternehmen (im Folgenden Konzern oder Konzerngesellschaften oder MTU) erstreckt sich auf den gesamten Lebenszyklus eines Triebwerksprogramms, von der Entwicklung über die Konstruktion, die Erprobung und die Fertigung von neuen zivilen und militärischen Triebwerken und Ersatzteilen bis hin zu Instandhaltungsdienstleistungen für zivile und militärische Triebwerke. Die Tätigkeit der MTU umfasst zwei Segmente: das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) sowie die zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Geschäft).

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) entwickelt und fertigt die MTU Module und Komponenten sowie Ersatzteile für Triebwerksprogramme und übernimmt auch deren Endmontage. Bei militärischen Triebwerken übernimmt die MTU zudem Instandhaltungsdienstleistungen. Das Segment zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO) umfasst die Aktivitäten auf dem Gebiet der zivilen Instandhaltung sowie damit verbundene Dienstleistungen.

Das Mutterunternehmen, die MTU Aero Engines AG mit Sitz in der Dachauer Str. 665, 80995 München, ist im Handelsregister beim Registergericht des Amtsgerichts München unter HRB 157 206 eingetragen.

Der Konzernabschluss wurde am 10. März 2025 durch den Vorstand der MTU Aero Engines AG, München, zur Veröffentlichung freigegeben.

Der Konzernabschluss der MTU wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Alle vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommenen IFRS wurden von der MTU angewendet. Die Darstellungswährung ist der Euro.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses basierte auf der Prämisse der Unternehmensfortführung. Grundlage für diese Einschätzung des Managements bilden die mehrjährige Unternehmensplanung unter Berücksichtigung ihres nachgewiesenen Realisierungsgrads in der Vergangenheit sowie das flankierend eingerichtete Risikofrüherkennungssystem. Weiterhin stützt die Unternehmensleitung ihre Einschätzung auf die künftige Ertragskraft, den mehrjährigen Auftragsbestand und eine gesicherte Finanzierung in Verbindung mit Liquiditätsreserven.



Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 und der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 wurden gemäß § 315e Abs. 1 HGB aufgestellt und werden im Unternehmensregister offengelegt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Im Konzernabschluss werden die Vergleichszahlen für das Vorjahr angegeben.

Beim Bilanzausweis wird zwischen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden unterschieden, die im Anhang teilweise detailliert nach ihrer individuellen Fälligkeitsstruktur ausgewiesen werden. Ein Vermögenswert oder eine Schuld ist als kurzfristig eingestuft, wenn:

- / der Vermögenswert beziehungsweise die Schuld primär für Handelszwecke gehalten wird,
- / die Realisierung des Vermögenswerts beziehungsweise die Tilgung der Schuld grundsätzlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag erwartet wird,
- / es sich um Zahlungsmittel oder Zahlungsmitteläquivalente handelt, es sei denn, der Tausch oder die Nutzung des Vermögenswerts zur Erfüllung einer Verpflichtung sind für einen Zeitraum von mindestens zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag eingeschränkt, oder
- / es sich um Rückerstattungsverbindlichkeiten handelt, die im normalen Geschäftszyklus der MTU entstehen, auch wenn sich, in Abwesenheit konkreter vertraglicher Fristen, ihre effektive Tilgung erst nach Ablauf von zwölf Monaten materialisiert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Umsatzkostenverfahren gegliedert. Dabei werden den Umsatzerlösen die zu ihrer Erzielung angefallenen Aufwendungen gegenübergestellt, die grundsätzlich den Funktionsbereichen Herstellung, Forschung und Entwicklung, Vertrieb und allgemeine Verwaltung zugeordnet werden. Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich die gerundet dargestellten Werte im Konzernabschluss nicht genau zu gerundet dargestellten Summen addieren und in gleicher Weise die Prozentangaben im Einzelfall nicht exakt auf Basis der gerundet dargestellten absoluten Werte ermittelt werden können. Dabei repräsentiert „0“ Werte zwischen einer halben Million und null Euro und „- 0“ Werte zwischen null und minus einer halben Million Euro. Werte, welche genau 0,00 € entsprechen, werden mit einem leeren Feld dargestellt.

Erstmalig im Geschäftsjahr 2024 anzuwendende Standards, Interpretationen und Änderungen von Standards und Interpretationen

Bei den in diesem Konzernabschluss erstmalig angewandten neuen oder überarbeiteten Standards und Interpretationen handelt es sich um folgende Änderungen:

Neue und überarbeitete Standards

Standard	Titel
IAS 1	Änderung: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig (inkl. Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts) sowie Langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants
IFRS 16	Änderung: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Lease-Back-Transaktion
IAS 7 und IFRS 7	Änderung: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

Es ergaben sich hieraus keine signifikanten Änderungen für die Konzernberichterstattung der MTU.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete Standards, Interpretationen und Änderungen von Standards und Interpretationen

Die folgenden veröffentlichten neuen oder geänderten Standards und Interpretationen wurden vom IASB bereits verabschiedet, waren aber für Geschäftsjahre mit Beginn zum 1. Januar 2024 nicht verpflichtend anzuwenden:

Noch nicht angewendete Standards und Interpretationen

Standard	Titel
IAS 21	Änderungen: Mangel an Umtauschbarkeit ¹⁾
IFRS 7 und IFRS 9	Änderungen: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten; Bilanzierung von Verträgen, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen ²⁾
IAS 7, IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9 und IFRS 10	Änderungen: Jährliche Verbesserungen an den IFRS – Band 11 ²⁾
IFRS 18	Darstellung und Angaben im Abschluss ²⁾
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben ²⁾

¹⁾ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2025 beginnen.

²⁾ EU-Endorsement steht noch aus.



Standards und Interpretationen beziehungsweise Änderungen werden durch die MTU nicht vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens unter Berücksichtigung ihres EU-Endorsements angewendet.

Bei den o.g. Standards kommt es auf Basis des derzeitigen Geschäftsmodells des MTU-Konzerns in zukünftigen Geschäftsjahren voraussichtlich nicht zu wesentlichen Auswirkungen auf die Rechnungslegung der MTU. Eine Ausnahme hiervon stellt der im April 2024 veröffentlichte IFRS 18, Darstellung und Angaben im Abschluss, dar, der mit seiner Erstanwendung den IAS 1, Darstellung des Abschlusses, ersetzt. Die wesentlichen Änderungen des IFRS 18 stellen zusätzliche, definierte Zwischensummen in der Gewinn- und Verlustrechnung, Angaben zu von der Unternehmensleitung festgelegten Leistungskennzahlen sowie neue Grundsätze für die Zusammenfassung und Aufteilung von Informationen dar. Zudem resultieren aus den neuen Regelungen begrenzte Änderungen an IAS 7, Kapitalflussrechnung. Dieser neue Standard ist für Geschäftsjahre beginnend am 1. Januar 2027 erstmalig anzuwenden. Die Erstanwendung hat retrospektiv zu erfolgen. Von der Möglichkeit einer vorzeitigen Anwendung macht die MTU keinen Gebrauch. Zum aktuellen Zeitpunkt werden von der MTU die konkreten Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 18 auf den MTU-Konzernabschluss geprüft.

Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, und die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde, sind verbundene und konsolidierte Unternehmen der MTU Aero Engines AG, München. Diese Unternehmen nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.

Konsolidierungskreis

Der Konzern umfasste zum 31. Dezember 2024 einschließlich der MTU Aero Engines AG, München, 36 Gesellschaften. Diese sind in der Aufstellung des Anteilsbesitzes unter [Abschnitt 38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#) im Einzelnen dargestellt - hier finden sich auch Informationen zur Art der Einbeziehungsmethode in den Konzernabschluss.

Konsolidierungskreisänderungen

Die Anzahl der in den Konzernabschluss einbezogenen Konzerngesellschaften und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Summe
Anteilsbesitz zum 31.12.2022	12	21	33
Zugänge 2023	1		1
Abgänge 2023			
Anteilsbesitz zum 31.12.2023	13	21	34
Zugänge 2024	1	1	2
Abgänge 2024			
Anteilsbesitz zum 31.12.2024	14	22	36

Am 11. September 2024 haben Safran Helicopter Engines und die MTU Aero Engines die EURA SAS, Bordes, Frankreich, gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Entwicklung eines neuen Triebwerks für die nächste Generation schwerer europäischer Militärhubschrauber. Die MTU Aero Engines hält 50 % der Anteile an der Gesellschaft. Darüber hinaus erwarb die MTU Aero Engines AG, München, am 5. November 2024 100 % der Anteile der 3D.aero GmbH, Hamburg.

Tochterunternehmen

In den Konzernabschluss der MTU Aero Engines AG, München, werden alle wesentlichen Unternehmen einbezogen, bei denen ein Beherrschungsverhältnis im Sinne des IFRS 10 gegeben ist, d. h. wenn der Konzern eine Risikobelastung durch sein Engagement oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement bei dem Beteiligungsunternehmen hat und er seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen auch dazu einsetzen kann, diese Renditen zu beeinflussen.

Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, auf die die MTU maßgeblichen Einfluss im Sinne von IAS 28 ausübt und die weder Tochterunternehmen noch Gemeinschaftsunternehmen sind. Beteiligungen an diesen Gesellschaften, bei denen die MTU somit direkt oder indirekt die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen, werden at equity bilanziert. An der IAE International Aero Engines LLC, East Hartford, USA, und der PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA, hält die MTU jeweils 18 % der Stimmrechte, wobei die vertraglichen Liefer- und Leistungsbeziehungen sowie die Vereinbarungen über die



Unternehmensführung sowie die Vertretung im Leitungsgremium einen maßgeblichen Einfluss sichern und dadurch die Voraussetzungen für die Einstufung als assoziierte Unternehmen aus Sicht der MTU gegeben sind.

Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures)

Gemeinschaftsunternehmen sind Gesellschaften, bei denen mit einem oder mehreren anderen Unternehmen die gemeinsame Führung im Sinne von IFRS 11 ausgeübt wird. Die Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) der MTU werden at equity oder zu (fortgeführten) Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen. In der Aufstellung des Anteilsbesitzes unter [Abschnitt 38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#) werden diese im Einzelnen dargestellt.

Wesentlichkeitskriterium - Nicht wesentliche Unternehmensbeteiligungen

Die Wesentlichkeit von Unternehmensbeteiligungen im Hinblick auf deren Einbezug in den Konzernabschluss (Konsolidierung bzw. at equity Bilanzierung) wird stetig nach Maßgabe folgender Kriterien beurteilt:

- / Anteil am Summenbuchwert der Anteile an verbundenen Unternehmen
- / Verhältnis zum durchschnittlichen Konzernjahresergebnis nach Steuern der letzten 3 Jahre (laut Summen-GuV)
- / Anteil an der Bilanzsumme der verbundenen Unternehmen (laut Summenbilanz)

Aufgrund wesentlicher Kapitalmaßnahmen zum Zwecke der Finanzierung seiner künftigen Geschäftsentwicklung erfolgte im Berichtsjahr erstmalig der Einbezug des Tochterunternehmens MTU Maintenance Dallas auf konsolidierter Basis.

Konsolidierungsgrundsätze

Der Konzern bilanziert Unternehmenszusammenschlüsse gemäß IFRS 3 nach der Erwerbsmethode, wenn die erworbene Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten die Definition eines Geschäftsbetriebs erfüllt und der Konzern Beherrschung erlangt hat. Bei der Bestimmung, ob es sich bei einer bestimmten Gruppe von Aktivitäten und Vermögenswerten um einen Geschäftsbetrieb handelt, beurteilt der Konzern, ob die Gruppe der erworbenen Vermögenswerte und Aktivitäten mindestens einen Ressourceneinsatz und ein substantielles Verfahren umfasst und ob die erworbene Gruppe in der Lage ist, Leistungen zu erstellen. Zum Erwerbszeitpunkt hat der Erwerber die Gegenleistung für den Unternehmenszusammenschluss auf die identifizierbaren

Vermögenswerte und (Eventual-)Schulden des erworbenen Unternehmens zu verteilen. Der Ansatz der identifizierbaren Vermögenswerte und (Eventual-)Schulden erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert aktiviert und gemäß IAS 36 einmal jährlich oder – bei Vorliegen entsprechender Indikatoren – anlassbezogen auf Werthaltigkeit geprüft. Soweit ein passivischer Unterschiedsbetrag verbleibt, wird dieser – nach der nach IFRS 3.36 geforderten erneuten Beurteilung – ertragswirksam erfasst.

Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt zunächst mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Änderungen des Anteils des Konzerns an einem Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung führen, werden als Eigenkapitaltransaktionen bilanziert.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Zwischenergebnisse werden eliminiert.

Währungsumrechnung

Transaktionen in fremder Währung werden mit dem Kurs am Tag der Transaktion in die funktionale Währung umgerechnet. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs umgerechnet, nicht monetäre Posten mit dem Kurs am Tag der ursächlichen Transaktion. Die Erfolgsbeiträge aus der Währungsumrechnung werden nach Maßgabe des zugrundeliegenden Geschäftsvorfalles als Teil der Umsatzerlöse bzw. Umsatz- oder übrigen Funktionskosten bzw. des Finanzergebnisses ausgewiesen.

Währungsumrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich im Gewinn oder Verlust der Periode erfasst und innerhalb des Finanzergebnisses ausgewiesen. Bei den Umsatzerlösen aus Währungsumrechnung handelt es sich nicht um Umsatzerlöse gemäß IFRS 15.

Bei den folgenden Posten werden die Währungsumrechnungsdifferenzen – abweichend vom Grundsatz – erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst:

- / Qualifizierte Absicherungen von Zahlungsströmen, soweit sie effektiv sind.

Die Vermögenswerte und Schulden der Konzernunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden von der jeweiligen Landeswährung in Euro mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag umgerechnet. In den Gewinn- und Verlustrechnungen der ausländischen Konzern-



unternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden Aufwendungen und Erträge monatlich zum Monatsendkurs umgerechnet, wodurch sich ein Durchschnittskurs ergibt. Die Umrechnungsdifferenz von der jeweiligen Landeswährung in Euro, die sich im Jahresergebnis gegenüber den Stichtagskursen ergibt, wird erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

Bei einem vollständigen oder teilweisen Abgang eines ausländischen Geschäftsbetriebs, der zum Verlust der Beherrschung, des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung führt, wird der in Zusammenhang mit diesem ausländischen Geschäftsbetrieb bis zu diesem Zeitpunkt kumuliert in der Währungsumrechnungsrücklage erfasste Betrag in den Gewinn oder Verlust als Teil des Abgangserfolgs umgegliedert.

Bei nur teilweisem Abgang, ohne Verlust der Beherrschung eines Tochterunternehmens, das einen ausländischen Geschäftsbetrieb umfasst, wird der entsprechende Teil der kumulierten Umrechnungsdifferenz den nicht beherrschenden Anteilen zugeordnet.

Wenn der Konzern ein assoziiertes oder Gemeinschaftsunternehmen, das einen ausländischen Geschäftsbetrieb umfasst, nur teilweise veräußert, jedoch der maßgebliche Einfluss bzw. die gemeinschaftliche Führung erhalten bleibt, wird der entsprechende Anteil der kumulierten Währungsumrechnungsdifferenz in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die IFRS-Konzernberichterstattung der MTU Aero Engines AG, München, und ihrer Tochterunternehmen wird nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

Umsatzerlöse

Entsprechend den Regelungen des IFRS 15 werden Erlöse mit Kunden erfasst, wenn es durch die Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden zur Erfüllung einer vertraglichen Leistungsverpflichtung kommt. Zur Identifikation und Bestimmung der Erlöse wird das folgende fünfstufige Rahmenmodell angewendet:

1. Identifizierung des Vertrags/der Verträge mit einem Kunden,
2. Identifizierung der eigenständigen Leistungsverpflichtungen in dem Vertrag,
3. Bestimmung des Transaktionspreises,
4. Verteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen des Vertrags,
5. Erlöserfassung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen durch das Unternehmen.

Identifizierung der Verträge mit Kunden

Verträge können schriftliche, mündliche oder durch die übliche Geschäftspraxis eines Unternehmens implizierte Vereinbarungen sein. In jedem Fall müssen sie jedoch durchsetzbar sein und wirtschaftliche Substanz aufweisen. Unter diesen Voraussetzungen gilt ein Vertrag als ein Vertrag mit einem Kunden im Sinne des IFRS 15, sobald es wahrscheinlich ist, dass die MTU für die Erbringung ihrer vertraglich geregelten Leistungsverpflichtungen die Gegenleistung, auf die sie Anspruch hat, erhält. Bei der Beurteilung, ob ein Erhalt der Gegenleistung wahrscheinlich ist, werden sowohl die Fähigkeit als auch die Absicht des Kunden, die Gegenleistung bei Fälligkeit zu erbringen, berücksichtigt. Bei der MTU fallen Verträge dann in den Anwendungsbereich von IFRS 15, wenn:

- / alle Parteien des Vertrags dem Vertrag zustimmen,
- / die Rechte jeder Partei in Bezug auf die zu übertragenden Waren oder die zu erbringenden Dienstleistungen identifiziert werden können,
- / die Zahlungsbedingungen für die zu übertragenden Waren oder die zu erbringenden Dienstleistungen identifiziert werden können,
- / der Vertrag wirtschaftliche Substanz hat und
- / es wahrscheinlich ist, dass die Gegenleistung, auf die die MTU im Austausch für die Waren oder Dienstleistungen ein Anrecht hat, vereinnahmt wird.

Wenn ein Vertrag mit einem Kunden zum Bilanzstichtag nicht alle der oben genannten Kriterien erfüllt, führt das Unternehmen regelmäßige Neubeurteilungen des Vertrags durch, um festzustellen, ab welchem Zeitpunkt er die oben genannten Kriterien erfüllt. Von diesem Zeitpunkt an wird IFRS 15 auf den Vertrag angewendet.

Bei der MTU werden für das zivile Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) mit Blick auf bestehende Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften die jeweiligen das Triebwerksprogramm beherrschenden Konsortialführer bzw. in einzelnen Fällen speziell eingerichtete Konsortialgesellschaften (OEM) als Kunden im Sinne des IFRS 15 identifiziert. Mit Blick auf Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften mit gemeinschaftlicher Konsortialführung - Standardfall im militärischen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) - wird demgegenüber der Kunde des Konsortiums (bspw. Luftwaffen) als Kunde im Sinne des IFRS 15 identifiziert. Im zivilen Instandhaltungsgeschäft (MRO-Segment) identifiziert die MTU die Kunden im Sinne des IFRS 15 jeweils anhand der regelmäßig unmittelbaren Beauftragung (bspw. Flugzeugbetreiber, Leasinggesellschaften).



Vertragsänderungen

Insbesondere in der durch lange Geschäftszyklen geprägten Triebwerksindustrie werden regelmäßig Laufzeitverträge geschlossen. Diese werden regelmäßig angepasst, um den Leistungsaustausch weiter zu spezifizieren bzw. zu optimieren. Hierzu zählen insbesondere auch Vertragsverlängerungen. Vertragsänderungen im Sinne von IFRS 15 liegen vor, wenn die Änderungen entweder neue Rechte und Pflichten schaffen oder die bestehenden durchsetzbaren Rechte und Pflichten modifiziert werden und sich somit der Vertragsumfang und/oder der Preis ändert. Derartige Änderungen sind entweder als Anpassung des bestehenden Vertrags zu bilanzieren oder sie begründen einen neuen Vertrag. Insbesondere im zivilen Instandhaltungsgeschäft (MRO-Segment) erfolgt die Beauftragung der Instandhaltung von Triebwerksflotten auch im Wege von Laufzeit-Instandhaltungsverträgen. Die Verlängerung entsprechender Laufzeit-Instandhaltungsverträge wird üblicherweise als Beendigung des alten Vertrags und Abschluss eines neuen Vertrags bilanziert.

Identifizierung der Leistungsverpflichtungen

Sobald ein Vertrag im Sinne des IFRS 15 identifiziert wurde, werden anhand der Vertragsbedingungen sowie ergänzenden branchenüblichen Geschäftspraktiken diejenigen zugesagten Güter oder Dienstleistungen (bzw. ein Paket zugesagter Güter oder Dienstleistungen) identifiziert, die als separate Leistungsverpflichtungen abzugrenzen und nachfolgend bilanziell zu erfassen sind. Ein Gut oder eine Dienstleistung ist einzeln abgrenzbar, wenn der Kunde das Gut oder die Dienstleistung entweder einzeln oder zusammen mit anderen jederzeit verfügbaren Ressourcen nutzen kann und das Gut oder die Dienstleistung von anderen Zusagen im Vertrag abgegrenzt werden kann.

Die wesentlichen regelmäßigen Kategorien von Leistungsverpflichtungen der MTU sind:

- / Produktion/Lieferung von Triebwerksteilen, inklusive etwaiger Modulmontagen
- / Entwicklung/Triebwerks-Technologiebereitstellung
- / Technische Dienstleistungen im Bereich der Triebwerks- und Fertigungsverfahren- und Reparaturoentwicklung und Lohnfertigung
- / Wartung und Instandsetzung von Triebwerken und Industriegasturbinen inklusive etwaigem Flottenwartungsmanagement und zugehörigen Unterstützungsleistungen (bspw. Triebwerks-leasing)

Bestimmung des Transaktionspreises

Der Transaktionspreis ist die Gegenleistung, die ein Unternehmen vom Kunden für die Übertragung von Waren oder die Erbringung von Dienstleistungen erhalten wird. In Fällen, in denen ein Vertrag Elemente mit variabler Gegenleistung enthält, wird der Betrag der variablen Gegenleistung, den das Unternehmen im Rahmen des Vertrags erhalten wird, geschätzt.

Die Erfassung variabler Transaktionspreiselemente als Umsatzerlös begrenzt sich auf den Umfang, für den die MTU eine nachträgliche Stornierung hochwahrscheinlich ausschließen kann.

Der vertragliche Transaktionspreis reduziert sich im Falle von Zahlungen an den Kunden. Letztere identifiziert die MTU im Falle von Zahlungen, die nicht im Austausch für abgrenzbare, von den MTU-Leistungsverpflichtungen gegenüber ihren Kunden unabhängige Güter und Dienstleistungen geleistet werden. Zahlungen an den Kunden sind insbesondere im Rahmen des zivilen Triebwerksgeschäfts (OEM-Segment) aufgrund der Strukturierung als Risk- and Revenue-Sharing branchenüblich. Jene Zahlungen stehen im Zusammenhang mit dem Ausgleich von Triebwerksentwicklung und -zertifizierung, Maßnahmen zur Markterschließung und Kundengewinnung sowie anlassbezogen mit der Mithaftung für Gewährleistungsrisiken, Vertragsstrafen und sonstige Preis- und Kostenrisiken der jeweiligen Triebwerksprogramme.

Verteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen

Wenn ein Vertrag mehrere Leistungsverpflichtungen umfasst, wird der Transaktionspreis auf die Leistungsverpflichtungen des Vertrags auf Basis der jeweiligen Einzelveräußerungspreise verteilt. Bei der Festlegung des Einzelveräußerungspreises wird nach Möglichkeit auf am Markt beobachtbare Informationen zurückgegriffen. Für bestimmte variable Vergütungskomponenten erfolgt eine vollständige Zuordnung zu einer Leistungsverpflichtung, auf die sie sich bei wirtschaftlicher Betrachtung sachgerecht beziehen. Hierbei erfolgt die Zuordnung im Einklang mit der vertraglichen Zielsetzung. Dabei wird berücksichtigt, dass die MTU die jeweilige Leistungsverpflichtung substantiell erfüllen wird. Sollten Einzelveräußerungspreise nicht direkt beobachtbar sein, werden bei der MTU üblicherweise Schätzungen auf der Basis der erwarteten Kosten zuzüglich einer angemessenen Marge vorgenommen. Bei Verträgen im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment), in denen die MTU eine effektive Dienstleister-/Lieferantenstellung ohne Entwicklungsverantwortung bzw. Technologiebereitstellung gegenüber dem Konsortialführer (OEM) einnimmt, sind die konsortialvertraglich fixierten Transaktionspreise inklusive variabler Elemente vollumfänglich auf zu liefernde Teile und erbrachte Dienstleistungen (bspw. Triebwerksmontage) zu allokkieren.



Für zivile Konsortialverträge, in deren Rahmen sich die MTU zusätzlich zur Lieferung von Teilen bzw. zur Erbringung von Montage-, Triebwerkswartungs- und Instandsetzungsleistungen verpflichtet, dem Konsortium bzw. dem Konsortialführer (OEM) Entwicklungen/Triebwerks-Technologie bereitzustellen, werden zunächst die vertraglich zugesicherten, marktgerechten Transaktionspreise (relative Einzelveräußerungspreise) auf die Liefer- und Montage-, Triebwerkswartungs- und -instandsetzungsleistungsverpflichtungen allokiert. Die darüber hinaus vertraglich vereinbarte variable Vergütung (Nettoerlösbeteiligung am jeweiligen Triebwerksprogramm) wird auf die Verpflichtung zur Bereitstellung der Entwicklung/Triebwerks-Technologie allokiert.

Im zivilen Instandhaltungsgeschäft (MRO-Segment) erfolgt die Allokation des vertraglichen Transaktionspreises inklusive variabler Elemente nach Maßgabe der relativen Einzelveräußerungspreise auf die identifizierten Komponenten der jeweiligen (Laufzeit-)Instandhaltungsaufträge.

Erlöserfassung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen

Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über ein Gut oder eine Dienstleistung bezogen auf die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen an den Kunden übergeht, was entweder zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen abgrenzbaren Zeitraum hinweg erfolgen kann.

Die Erlöse aus der Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen werden insbesondere nach Maßgabe der effektiven Übertragung der Kontrolle sowie der maßgeblichen Chancen und Risiken bezogen auf die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen auf den Kunden zeitpunktbezogen realisiert. Im zivilen Triebwerksgeschäft erfolgt die Übertragung von Kontrolle sowie von maßgeblichen Chancen und Risiken grundsätzlich im Zeitpunkt der Ablieferung der Module und Teile an den Konsortialführer, in die durch ihn verwalteten Programm-Konsignationsbestände. Bei Erfüllung der einschlägigen Kriterien werden die Erlöse aus kundenspezifischen Dienstleistungen – wie Entwicklungsaufträgen und insbesondere Triebwerksinstandsetzungen – zeitraumbezogen realisiert.

Mit Blick auf die Erfüllung der LV-Entwicklung/Technologiebereitstellung erfolgt die Übertragung von Kontrolle sowie der maßgeblichen Chancen und Risiken grundsätzlich im Zeitpunkt der Verfügbarmachung der technischen Dokumentation der durch die MTU entwickelten Module und Teile an den OEM (Kunden). Mit Blick auf die Umsatzrealisierung sind hierbei im Falle der MTU die Begrenzungsvorschriften gemäß IFRS15.B63 (umsatz- oder nutzungs-basierte Lizenzgebühren für geistiges Eigentum) einschlägig.

Im Zuge der zeitraumbasierten Erfassung erfolgt die Ermittlung des Leistungsfortschritts im Grundsatz nach Maßgabe des Verhältnisses der zum Berichtsstichtag angefallenen Auftragskosten zu den erwarteten Kosten des Gesamtauftrags. Der Vorteil dieser Methode ist, dass die zur Bestimmung des Leistungsfortschritts verwendeten Inputs unmittelbar beobachtbar sind und das Unternehmen die notwendigen Informationen hinreichend verlässlich beschaffen kann. Sofern der Leistungsfortschritt anhand der Messung bereits erbrachter Leistungen getreuer bestimmt werden kann, werden die Erlöse in diesen Fällen entsprechend erfasst.

Im Berichts- und im Vorjahr werden substantiell alle erfassten und künftig zu erfassenden Vergütungsansprüche im Zusammenhang mit der zum Abschlussstichtag beauftragten Erbringung von Lieferungen und Leistungen als Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15 qualifiziert. Ergänzend hierzu erfolgt die Erfassung von Umsatzerlösen aus Leasingverhältnissen gemäß IFRS 16 und weiterhin die umsatzwirksame Erfassung von „Zuwendungen der öffentlichen Hand“ in Form der Erstattung von Entwicklungsaufwendungen im Sinne des IAS 20.

Verträge mit Unterauftragnehmern

Im Rahmen ihrer Leistungserbringung arbeitet die MTU im Einzelfall mit Unterauftragnehmern zusammen. Wenn die MTU Triebwerksteile zur Reparatur zu Unterauftragnehmern gibt, ist die MTU weiterhin gegenüber ihrem Kunden für die Teile verantwortlich. Die MTU ist dabei regelmäßig für die Sicherstellung der luftfahrtrechtlichen Zertifizierung gelieferter Triebwerksteile zuständig. Die Abrechnung von Unterauftragnehmern an die MTU erfolgt zudem regelmäßig kommerziell unabhängig von der Abrechnung der MTU an ihre Kunden.

Die MTU handelt somit im Grundsatz als Prinzipal und erfasst ihre Umsätze aus relevanten Transaktionen auf Bruttobasis, indem sie die Abrechnungen an ihre Kunden in den Umsatzerlösen und die empfangenen Abrechnungen von Unterauftragnehmern in den Umsatzkosten erfasst.

Agententätigkeit für den Verkauf von Fremtteilen

Die MTU ist im Rahmen von bestimmten militärischen Konsortialbeteiligungen (OEM-Segment) neben ihren Entwicklungs- und Produktionstätigkeiten am Verkauf von Fremtteilen beteiligt. Die konkreten Tätigkeiten, die die MTU erbringt, bestehen insbesondere aus der Organisation und Unterstützung des Verkaufsprozesses. Die korrespondierende Realisierung der umsatzabhängigen Kommissionsgebühr erfolgt, wenn keine Unsicherheit mehr hinsichtlich der Höhe der zeitpunktbezogen zu realisierenden Umsatzerlöse besteht.



Da die MTU hierbei als Agent agiert, erfasst sie den Nettobetrag, auf den sie als Gegenleistung für ihre Vermittlungstätigkeiten Anspruch hat, in den Umsatzerlösen.

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten umfassen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse und Dienstleistungen, inklusive fremdfinanzierter Entwicklung, sowie die Einstandskosten der verkauften Handelswaren. Sie beinhalten neben den Material- und Fertigungseinzelkosten auch die zurechenbaren Produktionsgemeinkosten einschließlich der Amortisationen beziehungsweise Abschreibungen auf die produktionsbezogenen immateriellen Vermögenswerte und Produktionsanlagen, die Abwertungen auf die Vorräte sowie adäquate produktionsbezogene Verwaltungsgemeinkosten.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Forschungskosten werden in der Periode ihres Anfalls als Aufwand berücksichtigt.

Bei den Entwicklungskosten wird zwischen „fremdfinanzierter Entwicklung“ und „eigenfinanzierter Entwicklung“ unterschieden.

Der im Rahmen fremdfinanzierter Entwicklungsprojekte (bspw. staatlicher Technologieförderprogramme) für die Leistungserbringung eingesetzte Mitteleinsatz wird, mit Blick auf dessen erwartete Erstattung durch einen Auftraggeber, als Teil der Umsatzkosten ausgewiesen.

Die im Rahmen eigenfinanzierter Entwicklung angefallenen Entwicklungsaufwendungen werden bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Maßgabe des IAS 38 aktiviert und andernfalls unmittelbar zulasten des Periodenergebnisses erfasst. Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Kosten. Aktivierte Entwicklungskosten werden, beginnend mit dem Zeitpunkt der Vermarktung der jeweiligen Triebwerkstechnologie durch die MTU, planmäßig über ihre jeweilige Nutzungsdauer umsatzkostenwirksam amortisiert.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene und selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden gemäß IAS 38 aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswertes ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können.

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise Herstellungskosten angesetzt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear umsatzkostenwirksam amortisiert.

Den Amortisationen liegen die folgenden regelmäßigen Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauer in Jahren	
Programmwerte aus Kaufpreisallokation und selbsterstellte Entwicklungsleistungen	maximal 30
Kundenbeziehungen	4 – 26
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, ähnliche Rechte	maximal 30
Sonstige Vermögenswerte	3 – 10

Die Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden werden regelmäßig auf Angemessenheit überprüft und gegebenenfalls als Änderung von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen angepasst.

Aktivierte Geschäfts- oder Firmenwerte werden im Rahmen regelmäßiger bzw. anlassbezogener Werthaltigkeitstests im Sinne des IAS 36 auf Ebene der Segmente ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) und zivile Triebwerkstandhaltung (MRO-Segment) überprüft.

Sachanlagen

Die Sachanlagen unterliegen der betrieblichen Nutzung und werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen, bewertet. Die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen enthalten alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der zurechenbaren produktionsbezogenen Gemeinkosten. Die Neubewertungsmethode wird nicht angewendet. Die Abschreibungen auf die Sachanlagen werden nach der linearen Methode über ihre jeweilige wirtschaftliche Nutzungsdauer vorgenommen.

Den Abschreibungen liegen die folgenden regelmäßigen Nutzungsdauern zugrunde:

**Nutzungsdauer in Jahren**

Gebäude	20 – 50
Leichtbauten	10 – 15
Grundstückseinrichtungen	10 – 20
Maschinen und technische Anlagen	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 14

Für Maschinen im Mehrschichtbetrieb werden die Nutzungsdauern entsprechend verkürzt. Die Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden werden regelmäßig auf Angemessenheit überprüft und gegebenenfalls als Änderung von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen angepasst.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden gemäß IAS 20 erst bilanziell erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Diese Zuwendungen werden grundsätzlich in den Perioden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst, in denen die korrespondierenden Aufwendungen entstehen. Hierunter fallen auch Personalkostenerstattungen im Rahmen relevanter staatlicher Hilfsprogramme.

Bei Investitionen in Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte mindern die hierfür gewährten Zuwendungen der öffentlichen Hand in der Regel die Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vermögenswerte. Die Zuwendung wird damit im Wege reduzierter Abschreibungsbeiträge über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des jeweiligen Vermögenswertes erfolgswirksam erfasst. Stehen Zuwendungen der öffentlichen Hand nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit abnutzbaren Vermögenswerten, werden sie grundsätzlich in den Perioden als sonstige betriebliche Erträge erfasst, die durch Aufwendungen belastet sind, die aus der Erfüllung der mit der Zuwendung verbundenen Verpflichtungen resultieren. Ausgenommen davon sind Zuwendungen aus der Technologieförderung, welche im Jahr der Gewährung im Sinne einer nachgewiesenen Aufwandsersatzung als Umsatz ausgewiesen werden. Hierbei handelt es sich nicht um Umsatzerlöse gemäß IFRS 15.

Fremdkapitalkosten

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehende Fremdkapitalkosten werden bis zu dem Zeitpunkt, zu dem

die Vermögenswerte für ihre vorgesehene Nutzung oder zum Verkauf bereitstehen, in Übereinstimmung mit IAS 23 zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieser Vermögenswerte hinzugerechnet. Qualifizierte Vermögenswerte liegen vor, wenn für die Erstellung ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich ist, um sie in ihren beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen.

Die Aktivierung von Fremdkapitalkosten erfolgt für qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Erwerb, Bau oder Herstellung am oder nach dem 1. Januar 2009 begonnen wurde. Die aktivierten Anteile der zahlungswirksamen Fremdkapitalkosten sind Bestandteil der Position gezahlte Zinsen im Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Leasing

Ein Vertrag wird als Leasingvertrag bilanziert, wenn der Vertrag folgende Rechte gewährt:

- / Kontrolle der Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts
- / das Recht, aus der Nutzung im Wesentlichen den gesamten wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen.

Zu Beginn des Leasingverhältnisses werden eine Leasingverbindlichkeit passiviert und ein wertgleiches Nutzungsrecht aktiviert. Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Abschreibungen und aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen bewertet. Die Leasingverbindlichkeiten werden zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen erfasst. Hierbei zu berücksichtigen sind grundsätzlich feste und variable, nicht von der Nutzung abhängige Leasingzahlungen.

Bei der Berechnung des Barwerts der Leasingzahlungen verwendet der Konzern grundsätzlich seinen Grenzfremdkapitalkostensatz zum Bereitstellungsdatum, da der dem Leasingverhältnis jeweils zugrunde liegende Zinssatz im Einzelfall regelmäßig nicht verlässlich bestimmt werden kann. Nach dem Bereitstellungsdatum wird der Betrag der Leasingverbindlichkeiten aufgezinnt und durch die geleisteten Leasingzahlungen getilgt. Zudem wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeiten bei Änderungen des Leasingverhältnisses, bspw. bei der Anpassung der Laufzeit, bei Änderungen der Leasingraten (z.B. Änderungen künftiger Leasingzahlungen infolge einer Veränderung des zur Bestimmung dieser Zahlungen verwendeten Index oder Zinssatzes) oder bei einer Änderung der Beurteilung mit Blick auf eine Kaufoption für den Leasinggegenstand, neu bewertet.

Die Leasingzahlungen werden in der Kapitalflussrechnung in Höhe der Tilgungsleistung der Leasingverbindlichkeiten im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit, die gezahlte Zinskomponente im Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.



Für die bilanzielle Abbildung werden bestimmte künftige Entwicklungen nur berücksichtigt, wenn deren Eintritt als hinreichend sicher eingeschätzt wird.

Die Erleichterungsvorschriften des IFRS 16 kommen bei der MTU zur Anwendung. So wird auf den Ansatz von Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten verzichtet, wenn das Leasingverhältnis bei wirtschaftlicher Betrachtung eine initiale Laufzeit von weniger als 12 Monaten vorsieht (kurze Laufzeit) oder das Leasingobjekt einen Wert von weniger als 5.000 € hat. Geschuldete Leasingraten für Leasingverhältnisse mit kurzer Laufzeit oder betreffend geringwertige Leasingobjekte, ebenso wie von der Nutzung des Leasinggegenstands abhängige, variable Leasingzahlungen werden in den Funktionskosten der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tritt der Konzern als Leasinggeber auf, erfolgt zu Vertragsbeginn eines jeden Leasingverhältnisses die Einstufung entweder als Finanzierungsleasing oder als Operating Leasing.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern in diesem Zusammenhang eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen überträgt, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, wird es als Operating-Leasingverhältnis klassifiziert. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, insbesondere, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Am Bereitstellungsdatum der Leasingobjekte werden die im Rahmen eines Finanzierungsleasings gehaltenen Vermögenswerte als Forderung in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis bilanziert. Zur Bewertung der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis wird der dem Leasingverhältnis zugrunde gelegte marktübliche Zinssatz herangezogen. Umsätze aus dem Bereich Leasing sind dabei nicht dem IFRS 15 zuzuordnen.

Im Gegensatz dazu hängt die bilanzielle Abbildung von Sale-and-Lease-back-Transaktionen zunächst davon ab, ob ein Verkauf eines Vermögenswerts vorliegt, was anhand der Kriterien des IFRS 15 beurteilt wird. Sofern die Übertragung des Vermögenswerts als Verkauf eingestuft wird, bucht die MTU als Leasingnehmer das verkaufte Leasingobjekt aus und setzt stattdessen ein Nutzungsrecht an, dessen Wert aus dem Verhältnis des erhaltenen Nutzungsrechts zum ursprünglichen Buchwert des ausgebuchten Leasingobjekts abgeleitet wird. Der Gewinn oder Verlust aus der Transaktion wird wertgleich der an den Käufer und Leasinggeber übertragenen Rechte erfolgswirksam erfasst. Entspricht der Verkaufspreis nicht dem beizulegenden Zeitwert

oder entsprechen die nachfolgenden Zahlungen nicht den marktgerechten Konditionen, müssen Korrekturen vorgenommen werden. Sind die Konditionen unter dem Marktniveau angesiedelt, ist die Differenz als vorausgezahlte Leasingzahlung zu klassifizieren; liegen sie hingegen über dem Marktniveau, ist die Differenz als Darlehen des Leasinggebers zu bilanzieren. Liegt nach Prüfung der entsprechenden Kriterien kein Verkauf im Sinne des IFRS 15 vor, bilanziert die MTU als Leasingnehmer den rechtlich übertragenen Vermögenswert unverändert weiter und erfasst eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Transferpreises, die gemäß IFRS 9 zu bilanzieren ist.

Erworbene Programmwerte und erworbene Entwicklung

Als Programmwerte und erworbene Entwicklung bezeichnet die MTU aktivierte Ausgleichszahlungen an den jeweiligen Konsortialführer (OEM) zugunsten der Aufnahme in das bzw. des Ausgleichs von Entwicklungsleistungen für das jeweilige Triebwerksprogramm. Vorgenannte Ausgleichszahlungen berücksichtigen regelmäßig den relativen Anteil, den die MTU als Triebwerksprogramm-Konsortialpartner erwirbt bzw. erworben hat.

Diese Ausgleichszahlungen an den OEM – identifizierter Kunde im zivilen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) – qualifiziert die MTU, mangels konkret abgrenzbarer Gegenleistungen hierfür, als Zahlungen an den Kunden im Sinne des IFRS 15. Vorgenannte Zahlungen begründen sich stets bezogen auf die wirtschaftliche Triebwerksprogrammlaufzeit. Zudem fallen sie systematisch zu Beginn des jeweiligen Triebwerksprogramms an. Entsprechend werden diese Zahlungen bilanziell als langfristige Vermögenswerte abgegrenzt und nachfolgend erlösschmälernd, nach Maßgabe der Umsatzrealisierung aus der Leistungsverpflichtung Entwicklung/Technologiebereitstellung im zivilen Triebwerksgeschäft während der jeweiligen wirtschaftlichen Programmlaufzeit von regelmäßig bis zu 30 Jahren, verrechnet.

Sollten vorgenannte Ausgleichszahlungen signifikante aufgeschobene, bedingte Komponenten enthalten, erfolgt die Bilanzierung in Analogie zu IFRIC 1, sofern ein direkter Sachzusammenhang zwischen den bedingten Komponenten und dem wirtschaftlichen Nutzen (Umsatzerlöse) aus der jeweiligen Programmbeteiligung identifizierbar ist. Änderungen aufgrund der Neueinschätzung der aufgeschobenen, bedingten Komponenten werden insofern zunächst erfolgsneutral behandelt, indem der korrespondierende Vermögenswert angepasst wird. Vorgenannter Vermögenswert wird wie oben beschrieben nach Maßgabe der Umsatzrealisierung aus der jeweiligen Triebwerksprogrammbeteiligung während der verbleibenden wirtschaftlichen Programmlaufzeit nachfolgend erlösschmälernd amortisiert. Etwaige Rückzahlungen werden vom Buchwert abgesetzt. Die Erstattung von Programmwerten und/oder erworbener Entwicklung



durch den jeweiligen OEM wird, im Wege der Verrechnung der korrespondierenden Vermögenswerte, insoweit erfolgsneutral erfasst.

Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie erworbenen Programmwerten und erworbener Entwicklung

Zu jedem Abschlussstichtag wird analysiert, ob ein Anhaltspunkt dafür vorliegt, dass immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen oder erworbene Programmwerte bzw. Entwicklung wertgemindert sein könnten. Wenn ein solcher Anhaltspunkt vorliegt, wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswerts ermittelt.

Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte oder der bei einem Unternehmenszusammenschluss erworbene Geschäfts- oder Firmenwert werden nicht planmäßig abgeschrieben bzw. amortisiert, dafür mindestens einmal jährlich - auch ohne Anlass - auf eventuelle Wertminderungen überprüft. Die jährliche Prüfung der Firmenwerte erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, welche den beiden Geschäftssegmenten ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) und zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment) entsprechen.

Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen oder erworbenen Programmwerten bzw. erworbener Entwicklung werden durch den Vergleich des Buchwertes mit dem erzielbaren Betrag auf Ebene der Triebwerksprogramme als zahlungsmittelgenerierende Einheiten ermittelt. Der erzielbare Betrag wird in der Regel als Nutzungswert mithilfe eines Discounted-Cashflow-Verfahrens (DCF-Verfahren) ermittelt. Im Falle eines hierbei identifizierten Wertminderungsbedarfs wird, soweit möglich, darüber hinaus der beizulegende Zeitwert abzüglich Verkaufskosten ermittelt.

Die im Rahmen des DCF-Verfahrens verwendeten gewichteten Kapitalkosten (WACC) vor Steuern werden auf Basis eines korrespondierenden Nachsteuerzinssatzes iterativ abgeleitet. Für dessen Ableitung wird ein Eigenkapitalkostensatz nach Steuern auf Basis eines risikofreien Basiszinses und eines Risikozuschlags (Marktrisikoprämie, multipliziert mit einem Betafaktor auf Grundlage einer Peer-Group-Analyse) ermittelt. Zusätzlich wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz der Peer-Group-Unternehmen berücksichtigt. Eigen- und Fremdkapitalkosten werden im Zuge der Ableitung des WACC nach Steuern mit der durchschnittlichen Kapitalstruktur der Peer-Group-Unternehmen gewichtet. Der jeweils im Rahmen des DCF-Verfahrens verwendete Abzinsungssatz in Form des WACC versucht die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken abzubilden.

Können den einzelnen Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten (Gruppe) zu testen. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der erzielbaren Cashflows des Vermögenswertes beziehungsweise der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erstellt. Diesen Prognosen liegt die jeweils aktuelle, vom Leitungsorgan verabschiedete operative bzw. strategische Planung des Konzerns bzw., bezogen auf das jeweilige Bewertungsobjekt, zugrunde.

Soweit Gründe vorliegen, die in Vorperioden erfassten Wertminderungen für Vermögenswerte bzw. deren zahlungsmittelgenerierende Einheiten mit hinreichender Sicherheit als obsolet zu betrachten, werden bei diesen Vermögenswerten - mit Ausnahme von Firmenwerten - Wertaufholungen vorgenommen.

Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen beziehungsweise assoziierten Unternehmen, die für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns wesentlich sind, werden an equity bilanziert. Danach werden Gewinn- oder Verlustanteile anteilig dem Konzernergebnis und dem jeweiligen Beteiligungsbuchwert zugerechnet und im Periodenergebnis unter dem Posten „Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen“ ausgewiesen.

Vorräte

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Netto-Veräußerungswerte bewertet. Anschaffungspreisminderungen wie Preisnachlässe, Boni oder Skonti werden bei der Ermittlung der Anschaffungskosten berücksichtigt. Die Anschaffungskosten enthalten alle Kosten des Erwerbs sowie sonstige Kosten, die angefallen sind, um die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen.

Fertige und unfertige Erzeugnisse werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten und korrespondierendem Netto-Veräußerungswert angesetzt. Die Anschaffungs-/ Herstellungskosten umfassen alle direkten Kosten des Erwerbs bzw. der Herstellung sowie sachgerecht zurechenbare Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen. Kosten der Verwaltung werden ebenfalls berücksichtigt, soweit diese der Produktion sachgerecht zugerechnet werden können.



Der Netto-Veräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös der korrespondierenden fertigen Erzeugnisse abzüglich der erwarteten Kosten bis zur Fertigstellung und für den Vertrieb der jeweiligen Erzeugnisse.

Im zivilen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) erfolgt die Vermarktung von Vorratsvermögen im sogenannten Neuteil- bzw. Seriengeschäft auf Ebene des Konsortiums (OEM) regelmäßig zu effektiven Netto-Veräußerungserlösen unterhalb der korrespondierenden Anschaffungs-/Herstellungskosten des Konsortiums - zum Zwecke der Markterschließung. Mittelbar partizipiert die MTU als Konsortialpartner ziviler Triebwerksprogramme erlöstechnisch an diesem defizitären Seriengeschäft ihres Kunden, des OEMs, im Wege der Wirkung auf die Programmüberschüsse und damit die Erlös Komponente der Leistungsverpflichtung Entwicklung/Technologiebereitstellung (nutzungs- und umsatzbasiertes Lizenzentgelt für geistiges Eigentum i.S.d. IFRS15.B63).

Die Werthaltigkeitsrisiken im Vorratsvermögen werden im Wege der erfolgswirksamen Abgrenzung von Bewertungsabschlüssen berücksichtigt.

Vertragsvermögenswerte

Vertragsvermögenswerte werden umsatz- und bilanzwirksam angesetzt, wenn der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen im Wege der Übertragung von Gütern oder Dienstleistungen auf den Kunden erfüllt hat, bevor dieser die hierfür identifizierte Gegenleistung zahlt oder diese fällig ist. Die Gewährung der dem Vertragsvermögenswert zugrundeliegenden Gegenleistung des Kunden wird dabei nicht rein durch Zeitablauf eintreten - in diesem Fall würde eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen anstelle eines Vertragsvermögenswerts erfasst. Die Vertragsvermögenswerte werden auf Kundenvertragsbasis mit unter Berücksichtigung korrespondierend zu empfangender An- und Abschlagszahlungen bzw. zugehörigen Vertragsverbindlichkeiten saldiert dargestellt.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der bei einem Unternehmen zur Entstehung eines finanziellen Vermögenswertes und gleichzeitig bei einem anderen Unternehmen zur Entstehung einer finanziellen Verbindlichkeit oder eines Eigenkapitalinstruments führt.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite, sonstige Forderungen und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen.

Die Erstbewertung finanzieller Vermögenswerte erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zum Handelstag. Ausgenommen hiervon sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zum Transaktionspreis angesetzt werden. Die Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte richtet sich nach der Klassifizierung des jeweiligen Vermögenswertes.

Finanzielle Vermögenswerte werden im Einklang mit IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wenn sie mit dem Ziel erworben werden, ausschließlich die vertraglich fixierten Cashflows in Form von Zins- und Tilgungszahlungen zu vereinnahmen - der Konzern nimmt die ergebniswirksame Fair-Value Option des IFRS 9 hierfür nicht in Anspruch.

Unter Berücksichtigung des Wahlrechts aus IFRS 9 werden finanzielle Vermögenswerte in Form von vertraglichen Schuldinstrumenten, bei denen grundsätzlich eine Veräußerungsabsicht besteht, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Demgegenüber werden, unter Berücksichtigung des einschlägigen Wahlrechts, Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag bilanziert.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Das Wertminderungsmodell von IFRS 9 verfolgt das Ziel, erwartete Verluste bilanz- und erfolgswirksam abzubilden.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie für Vertragsvermögenswerte werden die über die gesamte Restlaufzeit erwarteten Verluste erfasst. Für alle anderen finanziellen Vermögenswerte werden die erwarteten Verluste in Höhe des erwarteten 12-Monats-Verlusts erfasst, solange das Kreditrisiko nicht signifikant gestiegen ist. Dabei wird nicht davon ausgegangen, dass das Kreditrisiko bei mehr als 30 Tagen Überfälligkeit signifikant ansteigt, da die Geschäftspraktiken der MTU längerfristig orientiert sind. Die MTU berücksichtigt vielmehr einen signifikanten Anstieg des Kreditrisikos bei einer Überfälligkeit von mehr als 90 Tagen von einredefreien, vertraglich fälligen Forderungen. Andernfalls werden auch für diese finanziellen Vermögenswerte die über die gesamte Restlaufzeit erwarteten Verluste erfasst.



Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über das konkrete Ausfallrisiko des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt. Für Schuldinstrumente wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitsinformationen sowie Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Zur Ermittlung der erwarteten Verluste werden bonitätsabhängige Wertberichtigungsquoten für Gruppen finanzieller Vermögenswerte mit vergleichbarer Bonität ermittelt. Basis der Wertberichtigungsquoten sind die sogenannten Credit-Spreads für gute, mittlere und schlechte Bonitäten. Dabei orientiert sich die Einstufung an den Klassifizierungen renommierter Ratingagenturen.

Bei erheblichen finanziellen Schwierigkeiten oder hoher Wahrscheinlichkeit der Insolvenz des Schuldners, dem Wegfall eines aktiven Marktes, bedeutenden Veränderungen des technologischen, ökonomischen, rechtlichen Umfelds oder des marktbezogenen Umfelds des Emittenten sowie einem signifikanten oder länger anhaltenden Rückgang des beizulegenden Zeitwerts des finanziellen Vermögenswerts unter die jeweiligen fortgeführten Anschaffungskosten wird die Bonität von finanziellen Vermögenswerten als beeinträchtigt angesehen und eine entsprechende Wertminderung erfolgswirksam erfasst. Für die Beurteilung nutzt die MTU insbesondere öffentlich verfügbare Informationen einschlägiger Auskunftsteile und Rating-Agenturen. Erst bei festzustellender Uneinbringlichkeit des Vermögenswertes erfolgt anstelle einer Wertberichtigung die Ausbuchung des Vermögenswertes.

Derivative Finanzinstrumente

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

Die derivativen Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und im Rahmen der Folgebewertung mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dabei erfolgt die Bilanzierung derjenigen derivativen Finanzinstrumente, die Teil einer Sicherungsbeziehung sind, erfolgsneutral, bis sich die zugehörigen Grundgeschäfte bzw. etwaige Ineffektivitäten materialisieren und zu einer Umgliederung kumulierter Gewinne und Verluste aus dem sonstigen Ergebnis in das Periodenergebnis führen.

Der beizulegende Zeitwert wird grundsätzlich auf der Basis von notierten Preisen an einem aktiven Markt ermittelt und entspricht dem Betrag, den die MTU bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Liegen keine notierten Preise an einem aktiven Markt vor, so werden die beizulegenden Zeitwerte mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle (DCF-Verfahren) unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Wechselkurse, Zinssätze und Bonitäten der Vertragspartner ermittelt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, wie etwa Sichteinlagen, Geldmarktfonds und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten, sind dadurch gekennzeichnet, dass sie in der Regel beim Zugang eine effektive Restlaufzeit von bis zu drei Monaten haben. Sie werden, eine entsprechende Bonität des Schuldners vorausgesetzt, zum Nominalbetrag bewertet bzw. ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Hedge-Accounting (Sicherungsbeziehungen)

Die MTU erfüllt die Voraussetzungen des IFRS 9 mit Blick auf die Absicherung künftiger Zahlungsströme aus Umsatztransaktionen in Fremdwährung – Cashflow-Hedging. Zu Beginn jeweiliger Sicherungsmaßnahmen wird die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft sowie dem Ziel und der Strategie der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt die Einschätzung des Grads der Wirksamkeit der eingesetzten Absicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überprüft.

Im Rahmen des Cashflow-Hedging der MTU werden erwartete Zahlungsströme aus US-Dollar-Umsatztransaktionen (Grundgeschäfte) mit Blick auf Währungsschwankungen mittels (derivativer) Finanzinstrumente abgesichert. Hierbei erfolgt die Folgebewertung des effektiven Teils der Sicherungsinstrumente bis zur Materialisierung der korrespondierenden Grundgeschäfte erfolgsneutral unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis.

Eine Umbuchung der im sonstigen Ergebnis erfassten Folgebewertungseffekte in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der bilanziellen Abgrenzung des abgesicherten Grundgeschäfts. Die Kosten effektiver Sicherungsinstrumente, insbesondere zugunsten der Absicherung von Zahlungsströmen aus Umsatztransaktionen (Cashflow-Hedging), werden im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen.



Laufende und latente Steuern

Im Konzernabschluss werden laufende und latente Steuern nach Maßgabe der relevanten ertragsteuerlichen Steuerjurisdiktionen berücksichtigt. Laufende und latente Steuern werden im Eigenkapital erfasst, soweit sie Geschäftsvorfälle betreffen, die direkt dem Eigenkapital belastet oder gutgeschrieben werden.

Der Konzern beurteilt, ob es wahrscheinlich ist, dass eine Steuerbehörde eine steuerliche Behandlung akzeptiert. Auf dieser Basis werden der zu versteuernde Gewinn, die steuerliche Basis, die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste, die noch nicht genutzten Steuergutschriften oder die Steuersätze bestimmt, die in den jeweiligen für den Konzern maßgeblichen Ertragsteuererklärungen verwendet werden bzw. deren Verwendung beabsichtigt ist.

Ist es nach Auffassung der MTU wahrscheinlich, dass die Steuerbehörde eine gewählte steuerliche Behandlung nicht akzeptiert, so wird bei der Bestimmung der steuerlichen Implikationen mit Blick auf die Bemessung des zu versteuernden Gewinns bzw. der steuerlichen Basis, der Berücksichtigung noch nicht genutzter steuerlicher Verluste bzw. zur Nutzung verfügbarer Steuergutschriften sowie der zu berücksichtigenden Steuersätze Unsicherheiten in der Bemessung durch bestmögliche Einschätzung (z. B. Betrag/Erwartungswert) zum wahrscheinlichen Ausgang Rechnung getragen.

Wirkt sich diese steuerliche Behandlung sowohl auf tatsächliche als auch auf latente Steuern aus, fällt der Konzern für die tatsächlichen und die latenten Steuern konsistente Ermessensentscheidungen bzw. nimmt Einschätzungen vor, die für beide Steuern kohärent sind.

Zinsen im Zusammenhang mit Steuernachzahlungen und -erstattungen aus steuerlichen Betriebsprüfungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Zinsaufwand ausgewiesen.

Aktive und passive latente Steuern werden für temporäre Differenzen zwischen den steuerlichen Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden und den korrespondierenden Buchwerten in der IFRS-Konzernbilanz gebildet. Aktive latente Steuern auf vortragsfähige Steuergutschriften werden gebildet, sobald die sachlichen Voraussetzungen für den Anspruch auf die Steuergutschriften erfüllt sind. Zudem werden aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge gebildet. Aktive latente Steuern werden angesetzt, wenn es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz sowie steuerlich vortragsfähige Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können. Die Berechnungen der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgen mit dem Steuersatz, der für den Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen anzuwenden ist. Eine Verrechnung

von aktiven mit passiven latenten Steuern erfolgt, soweit die in IAS 12 hierfür genannten Voraussetzungen vorliegen.

Der Ansatz aktiver latenter Steuern für vortragsfähige Steuergutschriften und steuerliche Verlustvorträge wird im Konzern durch das für deren Nutzbarkeit maßgebliche steuerliche Einkommen innerhalb des Detailplanungszeitraums von maximal 5 Jahren begrenzt. In gleicher Weise wird bei der Abgrenzung des Überhangs aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen verfahren.

Pensionsverpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren gemäß IAS 19 gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch zu erwartende Steigerungen von Renten sowie Löhnen und Gehältern bei vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussgrößen berücksichtigt.

Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen geht das Unternehmen grundsätzlich über die Beitragszahlungen hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter:innen zu erfüllen.

Die Unterscheidung zwischen beitragsorientierten und leistungsorientierten Plänen kann im Einzelfall schwierig sein. So ist in Deutschland bei Beitragszusagen in der Regel eine Mindestleistung garantiert, für die auch bei Einschaltung eines externen Versorgungsträgers oder einer Versicherungsgesellschaft letztendlich die MTU als Arbeitgeber haftet. Die sogenannte finale Haftung des Arbeitgebers ist in Deutschland durch das BetrAVG geregelt. Für Rechnungslegungszwecke ist der Begriff der beitragsorientierten Zusage wirtschaftlich auszulegen. Soweit der Konzern keine rechtliche oder faktische Verpflichtung zur Leistung weiterer Beiträge hat, werden diese Pläne als beitragsorientierte Pläne klassifiziert. Laufende Beitragszahlungen werden als Personalkosten erfolgswirksam für den betreffenden Zeitraum erfasst.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Bewertung des Verpflichtungsumfangs der leistungsorientierten Pensionszusagen bzw. des zurechenbaren Planvermögens können sich aus Änderungen versicherungsmathematischer Annahmen beziehungsweise aus Abweichungen zwischen versicherungsmathematischen Annahmen und der tatsächlichen Entwicklung ergeben. Diese Gewinne und Verluste werden in der Periode ihrer Entstehung direkt im sonstigen Ergebnis erfasst und in der Gesamtergebnisrechnung gesondert dargestellt.



Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird hingegen sofort ergebniswirksam erfasst. Rückdeckungsansprüche werden bei Erfüllung der Kriterien von IAS 19 als Planvermögen mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen saldiert. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Nettoschuld, bestehend aus der Pensionsverpflichtung abzüglich des korrespondierenden Planvermögens, wird erfolgswirksam im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen. Der Dienstzeitaufwand wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als Personalaufwand in den jeweiligen Funktionskosten erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Nach Maßgabe des IAS 37 werden im Rahmen der sonstigen Rückstellungen rechtliche oder faktische Verpflichtungen passiviert, die aus einem Ergebnis der Vergangenheit resultieren und für deren Erfüllung ein Abfluss wirtschaftlicher Ressourcen als wahrscheinlich erachtet wird, dessen Höhe hinreichend verlässlich geschätzt werden kann. Relevante Verpflichtungen resultieren regelmäßig aus Gewährleistungssachverhalten, Rechts- und Prozesskosten, drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften, Angelegenheiten des Personalbereichs und sonstigen Sachverhalten.

Bei Vorliegen eines vom Management geplanten und kontrollierten Restrukturierungsprogramms werden Rückstellungen für die direkt im Zusammenhang mit der Restrukturierung entstehenden Ausgaben gebildet. Zum Ansatz von Restrukturierungsrückstellungen kommt es nur, wenn eine faktische Verpflichtung zur Restrukturierung besteht und soweit die diesbezüglichen Ausgaben sowohl notwendig im Zuge der Restrukturierung entstehen als auch nicht mit den laufenden Aktivitäten des Unternehmens im Zusammenhang stehen.

Langfristige Rückstellungen mit einer identifizierbaren Restlaufzeit von mehr als einem Jahr ab dem Bilanzierungstichtag werden in Höhe des Barwerts der erwarteten Ausgaben angesetzt. Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften bewertet das Unternehmen mit dem niedrigeren Betrag aus den zu erwartenden Kosten bei Erfüllung des Vertrags und den zu erwartenden Kosten bei vorzeitiger Beendigung des Vertrags.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personalbereich werden im Einklang mit IAS 19 beziehungsweise IAS 37 bilanziert, im Falle von Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen auf Basis versicherungsmathematischer Bewertungen.

Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind mögliche Verpflichtungen, die aus Ereignissen der Vergangenheit resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder

mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse bedingt ist, die nicht vollständig unter Kontrolle der MTU stehen. Eine bilanzielle Abgrenzung solcher Verpflichtungen unterbleibt, weil zum aktuellen Abschlussstichtag der Abfluss von Ressourcen als unwahrscheinlich erachtet wird oder im Ausnahmefall der Umfang der Verpflichtung nicht verlässlich geschätzt werden kann.

Vertragsverbindlichkeiten

Zahlt ein Kunde eine Gegenleistung, bevor das Unternehmen die hier vertraglich geschuldete Übertragung von Gütern und/oder Dienstleistungen auf den Kunden bewirkt hat und dadurch den unbedingten Anspruch auf eine bestimmte Gegenleistung erworben hat, weist das Unternehmen für besagte Gegenleistung eine Vertragsverbindlichkeit im Sinne des IFRS 15 aus.

Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung des Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die es von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat. Hat eine der Parteien des Vertrags mit dem Kunden ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, wird – abhängig vom Verhältnis zwischen der Leistungserbringung der MTU und der Zahlung des Kunden – ein Vertragsvermögenswert, eine Vertragsverbindlichkeit oder eine Forderung ausgewiesen. Vertragsvermögenswerte und -verbindlichkeiten werden als kurzfristig ausgewiesen, da sie innerhalb des gewöhnlichen Geschäftszyklus angefallen sind. Vertragsverbindlichkeiten der MTU entstehen im regelmäßigen Geschäftsgang des zivilen und militärischen Triebwerksgeschäfts (OEM) sowie des zivilen Wartungs- und Instandsetzungsgeschäfts im Rahmen der Erbringung von technischen Dienstleistungen, insbesondere von Wartungs- und Instandsetzungsleistungen. Hierbei kann die MTU die vertragliche Gegenleistung regelmäßig vor bzw. parallel zur Leistungserbringung beanspruchen. Die Vertragsverbindlichkeiten werden auf Kundenvertragsbasis unter Berücksichtigung korrespondierend zum Stichtag abgegrenzter Vertragsvermögenswerte saldiert dargestellt.

Rückerstattungsverbindlichkeiten

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit im Sinne des IFRS 15 wird erfasst, wenn das Unternehmen von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass es dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der erhaltenen Gegenleistung bewertet, von der die MTU zum Bilanzstichtag erwartet, sie an den jeweiligen Kunden zurück zu erstatten. Im zivilen Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) partizipiert die MTU im Rahmen der Entwicklung/Technologiebereitstellung an Programmüberschüssen. Diese Überschüsse sind im Zeitablauf geprägt durch Abrechnungskorrekturen, die auf die mehrstufigen Abrechnungsprozesse der jeweiligen Lieferketten ziviler Triebwerkspro-



gramme zurückzuführen sind – so werden Triebwerksteile innerhalb der Triebwerksprogramm-Lieferkette zum Kataloglistenpreis und nachfolgend an den Kunden des jeweiligen Programms rabattiert abgegeben (Programm-Abrechnungsrisiken). Die MTU als Konsortialpartner partizipiert im Rahmen des Programmüberschusses mit ihrem Programmanteil zunächst an sämtlichen Abrechnungen des Triebwerksprogramms.

Weiterhin partizipiert die MTU als Konsortialpartner ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen (OEM-Segment) an ungeplanten Preis- und Kostenrisiken des Triebwerksprogramms, die ebenfalls zu teils erheblichen Korrekturen von durch den OEM gewährten Programmüberschussbeiträgen führen. Die Vorsorge jener Erstattungspotenziale erfolgt durch die MTU auf Schätzbasis im Wege der erlösschmälernden Abgrenzung von Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten begründen sich aus vertraglichen Rückgabeverpflichtungen von Zahlungsmitteln oder einem anderen finanziellen Vermögenswert. Darunter fallen insbesondere Anleihen und sonstige verbrieftete Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen, Schuldscheindarlehen, derivative Finanzverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Dritten.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet, der in der Regel dem Zeitwert des Erfüllungsbetrags entspricht. Direkt zurechenbare Transaktionskosten sind bei allen finanziellen Verbindlichkeiten, außer Derivaten, in Abzug zu bringen. Ist eine finanzielle Verbindlichkeit un- oder unterverzinslich, erfolgt der Ansatz bzw. die Erstbewertung der Verbindlichkeit zum beizulegenden Zeitwert, der dann regelmäßig von dem korrespondierenden Erfüllungs- beziehungsweise Nominalwert abweicht. Die Verbindlichkeit wird in der Folgezeit nach Maßgabe der Effektivzinsmethode fortgeschrieben.

Zinszahlungen für Fremdkapital werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung unter dem Posten gezahlte Zinsen als Teil des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

Aktienbasierte Vergütung

Die langfristige erfolgsabhängige Vergütung des Vorstands erfolgt seit dem Berichtsjahr über einen Performance Share Plan (PSP/LTI) mit einem vierjährigen Bemessungszeitraum und Barausgleich. Die Bewertung der Verpflichtung erfolgt gemäß IFRS 2 zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und wird bis zum Ablauf des Performance Zeitraums fortgeschrieben. Zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts des PSP kommt eine Monte-Carlo-Simulation der Aktienkursentwicklung

der MTU bzw. der für die Zielerreichung maßgeblichen Peer-Group-Unternehmen zur Anwendung. Die Simulation berücksichtigt sowohl historische Beobachtungen zur Ableitung der Aktienkursvolatilität als auch Analysten-Prognosen zur Abschätzung der erwarteten Dividende während des Bemessungszeitraums.

Dividenden- und Gewinnausschüttungen

Die Ansprüche der Anteilseigner auf Dividenden- und Gewinnausschüttungen für das jeweilige Berichtsjahr werden in der Periode als Verbindlichkeit erfasst, in der die entsprechende Beschlussfassung erfolgt ist. Zu der vom Vorstand beziehungsweise Aufsichtsrat an die Hauptversammlung vorgeschlagenen Dividendenausschüttung wird auf [VII. Ableitung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss](#) verwiesen.

Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRS erfordert, dass Annahmen getroffen und Schätzungen verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie der Eventualverbindlichkeiten auswirken. Diese Annahmen und Schätzungen richten sich nach den Verhältnissen am Bilanzstichtag und beeinflussen insoweit auch die Höhe der ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der dargestellten Berichtsperioden. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen bzw. die Basis der Verrechnung erworbener Programmwerte und Entwicklung, die Bewertung von Vorräten und Vertragsvermögenswerten, die Ermittlung beizulegender Zeitwerte von Finanzinstrumenten und sonstiger Vermögenswerte, die Bestimmung des Eintrittszeitpunkts von geplanten Transaktionen, die in eine Sicherungsbeziehung einbezogen werden, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen und sonstigen Verpflichtungen, insbesondere Rückerstattungsverbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten; weiterhin die Bilanzierung steuerlicher Vermögenswerte, insbesondere im Zusammenhang mit temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträgen und Steuergutschriften. Annahmen und Schätzungen sind elementare Grundlage der Aufstellung von Planungsrechnungen auf Unternehmens-, Segment- und Programm- bzw. Kundenvertragsebene. Vorgenannte Planungsrechnungen bilden die materielle Grundlage für Werthaltigkeitsbetrachtungen im Sinne von IAS 36, auch im Zusammenhang mit Programmwerten und sonstigen programmbezogenen Vermögenswerten, bspw. im Zusammenhang mit Kaufpreisallokationen, sowie in Teilbereichen die Umsatzrealisierung, insbesondere mit Blick auf die Realisierung variabler Vergütungskomponenten, im Sinne des IFRS 15.



Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den diesbezüglich getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen und insofern eine Bewertungskorrektur bilanzierter Vermögenswerte und Schulden erforderlich machen. Änderungen von Schätzungen werden zum Zeitpunkt des Erkenntnisgewinns im Einklang mit IAS 8 berücksichtigt und wirken sich gegebenenfalls auf das Ergebnis der Periode der Änderung beziehungsweise zukünftiger Perioden aus. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von abschlussrelevanten Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies signifikante Auswirkungen auf die Abbildung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

- / Mit Blick auf die branchenüblich lange Laufzeit von Triebwerksprogrammen sind erhebliche Einschätzungen, bspw. mit Blick auf die Mengen-, Preis- bzw. Kostengerüste sowie die zeitliche Struktur der Leistungserbringung und korrespondierende Vergütung innerhalb der jeweiligen Programmbeteiligungen zu treffen, die für die Bilanzierung und infolgedessen Umsatzrealisierung für programmbezogene Vermögenswerte sehr erheblich sind. Maßgebliche Komponenten programmbezogener Vermögenswerte sind neben erworbenen Programmwerten aktivierte Ausgleichszahlungen für Entwicklungen, aktivierte Entwicklungseigenleistungen, Vorräte, Vertragsvermögenswerte und programmbezogene finanzielle Vermögenswerte.
- / Im Rahmen der Ermittlung von Wertminderungen werden auch Schätzungen vorgenommen, die sich u. a. auf Ursache, Zeitpunkt und Höhe der jeweiligen Werthaltigkeitsrisiken beziehen. Eine Wertminderung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren, wie z. B. Änderungen der Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Wachstums der Luftfahrt und der Flugzeugindustrie, Veränderungen der Kapitalkosten, Wechselkurse, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologischem Veralten, Wiederbeschaffungskosten oder Kaufpreise entsprechender Vermögenswerte bzw. Gruppen. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies Auswirkungen auf die Abbildung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Weitere Details im Zusammenhang mit der Prüfung von Wertminderungsrisiken finden sich im [Abschnitt 14. Immaterielle Vermögenswerte](#) und [17. Erworbenene Programmwerte](#).
- / Rückerstattungsverbindlichkeiten, insbesondere für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, resultieren aus konkreten Ausgleichszahlungsverpflichtungen der MTU gegenüber dem jeweiligen OEM aufgrund der konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM-Segment). Die Bilanzierung dieser Rückerstattungsverbindlichkeiten erfordert erhebliche Einschätzungen und erfolgt notwendig auf Basis zugehöriger Einschätzungen des

Triebwerks-OEMs, welcher die hierfür maßgeblichen Programmkunden-Beziehungen verwaltet. Im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr sind in diesem Zusammenhang im Besonderen die Ausgleichsverpflichtungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan zur Kompensation von lebensdauerreduzierten Pulvermaterialbauteilen im Triebwerksprogramm PW1100G-JM zu erwähnen. Infolge des GTF™-Flottenmanagementplans erfolgten im Geschäftsjahr 2023 durch den OEM Zusicherungen an die Programmkunden, an welchen die MTU als Konsortialpartner partizipiert und für deren Bemessung erhebliche Einschätzungen zu Umfang und Verlauf der Maßnahmen und in der Folge Nutzungseinschränkungen des betroffenen Fluggeräts erforderlich sind. Weitere Details zur konsortialen Haftung für Zusicherungen kompensatorischer Leistungen an Vertragspartner des PW1100G-JM-Programms im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan finden sich im [nachfolgenden Abschnitt GTF™-Flottenmanagementplan bzw. Abschnitt 31. Rückerstattungsverbindlichkeiten](#).

- / In Anbetracht der branchenüblichen Spreizung zu erwartender Margen mit Blick auf das sogenannte Serien- bzw. Neuteilgeschäft einerseits und das Ersatzteil- bzw. Aftermarketgeschäft andererseits hat der unterstellte Vermarktungsmix innerhalb der zivilen OEM-Programme (OEM-Segment) einen erheblichen Einfluss auf die Ermittlung beizulegender Zeitwerte von programmspezifischen Vermögenswerten in Form von Vorrats- und Vertragsvermögenswerten bzw. von Verpflichtungen in Form von Rückerstattungs- und Vertragsverbindlichkeiten.
- / Das Management bildet Wertberichtigungen auf Forderungen, Vertragsvermögenswerte, sonstige finanzielle Vermögenswerte sowie liquide Mittel für erwartete Kreditverluste. Die Bewertung des Ausfallrisikos sowie kompensatorischer Sicherungsmittel erfordert annahmebasierte Einschätzungen.
- / Im Einzelfall stehen finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aufgeschobenen, bedingten Kaufpreiskomponenten. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts entsprechender Verpflichtungen erfordert Prognosen über die künftige Entwicklung der werttreibenden Parametrik. Diese besteht einerseits in öffentlich verfügbaren Marktdaten (Zinssatz, US-Dollar-Kurse) und andererseits in nicht öffentlich beobachtbaren Inputparametern – im konkreten Fall dem bis zum Jahr 2027 zu vergütenden Flugstundenaufkommen eines Teils der V2500-Triebwerksflotte. Das künftige Flugstundenaufkommen prognostiziert die MTU mittels Anwendung eigenentwickelter Prognosemodelle auf Basis intern sowie extern verfügbarer Informationen zur aktiven V2500-Flotte. Sensitivitäten resultieren sowohl aus dem absoluten Volumen des zu vergütenden Flugaufkommens als auch aus der zeitlichen Struktur seiner Materialisierung. Weitere Details zur Finanzverbindlichkeit aus der IAE-V2500-Anteilserhöhung finden sich im [Abschnitt 28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#).



- / Bei zeitpunktbezogen erfassten Umsatzerlösen im Rahmen des zivilen und militärischen Triebwerksgeschäfts werden aufgrund deren zeitlich verzögerter Abrechnung Schätzungen hinsichtlich deren Höhe erforderlich. Die Schätzungen berücksichtigen neben fixen auch variable Erlösbestandteile aus der konsortialen Beteiligung an den Erlösen der jeweiligen Triebwerkskonsortien. Die variable Erlösbestandteil ist geprägt durch Erlöse aus dem Verkauf von Triebwerksmodulen und -teilen an Programm-Subunternehmer des Programms und die nachfolgende Vermarktung der durch jene Subunternehmer (Wartungs- und Instandsetzungs-Dienstleister) erbrachten Triebwerkswartungsleistungen an die Programm-Kunden (Airlines, Leasinggesellschaften etc.). Die Schätzerfordernisse betreffen in diesem Zusammenhang den Komplex der für variable Erlösbestandteile erforderlichen Rückerstattungsverpflichtungen sowie im Einzelfall die Folgebewertung von Vertragsvermögenswerten und -verbindlichkeiten.
- / Die zeitraumbezogen erfassten Umsatzerlöse werden entsprechend dem jeweiligen Leistungsfortschritt realisiert, sofern es hinreichend wahrscheinlich ist, dass der MTU der mit dem Geschäft verbundene wirtschaftliche Nutzen zufließt. Leistungsfortschrittsbedingte Erlöse, die im Einzelfall Schätzunsicherheiten mit Blick auf das Ergebnis unterliegen, werden nach Maßgabe der als einbringlich erachteten, zum Abschlussstichtag angefallenen Auftragskosten realisiert. Die Unsicherheit korreliert in diesem Zusammenhang mit der Komplexität und der langen Laufzeit des jeweiligen Kundenvertrags. Das Management überprüft regelmäßig seine Einschätzungen im Zusammenhang mit solchen Kundenverträgen und passt deren Bilanzierung gegebenenfalls an. Im Fall einer Leistungsfortschrittsbestimmung über die Messung bereits erbrachter Leistungen fallen die Ermessensspielräume hingegen deutlich geringer aus, da sich hier an den mit dem Kunden vereinbarten Meilensteinen orientiert wird.
- / Ertragsteuern sind für jede Steuerjurisdiktion zu ermitteln, in der der Konzern tätig ist. Bei der Bewertung laufender und latenter Steuern sind Schätzungen notwendig: Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Erzielbarkeit eines im Rahmen der jeweiligen Steuerart und Steuerjurisdiktion ausreichenden steuerlichen Einkommens ab. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie z.B. die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen und Verlustvortragsperioden.
- / Die Höhe der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und damit die Aufwendungen für Altersversorgung für Arbeitnehmer:innen werden durch versicherungsmathematische Verfahren ermittelt, die auf Annahmen hinsichtlich des Zinssatzes, der Realisierung optionaler Auszahlungsmodalitäten, Lohn- beziehungsweise Gehalts- und

Rententrends sowie der Lebenserwartung beruhen. Änderungen dieser finanzmathematischen Annahmen haben Auswirkungen auf die künftige Höhe der Pensionsrückstellungen beziehungsweise der künftigen Aufwendungen für Altersversorgung. Weitere Details zu den Pensionsrückstellungen finden sich im [Abschnitt 25. Rückstellungen für Pensionen](#).

Sämtliche Annahmen und Schätzungen basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Entwicklungen bis zur Aufstellung des Abschlusses werden werterhellend berücksichtigt. Bei der Einschätzung der künftigen Geschäftsentwicklung wurde außerdem das zu diesem Zeitpunkt als realistisch unterstellte künftige wirtschaftliche Umfeld in der Branche und in den Regionen berücksichtigt, in denen die MTU tätig ist. Bei der Einholung neuer Informationen nutzt die MTU auch die Dienste externer Berater:innen, wie etwa von Analyst:innen, Versicherungsmathematiker:innen, Bewertungsexpert:innen, Steuer- und Rechtsberater:innen.

Makroökonomische Faktoren

Die Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr steht im Einfluss makroökonomischer Faktoren, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses mit Blick auf getroffene Annahmen und Schätzungen zu berücksichtigen sind. Im Rahmen der Unternehmensplanung ist es notwendig, die für die MTU relevante Entwicklung der Verfügbarkeit und Inflation von Energieträger-, Lieferketten- sowie Personalkapazitäten sowie von Wechselkursen und weiteren Kapitalmarktkonditionen zu prognostizieren. Diese Faktoren beeinflussen die Einschätzungen mit Blick auf die Ableitung der beizulegenden Zeitwerte von immateriellen Vermögenswerten, Programmwerten, Vorräten sowie Vertragsvermögenswerten, Forderungen und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Das durch multiple Krisen belastete Umfeld verstärkt Schätzunsicherheiten mit Blick auf prognostische Abschlussinformationen, insbesondere im Rahmen der Ableitung beizulegender Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden bzw. mit Blick auf den mittel- und langfristigen Ausblick auf die Ertrags- und Liquiditätssituation der MTU. Vor diesem Hintergrund war die MTU bestrebt, im Rahmen der Unternehmensplanung makroökonomisch beeinflusste Parameter mit gebotener Vorsicht anzusetzen. Außerdem nutzt der Konzern weiterhin die Möglichkeit, die makroökonomischen Einflüsse durch kompensatorische Maßnahmen wie strategische Bevorratung, Implementierung alternativer Energieversorgung bzw. den Abschluss von Sicherungsgeschäften, insbesondere zur Kompensation von Rohstoffpreis- und Wechselkursrisiken, zu mitigieren. Die MTU geht dabei im Rahmen der Unternehmensplanung nicht von einer kurzfristigen Stabilisierung der internationalen Energie-, Rohstoff- und Kapitalmärkte bzw. Lieferketten relativ zum Status quo aus.



Das für die mehrjährige Unternehmensplanung verwendete Szenario basiert auf den im Prognosebericht von [Abschnitt 2](#) beschriebenen Prämissen.

Mit Blick auf das zivile Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) und die zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment) wurde berücksichtigt, dass sowohl Passagierkilometer als auch Flugzeugauslieferungen 2025 steigen werden. Die IATA rechnet mit einem Plus von 8 % im Passagierverkehrsaufkommen und 6 % im Frachtaufkommen. Eine hohe Nachfrage nach Instandhaltung wird dadurch erwartet, insbesondere bei den Programmen der GTF-Triebwerksfamilie sowie beim V2500 und CFM56, in denen die MTU jeweils umfangreiche MRO-Dienstleistungen durchführt. Die MTU ist im MRO-Segment mit den Triebwerksprogrammen CF6-80C und PW2000 auch auf dem Frachtmarkt vertreten und erwartet hieraus eine stabile Auslastung. Neben dem zu erwartenden Ersatzteilgeschäft ist das zivile Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) an Flugzeugauslieferungen geknüpft. Diesbezüglich hat beispielsweise Airbus angekündigt, die Produktionsrate der meistverkauften A320neo-Familie auf 65 Stück pro Monat bis 2027 zu erhöhen. Die MTU partizipiert hierbei durch ihre Beteiligung am GTF-Triebwerk PW1100G-JM. Auch Boeing hat vor, die Produktion zu erhöhen - zum Beispiel die der 787 von 5 Stück auf 10 Stück pro Monat bis 2026. Für detaillierte Informationen zu den Umsätzen des zivilen Triebwerksgeschäfts wird auf [Abschnitt 1. Umsatzerlöse](#) verwiesen.

Im militärischen Triebwerksgeschäft sind für die MTU aktuell die wichtigsten Programme das EJ200 für den Eurofighter, das TP400-D6 für den A400M und die New Generation Fighter Engine (NGFE) für das Future Combat Air System (FCAS). Für den A400M sind voraussichtlich noch bis 2030 Auslieferungen geplant, auch im Rahmen der Export-Vermarktung, während die Produktion des Eurofighters bis Mitte der 30er gesichert ist. Das FCAS-Programm befindet sich in der Demonstratorphase 1B. Der Erstflug eines Entwicklungsflugzeugs ist weiterhin für 2030 geplant. An der Ausstattung der Bundeswehr über das von der Bundesregierung bereitgestellte Sondervermögen in Höhe von 100 Mrd. € ist die MTU bislang nicht beteiligt. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Militärausgaben der NATO-Staaten aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs und gestiegener geopolitischer Spannungen in Nahost und Asien in den kommenden Jahren um ca. 7 % p.a. steigen werden (verglichen mit ca. 1 % in den Jahren 2011 bis 2020). Vor diesem Hintergrund ergibt sich Wachstumspotenzial für das militärische Geschäft. Das von MTU und Safran im Rahmen des veröffentlichten European Defence Fund Projektes 2025 zum „Propulsion System for Next Generation Rotorcrafts“ gegründete Joint Venture EURA SAS unterstreicht diese Entwicklung. Darüber hinaus profitiert die MTU von wachsenden militärischen Flugzeugflotten und höheren Ersatzteilbedarfen für die Instandhaltung. Für detaillierte Informationen zu den Umsätzen des militärischen Triebwerksgeschäfts wird auf [Abschnitt 1. Umsatzerlöse](#) verwiesen.

Klimawandel

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wurden die Auswirkungen des Klimawandels sowohl mit Blick auf die Beurteilung der Unternehmensfortführung als auch im Rahmen der Ableitung von beizulegenden Zeitwerten, bspw. im Rahmen der Beurteilung von Wertminderungsrisiken, nach bestem Ermessen der Unternehmensleitung berücksichtigt. Im Ergebnis geht die MTU insbesondere davon aus, dass die Maßnahmen zur Abwendung bzw. Kompensation des Klimawandels voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf die Produktlebenszyklen derjenigen Triebwerksprogramme nehmen wird, in denen der Konzern aktuell investiert bzw. engagiert ist – sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment. Die MTU setzt sich in diesem Zusammenhang auch mit den möglichen Auswirkungen aus dem EU Green Deal auseinander, der eine Klimaneutralität bis 2050 aus dem Pariser 1,5-Grad-Ziel ableitet.

Die Auswirkungen des Klimawandels auf die für die MTU relevanten Triebwerksprogramme wurden insbesondere vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung nach Passagier- und Frachtflugverkehr sowie Substitutionsmöglichkeiten der MTU-Triebwerkstechnologien durch funktional vergleichbare, wesentlich emissionsärmere Antriebstechnologien (Luftfahrtantriebe) analysiert.

Die gegenwärtigen MTU-Geschäftsfelder sind mit Blick auf den Reifegrad und die luftfahrtrechtliche Regulierung aus heutiger Sicht der MTU auf absehbare Zeit nicht von effektiven Substitutionsrisiken betroffen. Die MTU analysiert und verfolgt die Entwicklungen im Bereich von Elektromotoren, Batterien und insbesondere Brennstoffzellen aufmerksam und engagiert sich im Rahmen von Studien an der technologischen Entwicklung auf diesen für ein emissionsfreies Fliegen vielversprechenden Gebieten, einerseits um nachteilige Entwicklungen für das Bestandsgeschäft frühzeitig zu identifizieren, andererseits aber um in diese Entwicklung zu investieren und an den hieraus erwachsenden Chancen zu partizipieren. Aus diesen Gründen entwickelt die MTU auch zusammen mit ihren Partnern bereits Technologien für hybrid-elektrische und Brennstoffzellen-basierte Antriebssysteme. Parallel arbeitet die MTU permanent an Effizienzverbesserungen der konventionellen Triebwerkstechnologie und erhöht damit kontinuierlich die ökologische und ökonomische Eintrittsbarriere für ein Substitutionsprodukt.

Neben den Substitutionsrisiken könnten zukünftig Risiken aus klimabezogenen Regulierungen entstehen, die wiederum durch eine sukzessive Effizienzsteigerung bestehender Triebwerkstechnologien und die zunehmende Verfügbarkeit von nachhaltigen Kraftstoffen anteilig zu kompensieren sind. Im Rahmen von CORSIA und des EU ETS werden heute bereits CO₂-Emissionen bepreist. Zusätzlich werden in der EU weitere Abgaben für Nicht-CO₂-Effekte geprüft, die in



erster Linie durch Stickoxide und Kondensstreifen entstehen und ebenfalls negative Auswirkungen auf das Klima haben. Um zukünftige regulatorische Risiken zu mitigieren, arbeitet die MTU zusammen mit ihren Partnern an der kontinuierlichen Reduzierung der Klimawirkung von Gasturbinen und investiert zudem in Brennstoffzellentechnologie, die nahezu emissionsfreies Fliegen ermöglicht.

Die MTU beobachtet die Entwicklung in diesem Bereich sehr sorgfältig und bewertet sich abzeichnende Substitutionsmöglichkeiten und Regulierungsaktivitäten im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen auf ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Diese Einschätzung wird flankiert von ambitionierten Maßnahmen, die Erfüllung der Vision des klimaneutralen Fliegens zu ermöglichen. Die Maßnahmen hat die MTU in ihrer ecoRoadmap zusammengefasst und rollt diese seit 2020 schrittweise an ihren internationalen Standorten aus. Die erforderlichen Finanzmittel für die Realisierung der geplanten Maßnahmen sind Bestandteil der mehrjährigen Unternehmensplanung, welche die Basis zukunftsgerichteter Abschlussinformationen, wie der Ableitung beizulegender Zeitwerte, bildet. Zur Steuerung und Weiterentwicklung der Aktivitäten werden Treibhausgas-Emissionen im Rahmen der Herstellung und Instandhaltung von Triebwerken und Modulen in den MTU-Werken kontinuierlich nach dem anerkannten internationalen Standard des Greenhouse Gas (GHG) Protocol bewertet. Die MTU strebt an, diese Emissionen dauerhaft zu reduzieren.

Darüber hinaus berichtet die MTU im Rahmen der Berichterstattung zur Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomieverordnung), dass signifikante Teile der Umsatzerlöse, Betriebsausgaben und der Investitionen nachhaltigen Aktivitäten zuzuordnen sind.

Zu den Details der Berichterstattung zur Taxonomieverordnung wird auf die [Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\)](#) in der Nachhaltigkeitserklärung verwiesen.

GTF™-Flottenmanagementplan (Pulvermetallproblematik)

Im dritten Quartal des Vorjahres informierte der OEM des Triebwerksprogramms PW1100G-JM, Pratt & Whitney (P&W), dass für spezifische GTF-Pulvermaterial-Bauteile infolge von möglichen Materialeinschlüssen vorsorglich eine Lebensdauerverkürzung mit der US-amerikanischen Luftfahrtaufsichtsbehörde FAA vereinbart wurde. Zur Kompensation der Lebensdauerverkürzung der betreffenden Bauteile, deren Folge reduzierte Wartungszyklen und damit Einschränkungen des Betriebs des Fluggeräts mit PW1100G-JM sind, hatte der OEM einen ausgeweiteten GTF™-Flottenmanagementplan initiiert.

Entsprechend sah sich P&W im Jahr 2023 zu einer öffentlichen Unterstützungszusage an die PW1100G-JM-Programmkunden veranlasst. In deren Rahmen wurden Entschädigungsleistungen im Einzelfall und in begrenztem Umfang auch über die jeweils vertraglich zugesagten Ansprüche hinaus durch das PW1100G-JM-Konsortium gewährt.

Die erforderlichen Einschätzungen zugunsten der Bilanzierungsentscheidungen in der Sache referenzieren in erheblichem Maße Einschätzungen und Auskünfte des OEM P&W (RTX), insbesondere bezüglich der finanziellen Auswirkungen des GTF™-Flottenmanagementplans zur Kompensation der Pulvermetallproblematik. Annahmen und Einschätzungen betreffen laut RTX insbesondere die Anzahl und den erwarteten Zeitpunkt der Inspektionen bzw. Triebwerksinsstandsetzungen („Shop Visit“), die Inspektionsergebnisse und den Umfang der jeweils durchzuführenden Arbeiten, die Durchlaufzeit der Inspektionen bzw. Triebwerksinsstandsetzungen, die Verfügbarkeit von Teilen, die für die Arbeiten verfügbaren Wartungsbetriebskapazitäten sowie die Ergebnisse der Verhandlungen mit betroffenen PW1100G-JM-Programmkunden.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Durchführung des GTF™-Flottenmanagementplans wurden die Einschätzungen zu den operativen und finanziellen Belastungen des PW1100G-JM Programms bzw. seiner Konsortialpartner aktualisiert. In der Gesamtschau bestätigen sich auf dieser Basis die im Vorjahr und unterjährig im Berichtsjahr abgeleiteten Belastungen, die den im Vorjahr und Berichtsjahr in diesem Zusammenhang bilanzierten Vorsorgen zugrunde liegen. Zu berücksichtigen ist, dass sich der Zeitraum bis zur Finalisierung des GTF™-Flottenmanagementplans derzeit absehbar bis in das Jahr 2026 erstrecken wird, mithin das Chancen-/Risikoprofil hieraus weiterhin erheblicher Einschätzungen bedarf.

In gleicher Weise identifiziert die MTU das Erfordernis von Annahmen und Einschätzungen zu den durch RTX bzw. P&W kommunizierten Werttreibern mit Blick auf die Abbildung der Effekte des GTF™-Flottenmanagementplans (vgl. RTX 10-K Filing vom 25. Februar 2025) auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU Aero Engines AG Konzerns. Entsprechend würden künftig möglicherweise erforderliche Änderungen dieser Annahmen und in der Folge Einschätzungen der Belastungen in der Sache sowie eine korrespondierend abweichende tatsächliche Inanspruchnahme der MTU hieraus erheblichen Einfluss auf die Darstellung der künftigen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.



II. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse in Höhe von 7.411 Mio. € (Vorjahr: 5.363 Mio. €) resultieren in Höhe von 7.125 Mio. € (Vorjahr: 5.265 Mio. €) aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15) und in Höhe von 286 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) aus den Bereichen Leasinggeschäft (IFRS 16), Technologieförderung (IAS 20) sowie aus sonstigen Unterstützungsleistungen und dem umsatzrelevanten Währungsergebnis. Zur Klarstellung wird nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den Umsatzerlösen aus den Bereichen Leasinggeschäft, Technologieförderung sowie aus den sonstigen Unterstützungsleistungen und dem umsatzrelevanten Währungsergebnis nicht um Umsatz gemäß IFRS 15 handelt. Die Umsatzerlöse haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

Umsatzerlöse

in Mio. €	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbezogene Umsatzrealisie- rung	Sonstige Umsatzerlöse	1.1. – 31.12.2024	Zeitpunktbe- zogene Umsatzrealisie- rung	Zeitraumbezogene Umsatzrealisie- rung	Sonstige Umsatzerlö- se	1.1. – 31.12.2023 ¹⁾
Ziviles Triebwerksgeschäft	1.719	5		1.724	656	12		668
Militärisches Triebwerksgeschäft	170	442		612	199	339		538
Sonstige Umsatzerlöse			118	118			44	44
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)	1.889	447	118	2.454	854	351	44	1.249
Zivile Triebwerksinstandhaltung	236	4.628		4.863	215	3.927		4.141
Sonstige Umsatzerlöse			203	203			83	83
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment)	236	4.628	203	5.066	215	3.927	83	4.225
Konsolidierung	-37	-37	-35	-109	-32	-50	-29	-111
Summe Umsatzerlöse	2.088	5.037	286	7.411	1.037	4.228	98	5.363

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst

**Sonstige Umsatzerlöse**

in Mio. €	2024	2023 ¹⁾
Leasing (IFRS 16)	179	106
Technologieförderung (IAS 20)	27	29
Währungsergebnis	66	- 45
Sonstige Unterstützungsleistungen	49	37
Konsolidierung	- 35	- 29
Summe Sonstige Umsatzerlöse	286	98

Es erfolgten interne Umsätze von 75 Mio. € von Gesellschaften des OEM-Segments mit denjenigen des MRO-Segments und 35 Mio. € von MRO-Gesellschaften mit denjenigen des OEM-Segments.

Innerhalb der Umsatzerlöse wurden 732 Mio. € (Vorjahr: 745 Mio. €) erfasst, die im Zusammenhang mit zu Beginn des Geschäftsjahres abgegrenzten Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren.

Weiterhin konnten 22 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) Umsatzerlöse im Berichtsjahr realisiert werden, welche im Zusammenhang mit in Vorperioden erfüllten Leistungsverpflichtungen stehen – Hintergrund ist insbesondere die im Berichtsjahr erwirkte Konkretisierung variabler Vergütungsbestandteile.

Der im Sinne der EU-Taxonomie für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten als taxonomiefähig identifizierte Anteil an den Umsatzerlösen sowie weitere Angaben zur EU-Taxonomie finden sich im [Abschnitt Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\) in der Konzernnachhaltigkeitserklärung des Lageberichts](#).

Der Konzern erwirtschaftet seine Umsätze in folgenden geografischen Regionen:

Umsatzerlöse nach Sitz der Kunden

in Mio. €	2024	2023
Deutschland	766	671
Europa (ohne Deutschland)	461	404
Nordamerika (insbesondere USA)	5.188	3.597
Asien	658	376
Übrige Gebiete	337	315
Summe Umsatzerlöse	7.411	5.363

Im Berichtsjahr wurden rund 70 % (Vorjahr: 67 %) des MTU-Umsatzes mit Kunden in Nordamerika erzielt, auf die USA entfielen dabei 66 % (Vorjahr: 62 %).

Der kumulierte Transaktionspreis – inklusive abgeschätzter variabler Bestandteile –, der den zum 31. Dezember 2024 beauftragten, nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zuzuordnen war, d. h. der Auftragsbestand, entspricht einem Betrag von 28,7 Mrd. € (Vorjahr: 24,4 Mrd. €). Die Realisierung vorgenannter kumulierter Transaktionspreise in den Umsatzerlösen wird innerhalb von einem Jahr in Höhe von 5,5 Mrd. €, innerhalb von zwei bis fünf Jahren in Höhe von 12,5 Mrd. € und nach fünf Jahren über einen Zeitraum von bis zu 25 Jahren in Höhe von 10,6 Mrd. € erwartet.

Eine weitere Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Außenumsätzen, intersegmentären Umsätzen und wichtigen Kunden erfolgt in der [Konzern-Segmentberichterstattung](#). Im Übrigen wird auf die [Erläuterungen zur Ertragslage im zusammengefassten Lagebericht](#) verwiesen.



2. Umsatzkosten

Umsatzkosten

in Mio. €	2024	2023
Materialaufwand	- 4.819	- 4.148
Personalaufwand	- 952	- 879
Amortisationen und Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	- 325	- 274
Übrige Umsatzkosten	- 126	- 44
Währungsumrechnungseffekte	- 48	22
Umsatzkosten	- 6.270	- 5.322
Aktivierete Entwicklungskosten	93	77
Summe Umsatzkosten	- 6.178	- 5.245

Korrespondierend zum gestiegenen Geschäftsvolumen stiegen die Umsatzkosten im Vergleich zum Vorjahr. Im Hinblick auf das Bruttoergebnis profitierte das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM) insgesamt von einem relativ zum Vorjahr günstigeren Umsatzmix im Neutriebwerksgeschäft, mit einem höheren Anteil von Ersatz- und Leasingtriebwerken sowie hohen Ersatzteilbedarfen zugunsten des Weiterbetriebs von Triebwerken, die als Antrieb reiferer Flugzeugmodelle wie der A320ceo oder der Boeing 767 fungieren. Mit Blick auf den Periodenvergleich ist anzumerken, dass das Bruttoergebnis im Berichtsjahr durch Erlösschmälerungen und Aufwendungen in Höhe von 12 Mio. € bzw. 9 Mio. € aus geschäftsentwicklungsbedingten Wertminderungen der Programmbeteiligung T408 belastet war. Weiterhin ist die im Berichtsjahr vereinbarte Angleichung der Programmbeteiligung PW1500G/PW1900G an die effektiven Leistungs- und Lieferumfänge anzuführen. Damit einher ging die Anpassung bestehender Ansprüche und Verpflichtungen aus diesen Programmen mit einem Beitrag zum Bruttoergebnis vom Umsatz in Höhe von 34 Mio. US-\$.

Bezogen auf das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft (MRO) profitierte das Bruttoergebnis vom im Berichtsjahr realisierten Umsatzmix. Im Vorjahresvergleich stieg der relative Anteil des margenstärkeren OEM-unabhängigen Wartungs- und Instandhaltungsgeschäfts sowie des Triebwerksleasing- und Asset-Management-Geschäfts.

In der Gesamtschau, insbesondere in Anbetracht der im Vorjahr zu berücksichtigenden erheblichen Sonderbelastungen von Umsatzerlösen und -kosten aus dem GTF™-Flottenmanagementplan, konnte das Bruttoergebnis vom Umsatz signifikant gesteigert werden. Die Bruttomarge, definiert als das Verhältnis von Umsatz minus Umsatzkosten zum Umsatz, stieg von 2,2% im Vorjahr auf 16,6% im Berichtsjahr.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Die eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2024	2023
Materialaufwand	- 64	- 69
Personalaufwand	- 36	- 40
Amortisationen und Abschreibungen	- 2	- 2
Übrige Entwicklungskosten	- 3	- 3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	- 106	- 114

Für weitere Informationen wird auf die [Erläuterungen zu Forschung und Entwicklung im zusammengefassten Lagebericht](#) verwiesen.



4. Vertriebskosten

Vertriebskosten

in Mio. €	2024	2023
Materialaufwand	- 29	- 29
Personalaufwand	- 89	- 85
Amortisationen und Abschreibungen	- 1	- 2
Übrige Vertriebskosten	- 19	- 25
Summe Vertriebskosten	- 138	- 141

Die Vertriebskosten betreffen den Mitteleinsatz in Form von Sach- und Personalkosten für Marketing, Werbung und Pressekosten sowie das Kundenbeziehungs- und Forderungsmanagement. Durch den geschäftsverlaufsbedingten Anstieg und Inflationseffekte erhöhte sich der in den Vertriebskosten enthaltene Personalaufwand.

Die übrigen Vertriebskosten enthalten die Erfolgsbeiträge im Zusammenhang mit Wertminderungen für erwartete und Ausbuchungen für materialisierte Kreditverluste in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Für detailliertere Informationen zu den Wertberichtigungen wird auf die Abschnitte [20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#) und [21. Vertragsvermögenswerte](#) verwiesen.

5. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten

in Mio. €	2024	2023
Materialaufwand	- 10	- 11
Personalaufwand	- 87	- 76
Amortisationen und Abschreibungen	- 3	- 4
Übrige Verwaltungskosten	- 28	- 19
Summe allgemeine Verwaltungskosten	- 128	- 109

Die allgemeinen Verwaltungskosten betreffen den Mitteleinsatz in Form von Sach- und Personalkosten für administrative Aufwendungen, die weder dem Entwicklungsbereich noch der Produktion oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.



6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	2024	2023
Erträge		
Erträge aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten / Sachanlagen	4	0
Erträge aus Versicherungsfällen	1	21
Sicherungserträge (Fremdwährungsrisiken, Hedging)		6
Mieterträge aus eigenen Immobilien	2	2
Mieterträge aus untervermieteten Immobilien	0	0
Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand	0	1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	30	13
Summe sonstige betriebliche Erträge	38	43
Aufwendungen		
Aufwendungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten / Sachanlagen	-1	-2
Aufwendungen aus Versicherungsfällen	-4	-2
Sicherungskosten (Fremdwährungsrisiken, Hedging)	-48	-51
Mietaufwendungen für untervermietete Immobilien	-0	-1
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	-6	-2
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	-59	-57
Summe sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	-21	-14

Der Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen war im Besonderen geprägt durch die Entwicklung periodenfremder Erträge, die im Berichtsjahr aus der Erstattung ausländischer Verkehrsteuern und im Vorjahr aus Versicherungserstattungen resultierten.

7. Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen

Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen		
Assoziierte Unternehmen	41	26
Gemeinschaftsunternehmen	81	71
Summe Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	122	97
Ergebnis aus Beteiligungen		
Kooperationsgesellschaften	0	0
Übrige nahe stehende Unternehmen	-7	2
Summe Ergebnis aus Beteiligungen	-7	2

Wesentliche Treiber des Ergebnisses aus at equity bilanzierten Unternehmen im Jahr 2024 waren die positiven Geschäftsentwicklungen innerhalb des assoziierten Unternehmens PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA, sowie des Gemeinschaftsunternehmens MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China. Das Ergebnis im Berichtsjahr ist belastet durch geschäftsverlaufsbedingte Abschreibungen von Unternehmensbeteiligungen in Höhe von 10 Mio. €.

Zur Entwicklung der at equity bilanzierten Unternehmen wird auf [16. Finanzielle Vermögenswerte](#) verwiesen.



8. Zinsergebnis

Zinsergebnis

in Mio. €	2024	2023
Zinserträge	39	29
Zinsaufwand		
Anleihen und Schuldverschreibungen	- 29	- 20
Wandelschuldverschreibungen	- 4	- 4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 1	- 0
Leasingverbindlichkeiten	- 8	- 4
Übrige Zinsaufwendungen	- 24	- 16
Aktivierte Fremdkapitalzinsen für qualifizierte Vermögenswerte	5	3
Zinsaufwendungen	- 60	- 41
Zinsergebnis	- 22	- 12

Der Anstieg der Zinserträge im Vergleich zum Vorjahr ist auf den deutlich erhöhten Betrag der Liquiditätsreserve der MTU zurückzuführen, während das kurzfristige Zinsniveau im Jahresverlauf gesunken ist. Der Anstieg der übrigen Zinsaufwendungen resultiert im Wesentlichen aus der Zinsabgrenzung für die in 2024 aufgenommenen zwei Schuldscheindarlehen. Außerdem wirkt sich die Aufnahme einer weiteren Unternehmensanleihe in 2024 auf die Zinsaufwendungen aus Anleihen und Schuldverschreibungen entsprechend aus.

Die im Berichtsjahr aktivierten Fremdkapitalkosten betreffen den Erwerb beziehungsweise die Herstellung qualifizierter Vermögenswerte, im Wesentlichen für die Programmbeteiligung am PW800, und den Neubau von Gebäuden am Standort München. Die Aktivierungen erfolgten unter Berücksichtigung eines Fremdkapitalkostensatzes von 3,3 % (Vorjahr: 2,7 %).

9. Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio. €	2024	2023
Effekte aus Währungsumrechnungen: Kursgewinne/-verluste aus		
Devisenbestandsbewertung	12	3
Finanzierungsvorgänge	- 10	- 0
Leasingverbindlichkeiten	- 4	2
Effekte aus der Bewertung von Derivaten		
Devisenderivate (Fremdwährungsrisiken/Hedging)	0	2
Wareterminkontrakte	- 3	- 13
Zinsanteil aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden		
Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	- 27	- 28
Forderungen, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 7	2
Übriges sonstiges Finanzergebnis	1	1
Sonstiges Finanzergebnis	- 38	- 32

Die Effekte im Zusammenhang mit der Devisenbestandsbewertung sind geprägt durch die US-Dollar-Stichtagskursentwicklung von 1,11 US-\$/€ auf 1,04 US-\$/€ im Berichtsjahr. Die Erfolgsbeiträge im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen und Planvermögen waren geprägt durch die Entwicklung des Rechnungszinses im Vergleich zum Vorjahr. Weitere Details hierzu finden sich im [Abschnitt 25. Rückstellungen für Pensionen](#).



10. Ertragsteuern

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten beziehungsweise geschuldeten laufenden Ertragsteuern und die latenten Steuern ausgewiesen.

Aufteilung der laufenden und latenten Ertragsteuern

in Mio. €	2024	2023
Steueraufwand der laufenden Periode	- 200	- 155
Steueraufwand (-) / Steuerertrag aus Vorperioden	- 22	- 2
Laufende Ertragsteuern	- 222	- 156
Latenter Steueraufwand (-) / Steuerertrag aus temporären Differenzen	- 27	264
Latenter Steueraufwand (-) / Steuerertrag aus Steuergutschriften	- 5	1
Latenter Steueraufwand (-) / Steuerertrag aus Verlustvorträgen	0	0
Latente Ertragsteuern	- 31	265
Ertragsteueraufwand (-) / -ertrag	- 253	108

Der Steueraufwand umfasst nicht den Konzernanteil am steuerlichen Aufwand der nach der at equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen von 15 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €), der unter „Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst ist. Zur Entwicklung der latenten Steuern wird auf Abschnitt [34. Latente Steuern](#) verwiesen.

Steuerüberleitungsrechnung

Latente Steuern werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der nach derzeitiger Rechtslage in den betreffenden Ländern im Realisationszeitraum gültigen Steuersätze ermittelt.

Für die deutschen Konzerngesellschaften wurden im Berichtszeitraum, ebenso wie im Vorjahr, latente Steuern mit einem regelmäßigen Ertragsteuersatz von 32,2% ermittelt. Der Ertragsteuersatz der inländischen Organschaft der MTU Aero Engines AG ergibt sich unverändert aus den einheitlichen Steuersätzen für die Körperschaftsteuer von 15,0%, dem Solidaritätszuschlag von 5,5% auf die Körperschaftsteuer und unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuersatzes von 16,4%.

Für die nicht deutschen Gesellschaften wurden die latenten Steuern jeweils auf Basis der länderspezifischen Steuersätze, die zwischen 15% und 27% liegen, ermittelt.

Zur Entwicklung der latenten Steuern wird auf Abschnitt [34. Latente Steuern](#) verwiesen.

Nachfolgend erfolgt die Überleitungsrechnung vom erwarteten Steueraufwand zum effektiven Steueraufwand:

Steuerüberleitungsrechnung

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Ertragsteuern	895	- 205
Ertragsteuersatz	32,2%	32,2%
Erwarteter Steuerertrag (+)/ -aufwand (-)	- 288	66
Auswirkungen		
von Ansatzkorrekturen und Wertberichtigungen aktiver latenter Steuern	- 4	5
von steuerlich nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben bzw. steuerfreien Erträgen	- 5	9
geringerer Steuersätze bei den ausländischen Unternehmen	18	15
aufgrund von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	27	18
der steuerlichen Betriebsprüfung und aus Vorjahren	2	0
Vortragsfähige Steuergutschriften	1	- 4
Quellensteuerbelastungen und sonstige ausländische Steuern	- 3	- 2
Sonstige Auswirkungen	- 0	2
Ertragsteuerertrag (+)/ -aufwand (-)	- 253	108
Effektiver Steuersatz	28,3%	52,8%

BEPS Pillar 2

Die BEPS-Pillar-2-Regelungen wurden Ende 2023 in deutsches Recht überführt (MinStG) und sind am 1. Januar 2024 in Kraft getreten. Der Konzern fällt in den Anwendungsbereich dieser Regelungen.

Die MTU AG hat zum Abschlussstichtag eine Analyse durchgeführt, um die Betroffenheit und die Jurisdiktionen zu ermitteln, aus denen die MTU-Gruppe möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Pillar-2-Mindeststeuer ausgesetzt ist.



Dabei wurde zunächst geprüft, ob die CbCR Safe Harbour Regelungen für die weltweiten Aktivitäten der MTU einschlägig sind. Die Aktivitäten der MTU fallen in den jeweiligen Ländern unter die CbCR Safe Harbour Regelungen, somit fallen zum 31.12.2024 für die MTU AG keine Belastungen durch Mindeststeuer an.

Die MTU AG verfolgt aufmerksam den Fortschritt des Gesetzgebungsverfahrens in jedem Land, in dem die MTU AG tätig ist.

Das Wahlrecht in IAS 12, wonach keine aktiven und passiven latenten Steuern in Zusammenhang mit den Ertragsteuern aus BEPS Pillar 2 bilanziert und auch keine Angaben dazu geleistet werden, wird durch die MTU in Anspruch genommen.

11. Ergebnis je Aktie

Zur Ermittlung des verwässerten Ergebnisses wird dem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien die Anzahl der Stammaktien hinzugerechnet, die aus der Gewährung von Eigenkapitalinstrumenten ausgegeben werden könnte.

Das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende Ergebnis nach Ertragsteuern betrug 633 Mio. € (Vorjahr: -102 Mio. €).

Die durchschnittliche gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Berichtsjahr 53.778.080 Aktien (Vorjahr: 53.691.433 Aktien). Damit ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 11,77 € (Vorjahr: -1,90 €).

Verwässerungseffekte ergaben sich aus 1.321.265 (Vorjahr: 1.395.418) potenziell auszugebenden Aktien aus der von der MTU begebenen Wandelschuldverschreibung. Aufgrund der daraus resultierenden Zinsersparnis ergibt sich ein auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallendes verwässertes Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 635 Mio. € (Vorjahr: -99 Mio. €), so dass das verwässerte Ergebnis je Aktie 11,53 € (Vorjahr: -1,90 €) beträgt.

12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Ertragslage

Die Überleitungsrechnung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dient dem Herausrechnen von Sondereinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden operativen Erfolgsbeiträgen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und andererseits sollen Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Ergebniskennzahlen fallen insofern nicht unter die Regulierung der internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Beschreibung der Ertragslage folgende bereinigte Finanzkennzahlen:

- / Bereinigter Umsatz (Umsatz bereinigt / Revenue adjusted)
- / bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt / EBIT adjusted) bzw. EBIT-Marge (EBIT-Margin [adjusted]) sowie
- / bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern (Nachsteuerergebnis bereinigt / Net Income adjusted).

Die Referenz bereinigter Finanzkennzahlen im Rahmen des gebilligten Vergütungssystems des Vorstands erfolgt stets auf Basis der Zustimmung des Aufsichtsrats zu den nachfolgend beschriebenen Ermittlungsmethoden.



Bereinigte Umsatzerlöse

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelten Umsatzerlöse werden für die Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.
- / „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstbilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Umsatzwirkungen bei der Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Umsatzwirkungen, insbesondere im Zusammenhang mit konsortialen Triebwerksprogrammbeiträgen aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken sowie Änderungen des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten EBIT zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstbilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.



Die bereinigte EBIT-Marge wird als Verhältnis aus bereinigtem EBIT und bereinigten Umsatzerlösen, ausgedrückt in Prozent, ermittelt.

Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern zugunsten der beschriebenen Motive bereinigter Finanzkennzahlen um nachfolgende Sondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: 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 – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus der IAE V2500-Anteilerhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Effekte aus dem Getriebefan-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstabibilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- / „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr 2024 bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen

des Konsolidierungskreises. Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Nachfolgend werden dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Pensionen sowie dem Planvermögen stehen. Alle weiteren, insbesondere durch Fremdwährungseffekte geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben unberücksichtigt. Vom so ermittelten bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern werden schließlich die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag abgesetzt und damit das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern abgeleitet. Die „normalisierten Steuern“ werden mittels eines normalisierten Konzernsteuersatzes von 27% ermittelt, wobei die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nachsteuer-Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis sind.

**Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

in Mio. €	2024			2023		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Umsatzerlöse	7.411	77	7.488	5.363	963	6.326
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)		52	52		917	917
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken – OEM-Segment) ¹⁾					23	23
davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung“ (OEM-Segment)		25	25		23	23
Umsatzkosten	- 6.178	19	- 6.159	- 5.245	34	- 5.211
davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation“ (OEM-Segment)		19	19		19	19
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)					15	15
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.233	95	1.329	118	997	1.115
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 106		- 106	- 114		- 114
Vertriebskosten	- 138		- 138	- 141		- 141
Allgemeine Verwaltungskosten	- 128		- 128	- 109		- 109
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	- 21		- 21	- 14		- 14
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs – MRO-segment) ¹⁾					- 21	- 21
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen	115		115	99		99
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs – MRO-segment) ¹⁾					- 0	- 0
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken – MRO-Segment) ¹⁾					3	3
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	95	1.050	- 161	979	818
Zinsergebnis	- 22		- 22	- 12		- 12
Sonstiges Finanzergebnis - Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen	- 27		- 27	- 29		- 29
Sonstiges Finanzergebnis - übriges (z.B. Devisenbestandsbewertung)	- 11	11	0	- 4	4	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	895	106	1.002	- 205	983	777
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 253		- 253	108		108
Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag		16	16		- 292	- 292
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	122	764	- 97	691	594

¹⁾ Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.



Das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern betrug 755 Mio. € (Vorjahr: 588 Mio. €).

Damit ergab sich ein bereinigtes Ergebnis je Aktie in Höhe von 14,04 € (Vorjahr: 10,96 €).

EBITDA bereinigt

Überleitung vom EBIT zum EBITDA bereinigt

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	955	- 161
Abschreibungen/Wertminderungen	478	331
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern, Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA)	1.433	171
davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF TM -Flottenmanagementplan“ (OEM-Segment)	52	932
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Wertminderung von Vermögen aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs - MRO segment) ¹⁾		- 21
davon Sondereinfluss „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ (Vorsorge für konsortiale Kredit- und Rechtskosten-Großrisiken - beide Segmente) ¹⁾		26
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern, Abschreibungen und Wertminderungen (EBITDA bereinigt)	1.485	1.108

¹⁾ Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.

Personalaufwand

Die Personalaufwendungen nach dem Gesamtkostenverfahren stellen sich wie folgt dar:

Personalaufwand

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	978	902
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	176	161
Summe Personalaufwand	1.154	1.063

Von den Personalaufwendungen für soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung entfallen auf die Altersversorgung 14 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €). Der Anstieg der Löhne und Gehälter ist im Wesentlichen durch die korrespondierend zum operativen Geschäftswachstum erfolgte Vergrößerung der aktiven Belegschaft begründet. Darüber hinaus führen Lohn- und Gehaltssteigerungen zu einer Erhöhung der Personalaufwendungen.

Beschäftigtenzahlen

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer:innen gliedert sich wie folgt:

Angaben zu den durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen

Anzahl	2024	2023
Arbeiter:innen	4.984	4.681
Angestellte	5.909	5.562
Befristete Mitarbeiter:innen	1.034	1.099
Auszubildende	312	299
Praktikant:innen	269	248
Summe der durchschnittlich Beschäftigten	12.508	11.889



Honorare des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr 2024 vom Abschlussprüfer des Konzernabschlusses, KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, berechnete Gesamthonorar nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB beträgt 2.986 T€ (Vorjahr: 1.873 T€). Vom Gesamtbetrag der Honorare betreffen 380 T€ das Vorjahr.

Honorare des Abschlussprüfers

in T €	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	2.343	1.584
Andere Bestätigungsleistungen	642	224
Sonstige Leistungen		66
Summe Honorare	2.986	1.873

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen bezog sich auf die Prüfung des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse der MTU Aero Engines AG sowie ihrer Tochterunternehmen sowie auf prüferische Durchsichten von Zwischenabschlüssen. Andere Bestätigungsleistungen umfassten Bestätigungen im Zusammenhang mit der Energiepreisbremse, die projektbegleitende Prüfung der CSRD-Einführung, die Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung und des Vergütungsberichts sowie das EMIR-Meldewesen. Außerdem sind in den anderen Bestätigungsleistungen Prüfungsleistungen im Rahmen der Begebung neuer Finanzinstrumente sowie die Erteilung eines Comfort Letters enthalten.

Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Finanzlage

Die Überleitungsrechnung der Kapitalflussrechnung dient dem Herausrechnen von Sonderinflüssen, insbesondere wesentlichen und vor allem nicht periodengerecht („aperiodisch“) zu erfassenden Zahlungssondereinflüssen aus den zentralen Finanzkennzahlen des Konzerns und seiner Geschäftssegmente. Dadurch soll einerseits der Erfolg der Steuerung der operativen Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr gemessen werden und sollen andererseits Finanzinformationen für einen effizienten Perioden- und Unternehmensvergleich zur Verfügung gestellt werden. Die bereinigten Liquiditätskennzahlen fallen insofern nicht unter die Regulierung der interna-

tionalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und sollen im Sinne von alternativen Leistungskennzahlen (sog. „Alternative Performance Measures“ [APM]) als Ergänzung zu den nach IFRS ausgewiesenen Kenngrößen betrachtet werden.

Die MTU berichtet mit Blick auf die Liquiditätsanalyse die bereinigte Finanzkennzahl bereinigter Free Cashflow (Free Cashflow [bereinigt] / Free Cashflow [adjusted]).

Free Cashflow (bereinigt)

Den Free Cashflow (bereinigt) ermittelt die MTU auf Basis der Summe der im Einklang mit der IFRS-Regulierung abgeleiteten Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit. Zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen werden aus dieser Summe nachfolgende Zahlungssondereinflüsse bereinigt:

- / „Effekte aus dem Liquiditätsmanagement“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit verzinslichen, nicht spekulativen Geldanlagen im Rahmen der Liquiditätssteuerung.
- / „Effekte aus der Absatzfinanzierung“: Zahlungsströme im Zusammenhang mit der Beteiligung an zinsbringenden Absatzfinanzierungen.
- / „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €) erfolgt die Neutralisierung erheblicher aperiodischer Zahlungsströme bei der Ableitung des Free Cashflow (bereinigt). Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen des Konsolidierungskreises (M&A-Aktivitäten), den Anteilen an OEM-Triebwerksprogrammeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung) und der Änderung der Anteile an MRO-Programmeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung). Das Wesentlichkeitskriterium im Sinne eines Schwellenwertes wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Entsprechend erfolgt die Ableitung für die Vorperiode davon unabhängig im Einklang mit der Vorjahresberichterstattung.



Überleitung der Kapitalflussrechnung des Konzerns

Überleitung der Kapitalflussrechnung

in Mio. €	2024			2023		
	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen	Berichtete Zahlen	Sondereinflüsse	Bereinigte Zahlen
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	714		714	777		777
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 603	73	- 531	- 420	- 5	- 426
davon „Effekte aus der Absatzfinanzierung“		- 24	- 24		- 5	- 5
davon „Erhebliche aperiodische Kapitalflüsse“ (Anzahlungen für MRO-Programmbeteiligungen [Neueinstieg])		96	96			0
Free Cashflow	110	73	183	357	- 5	352



III. Erläuterungen zur Konzernbilanz

13. Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert und Sachanlagen

Vermögenswertentwicklung – Anschaffungs- und Herstellungskosten 2024

in Mio. €	Stand 1.1.2024	Währungs- differenzen	Änderungen im Konsoli- dierungskreis 1)	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2024
Programmwerte (Kaufpreisallokation)	670						670
Programmunabhängige Technologien (Kaufpreisallokation)	125						125
Kundenbeziehungen (Kaufpreisallokation)	57						57
Nutzungsrechte und Lizenzen	280	0		25	5	-3	307
Firmenwerte	386						386
Entwicklungsleistungen	682			59			742
Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	0	0		97			97
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	2.200	0		181	5	-3	2.384
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	911	1	7	49	15	-17	965
Technische Anlagen und Maschinen	1.033	1	2	50	89	-23	1.152
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	998	1	7	326	26	-145	1.213
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	181	0	1	183	-135	-0	230
Sachanlagen	3.122	2	18	608	-5	-185	3.559
Summe	5.322	3	18	789	-0	-188	5.943

¹⁾ Erstkonsolidierung MTU Maintenance Dallas

**Vermögenswertentwicklung – Abschreibungen / Amortisationen und Buchwert 2024**

in Mio. €	Stand 1.1.2024	Währungsdif- ferenzen	Änderungen im Konsoli- dierungskreis 1)	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024
Programmwerte (Kaufpreisallokation)	504			18			523	148
Programmunabhängige Technologien (Kaufpreisallokation)	125						125	
Kundenbeziehungen (Kaufpreisallokation)	55			0			55	1
Nutzungsrechte und Lizenzen	164	0		21	0	-3	182	126
Firmenwerte								386
Entwicklungsleistungen	152			34			186	556
Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte								97
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	1.000	0		73	0	-3	1.070	1.313
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	265	0	0	33		-3	294	671
Technische Anlagen und Maschinen	736	0	1	70	-0	-15	793	359
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	621	0	5	156	-0	-77	705	508
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau								230
Sachanlagen	1.622	1	7	258	-0	-95	1.792	1.767
Summe	2.622	1	7	331		-98	2.863	3.080

¹⁾ Erstkonsolidierung MTU Maintenance Dallas

**Vermögenswertentwicklung – Anschaffungs- und Herstellungskosten 2023**

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Währungs- differenzen	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2023
Programmwerte (Kaufpreisallokation)	670					670
Programmunabhängige Technologien (Kaufpreisallokation)	125					125
Kundenbeziehungen (Kaufpreisallokation)	57					57
Nutzungsrechte und Lizenzen	229	1	25	25	-0	280
Firmenwerte	386					386
Entwicklungsleistungen	625		57			682
Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	2.092	1	82	25	-0	2.200
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	727	4	53	129	-2	911
Technische Anlagen und Maschinen	922	6	24	88	-6	1.033
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	930	2	197	20	-151	998
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	286	1	155	-261	-0	181
Sachanlagen	2.865	13	429	-25	-159	3.122
Summe	4.957	14	511	-0	-159	5.322

**Vermögenswertentwicklung – Abschreibungen / Amortisationen und Buchwert 2023**

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Währungsdif- ferenzen	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023
Programmwerte (Kaufpreisallokation)	486		18			504	166
Programmunabhängige Technologien (Kaufpreisallokation)	125					125	
Kundenbeziehungen (Kaufpreisallokation)	55		0			55	1
Nutzungsrechte und Lizenzen	146	1	18		-0	164	116
Firmenwerte							386
Entwicklungsleistungen	130		22			152	530
Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte							
Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert	941	1	58		-0	1.000	1.200
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	235	1	29	0	-1	265	646
Technische Anlagen und Maschinen	677	3	62	-0	-5	736	297
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	569	2	131	0	-82	621	377
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau							181
Sachanlagen	1.481	5	223	0	-88	1.622	1.501
Summe	2.423	6	282	0	-88	2.622	2.701

14. Immaterielle Vermögenswerte und Geschäfts- oder Firmenwert

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden die aktivierten Programmwerte, programmunabhängigen Technologien sowie Kundenbeziehungen, die aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs der MTU-Anteile durch Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) von der DaimlerChrysler AG zum 1. Januar 2004 stammen, ebenso wie der erworbene Firmenwert ausgewiesen. Weiterhin beinhaltet diese Position aktivierte selbsterstellte Entwicklungsleistungen sowie Nutzungsrechte und Lizenzen, insbesondere im Zusammenhang mit – überwiegend technischer – Software.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 181 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €) für immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Ursächlich für den starken Anstieg waren hauptsächlich Anzahlungen für den Erwerb weiterer MRO-Programmbeiträgen in Höhe von 96 Mio. € sowie für den wachsenden Geschäftsbereich des Triebwerksleasings. Des Weiteren betreffen 59 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €) Entwicklungseigenleistungen, welche insbesondere im Zusammenhang mit den Pratt-&-Whitney-GTF™-Triebwerken stehen.

Der Anteil der diesjährigen Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, die als taxonomiefähig im Sinne der EU-Taxonomie für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten identifiziert sind, sowie weitere Angaben zur EU-Taxonomie finden sich im [Abschnitt Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\) in der Konzernnachhaltigkeitserklärung des Lageberichts](#).



Der Amortisationsaufwand der immateriellen Vermögenswerte wurde mit 73 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €) in den Umsatzkosten erfasst.

Die Ableitung von Wertminderungen erfolgt in stetiger Praxis auf Ebene von OEM-Triebwerksprogrammbeiträgen (zahlungsmittelgenerierende Einheit) durch eine Gegenüberstellung der mittels DCF-Verfahren ermittelten Nutzungswerte der jeweiligen Triebwerksprogramme mit deren korrespondierendem Netto-Programmvermögen. Letzteres umfasst neben aktivierten Entwicklungsleistungen, Programmwerten und geleisteten Entwicklungs-Ausgleichszahlungen (erworbene Entwicklung) auch konkret zurechenbares Sachanlagevermögen, Vorratsvermögen sowie Vertragsvermögenswerte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Relevante Programmverpflichtungen, insbesondere in Form von Rückerstattungsverpflichtungen, werden in diesem Zusammenhang reduzierend berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr waren Wertminderungen von Vermögenswerten aus der Programmbeiträge T408 in Höhe von 21 Mio. € ergebniswirksam zu erfassen. Die erfassten Wertminderungen betrafen in Höhe von 9 Mio. € die aktivierten selbsterstellten Entwicklungsleistungen und in Höhe von 12 Mio. € die Position erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte. Der ermittelte erzielbare Betrag lag bei 69 Mio. €. Die Berechnung des hierzu herangezogenen Nutzungswertes erfolgte auf Basis einer programmspezifischen jährlichen Ergebnis- bzw. Cashflow-Planung über die verbleibende Restlaufzeit von 17 Jahren. Als Abzinsungsfaktor wurden die gewichteten Kapitalkosten von 8,53% herangezogen. Ergänzende Informationen in der Sache finden sich in den [Abschnitten 2. Umsatzkosten bzw. 12. Zusatzangaben zur Gewinn und Verlustrechnung](#).

Weitere Erläuterungen zu Wertminderungstests finden sich auch in [Abschnitt I. Grundsätze, Grundlagen und Methoden – Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten](#).

Die innerhalb der immateriellen Vermögenswerte ausgewiesenen Firmenwerte sind den Geschäftssegmenten wie folgt zugeordnet:

Firmenwerte der Geschäftssegmente

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)	304	304
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment)	82	82
Summe Firmenwerte	386	386

Im Berichtsjahr wurden die Firmenwerte wie in den Vorjahren einem jährlichen Wertminderungstest unterzogen. Zur grundsätzlichen Vorgehensweise wird auf den [Abschnitt Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie erworbenen Programmwerten und erworbener Entwicklung im Kapitel I. Grundsätze, Grundlagen und Methoden](#) verwiesen. Analog zu den Vorjahren berücksichtigt der regelmäßige Wertminderungstest der Firmenwerte der Geschäftssegmente als Bewertungsstichtag den Bewertungsstichtag 30.6.2024.

Den Berechnungen der Nutzungswerte liegen folgende Annahmen zugrunde: Ausgangspunkt sind modellgestützte Prognosen der Triebwerksflottenentwicklungen und der jeweiligen Marktanteile, für welche die MTU Lieferverantwortung für Triebwerksmodule und -teile übernommen hat oder übernehmen wird (OEM-Segment), beziehungsweise die für ihr Dienstleistungsgeschäft, insbesondere im MRO-Segment, von Bedeutung sind oder sein werden. Aus diesen Prognosen leitet die MTU systematisch eine Umsatz- und korrespondierende Kapazitätsplanung ab, welche in einer jährlichen Ergebnis- bzw. Cashflow-Planung für die beiden Geschäftssegmente resultieren. Die Ergebnisse dieses Prozesses basieren somit notwendig auf Erwartungen im Hinblick auf künftige Marktanteile und das Wachstum in den jeweiligen Märkten, die Profitabilität der Produkte, verfügbare Lieferketten- und Personalkapazitäten sowie makroökonomische Entwicklungen wie Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklungen, auch vor dem Hintergrund klima- und geopolitischer Entscheidungen. Finanzierungsaktivitäten bleiben bei der Ableitung sowohl der Nutzungswerte als auch der korrespondierenden Buchwerte unberücksichtigt.

Die Cashflow-Ableitung im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswertes berücksichtigt im OEM-Segment im Detailplanungszeitraum von 5 Jahren ein durchschnittliches Umsatzwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich. Mit Blick auf das operative Ergebnis vom Umsatz wurde von einem durchschnittlichen Wachstum im niedrigen Zehner-Prozentbereich ausgegangen. Die verwendeten gewichteten Kapitalkosten vor Steuern (Abzinsungsfaktor) liegen bei 13,3% (Vorjahr: 11,4%). Ausschlaggebend für den Anstieg der gewichteten Kapitalkosten sind sowohl ein gestiegener Betafaktor bei den Eigenkapitalkosten als auch höhere Fremdkapitalkosten, insbesondere infolge der turnusgemäßen Überprüfung und im Berichtsjahr erfolgten Angleichung der referenzierten Peer-Gruppe. Da der Detailplanungszeitraum im Segment OEM einerseits von der branchentypischen Preisgestaltung im zivilen Neutriebwerks- und Ersatzteilgeschäft während der mehrjährigen Programm-Geschäftszyklen, den Auswirkungen des GTF™-Flottenmanagementplans und dem geopolitischen Sondereinfluss aus dem Russland-Ukraine-Krieg mit seinen makroökonomischen Implikationen geprägt ist, wurde die ewige Rente analog zu



den Vorjahren auf Basis der strategischen Langfristplanung abgeleitet. Auf diese Weise wird gleichermaßen versucht, sowohl die margenschwache Phase des Hochlaufs jüngerer ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen als auch die margenstärkere Phase des Ersatzteilgeschäfts reifer Programme ausgewogen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wurden die in der ewigen Rente angesetzten Umsatzerlöse aus dem operativen Detailplanungszeitraum – den Umsatzerlösen des Jahres 2029 zuzüglich einer nachhaltigen Wachstumsrate von 1,0% und einer Annuität – abgeleitet. Vorgenannte Annuität berücksichtigt den Anteil der Umsatzerlöse aus der strategischen Langfristplanung, um den das Umsatzniveau des letzten Planjahres (zuzüglich einer Wachstumsrate von 1,0%) überschritten wird. Die Ableitung der operativen Ergebnismarge mit Blick auf die ewige Rente berücksichtigt einen konservativen Bewertungsansatz. Entsprechend wird eine Marge unterhalb der durchschnittlichen Marge der strategischen Langfristplanung (2030 bis 2038) angesetzt.

Für das MRO-Segment wird im Detailplanungszeitraum von 5 Jahren mit einem durchschnittlichen Wachstum des Umsatzes im mittleren einstelligen Prozentbereich und des operativen Ergebnisses vom Umsatz im hohen einstelligen Prozentbereich sowie gewichteten Kapitalkosten vor Steuern (Abzinsungsfaktor) von 12,7% (Vorjahr: 10,8%) gerechnet. Die Ableitung der ewigen Rente für das MRO-Segment erfolgte analog zum Vorgehen im Vorjahr, in Anbetracht der kürzeren Geschäftszyklen des MRO-Geschäfts auf Basis von Umsatz und operativer Ergebnismarge des letzten Detailplanungsjahres (2029) zuzüglich einer Wachstumsrate von 1,0% (Vorjahr: 0,5%).

Wertminderungen der bilanzierten Firmenwerte ergaben sich in keinem der beiden Geschäftssegmente.

Darüber hinaus wurden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch im Falle von gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren der Segment-Aktivitäten kein unmittelbarer Wertminderungsbedarf droht. So würden insbesondere – jeweils unter sonst gleichen Bedingungen – weder der Anstieg der gewichteten Kapitalkosten vor Steuern auf 15,3% für das OEM-Segment bzw. 14,7% für das MRO-Geschäft noch die Verfehlung der geplanten operativen Ergebnisse vor Zinsen und Steuern um 20% einen Wertminderungsbedarf für die Geschäftssegmente implizieren. Mit Blick auf den Einfluss klimapolitischer Effekte auf das Geschäftsmodell der MTU finden sich weitere Details im [Kapitel I. Grundsätze – Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten – Klimawandel](#).

15. Sachanlagen

Die Investitionen in Sachanlagen dienen sowohl der Erweiterung der Produktionskapazitäten als auch dem Zweck, die Anlagen auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten.

Der Konzern investierte im Berichtsjahr in Summe 608 Mio. € (Vorjahr: 429 Mio. €) in Sachanlagen. Die Zugänge beinhalten auch Aktivierungen von Nutzungsrechten im Rahmen von Leasingverhältnissen. Einzelheiten hierzu werden unter [36. Leasingverhältnisse](#) dargestellt.

Der Abschreibungsaufwand der Sachanlagen wurde mit 253 Mio. € (Vorjahr: 217 Mio. €) in den Umsatzkosten, mit 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in den Forschungs- und Entwicklungskosten, mit 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in den Vertriebskosten und mit 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) in den Verwaltungskosten erfasst.

Die Zugänge im Berichtsjahr in der Position Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 49 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) betreffen hauptsächlich Gebäudeneubauten sowie Nutzungsrechte aus Immobilienleasingverhältnissen am Standort München.

Die Investitionen in technische Anlagen und Maschinen in Höhe von insgesamt 50 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) betreffen überwiegend den Kauf von Anlagen und Maschinen für die Erweiterung der Produktionskapazitäten im Zusammenhang mit dem Hochlauf der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sowie des Triebwerksprogramms GE9X.

Die Investitionen in andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von 326 Mio. € (Vorjahr: 197 Mio. €) und die Zugänge für geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von 183 Mio. € (Vorjahr: 155 Mio. €) stehen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Produktionskapazitäten an den Standorten München sowie dem wachsenden Triebwerksleasinggeschäft am Standort Amsterdam.

Der Anteil der diesjährigen Zugänge zu den Sachanlagen, die als taxonomiefähig im Sinne der EU-Taxonomie für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten identifiziert sind, sowie weitere Angaben zur EU-Taxonomie finden sich im [Abschnitt Angaben nach Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2020/852 \(Taxonomie-Verordnung\) in der Konzernnachhaltigkeitserklärung des Lageberichts](#).



16. Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte, die at equity bilanziert werden

Die finanziellen Vermögenswerte, die at equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, betragen zum Berichtsjahresultimo 727 Mio. € (Vorjahr: 643 Mio. €).

Assoziierte Unternehmen

Die PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA, ist Leasinggeber für Ersatztriebwerke der PW1100G-JM-Serie und wird allein als wesentliche assoziierte Unternehmensbeteiligung im MTU-Konzernabschluss berücksichtigt.

Die MTU hält 18% an dem Unternehmen, welches, analog zu den Vorjahren, im Rahmen des Konzernabschlusses at equity bilanziert wird.

Die zusammengefassten Finanzinformationen der PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA, sind für den Berichtszeitraum nachfolgend angegeben:

Zusammengefasste Finanzinformationen der PW1100G-JM Engine Leasing LLC

in Mio. €	2024	2023
Gewinn- und Verlustrechnung		
Umsatzerlöse	457	392
Ergebnis nach Steuern	208	112
Gesamtergebnis	208	112
Anteil des Konzerns am Ergebnis	38	23
Von der Gesellschaft erhaltene Dividende	26	22
Bilanz zum 31. Dezember		
Kurzfristige Vermögenswerte	565	319
Langfristige Vermögenswerte	1.166	1.225
Kurzfristige Schulden	30	14
Langfristige Schulden	78	70
Eigenkapital	1.622	1.461
Anteiliges Eigenkapital	292	263
Überleitungsposten zum Buchwert	-6	-6
Buchwert der at equity bewerteten Beteiligung	286	257

Die aggregierten, nicht geprüften Finanzinformationen der assoziierten Unternehmen, welche für sich genommen nicht wesentlich sind, werden für den Berichtszeitraum in der folgenden Tabelle angegeben:

Aggregierte Finanzinformationen zu nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	13	13
Gesamtergebnis	13	13
Anteil des Konzerns am Ergebnis	3	3
Buchwert der at equity bewerteten Beteiligungen	45	39

Weitere Details zum Anteilsbesitz finden sich im [Abschnitt 38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#).

Gemeinschaftsunternehmen

Die im Berichtsjahr unverändert zum Vorjahr als wesentlich identifizierten Gemeinschaftsunternehmensbeteiligungen betreffen die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, und die EME Aero sp. z o.o., Jasionka, Polen. An beiden Gesellschaften ist die MTU mit jeweils 50% beteiligt. Die MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. ist auf die Instandhaltung, Überholung und Reparatur von Triebwerken der Typen V2500, CFM56, LEAP und PW1100G-JM in den Regionen China und Südostasien spezialisiert. Die EME Aero sp. z o.o. fokussiert sich auf Instandsetzungsdienstleistungen für Triebwerke der Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie, die unter anderem bei der Airbus A320neo-Familie sowie der Airbus A220-Familie im Einsatz sind. Die wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen werden in diesen Konzernabschluss nach der at equity-Methode einbezogen.



Die zusammengefassten, nicht geprüften Finanzinformationen der wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen des Konzerns sind für den Berichtszeitraum und das Vorjahr nachfolgend angegeben:

Gewinn- und Verlustrechnungen, Gesamtergebnis und Bilanzen der wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

in Mio. €	2024		2023	
	EME Aero sp. z o.o.	MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.	EME Aero sp. z o.o.	MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	1.106	2.092	948	1.604
Abschreibungen und Wertberichtigungen	- 17	- 12	- 17	- 12
Zinserträge		2		1
Zinsaufwendungen	- 19	- 13	- 24	- 13
Ertragsteuererträge	6		2	
Ertragsteueraufwendungen		- 26		- 24
Sonstige Aufwendungen und Erträge	- 1.088	- 1.884	- 938	- 1.402
Ergebnis nach Steuern	- 13	159	- 28	155
Sonstiges Ergebnis				
Gesamtergebnis	- 13	159	- 28	155
Anteil des Konzerns am Ergebnis	- 7	80	- 14	77
Angaben zur Bilanz				
Langfristige Vermögenswerte	230	249	194	188
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29	55	16	37
Übrige kurzfristige Vermögenswerte	348	1.274	299	1.031
Summe Vermögenswerte	607	1.578	508	1.256
Eigenkapital	41	674	52	579
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten		335		225
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	11		11	
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	540	334	440	278
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	16	235	6	174
Summe Eigenkapital und Schulden	607	1.578	508	1.256

in Mio. €	2024		2023	
	EME Aero sp. z o.o.	MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.	EME Aero sp. z o.o.	MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd.
Überleitung zum Buchwert				
Anteiliges Eigenkapital	20	337	26	289
Überleitungsposten zum Buchwert	0		0	
Buchwert der at equity bilanzierten Gesellschaften	21	337	26	289
Von den Gesellschaften erhaltene Dividenden		43		28

Die aggregierten, nicht geprüften Finanzinformationen der Gemeinschaftsunternehmen, welche für sich genommen nicht wesentlich sind, werden für den Berichtszeitraum in der folgenden Tabelle angegeben:

Aggregierte Finanzinformationen zu nicht wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	17	17
sonstiges Ergebnis	- 0	0
Gesamtergebnis	16	17
Anteil des Konzerns am Ergebnis	8	8
Buchwert der at equity bewerteten Beteiligungen	39	31

Weitere Details zum Anteilsbesitz finden sich im [Abschnitt 38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#).



Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die Aufstellung zeigt die Buchwerte der im Konzernabschluss enthaltenen sonstigen finanziellen Vermögenswerte:

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle Vermögenswerte bewertet zu Anschaffungskosten	973	734	89	72	884	662
Ausleihungen an Fremde ¹⁾	26	52	26	52		
Ausleihungen an nahe stehende Unternehmen ¹⁾	7	14	7	14		
Forderungen gegen Mitarbeiter:innen	4	1	2	0	2	1
Forderungen gegen Lieferanten	24	4			24	4
Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen	789	487			789	487
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	123	176	54	6	69	169
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral bewertet	12	17	12	17		
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	12	17	12	17		
Derivate ohne Sicherungsbeziehungen						
Derivate in Sicherungsbeziehung	4	61	2	43	1	18
Summe sonstige finanzielle Vermögenswerte	988	812	103	132	885	679

¹⁾ Berücksichtigt als Teil der Netto-Finanzverschuldung.

Die Ausleihungen an Fremde betreffen im Wesentlichen die konsortiale Beteiligung an ausgereichten Finanzierungen für Flugzeuge und Flugzeugtriebwerke im Rahmen ziviler OEM-Programme, insbesondere der GTF-Triebwerksfamilie.

Die Forderungen gegen Lieferanten betreffen im Wesentlichen erhaltene Gutschriften, bspw. im Zusammenhang mit Rücklieferungen, Rechnungskorrekturen sowie erhaltenen Boni und Skonti.

Die Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen beinhalten abgegrenzte Ausgleichszahlungsbestandteile an die Konsortialführer (OEM) für das Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft der GTF-Triebwerksprogramme. Die Tilgung dieser Vermögenswerte erfolgt aus der Beteiligung an den Nettoeinnahmen der jeweiligen Triebwerksinstandsetzungsverträge jener GTF-Triebwerksprogramme. Erwarteten inhärenten Abrechnungs- und Kreditrisiken mit Blick auf vorgenannte Vermögenswerte wird durch die Abgrenzung von differenzierten Wertberichtigungen Rechnung getragen. Der Anstieg im Berichtsjahr ist geprägt durch die Realisierung des GTF™-Flottenmanagementplans.

Die übrigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 123 Mio. € (Vorjahr: 176 Mio. €) beinhalten Ansprüche aus der anteiligen Erstattung erworbener Programmwerte und Entwicklungsleistungen im Rahmen der Programmbeteiligung PW1500G/PW1900G. Grundlage hierfür war die in 2024 erfolgte Abrede einer Angleichung des MTU-Programmanteils an die korrespondierenden relativen Leistungs- und Lieferumfänge der MTU. Ferner berücksichtigen sie eine Vielzahl von für sich jeweils unwesentlichen Einzelsachverhalten, wie bspw. Sicherheitsleistungen für Leasing- und Mietobjekte.

Die sonstigen Anteile an nahe stehenden Unternehmen beinhalten die Beteiligungsbuchwerte an Gesellschaften, die weder vollkonsolidiert noch at equity bilanziert werden (weitere Details zum Anteilsbesitz finden sich im [Abschnitt 38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#)).



Die bilanzierten Zeitwerte der Derivate ohne Sicherungsbeziehungen dienen, analog zu den Vorjahren, der Absicherung von operativen Rohstoffpreisrisiken. Die bilanzierten Zeitwerte der

Derivate mit Sicherungsbeziehungen dienen, analog zu den Vorjahren, der Absicherung von Wechselkursrisiken und setzen sich zum Abschlussstichtag inhaltlich wie folgt zusammen:

Derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Devisentermingeschäfte (Derivate mit Sicherungsbeziehungen)	4	61	2	43	1	18
Summe derivative Finanzinstrumente	4	61	2	43	1	18

17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

Erworbene Programmwerte, Entwicklung

Der Bestand erworbener Programmwerte, Entwicklung und sonstiger Vermögenswerte hat sich im Berichtsjahr von 800 Mio. € auf 722 Mio. € reduziert. Hierbei entfielen auf erworbene Programmwerte 540 Mio. € (Vorjahr: 597 Mio. €) und auf erworbene Entwicklung 177 Mio. € (Vorjahr: 198 Mio. €).

Im Berichtsjahr wurden Ausgleichszahlungen für Entwicklungsleistungen an Konsortialführer ziviler Triebwerksprogramme in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) geleistet und aktiviert. Die im Berichtszeitraum erfolgte Amortisation abgegrenzter Entwicklungsausgleichszahlungen betrug 11 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €). Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit anlassbezogenen Werthaltigkeitsbetrachtungen (IAS 36) Wertminderungen auf Entwicklungsausgleichszahlungen von 12 Mio. € im Zusammenhang mit dem Programm T408 (Vorjahr: 0 Mio. €) berücksichtigt.

Im Berichtsjahr wurden 19 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) in erworbene Programmwerte investiert. Weiterhin erhöhten sich die Programmwerte im Zusammenhang mit der Bewertung der IAE V2500-Anteilserhöhung um 18 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) – der in Rede stehende Programmwert wird in Analogie zu IFRIC 1 bilanziert, weil es sich um nachträgliche Anschaffungskosten handelt, die von zukünftigen ökonomischen Vorteilen abhängig und somit variabel sind. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich in [Abschnitt I. Grundsätze, Grundlagen und Methoden – Erworbene Programmwerte und erworbene Entwicklung](#). Im Zusammenhang mit vorgenanntem Programmwert sind Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Höhe von 5 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) zu berücksichtigen. Die im Berichtszeitraum erfolgte

Amortisation erworbener Programmwerte betrug 39 Mio. € (Vorjahr: 40 Mio. €). Im Jahr 2024 waren ebenso wie im Vorjahr keine Wertminderungen auf Programmwerte zu erfassen.

In 2024 erfolgte die Abrede einer Angleichung des MTU-Anteils am Triebwerksprogramm PW1500G/PW1900G an die korrespondierenden relativen Leistungs- und Lieferumfänge der MTU. In diesem Zusammenhang wurde eine anteilige Erstattung erworbener Programmwerte und Entwicklungsleistungen zugesagt. Die Ansprüche hieraus wurden im Wege der Verrechnung von Programmwerten (41 Mio. €) und erworbener Entwicklung (34 Mio. €) erfolgsneutral als Teil der übrigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte abgegrenzt.

Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte betreffen neben Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 37 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €) für Verkehrsteuern auch Versicherungsprämien und Mieten.



18. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich im Berichtsjahr um 4 Mio. € auf 333 Mio. € (Vorjahr: 328 Mio. €). Für eine detaillierte Darstellung der latenten Steuern wird auf die [Abschnitte 10. Ertragsteuern](#) und [34. Latente Steuern](#) verwiesen.

19. Vorräte

Der Vorratsbestand unter Berücksichtigung von Wertberichtigungen setzt sich wie folgt zusammen:

Vorräte

in Mio. €	Veränderung Wertberichtigung	31.12.2024			31.12.2023		
		brutto	Wertberichtigung	Bilanzwert	brutto	Wertberichtigung	Bilanzwert
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	- 17	1.029	- 115	914	883	- 98	785
Unfertige Erzeugnisse	- 16	644	- 46	598	582	- 30	552
Fertige Erzeugnisse	- 4	297	- 79	218	318	- 75	243
Geleistete Anzahlungen		23		23	49		49
Summe Vorräte	-37	1.993	-240	1.753	1.832	-203	1.629

Vom Gesamtbestand der Vorräte war zum Stichtag ein Volumen von 463 Mio. € (Vorjahr: 452 Mio. €) als wertgemindert einzustufen. Die Wertberichtigungen stehen im Zusammenhang mit Mengen- und Preisrisiken. Ergänzende Informationen hierzu finden sich im [Abschnitt I. Grundsätze, Grundlagen und Methoden – Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten](#).



20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Dritte	890	603
Nahe stehende Unternehmen	775	407
Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.665	1.010

Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigt zum Abschlussstichtag Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste in Höhe von 37 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €). Angaben zur Entwicklung vorgenannter Wertberichtigungen im Berichtsjahr erfolgen unter [21. Vertragsvermögenswerte](#). Ergänzende Informationen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen sind unter [38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen](#) dargestellt.

21. Vertragsvermögenswerte

Die Vertragsvermögenswerte resultieren aus erbrachten Leistungsverpflichtungen, bei denen die Vereinnahmung der vereinbarten Gegenleistung von der Abnahme und Fälligkeit der jeweiligen Leistungsverpflichtung durch den Kunden abhängt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsvermögenswerte haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Wertberichtigungen

in Mio. €	2024	2023
Stand 1. Januar	41	39
Kursdifferenzen	1	
Umbuchung		
Zuführungen	15	9
Verbrauch	- 1	- 5
Auflösung	- 16	- 3
Stand 31. Dezember	40	41

Von den ausgewiesenen Wertberichtigungen betreffen 4 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) die Vertragsvermögenswerte. Die Zuführungen im Berichtsjahr korrespondieren mit der Entwicklung von Abrechnungs- und Kreditrisiken im Rahmen des zivilen Triebwerksgeschäfts und betreffen überwiegend Einzelwertberichtigungen. Die Aufwendungen infolge der Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, saldiert um korrespondierende Erlöse, betragen per Saldo 0 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €).

Aufwendungen und Erträge aus Wertberichtigungen von Vertragsvermögenswerten werden in Anbetracht des ursächlichen integrierten Abrechnungs- und Kreditrisikos in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Um das Forderungsausfallrisiko zu minimieren, wird sowohl im OEM-Segment – insbesondere federführend unterstützt durch den jeweiligen Triebwerkskonsortialführer – als auch im MRO-Segment ein aktives Forderungsmanagement betrieben.

22. Ertragsteueransprüche

Ertragsteueransprüche bestanden zum Abschlussstichtag in Höhe von 63 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €). Davon betreffen 60 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) inländische Ertragsteueransprüche.

23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von 1.747 Mio. € (Vorjahr: 883 Mio. €) repräsentieren Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. In dieser Position sind Fremdwährungsbestände in Höhe von umgerechnet 248 Mio. € (Vorjahr: 180 Mio. €) enthalten. Der Anstieg der Fremdwährungsbestände korrespondiert mit der operativen Geschäftsentwicklung des zivilen OEM- und MRO-Geschäfts, welches regelmäßig in US-\$ fakturiert wird.

Von den Zahlungsmitteläquivalenten waren zum Bilanzstichtag 31.12.2024 1.458 Mio. € (Vorjahr: 781 Mio. €) in kurzfristig fälligen Geldmarktinstrumenten angelegt.



24. Eigenkapital

Die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ist in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt zum 31. Dezember 2024 unverändert zum Vorjahr 53.824.489 € und ist eingeteilt in 53.824.489 auf den Namen lautende Stückaktien ohne Nennwert.

Genehmigtes Kapital

Gemäß § 4 Absatz 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 20. April 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt 16,0 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2021). Das Genehmigte Kapital 2021 wurde in der Hauptversammlung vom 21. April 2021 beschlossen; mit gleichem Beschluss wurde das Genehmigte Kapital 2019 aufgehoben.

Bedingtes Kapital

Gemäß § 4 Absatz 6 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 3.375.511 € durch Ausgabe von bis zu 3.375.511 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 war 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 diente 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 wurden. Die Ausgabe erfolgte zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand wurde 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 war nur gegen Barzahlung möglich. Die Schuldverschreibungen konnten in Euro oder – unter Begrenzung auf den entsprechenden Gegenwert – in einer ausländischen gesetzlichen Währung, beispielsweise eines OECD-Landes, begeben werden. Sie konnten auch durch unter der Leitung der Gesellschaft stehende Konzernunternehmen ausgegeben werden; in einem solchen Fall wurde 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.

Unter teilweiser Ausnutzung der Ermächtigung zur bedingten Kapitalerhöhung hat die MTU 2019 eine Wandelanleihe mit einem Nennbetrag von 500 Mio. € begeben. Weitere Details hierzu finden sich unter [28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#).

Die oben beschriebene Ermächtigung des Vorstands, Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 600 Mio. € zu begeben, wurde in der Hauptversammlung der Gesellschaft am 21. April 2021 aufgehoben, soweit sie nicht durch die 2019 begebene Wandelschuldverschreibung in Höhe von 500 Mio. € ausgenutzt wurde. Das Bedingte Kapital 2019 in Höhe von 2.600.000 € gemäß § 4 Absatz 7 der Satzung wurde so weit aufgehoben, dass das Bedingte Kapital 2019 nur noch in Höhe eines Teilbetrags von 1.600.000 € besteht.

Weiter ist gemäß § 4 Absatz 8 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 2021). 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 vom 21. April 2021 beschlossenen Ermächtigung begeben werden. Die Ausgabe erfolgt zu dem gemäß dieser Ermächtigung jeweils festzulegenden Wandlungs- bzw. Optionspreis.

Der Vorstand ist bis zum 20. April 2026 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 Wandlungs- oder Optionspflicht) auf auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die um anteilige Transaktionskosten geminderten Eigenkapitalkomponenten aus getilgten bzw. laufenden Wandelanleihen.

Im Geschäftsjahr 2024 erfolgte keine Ausgabe neuer Aktien, da keine Wandlungsoptionen im Rahmen der Wandelschuldverschreibung 2019 ausgeübt wurden. Die Ausgabe neuer Aktien aufgrund ausgeübter Wandlungsoptionen im Rahmen der Wandelschuldverschreibung 2016 führte hingegen im Vorjahr zu einer Erhöhung der Kapitalrücklage um 45 Mio. €. Außerdem berücksichtigt die Kapitalrücklage die geschuldete Gewährung erfolgsabhängiger Vergütungsbestandteile im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP) sowie realisierte Aufgelder aus der Ausgabe eigener Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP) bzw. des Stock Matching Program (SMP) und zuvor des Matching Stock Program (MSP).

Der Restricted Stock Plan (erfolgsabhängige Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung für leitende Angestellte [im Vorjahr auch für den Vorstand]) wird im Wege einer Barvergütung mit der Auflage des unmittelbaren Erwerbs von MTU-Aktien umgesetzt. Für die Aktien ist jeweils eine nach Führungsebene differenzierte Sperrfrist zu berücksichtigen. Die Höhe der für den Aktienerwerb gewährten Zielvergütung ergibt sich grundsätzlich aus der anteiligen Zieldirektvergütung, gewichtet mit einer mehrjährig ermittelten durchschnittlichen Zielerreichung der gewährten JEV-Komponente.

Im Rahmen des RSP wurden den berechtigten leitenden Angestellten, unter Berücksichtigung eines rechnerischen Zuteilungskurses von 228,62 €/Aktie, 14.332 (Vorjahr: 10.687) mehrjährig gesperrte Aktien gewährt. Aufgrund der Gewährung und Auszahlung des RSP im Berichtsjahr bestanden zum Abschlussstichtag lediglich nachlaufende Verpflichtungen aus Neueintritten in den Kreis der Berechtigten bzw. die Vorsorge für leitende Angestellte im Auslandseinsatz in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Aus dem RSP wurden dem Vorstand im Vorjahr auf Basis der vertraglichen Zielbeträge bzw. der Zielerreichung sowie eines rechnerischen Zuteilungskurses von 237,64 €/Aktie 5.911 mehrjährig gesperrte Aktien gewährt. Die Auszahlung aus dem RSP im Falle des Vorstands erfolgte erst im Folgejahr der Gewährung.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten im Wesentlichen die aufgrund Beschluss der zuständigen Organe thesaurierten Gewinne der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen.

Eigene Aktien

Erwerb eigener Aktien aufgrund der Ermächtigung vom 8. Mai 2024 durch die Hauptversammlung

Der Vorstand der MTU Aero Engines AG, München, ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2024 ermächtigt, für die Zeit bis zum 7. Mai 2026 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 10% des bei der Beschlussfassung bestehenden oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung 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. 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. Die beschriebene Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien ersetzt die Ermächtigung vom 11. April 2019, die am 10. April 2024 ausgelaufen ist.

Bestand eigener Aktien

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine weiteren Aktien (Vorjahr: keine Aktien) erworben. Die in Vorjahren erworbenen Aktien dienen weiterhin der Ausgabe von Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP). Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Restricted Stock Plan (RSP) 14.332 Stück (Vorjahr: 10.687 Stück) an die leitenden Angestellten abgegeben.

Überleitung zur gewichteten, durchschnittlichen und im Umlauf befindlichen Anzahl der Aktien

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich eine durchschnittliche, gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl von 53.778.080 Stück (Vorjahr: 53.691.433 Stück). Die Zahl der am 31. Dezember 2024 im Umlauf befindlichen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug 53.785.246 Stück (Vorjahr: 53.770.914 Stück). Die Anzahl der eigenen Aktien betrug am 31. Dezember 2024 39.243 Stück (Vorjahr: 53.575 Stück).

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital hat sich im Geschäftsjahr 2024 um 30 Mio. € auf - 195 Mio. € (Vorjahr: - 166 Mio. €) verringert. Ursache hierfür ist der stichtagskursbedingte Rückgang der beizulegenden Zeitwerte von Instrumenten zur Absicherung von Zahlungsströmen zum Zweck der Fremdwährungssicherung, teilweise kompensiert durch Kursgewinne bei der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe sowie versicherungsmathematische Gewinne aus der Bewertung der Pensionsrückstellungen.

In der folgenden Tabelle sind die Be- und Entlastungen sowie die darauf entfallenden latenten Steuern der im Eigenkapital direkt erfassten Wertänderungen dargestellt:

Erfolgsneutrale Sachverhalte in der Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	2024 Ertragsteuern		2023 Ertragsteuern	
	vor	nach	vor	nach
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer, at equity bilanzierter Unternehmen	16	16	- 19	- 19
Kursdifferenzen aus der Umrechnung sonstiger ausländischer, konsolidierter Unternehmen	32	32	9	9
Kursdifferenzen aus der Umrechnung von ausländischen Geschäftsbetrieben	48	48	- 10	- 10
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	10	- 3	7	- 34
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen bei nicht at equity bilanzierten Unternehmen	- 118	38	- 79	129
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen bei at equity bilanzierten Unternehmen			1	1
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	- 60	35	- 25	69
			- 22	47



Angaben zum Kapitalmanagement

Die MTU ist bestrebt, ein starkes Finanzprofil aufrechtzuerhalten, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität ebenso wie das Vertrauen der Aktionär:innen und Kreditmittelgeber:innen zu gewährleisten. Sie beachtet im Rahmen des Kapitalmanagements die gesetzlichen Vorschriften zur Kapitalerhaltung. Weitergehende satzungsmäßige Kapitalerfordernisse bestehen formal nicht. Die MTU sieht sich jedoch dem Erhalt ihres Investmentgrade-Kredit-Ratings von mindestens Baa3 bei Moody's oder BBB- bei Fitch bzw. S&P verpflichtet.

Unter dieser Maßgabe orientiert sich die Dividendenpolitik grundsätzlich daran, zwischen 30 und 40% des bereinigten Jahresergebnisses nach Ertragsteuern (siehe [Abschnitt 12. Zusatzangaben zur Gewinn- und Verlustrechnung – Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#)) an die Aktionär:innen auszuschütten, sofern die wirtschaftliche Situation, insbesondere die Verschuldung bzw. Cashflow-Entwicklung, dies erlaubt und die Gremien zustimmen. Vor diesem Hintergrund informierte die MTU am 11. bzw. 13. September 2023 über die erwarteten finanziellen Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan. Entsprechend bestätigte die MTU am 21. Februar 2024 im Rahmen der Bekanntmachung des Gewinnverwendungsvorschlags an den Aufsichtsrat, dass aufgrund der erwarteten Belastungen aus dem GTF™-Flottenmanagementplan die expliziten Voraussetzungen in Sachen Entwicklung des Cashflow bzw. der Verschuldung einer Fortsetzung der angestrebten Dividendenpolitik im Zeitraum 2024-26 widersprechen (siehe [Abschnitt zur Gewinnverwendung VII. Ableitung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss](#)). Der Konzern konzentriert sich beim Kapitalmanagement auf die Optimierung des Verhältnisses zwischen Eigenkapital und Netto-Verschuldung, ein profitables Geschäftswachstum sowie den Free Cashflow bzw. die verfügbare Liquidität. Zur Beschreibung der Finanzkennzahlen, zu deren Einhaltung die MTU im Rahmen ihrer Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verpflichtet ist, wird auf [28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#) verwiesen.

25. Rückstellungen für Pensionen

Für die Mitarbeiter:innen der MTU existieren sowohl beitrags- als auch leistungsorientierte Versorgungspläne. Dabei handelt es sich bei den inländischen Konzerngesellschaften im Wesentlichen um rückstellungsfinanzierte Versorgungszusagen, die zum größten Teil nicht durch Planvermögen gedeckt sind. Bei der MTU Maintenance Canada Ltd., Delta, Kanada, besteht hingegen ein fondsfinanziertes Versorgungssystem, das ein Deckungsvermögen im Sinne des IAS 19 darstellt.

Beitragsorientierte Pläne

Seit dem 1. Januar 2007 wurden im Inland mit Ausnahme für den Kreis der leitenden Angestellten keine Direktzusagen für Neueintritte mehr ausgesprochen. Stattdessen zahlte die MTU im Berichtsjahr für diese Belegschaftsteile Beiträge an einen überbetrieblichen Versorgungsträger in Höhe von 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €). Zusätzlich realisiert die MTU arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungszusagen.

Im Geschäftsjahr 2024 betrug der Arbeitgeberanteil zur gesetzlichen Rentenversicherung 67 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €).

Leistungsorientierte Pläne

Die Pensionsverpflichtungen der MTU werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung zukünftiger Entgelt- und Rentensteigerungen sowie anderer Leistungs- bzw. Bestandsanpassungen bewertet. Die in der Bilanz ausgewiesenen Rückstellungen für leistungsorientierte Pläne entsprechen dem Barwert des erdienten Anteils der Versorgungsleistung der Begünstigten, abzüglich des am Bilanzstichtag beizulegenden Zeitwertes der Planvermögen. Für alle Versorgungspläne werden jährlich von unabhängigen Gutachter:innen umfassende versicherungsmathematische Bewertungen durchgeführt.

Erhöhungen oder Verminderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen oder des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens können im Zusammenhang mit versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten stehen. Deren Ursachen können unter anderem Änderungen der Berechnungsparameter, Schätzungsänderungen bezüglich des Risikoverlaufs der Pensionsverpflichtungen und Abweichungen zwischen dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen und der anteiligen Verzinsung der Nettoschuld sein.

Zur Ermittlung des Finanzierungsstatus beziehungsweise der bilanzierten Pensionsverpflichtungen wird dem Anwartschaftsbarwert der rückstellungs- und fondsfinanzierten Verpflichtungen der Zeitwert des Planvermögens gegenübergestellt. In Deutschland bestehen in diesem Zusammenhang keinerlei rechtliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

Der Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionszusagen stellt sich wie folgt dar:

Verpflichtungsumfang der Pensionszusagen (DBO)

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Anwartschaftsbarwert der rückstellungsfinanzierten Verpflichtungen	724	743
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	- 0	- 0
Summe Inland	724	743
Anwartschaftsbarwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen	23	22
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	- 23	- 23
Summe Ausland (bei (-) = Planvermögenüberhang)	0	- 2
Bilanzierte Pensionsverpflichtungen (Saldo)	724	741

Die folgenden Parameter wurden zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres sowie zur Bewertung des Versorgungsaufwands im jeweiligen Berichtsjahr zugrunde gelegt:

Versicherungsmathematische Annahmen: Inland

in %	31.12.2024	31.12.2023
Rechnungszinsfuß	3,31	3,19
Gehaltstrend	2,70	2,70
Rententrend	2,00	2,20

Versicherungsmathematische Annahmen: Ausland

in %	31.12.2024	31.12.2023
Rechnungszinsfuß	4,50	5,75
Gehaltstrend	3,00	3,00
Rententrend	2,50	2,50

Die Renditen für laufzeitkongruente, erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen sind im Inland gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Daher wurden die inländischen Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2024 in Anbetracht der Duration der Verpflichtungen von aktuell rund 10 Jahren mit 3,31% (Rechnungszins) diskontiert. Bei den inländischen Versorgungsverpflichtungen wurden als biometrische Grundlagen der Bewertung die Richttafeln der Heubeck Richttafeln GmbH 2018G verwendet. Bei den ausländischen Konzerngesellschaften erfolgte die Bewertung auf Basis eines Rechnungszinses von 4,50% sowie von aktuellen landesspezifischen versicherungsmathematischen Annahmen. Die erwartete Einkommensentwicklung umfasst erwartete Entgelt- und Einkommenssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen geschätzt werden. Fluktuationswahrscheinlichkeiten, Sterblichkeitsraten und Invaliditätsrisiko wurden auf Basis statistischer Grundlagen berücksichtigt. Nähere Informationen in der Sache finden sich auch im [Abschnitt I. Grundsätze - Grundlagen und Methoden - Pensionsverpflichtungen](#) bzw. [I. Grundsätze, Grundlagen und Methoden - Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten](#).

Die Veränderung des Anwartschaftsbarwerts stellt sich im Geschäftsjahr wie folgt dar:

Barwert der Pensionsverpflichtungen

in Mio. €	2024	2023
Verpflichtungsumfang der Pensionszusagen 1. Januar	765	729
Laufender Dienstzeitaufwand	8	10
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Beiträge der Planteilnehmer:innen	6	7
Zinsaufwand	24	26
Wechselkursänderungen	- 0	- 0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)		
Finanzielle Annahmen	- 9	35
Annahmen aus Erfahrungswerten	0	16
Planabgeltungen / Übertragungen	- 23	- 36
Renten- und Kapitalauszahlungen	- 23	- 23
Verpflichtungsumfang der Pensionszusagen 31. Dezember	747	765

Die versicherungsmathematischen Verluste im Zusammenhang mit finanziellen Annahmen korrespondieren insbesondere mit der Entwicklung von Rechnungszins sowie Rententrend. Dieje-



nigen im Zusammenhang mit Annahmen aus Erfahrungswerten korrespondieren insbesondere mit dem empirischen Entscheidungsverhalten der Versorgungsberechtigten hinsichtlich ihres im Einzelfall gewährten Wahlrechts zum Auszahlweg ihrer betrieblichen Altersversicherungsansprüche.

Die Planabteilungen/Übertragungen resultieren aus Umwandlungen von Pensionszusagen in konkrete Auszahlungsvereinbarungen sowie aus Konzernaustritten.

Die Veränderung des Planvermögens stellt sich im Geschäftsjahr wie folgt dar:

Zeitwert des Planvermögens			
in Mio. €	2024	2023	
Beizulegender Zeitwert 1. Januar	23	23	
Beiträge des Arbeitgebers	0	0	
Zinserträge des Planvermögens	1	1	
Wechselkursänderungen	-0	-0	
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (-)	1	1	
Gezahlte Rentenleistungen	-2	-2	
Beizulegender Zeitwert 31. Dezember	23	23	
Aufteilung des Planvermögens			
in %	2024	2023	
Versicherungspolice (Buy-in annuity)	64,8	66,5	
Festverzinsliche Wertpapiere	28,3	26,8	
Aktien	7,0	6,7	
Summe Planvermögen	100,0	100,0	

Jährlich wird die Strukturierung des Planvermögens zugunsten der Optimierung von Risiko und Rendite der investierten Mittel überprüft und gegebenenfalls justiert. Im Grundsatzdokument des ausländischen Planvermögens sind die Restriktionen der Anlagemöglichkeiten festgelegt, wobei die Anlagepolitik im Vergleich zu den Vorjahren unverändert blieb.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgswirksam erfasste Pensionsaufwand der Berichtsperiode für leistungsorientierte Zusagen setzte sich aus den nachstehenden Positionen zusammen:

Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne und für andere Leistungszusagen			
in Mio. €	2024	2023	
Laufender Dienstzeitaufwand	8	10	
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0	
Dienstzeitaufwand	8	10	
Zinsaufwand			
Pensionsrückstellungen	24	26	
Zinserträge Planvermögen	-1	-1	
Nettozinsaufwand	23	25	
Zinsaufwand Verbindlichkeiten aus Versorgungskapital	4	3	
Summe Aufwendungen	35	38	

Der laufende und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sind im Personalaufwand berücksichtigt. Die übrigen Komponenten der Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne und für andere Leistungszusagen sind im sonstigen Finanzergebnis enthalten. Die Bewertungseffekte im Zusammenhang mit versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten sind in der Gesamtergebnisrechnung als Teil des sonstigen Ergebnisses enthalten.

Künftig zu erwartende Pensionsleistungen

Der Konzern rechnet für die kommenden Jahre mit Blick auf die Tilgung seiner Pensionsrückstellungen und Verbindlichkeiten aus der Altersversorgung mit folgender Zahlungsreihe:

Angaben zu voraussichtlichen Auszahlungen der Pensionsleistungen					
in Mio. €	2025	2026	2027	2028	
Zu erwartende Pensionsleistungen	33	34	39	43	



Die Angaben zu voraussichtlichen Auszahlungen der Pensionsleistungen berücksichtigen bei allen Anwärter:innen den zum Stichtag bereits vereinbarten Auszahlungsweg bzw. ersatzweise den vertraglich geregelten Regelfall – im Falle der anspruchsberechtigten Mitglieder des Vorstands grundsätzlich ein Rentenkapital, im Falle der übrigen Belegschaft ein Ratenkapital.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen zur Ermittlung der Pensionsverpflichtung sind neben dem Auszahlungsweg insbesondere der Rechnungszins, der Gehalts- bzw. Rententrend und die Annahme zur Lebenserwartung. Die nachstehenden Sensitivitätsanalysen zeigen, wie die leistungsorientierten Verpflichtungen durch mögliche Änderungen der entsprechenden Annahmen beeinflusst worden wären:

Sensitivitätsanalyse der Pensionsverpflichtungen

in Mio. €	2024	2023
Abzinsungsfaktor um 50 Basispunkte höher	- 35	- 36
Abzinsungsfaktor um 25 Basispunkte niedriger	19	19
Gehalts- bzw. Rententrend um 50 Basispunkte höher	6	7
Lebenserwartungsannahmen um 1 Jahr höher	9	9

Zwischen den versicherungsmathematischen Annahmen bestehen mitunter Abhängigkeiten, vor allem zwischen der Rechnungszinsentwicklung und dem erwarteten Gehalts- bzw. Rententrend. Diese Abhängigkeiten berücksichtigt die angeführte Sensitivitätsanalyse nicht.

26. Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden betreffen inländische Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern beziehungsweise Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ausländischer Konzerngesellschaften.

Ertragsteuerschulden

in Mio. €	2024	2023
Stand 1. Januar	37	70
Verbrauch	- 37	- 70
Zuführung	35	37
Stand 31. Dezember	35	37

Die Ertragsteuerschulden sind innerhalb eines Jahres zur Zahlung fällig.



27. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen Verpflichtungen im Sinne des IAS 37, die nachfolgend beschrieben werden. Weiterhin bestehen Verpflichtungen, die sich erwartungsgemäß durch (Rück-)Zahlungen an Kunden im Sinne des IFRS 15 materialisieren. Diese werden auch

in Anbetracht von Schätzerfodernissen bzgl. Fälligkeit und Betrag als Teil der Rückerstattungsverbindlichkeiten bilanziert - weitere Erläuterungen und Details hierzu finden sich in Abschnitt [31. Rückerstattungsverbindlichkeiten](#).

Sonstige Rückstellungen

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften	35	19			35	19
Verpflichtungen aus dem Personalbereich	43	33	30	21	13	12
Ausstehende Rechnungen	80	77	3	7	77	70
Übrige Verpflichtungen	32	28		0	32	28
Summe sonstige Rückstellungen	192	157	33	28	158	129

In Bezug auf den Ausweis der Fristigkeit ihrer sonstigen Rückstellungen orientiert sich die MTU jeweils an der gesetzlich bzw. vertraglich durchsetzbaren Fälligkeit.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Sonstige Rückstellungen 2024

in Mio. €	Stand 1.1.2024	Umbuchung	Inanspruch- nahme	Auflösung	Zuführung	Aufzinsung	Stand 31.12.2024
Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften	19		- 12	- 2	30	- 0	35
Verpflichtungen aus dem Personalbereich	33		- 12		22	0	43
Ausstehende Rechnungen	77	- 0	- 8	- 17	29	0	80
Übrige Verpflichtungen	28	0	- 5	- 0	9	0	32
Summe Sonstige Rückstellungen	157	0	- 37	- 18	90	0	192



Als erfolgsabhängige Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung wird dem Vorstand seit 2024 im Rahmen seines neuen Vergütungssystems für jedes Geschäftsjahr der Performance Share Plan (PSP/LTI) mit vierjährigem Bemessungszeitraum gewährt. Die Anzahl der für das Berichtsjahr bedingt zugeteilten virtuellen Aktien (Performance Shares) ermittelt sich aus deren Zeitwert (Fair Value) und dem jeweiligen vertraglichen Zielbetrag für das PSP/LTI im Gewährungszeitpunkt. Die Ausschüttung des Performance Share Plan (PSP/LTI) bemisst sich nach Maßgabe der Erreichung der hierfür durch den Aufsichtsrat für die finanziellen und nicht-finanziellen (ESG-Ziele) Leistungskriterien bestimmten Zielwerte – die Zielerreichung modifiziert zunächst die Anzahl der für das Geschäftsjahr bedingt zugeteilten virtuellen Aktien, wobei maximal 200 % der ursprünglich gewährten Anzahl virtueller Aktien erreicht werden können. Nach Ablauf des Bemessungszeitraums ergibt sich der jeweilige Auszahlungsbetrag des für das Berichtsjahr gewährte PSP/LTI aus der Multiplikation der Anzahl der final zugeteilten virtuellen Aktien mit der Summe aus durchschnittlichem Aktienkurs der MTU innerhalb der 60 Börsenhandelstage vor dem Ende des Bemessungszeitraums und der im Bemessungszeitraum erfolgten Dividendenzahlungen je Aktie. Der sich daraus ergebende PSP/LTI-Auszahlungsbetrag wird, unter Berücksichtigung der Begrenzung auf 250 % des jeweilig vertraglichen Zielbetrags für das PSP/LTI im Gewährungszeitpunkt (PSP/LTI Cap), im Folgejahr nach Abzug entsprechender Steuern als Barvergütung an die Anspruchsberechtigten ausbezahlt.

Für das Berichtsjahr wurden dem Vorstand auf der Basis eines Gewährungs-Zeitwerts zum 01. Januar 2024 von 166,34 €/Performance Share 20.708 Performance Shares bedingt zugeteilt. Unter Berücksichtigung des Status der Zielerreichung sowie der Aktienkursentwicklung ergibt sich rechnerisch ein Zeitwert der ursprünglich gewährten Performance Shares von 327,20 €/Performance Share, was zum Abschlussstichtag mit einer Rückstellung in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. aus RSP im Eigenkapital erfasst) korrespondiert.

Aus den in Form langfristiger sonstiger Rückstellungen abgegrenzten Verpflichtungen werden folgende Mittelabflüsse erwartet:

Erwartete Mittelabflüsse langfristiger sonstiger Rückstellungen

in Mio. €	Buchwert 31.12.2024	Erwarteter Mittelabfluss 2026
Verpflichtungen aus dem Personalbereich	30	6
Verpflichtungen aus Restrukturierungsmaßnahmen		
Ausstehende Rechnungen	3	
Summe Mittelabflüsse langfristiger sonstiger Rückstellungen	33	6

Erwartete Mittelabflüsse langfristiger sonstiger Rückstellungen

in Mio. €	Buchwert 31.12.2023	Erwarteter Mittelabfluss 2025
Verpflichtungen aus dem Personalbereich	21	5
Verpflichtungen aus Restrukturierungsmaßnahmen		
Ausstehende Rechnungen	7	7
Summe Mittelabflüsse langfristiger sonstiger Rückstellungen	28	12

Die MTU erwartet für die vorgenannten Verpflichtungen, dass diese innerhalb der nächsten fünf Jahre zur Zahlung fällig werden.

Die Mittelabflüsse, die die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen betreffen, werden in dem auf die Berichtsperiode folgenden Kalenderjahr erwartet.

Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften

Wesentlicher Bestandteil dieser Rückstellungsposition sind passivierte Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von 24 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) im Zusammenhang mit Lieferungen von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen.

Die MTU hat in ihrem zivilen Triebwerksinstandhaltungsgeschäft (MRO-Segment) in geringem Umfang belastende Absatzgeschäfte identifiziert, bei denen die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen den korrespondierend erwarteten vertraglichen wirtschaftlichen Nutzen der Verträge um 12 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) übersteigen.



Verpflichtungen aus dem Personalbereich

Diese Position umfasst die Rückstellungen für Jubiläumszahlungen in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) und die Rückstellungen für Altersteilzeit, basierend auf dem Tarifvertrag zum flexiblen Übergang in die Rente sowie korrespondierenden Betriebsvereinbarungen. Auf Basis dieser Vereinbarungen waren zum Ende des Berichtsjahres Verpflichtungen in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) bilanziert. Der Verpflichtungsbetrag berücksichtigt relevantes Planvermögen in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €).

Darüber hinaus enthält die Position die Rückstellungen für Erfolgsbeteiligungen bzw. erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €). Sie betreffen den Bonus beziehungsweise die Erfolgsbeteiligung der außertariflichen und tariflichen Mitarbeiter:innen im Ausland. Die korrespondierenden Ansprüche der inländischen Belegschaftsteile werden als Teil der Finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen bilanziert.

Ausstehende Rechnungen

Die ausstehenden Rechnungen beinhalten insbesondere Abgrenzungen für Umsatzkostenbestandteile in Form von vertraglich begründeten ausstehenden Kostenbelastungen, insbesondere durch Lieferanten und Dienstleister.

In Bezug auf Leasingverträge mit fremden Dritten, bei denen die MTU verpflichtet ist, das Leasingobjekt (bspw. Triebwerk) unter Einhaltung bestimmter Wartungsbedingungen zurückzugeben, werden hierfür zum Stichtag bestehende Ausgleichsverpflichtungen passiviert. Die Bewertung erfolgt zum Nennwert der zum Stichtag erwarteten erforderlichen Wartungskosten zur Erfüllung der Leasingrückgabebedingung. Die Rückstellungen haben mitunter langfristigen Charakter.

Übrige Verpflichtungen

Die übrigen Verpflichtungen beinhalten Verpflichtungen aus Rechts- und Prozessrisiken, insoweit technisch und vertraglich eine durchsetzbare Fälligkeit nach Ablauf von 12 Monaten nach dem Schluss des Berichtsjahres abzuleiten ist, sowie die Abgrenzung von weiteren, jeweils einzeln betrachtet unwesentlichen Verpflichtungen.



28. Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358	607	841	597	517	9
Wandelschuldverschreibungen	492	489	492	489	0	0
Schuldscheindarlehen	308		300		9	
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7	4	7	3	0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	2	0			2	0
Leasingverbindlichkeiten	261	170	184	127	77	43
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	405	294	291	176	114	117
davon aus Programmanteilserwerben	55	73	23	36	32	37
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	350	221	268	140	82	81
Summe Brutto-Finanzschulden	2.833	1.566	2.112	1.396	722	170
Derivate ohne Sicherheitsbeziehung	4	7	0	1	3	6
Derivate mit Sicherheitsbeziehung	126	41	54	4	72	37
Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	229	207	97	94	132	113
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	125	70	2		122	70
Summe sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	483	324	153	99	329	225
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	3.316	1.890	2.265	1.495	1.051	395



Brutto-Finanzschulden

Die Veränderung der Brutto-Finanzschulden wird in den folgenden Tabellen dargestellt:

Veränderung der Brutto-Finanzschulden

in Mio. €	Stand 1.1.2024	Ein- / Auszahlungen	Zahlungsunwirksame Vorgänge					Änderung Konsolidierungs- kreis	Stand 31.12.2024
			Zugang	Zinsen	Umbuchung/ Sonstiges	Kursdifferenzen			
Anleihen und Schuldverschreibungen	607	723		29				1.358	
Wandelschuldverschreibung 2019	489	- 0		4				492	
Schuldscheindarlehen		299		9				308	
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	0						7	
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	0	1		0				2	
Leasingverbindlichkeiten	170	- 69	146	8	- 4 ¹⁾	4	6	261	
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	294	- 123	179	10	18 ²⁾	27		405	
davon aus Programmanteilswerben	73	- 41	- 4	2	18 ²⁾	7		55	
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	221	- 82	183	8		20		350	
Summe Brutto-Finanzschulden	1.566	831	325	60	14	31	6	2.833	

¹⁾ Vorzeitige Beendigung von Leasingverträgen.

²⁾ IFRIC 1 - Anpassung.



Veränderung der Brutto-Finanzschulden

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Zahlungsunwirksame Vorgänge						Stand 31.12.2023
		Ein- / Auszahlungen	Zugang	Zinsen	Umbuchung/ Sonstiges	Kursdifferenzen	Änderung Konsolidierungs- kreis	
Anleihen und Schuldverschreibungen	605	- 19		20				607
Wandelschuldverschreibung 2016	46	- 0		0	- 46 ¹⁾			
Wandelschuldverschreibung 2019	485	- 0		4				489
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		7						7
Leasingverbindlichkeiten	166	- 81	92	4	- 15 ²⁾	2		170
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	333	- 44	- 17	14	3 ³⁾	4		294
davon aus Programmanteilsrwerben	114	- 44	- 18	3	3 ³⁾	15		73
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	219		1	11		- 10		221
Summe Brutto-Finanzschulden	1.635	- 137	76	42	- 58	7		1.566

¹⁾ Wandlung.

³⁾ IFRIC 1 - Anpassung.

²⁾ Vorzeitige Beendigung von Leasingverträgen.

Anleihen und Schuldverschreibungen

Namensschuldverschreibung

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. Die Verzinsung beträgt 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 in Höhe von nominal 500 Mio. € emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren bis zum 1. Juli 2025 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung beträgt 3,0 % p.a. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe hat bei Emission ein Rating von Moody's (Baa3) und Fitch (BBB) erhalten und wird am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

Mit Wirkung zum 18. September 2024 wurde von der MTU Aero Engines AG eine unbesicherte Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 750 Mio. € emittiert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren bis zum 18. September 2031 und eine Stückelung von 1.000 €. Die Verzinsung beträgt 3,875 % p.a. Die Zinsen sind jährlich nachträglich zahlbar. Die Anleihe hat bei Emission ein Rating von Moody's (Baa3) und Fitch (BBB) erhalten und wird am geregelten Markt der Luxemburger Börse gelistet.

Wandelschuldverschreibungen

Die MTU Aero Engines AG hat 2016 eine unbesicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die in neue und/oder bestehende, auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der Emittentin wandelbar war. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 124,7701 € festgesetzt. Dies entsprach einer Prämie von 50 % über dem Referenzkurs zum Zeitpunkt der Emission der Schuldverschreibung. Die Wandelschuldverschreibung hatte eine Stückelung von 100.000 €, eine Verzinsung von nominal 0,125 % pro Jahr und war am 17. Mai 2023 fällig.



Unter Berücksichtigung des Teilrückkaufs von Anteilen in 2019 mit einem Nominalwert von insgesamt 275 Mio. € und deren Entwertung sowie der seitdem empfangenen Wandlungsnotizen von Gläubiger:innen dieser Wandelschuldverschreibung betrug der ausstehende und am Fälligkeitstag zurückgezahlte Nominalbetrag 100.000 €.

Die MTU Aero Engines AG hat 2019 im Zusammenhang mit dem vorgenannten Teilrückkauf der in 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung eine unbesicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € zu einem Ausgabekurs von 103% platziert, die in auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der MTU wandelbar ist.

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:innen der Schuldverschreibung haben im Falle vorgenannter Kündigung durch die MTU das Recht, innerhalb der bestimmten Frist von mindestens 30 und höchstens 60 Tagen anstelle des Rückkaufs die Wandlung ihrer Anteile in Aktien zu verlangen.

Zu den Auswirkungen der Transaktionen mit Wandelschuldverschreibungen auf das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage wird auf den [Abschnitt 24. Eigenkapital](#) verwiesen.

Schuldscheindarlehen

Die MTU Aero Engines AG hat 2024 zwei Schuldscheindarlehen platziert. Ein Schuldscheindarlehen über 161 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2027 und einen Festzinssatz von 4,194% p.a. Ein weiteres Schuldscheindarlehen über 139 Mio. € hat eine Laufzeit bis zum 23. April 2029 und einen Festzinssatz von 4,121% p.a. Beide Darlehen wurden am 23. April 2024 in Höhe des vollen Nominalbetrags abzüglich der Platzierungsgebühren ausgezahlt. Die Zinszahlungen bei beiden Darlehen sind jährlich nachträglich jeweils am 23. April fällig. Die Rückzahlung erfolgt jeweils in Höhe des Nominalbetrags am Ende der Laufzeit. Die Darlehen werden unter Einbeziehung der Platzierungsgebühren zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bilanziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

KfW-Förderkredite

In 2023 wurden KfW-Förderkredite für den Bau einer Anlage zur Erschließung von Tiefengeothermie beantragt. Diese Förderkredite wurden über eine Hausbank ausgereicht. Es wurden drei Darlehensverträge mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 17 Mio. € unterzeichnet. Die Darlehensverträge werden nach Projektfortschritt abgerufen und sind zum 31.12.2024 mit einem Betrag in Höhe von 7 Mio. € in Anspruch genommen worden. Die Darlehen unterliegen einer marktüblichen Verzinsung. Nicht in Anspruch genommene Beträge unterliegen einer Bereitstellungsprovision. Die Gesellschaft kann von der KfW Tilgungszuschüsse erhalten, falls das Projekt gemäß den Beihilfebedingungen erfolgreich abgeschlossen wird. Die Vertragslaufzeiten dieser Tilgungsdarlehen enden am 30. September 2027 und am 30. September 2029.

Rahmenkreditlinie

2022 wurde eine Rahmenkreditlinie mit neun Banken abgeschlossen, die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die ursprüngliche Laufzeit betrug fünf Jahre bis zum 29. Juni 2027 und wurde auf Basis bestehender Optionen inzwischen bis 29. Juni 2029 verlängert. Die Kreditlinie war zum Stichtag nicht beansprucht (31. Dezember 2023: 0 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.

Die Rahmenkreditlinie ist an die Aufrechterhaltung eines Investment-Grade-Kreditratings gebunden. Lediglich wenn dieses unterschritten wird, sind bestimmte Finanzkennzahlen (Covenants) einzuhalten. Die MTU konnte im Berichtsjahr ein Investment-Grade-Kreditrating nachweisen.

Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Verpflichtungen aus Leasingverträgen, insbesondere aus den Bereichen Immobilien- und Triebwerksleasing. Zur bilanziellen Behandlung und zum Überblick über die entsprechenden aktivierten Nutzungsrechte wird auf den [Abschnitt 36. Leasingverhältnisse](#) verwiesen.



Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter

Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerwerben

Diese Position berücksichtigt die aufgeschobenen Zahlungskomponenten aus der Aufstockung des IAE V2500-Programmanteils sowie aus der Akquisition von Triebwerksprogrammbeiträgen. In Anbetracht ihrer vertraglichen Ausgestaltung haben diese Verbindlichkeiten Finanzierungscharakter. Im Hinblick auf die korrespondierenden Programmwerte wird auf [Abschnitt 17. Erworben Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte](#) verwiesen.

Der Kaufpreis für die Aufstockung des Anteils am IAE 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 Kaufpreisverbindlichkeit.

Die Verbindlichkeit hat eine Laufzeit bis 2027 und berücksichtigt, nach anteiliger Tilgung im Berichtsjahr, zum Abschlussstichtag ein Nominalvolumen von 56 Mio. US-\$ (Vorjahr: 80 Mio. US-\$), welches umgerechnet zum Stichtagskurs 54 Mio. € (Vorjahr: 72 Mio. €) betrug. Der Buchwert der Kaufpreisverbindlichkeit zum 31. Dezember 2024 betrug 52 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €).

Bei den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb handelt es sich im Wesentlichen um die finanziellen Verbindlichkeiten aus programmlaufzeitbezogenen Akquisitionszahlungen in Form von triebwerksentwicklungsunabhängigen Ausgleichszahlungen an den Konsortialführer zugunsten ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen.

Finanzielle Verbindlichkeiten im Rahmen von Programmbeiträgen

Im Jahr 2022 wurde mit dem OEM ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen eine Vereinbarung zur Ablösung von bis Ende 2021 kumulierten produktionsbedingten Ausgleichszahlungen geschlossen. Vorgenannte Ausgleichszahlungsverpflichtung war vor der in Rede stehenden Vereinbarung unter Berücksichtigung des Schätzerfordernisses bzgl. Betrag und Fälligkeit als Rückerstattungsverbindlichkeit zu bilanzieren. Die Vereinbarung berücksichtigt nunmehr neben einem fixen Ablösebetrag von nominal 265 Mio. US-\$ einen Zahlungsplan über 6 Jahre mit fixierter Rate. Im Einklang mit der Vereinbarung erfolgte im Berichtsjahr eine Tilgungsleistung von 89 Mio. US-\$.

Im Berichtsjahr wurden mit dem OEM ziviler Triebwerksprogrammbeiträgen zusätzliche Vereinbarungen zur Erstattung produktionsbedingter Ausgleichszahlungsverpflichtungen

geschlossen. Die vor der Vereinbarung gegenständlichen Verpflichtungen waren, unter Berücksichtigung des inhärenten Schätzerfordernisses bzgl. Betrag und Fälligkeit, als Teil der Rückerstattungsverbindlichkeiten zu bilanzieren. Die Vereinbarung im Berichtsjahr berücksichtigt nunmehr für einen fixen Ablösebetrag von nominal 200 Mio. US-\$ einen Zahlungsplan über 5 Jahre mit fixierten Raten, mit Fälligkeiten ab dem 15.06.2029.

Unter Berücksichtigung der angeführten Finanzierung weiterer produktionsbedingter Ausgleichszahlungen, deren Bewertung ebenfalls auf Basis des risiko- und laufzeitadäquaten Zinses bei Vertragsschluss erfolgte, ermittelt sich zum Abschlussstichtag ein Wertansatz der in Rede stehenden Gesamtverpflichtung von 350 Mio. € (Vorjahr: 221 Mio. €).

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Derivate

Die zum Stichtag passivierten Derivate mit und ohne Sicherheitsbeziehung in Höhe von 129 Mio. € (31. Dezember 2023: 47 Mio. €) dienen der Kompensation von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Der Anstieg der Verbindlichkeiten ist insbesondere auf eine negative Entwicklung der Marktwerte von Devisentermingeschäften infolge der US-Dollar-Stichtagskursentwicklung in Relation zu den kontrahierten Sicherungskursen zurückzuführen.

Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiter:innen in Höhe von 229 Mio. € (Vorjahr: 207 Mio. €) resultieren im Wesentlichen aus Versorgungskapitalansprüchen in Höhe von 115 Mio. € (Vorjahr: 111 Mio. €) aufgrund von Direktzusagen im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung sowie aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit Erfolgsbeiträgen bzw. erfolgsabhängigen Vergütungszusagen in Höhe von 93 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €).

Die leitenden Angestellten beziehungsweise die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Zieldirektvergütung, welche sich aus erfolgsunabhängigen Komponenten (Festvergütung und Nebenleistungen) und erfolgsabhängigen Komponenten zusammensetzt. Letztere differenzieren sich in die Jahreserfolgsvergütung (JEV) als erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung sowie den sogenannten Restricted Stock Plan (RSP) für leitende Angestellte bzw. Performance Share Plan für den Vorstand als erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung.

Die Jahreserfolgsvergütung (JEV) für leitende Angestellte wird auf der Basis des Erfüllungsgrads der finanziellen Unternehmensziele in Form des EBIT bereinigt bzw. Free Cashflow



(bereinigt) gewährt. Der Erfüllungsgrad skaliert für die jeweils gewährte JEV-Zielkomponente zwischen 0 % und 200 %. Weiterhin steht die Gewährung im Einfluss der Erreichung von nichtfinanziellen Unternehmenszielen – sogenannten ESG-Zielen –, welche durch einen auf die JEV-Ausschüttung anzuwendenden diskretionären Faktor zwischen 0,8 und 1,2 zum Ausdruck kommt.

Die im Berichtsjahr erstmalig nach dem neuen Vergütungssystem gewährte Jahreserfolgsvergütung (JEV) für die Mitglieder des Vorstands berücksichtigt neben der Erreichung der finanziellen Leistungskriterien – EBIT (bereinigt) und Free Cashflow (bereinigt) – sowie der nichtfinanziellen Leistungskriterien – der sogenannten ESG-Ziele (ESG – Environmental, Social and Governance). Der Erfüllungsgrad der finanziellen und nichtfinanziellen Leistungskriterien skaliert die jeweils gewährte JEV-Zielkomponente zwischen 0% und 200%. Weiterhin steht die Gewährung im Einfluss der Erreichung der für das Geschäftsjahr definierten qualitativen Kriterien des strategischen Multiplikators, welche durch einen auf die JEV-Ausschüttung anzuwendenden diskretionären Faktor (strategischen Multiplikator) zwischen 0,8 und 1,2 zum Ausdruck kommt. Im Vorjahr kam für den Vorstand noch das für die leitenden Angestellten im Berichtsjahr gültige Vergütungssystem zur Anwendung.

Der Restricted Stock Plan (erfolgsabhängige Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung für leitende Angestellte) wird im Wege einer Barvergütung mit der Auflage des unmittelbaren Erwerbs von MTU-Aktien umgesetzt. Für die Aktien ist jeweils eine nach Führungsebene differenzierte Sperrfrist zu berücksichtigen. Die Höhe der für den Aktienerwerb gewährten Zielvergütung ergibt sich grundsätzlich aus der anteiligen Zieldirektvergütung, gewichtet mit einer mehrjährig ermittelten durchschnittlichen Zielerreichung des EBIT bereinigt-Unternehmensziels.

Der Performance Share Plan (erfolgsabhängige Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung für den Vorstand) berücksichtigt die Entwicklung des MTU-Aktienkurses, die Erreichung finanzieller Leistungskriterien – relativer Total Shareholder Return (rTSR) und Earnings per Share (bereinigt) – sowie der nichtfinanziellen Leistungskriterien – der sogenannten ESG-Ziele (ESG – Environmental, Social and Governance). Die Auszahlung erfolgt nach Vollendung des Performancezeitraums von 4 Jahren.

Detaillierte Erläuterungen zum Vergütungssystem des Vorstands sind im [Vergütungsbericht](#) enthalten.

Darüber hinaus werden unter den finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiter:innen die Verpflichtungen aus dem Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) ausgewiesen, welches der Vorstand der MTU Aero Engines AG, München, auch für das Geschäftsjahr 2024 aufgelegt hat. Die MTU gewährt im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms (MAP) allen Tarif- und außertariflichen Mitarbeiter:innen sowie den leitenden Angestellten nach Maßgabe der Programmbedingungen die Möglichkeit, in MTU-Aktien zu investieren. Nach Ablauf einer zweijährigen Haltefrist erhalten Tarif- und außertarifliche Mitarbeiter:innen eine zu versteuernde „Match“-Zahlung in Höhe von 50 % des jeweiligen Eigeninvestments in MTU-Aktien. Leitende Angestellte erhalten nach Ablauf der zweijährigen Haltefrist eine zu versteuernde „Match“-Zahlung in Höhe von einem Drittel des jeweiligen Eigeninvestments.

Der Gesamtaufwand für den „Match“ im Rahmen der laufenden Tranchen des Mitarbeiter-Aktienprogramms betrug im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 13 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €).

Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Unter diesem Posten wird eine Vielzahl von im Einzelnen unwesentlichen Posten ausgewiesen, wie z. B. Guthaben von Kunden.

Netto-Finanzverschuldung

Die MTU definiert die Netto-Finanzverschuldung als den Saldo aus der Brutto-Finanzverschuldung, der Liquiditätsreserve sowie dem übrigen vorhandenen zinstragenden Finanzvermögen.

**Netto-Finanzverschuldung**

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023	Veränderungen zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358	607	752	>100
Wandelschuldverschreibungen	492	489	4	0,7
Schuldscheindarlehen	308	0	308	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7	0	1,8
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	2	0	2	>100
Leasingverbindlichkeiten	261	170	91	53,8
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	405	294	111	37,9
davon aus Programmanteilserwerben	55	73	- 18	- 24,5
davon im Rahmen von Programmbeteiligungen	350	221	129	58,4
Brutto-Finanzschulden	2.833	1.566	1.268	80,9
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.747	883	863	97,7
Ausleihungen an Fremde	26	52	- 26	- 50,0
Finanzvermögen	1.773	935	837	89,5
Netto-Finanzverschuldung	1.061	631	430	68,2

29. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber:		
Dritten	372	256
Nahe stehende Unternehmen	132	69
Summe Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	504	325

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigen offene Eingangsrechnungen sowie Abgrenzungen für bezogene Lieferungen und Leistungen. Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist grundsätzlich innerhalb eines Jahres fällig.

30. Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten enthalten insbesondere Vorauszahlungen von Kunden für die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen sowie für Entwicklungs- und Instandhaltungsdienstleistungen. Veränderungen im Berichtsjahr ergaben sich neben der konkreten Entwicklung des Leistungsfortschritts der zugrundeliegenden Kundenverträge aus den Einnahmen daraus. Weiterhin ist die US-Dollar-Wechselkursentwicklung von 1,11 US-\$/€ im Vorjahr zu 1,04 US-\$/€ zum Geschäftsjahresende 2024 zu berücksichtigen.



31. Rückerstattungsverbindlichkeiten

Rückerstattungsverbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	950	1.097			950	1.097
Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten	2.355	2.145			2.355	2.145
Summe Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.305	3.242			3.305	3.242

Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken stehen insbesondere im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungsverpflichtungen aufgrund der konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM).

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten resultieren dabei regelmäßig aus der mehrstufigen Abrechnungssystematik bei den zivilen OEM-Triebwerksbeteiligungen. Üblicherweise erfolgen Verkäufe bei den zivilen Triebwerksprogrammen im Zusammenhang mit der

- / Lieferung von Neutriebwerken an Flugzeughersteller,
- / Lieferung von Ersatzteilen an MRO-Dienstleister und
- / Erbringung von Wartungs- und Instandsetzungsleistungen an Fluglinien und Leasinggesellschaften

unter Referenz auf den Kataloglistenpreis. Durch regelmäßige ergänzende Vereinbarungen des Konsortialführers (OEM) mit den Programm-Kunden werden in der Sequenz der Verwertung der Lieferungen und Leistungen des Programms regelmäßig effektive Rabatte auf die Kataloglistenpreise gewährt.

Beispiel Neuteilgeschäft: Hierbei erfolgt der Verkauf von Serientriebwerken zum Kataloglistenpreis an den Flugzeughersteller, welcher das Fluggerät – Flugzeug mit Triebwerken – zu einem Gesamtpreis an eine Fluglinie verkauft. Das Triebwerksprogramm wiederum gewährt regelmäßig der beschaffenden Fluglinie für die Auswahl der jeweiligen Triebwerke für ihr Fluggerät eine entsprechende Gutschrift („Fleet Introductory Allowance“). Die MTU als Konsortialpartner partizipiert an dieser Abrechnungssequenz zunächst durch ihren Anteil aus dem Verkauf an die Flugzeughersteller sowie die nachfolgende Gutschrift an die Fluglinie. Mit Blick auf die Um-

satzrealisierung erfolgt der erfolgstechnische Ausgleich zwischen vorgenannten Transaktionen im Wege der umsatzwirksamen Abgrenzung von Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Beispiel Ersatzteilgeschäft: Hierbei erfolgt der Verkauf von Ersatzteilen zum Kataloglistenpreis an den MRO-Dienstleister, welcher die Ersatzteile im Rahmen seiner Triebwerkswartungs- und -instandsetzungsleistungen mit Reparatur- und Montageleistungen kombiniert und als Leistungsbündel („Shop Visit“) an einen Triebwerkseigner oder -betreiber (bspw. Fluglinie, Leasinggesellschaft) vermarktet. Das Triebwerksprogramm wiederum gewährt regelmäßig dem Wartungs- und Instandsetzungsleistungen beschaffenden Triebwerkseigner oder -betreiber – nach Maßgabe des Vorhandenseins von Vorschädigungen an bzw. sogenannter Restlebenszyklen von Triebwerksteilen etc. – eine entsprechende Gutschrift („Warranty“ bzw. „Kulanz“). Die MTU als Konsortialpartner partizipiert an dieser Abrechnungssequenz zunächst durch ihren Anteil aus dem Verkauf von Ersatzteilen an die MRO-Dienstleister sowie die nachfolgende Gutschrift an die Flugzeugseigner oder -betreiber. Mit Blick auf die Umsatzrealisierung erfolgt der erfolgstechnische Ausgleich zwischen vorgenannten Transaktionen im Wege der umsatzwirksamen Abgrenzung von Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die Entwicklung der Salden der Rückerstattungsverbindlichkeiten korrespondiert insofern mit dem Wachstum der zivilen Triebwerksprogramm-beteiligungen sowie deren Umsatzstruktur im Berichtsjahr – also dem Anteil Neuteil- und Ersatzteilgeschäft bzw. dessen jeweiliger Profitabilität. Weiterhin erfolgen die Abrechnungen im Zusammenhang mit zivilen Triebwerksprogrammen regelmäßig in US-Dollar. Mithin ist die Stichtagskursentwicklung für die Bewertung der Verbindlichkeitssalden aufgrund deren monetären Charakters ein erheblicher Werttreiber.



Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken sind im Berichts- und im Vorjahr geprägt durch die Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr korrespondiert insbesondere mit den im Berichtsjahr zu leistenden Zahlungen im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan. Weitere Details zum Sondereffekt „GTF™-Flottenmanagementplan“ finden sich im [Abschnitt I. Grundsätze-GTF™-Flottenmanagementplan](#).

Die Zunahme der Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten im Berichtszeitraum korrespondiert, neben allgemeinen Inflationseffekten sowie der US-\$ Wechselkurs-Entwicklung, mit dem operativen Geschäftswachstum in 2024.

Wie im [Abschnitt I. Grundsätze](#) dargestellt, erfordert die Bilanzierung vorgenannter Rückerstattungsverbindlichkeiten Einschätzungen seitens des Managements, die insbesondere Informationen und Einschätzungen des OEM der jeweiligen Triebwerksprogrammteilnahme berücksichtigen. Mit Blick auf dieses Schätzerfordernis sind im Besonderen die Schätzunsicherheiten infolge der Einflüsse des GTF™-Flottenmanagementplans sowie der geopolitischen Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine, zu berücksichtigen. Aufgrund der Komplexität der Parametrik sind gleichermaßen zuverlässige und aussagekräftige Sensitivitätsangaben weder für einzelne Triebwerksprogramme noch auf Unternehmensebene sachgerecht darzustellen. Weitere Ausführungen hierzu finden sich im [Abschnitt I. Grundsätze – Grundlagen und Methoden – Rückerstattungsverbindlichkeiten](#) sowie [I. Grundsätze – Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten](#).

32. Sonstige Verbindlichkeiten

Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen						
Soziale Sicherheit	2	2			2	2
Sonstige Verbindlichkeiten	48	43			48	43
Sonstige Steuern	56	65			56	65
Übrige Verpflichtungen	16	29	4	19	12	10
Summe sonstige Verbindlichkeiten	123	139	4	19	119	120

Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die sonstigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen betreffen insbesondere Urlaubsansprüche sowie Gleitzeitguthaben.

Sonstige Steuern

Die Steuerverbindlichkeiten betreffen abzuführende Lohn- und Kirchensteuern sowie Solidaritätsabgaben und weiterhin Verkehrsteuern.

Übrige Verpflichtungen

Die übrigen Verpflichtungen betreffen Aufwandsabgrenzungen für eine Vielzahl von jeweils unwesentlichen Einzelsachverhalten.



33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

In der folgenden Übersicht werden die Buchwerte der Finanzinstrumente aggregiert nach Bewertungskategorien dargestellt. Darüber hinaus beinhaltet die Aufstellung die Wertansätze der jeweiligen Bewertungskategorien.

Die Buchwerte der Bewertungskategorien werden am Schluss den beizulegenden Zeitwerten zu Vergleichszwecken gegenübergestellt.

Die in der Tabelle dargestellten Finanzinstrumente, deren beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie im Sinne des IFRS 9 zuordenbar ist, betreffen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeiter:innen beziehungsweise korrespondierendes Planvermögen gemäß IAS 19.

Angaben zu Finanzinstrumenten: Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 31.12.2024

in Mio. €	Buchwert 31.12.2024	Bewertungskategorie nach IFRS 9			Wertansatz Bilanz IFRS 16	Beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie zuordenbar	Summe	Fair Value 31.12.2024
		Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam				
AKTIVA								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.665	1.665					1.665	1.665
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.747	1.121		625			1.747	1.747
Sonstige finanzielle Vermögenswerte								
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	12	12					12	12
Kredite und Forderungen	973	968				5	973	973
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Derivate mit Sicherungsbeziehung	4					4	4	4
PASSIVA								
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.305	3.305					3.305	3.305
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	504	504					504	504
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358	1.358					1.358	1.376
Wandelschuldverschreibung 2019	492	492					492	517
Schuldscheindarlehen	308	308					308	317
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7					7	7
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	2	2					2	2
Leasingverbindlichkeiten	261				261		261	
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter								
davon aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	55	55					55	54
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	350	350					350	364
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	4			4			4	4
Derivate mit Sicherungsbeziehung	126					126	126	126
Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	229					229	229	229
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	125	125					125	125

**Angaben zu Finanzinstrumenten: Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 31.12.2023**

in Mio. €	Buchwert 31.12.2023	Bewertungskategorie nach IFRS 9			Wertansatz Bilanz IFRS 16	Beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie zuordenbar	Summe	Fair Value 31.12.2023
		Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam				
AKTIVA								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.010	1.010					1.010	1.010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	883	102		781			883	883
Sonstige finanzielle Vermögenswerte								
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	17	17					17	17
Kredite und Forderungen	734	729				5	734	734
Derivative finanzielle Vermögenswerte								
Derivate ohne Sicherungsbeziehung								
Derivate mit Sicherungsbeziehung	61					61	61	61
PASSIVA								
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.242	3.242					3.242	3.242
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	325	325					325	325
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen und Schuldverschreibungen	607	607					607	597
Wandelschuldverschreibungen (2016 und 2019)	489	489					489	440
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	7					7	7
Leasingverbindlichkeiten	170				170		170	
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter								
davon aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	73	73					73	71
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	221	221					221	221
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	7			7			7	7
Derivate mit Sicherungsbeziehung	41					41	41	41
Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	207					207	207	207
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	70	70					70	70



In Bezug auf zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben die darunter ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen ebenso wie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Rückerstattungsverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten überwiegend kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die zu beizulegenden Zeitwerten entsprechend bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden anhand von Börsennotierungen, hilfsweise durch Ermittlung mittels Discounted-Cashflow-Verfahren, abgeleitet.

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Um der Relevanz der in die Bewertung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten einfließenden Schätzparameter Rechnung zu tragen, wurden die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der MTU hierarchisch in drei Level eingestuft.

Die Stufen der Fair-Value-Hierarchie und ihre Anwendung auf die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind im Folgenden beschrieben:

- Level 1 die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten notierten unverändert übernommenen Preise;
- Level 2 Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten, deren Preise direkt oder indirekt (abgeleitet) beobachtbar sind;
- Level 3 nicht beobachtbare Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit.

Die an der Börse gehandelte und zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte Wandelschuldverschreibung (2019) sowie die Unternehmensanleihe wurden dem Level 1 und alle übrigen qualifizierten Finanzinstrumente, insbesondere die erfolgsneutral bzw. -wirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente, werden mittels eines Discounted-Cashflow-Verfahrens (DCF) bewertet und insofern dem Level 2 zugeordnet.

Die folgenden Tabellen zeigen für 2024 und 2023 die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie:

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2024

in Mio. €	Level 1	Level 2	Level 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	625			625
Derivative				
Finanzinstrumente		4		4
Summe finanzielle Vermögenswerte	625	4		629
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative				
Finanzinstrumente		129		129
Summe finanzielle Verbindlichkeiten		129		129

Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2023

in Mio. €	Level 1	Level 2	Level 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	781			781
Derivative				
Finanzinstrumente		61		61
Summe finanzielle Vermögenswerte		61		61
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert				
Derivative				
Finanzinstrumente		47		47
Summe finanzielle Verbindlichkeiten		47		47



Mittelabflüsse der finanziellen Verbindlichkeiten

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen für finanzielle Verpflichtungen ersichtlich.

Mittelabflüsse der finanziellen Verbindlichkeiten 2024

in Mio. €	Buchwert 31.12.2024	Cashflow 2025			Cashflow 2026			Cashflow 2027			Cashflow 2028 ff		
		Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.305			3.305									
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358	48		500	4			4			4		100
Wandelschuldverschreibungen	492	0			0			0		500			
Schuldscheindarlehen	308	12			12			12		161	11		139
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	405	15		106	14		56	12		42	19		193
davon aus Programmanteilsverwerben	55	7		32			19			4			
davon im Rahmen von Programmbeteiligungen	350	9		74	14		36	12		38	19		193
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	0		3	0		3	0		1			
Leasingverbindlichkeiten	261	8		79	6		51	4		27	11		101
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	4			3			0						
Derivate mit Sicherungsbeziehung	126			1.579			1.136			520			58
Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	229			133			25			19			70
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	125			122									

**Mittelabflüsse der finanziellen Verbindlichkeiten 2023**

in Mio. €	Buchwert 31.12.2023	Cashflow 2024			Cashflow 2025			Cashflow 2026			Cashflow 2027 ff		
		Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung	Zins fix	Zins variabel	Tilgung
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.242			3.242									
Anleihen und Schuldverschreibungen	607	19			19		500	4			7		100
Wandelschuldverschreibungen	489	0			0			0			0		500
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter	294	11		106	7		54	6		44	6		79
davon aus Programmanteilserwerben	73			37			21			10			5
davon im Rahmen von Programmbeteiligungen	221	11		69	7		32	6		34	6		74
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7			0	0		2	0		2	0		2
Leasingverbindlichkeiten	170	5		42	4		39	3		16	15		63
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	7			6			1						
Derivate mit Sicherungsbeziehung	41			724			181						
Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	207			114			23			18			70
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	70			70									

Einbezogen werden alle Finanzinstrumente, die am Berichtsstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die für Commodity-Derivate ausgewiesenen Beträge stellen Nettoabflüsse dar. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Variable Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem Berichtsstichtag festgelegten Zinssätze ermittelt. Die Zuordnung der Verbindlichkeiten zum jeweiligen Zeitpunkt ergibt sich nach der vertraglichen Fälligkeit. Wenn keine vertragliche Fälligkeit angegeben ist, sind sie immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ihrer Programmbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungszusagen. Stets erfolgen die Zusagen nur gemeinschaftlich mit dem und zugunsten des Konsortialführers (OEM). Im Wesentlichen differenzieren sich die hierzu ausgereichten Angebote in zwei Formen: Flugzeugvorfinanzierungen (Pre-Delivery-Payments) einerseits und Deckungsverpflichtungen (Backstop-Commitments) andererseits. In beiden Fällen erfolgen Auszahlungen zugunsten des Flugzeugerwerbers stets nur über den Konsortialführer (OEM) direkt an den Flugzeughersteller.

Die zum Abschlussstichtag ausgereichten Finanzierungszusagen mit einem Nominalvolumen von umgerechnet 889 Mio. € (Vorjahr: 831 Mio. €) werden durch die MTU gemäß den Vorgaben des IFRS 7 als Teil des Bruttoliquiditätsrisikos klassifiziert. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme aller Zusagen wird als sehr unwahrscheinlich erachtet – diese Einschätzung stützen weiterhin Erfahrungswerte. Gründe hierfür sind: Die angebotenen Finanzierungsbedingungen berücksichtigen durch Kreditvereinbarungsklauseln marktgerecht die Bonität des Flugzeug-Erwerbers. Im Falle der Deckungsverpflichtungen sind die Konditionen bewusst prohibitiv ausgestaltet. Bei Flugzeugvorfinanzierungen hält das Konsortium Sicherungsrechte an dem in Produktion und damit im 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-Erwerber arrangieren.

Zum Abschlussstichtag bestehen darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an Unternehmensbeteiligungen in Form von zugesagten Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 150 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €).



Mit Blick auf die nominelle Liquiditätsbelastung der ausgereichten Finanzierungsangebote und -zusagen stellt die MTU sicher, dass ihre verfügbare Liquidität bzw. ergänzenden Kreditlinien (siehe [Abschnitt 28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#)) auch für den unwahrscheinlichen Fall einer parallelen Inanspruchnahme sämtlicher Finanzierungszusagen ausreichen, und überwacht die Möglichkeit einer Erweiterung zugunsten der Unterstützung künftiger Zusagen. Für den Fall einer Inanspruchnahme aus den ausgereichten Finanzierungszusagen werden die damit verbundenen Liquiditäts- und Kreditrisiken als für die MTU beherrschbar angesehen.

Erläuterungen der Nettoergebnisse aus Bewertungskategorien

Aus den nachstehenden Tabellen sind für das Berichts- und das Vorjahr die Gewinne und Verluste aus Transaktionen der Finanzinstrumente pro Bewertungskategorie ersichtlich. Zinserträge und Zinsaufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind, werden nicht ausgewiesen:

Nettoergebnisse finanzieller Vermögenswerte / Verbindlichkeiten 2024

in Mio. €	aus Zinsen	aus Beteiligungen	aus der Folgebewertung	Währungs-umrechnung	Wertbe-richtigung	Nettoer-gebnis 2024
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten	38	2		- 153	- 2	- 115
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			3			3
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 52		- 2	- 280		- 333
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			- 5			- 5
Summe	- 13	2	- 4	- 433	- 2	- 450

Nettoergebnisse finanzieller Vermögenswerte / Verbindlichkeiten 2023

in Mio. €	aus Zinsen	aus Beteiligungen	aus der Folgebewertung	Währungs-umrechnung	Wertbe-richtigung	Nettoer-gebnis 2023
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten	29	3		71	- 7	96
Finanzielle Vermögenswerte, bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			11			11
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 37		- 0	136		99
Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			- 22			- 22
Summe	- 8	3	- 11	207	- 7	184

Erläuterung zum Nettoergebnis aus Zinsen

Im Zinsergebnis der finanziellen Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten sind Zinserträge aus langfristigen Ausleihungen und Zinsaufwendungen aus Anleihen und Schuldverschreibungen, aus Wandelschuldverschreibungen, aus Kreditvereinbarungen mit Banken sowie aus Leasingverbindlichkeiten enthalten. Die Zinsen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten, deren beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie im Sinne des IFRS 9 zuordenbar ist, werden im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen. Die Ergebnisbeiträge aus zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten resultieren insbesondere aus der Aufzinsung entsprechender Verpflichtungen und werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Mit Ausnahme des Zinsaufwands aus Pensionsverpflichtungen und Leasing wird der Zinsaufwand im Wesentlichen nach der Effektivzinsmethode ermittelt.

Erläuterung zum Nettoergebnis aus Beteiligungen

Die Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen betreffen die Gewinnabführungen der MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München, und der militärischen Programmgesellschaften.



Erläuterung zum Nettoergebnis aus der Folgebewertung

Die Ergebnisbeiträge aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewerteten Finanzinstrumenten betreffen im Wesentlichen Kursgewinne und Kursverluste aus Derivaten ohne Sicherungsbeziehung und werden im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen.

Erläuterung zum Nettoergebnis aus der Währungsumrechnung

Die Erfolgsbeiträge aus der Währungsumrechnung der finanziellen Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten, jeweils bewertet zu Anschaffungskosten, resultieren maßgeblich aus der Fremdwährungsbewertung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Rückerstattungsverbindlichkeiten. Der Ausweis vorgenannter Erfolgsbeiträge erfolgt im Falle der Forderungen und Rückerstattungsverbindlichkeiten grundsätzlich in den Umsatzerlösen und im Falle der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus dem Bezug von Gütern und Dienstleistungen in den zugehörigen Funktionskosten.

Erläuterung zum Nettoergebnis aus Wertberichtigung

Als ergebniswirksame Wertberichtigungen werden neben der Bildung und Auflösung von Wertberichtigungen auch die Ausbuchungen finanzieller Vermögenswerte des Berichtsjahres von zuvor nicht wertberichtigten Forderungen ausgewiesen.

Die Erfolgsbeiträge aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit Wertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte (insbesondere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. Vertragsvermögenswerte) werden unter den Vertriebskosten bzw. Umsatzerlösen (Erlösschmälerung) ausgewiesen.

Weitere Detaillierungen zur Erfolgswirkung finden sich in [Abschnitt II. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#).

Saldierungen finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, denen Verrechnungsvereinbarungen zugrunde liegen, bestanden wie folgt:

**Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2024**

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e) = (c) - (d)
in Mio. €	Bruttobeträge angesetzt finanzieller Vermögenswerte /Verbindlichkeiten	Bruttobeträge angesetzt finanzieller Verbindlichkeiten /Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge finanzieller Vermögenswerte / Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Zugehörige Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag
AKTIVA					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.292	627	1.665		1.665
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.747		1.747		1.747
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	12		12		12
Kredite und Forderungen	973		973		973
Derivative finanzielle Vermögenswerte					
Derivate ohne Sicherungsbeziehung					
Derivate mit Sicherungsbeziehung	4		4	4	-0
PASSIVA					
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.305		3.305		3.305
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.131	627	504		504
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Anleihen und Schuldverschreibungen	1.358		1.358		1.358
Wandelschuldverschreibungen 2019	492		492		492
Schuldscheindarlehen	308		308		308
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7		7		7
Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen	2		2		2
Leasingverbindlichkeiten	261		261		261
Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter					
davon aus Programmanteilserhöhung und -erwerb	55		55		55
davon im Rahmen von Programmbeteiligungen	350		350		350
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	4		4		4
Derivate mit Sicherungsbeziehung	126		126	4	122
Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	229		229		229
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	125		125		125

**Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2023**

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e) = (c) - (d)
in Mio. €	Bruttobeträge angesetzter finanzieller Vermögenswerte /Verbindlichkeiten	Bruttobeträge angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten /Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge finanzieller Vermögenswerte / Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Zugehörige Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag
AKTIVA					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.493	483	1.010		1.010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	883		883		883
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	17		17		17
Kredite und Forderungen	734		734		734
Derivative finanzielle Vermögenswerte					
Derivate ohne Sicherungsbeziehung					
Derivate mit Sicherungsbeziehung	61		61	41	20
PASSIVA					
Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.242		3.242		3.242
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	808	483	325		325
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Anleihen und Schuldverschreibungen	607		607		607
Wandelschuldverschreibungen	489		489		489
Leasingverbindlichkeiten	170		170		170
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (Finanzierungskomponente)					
davon aus Programmanteilserhöhung und -erwerb	73		73		73
davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen	221		221		221
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate ohne Sicherungsbeziehung	7		7		7
Derivate mit Sicherungsbeziehung	41		41	41	-0
Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen	207		207		207
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	70		70		70

Die in der Tabelle ausgewiesenen „Zugehörigen Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden“ betreffen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Derivaten, welche im Insolvenzfall des jeweiligen Emittenten saldierungsfähig sind.



34. Latente Steuern

Die latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen von Vermögen und Schulden in den Steuerbilanzen der Konzerngesellschaften und den korrespondierenden Wertansätzen in der Konzernbilanz. Darüber hinaus wurden für vortragsfähige Steuergutschriften und Verlustvorträge Vermögenswerte bilanziert.

Erfolgsneutral wurden hierbei Steuerlatenzen im Rahmen der Folgebewertung von Pensionsverpflichtungen und korrespondierendem Planvermögen, der Stichtagsbewertung von Derivaten, die Teil effektiver Sicherungsbeziehungen waren, sowie auf die Bewertungsunterschiede der Eigenkapitalanteile der Wandelanleihen abgegrenzt.

Entwicklung der latenten Steuern

in Mio. €	31.12.2024		31.12.2023		2024	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Steuerertrag / Aufwand (-)	Ergebnisneutral
	in der Bilanz		in der Bilanz		in der GuV	
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	0	227	0	225	-3	-0
Sachanlagen	18	112	16	89	-20	0
Finanzielle Vermögenswerte		11	2	9	-4	0
Vorräte	60		64		-4	-0
Erworbene Programmwerte, Entwicklung	78	38	65	37	12	-1
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	118	5	111	4	6	-0
Summe Vermögenswerte	274	394	257	364	-13	-1
Eigenkapital						
Gewinne und Verluste aus der Bewertung von Derivaten mit Sicherungsbeziehung	31		2	9		38
Eigenkapitalanteil Wandelschuldanleihe		12		12		
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen	93		96			-3
Summe Eigenkapital	125	12	98	21		35
Schulden						
Rückstellungen für Pensionen		34		29	-5	
Sonstige Rückstellungen	20	0	10	0	10	0
Rückerstattungsverbindlichkeiten	261		303		-42	
Verbindlichkeiten	120	39	97	41	26	1
Summe Schulden	402	73	411	71	-12	1
Latente Steuern auf Vermögenswerte und Schulden	800	480	766	456	-25	35
Steuergutschriften und Verlustvorträge						
Vortragsfähige Steuergutschriften	37		37		-1	1
Verlustvorträge	1		2		-1	0



Wertberichtigungen und nicht angesetzte Steuererstattungsansprüche					
Wertberichtigung Steuergutschriften	-7		-3		-4
Wertberichtigung Verlustvorträge	-0		-1		1
Temporäre Differenzen, für die kein latenter Steuererstattungsanspruch angesetzt wurde	-19		-17		-1
Summe Steuergutschriften und Verlustvorträge	12		18		-6
Latente Steuern vor Saldierung	812	480	784	456	-31
Saldierung	-480	-480	-456	-456	
Latente Steuern (netto)	333	-0	328	0	-31
					36

Zu den aus den vorbezeichneten Bilanzposten resultierenden tatsächlichen und latenten Ertragsteueransprüchen und -schulden sowie zur Steuerüberleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand wird auf Abschnitt [10. Ertragsteuern](#) verwiesen.

Saldierungen erfolgen für Steueransprüche und -verpflichtungen, wenn gleiche Steuerarten mit übereinstimmenden Fristigkeiten gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen.

In folgenden Ländern wurden für dort ansässige Konzerngesellschaften für steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuergutschriften latente Steueransprüche angesetzt:

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuergutschriften zum 31. Dezember

in Mio. €	USA 2024	Polen 2024	Gesamt 2024	Gesamt 2023
Vortragsfähige Steuergutschriften	1	36	37	37
Verlustvorträge	1	1	1	2
Steuereffekt auf steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuergutschriften	2	37	39	39
Wertberichtigungen auf Steuergutschriften		-7	-7	-3
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	-0		-0	-1
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuergutschriften	2	29	31	35



USA

Die zum 31. Dezember 2024 vorhandenen Verlustvorträge der MTU Aero Engines North America Inc. (AENA), Rocky Hill, USA, betreffen ausschließlich auf Bundesstaaten bezogene steuerliche Vorgänge („State Tax“), die nach Wertberichtigung umgerechnet 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) betragen.

Weiterhin sind Ansprüche aus Steuergutschriften für die Steuerarten zu berücksichtigen, die im Wesentlichen auf Entwicklungsaktivitäten beruhen. Hierfür waren ebenfalls aktive latente Steuern zu berücksichtigen.

Polen

Im Rahmen der Wirtschaftsförderung in Polen erhielt das Betriebsgelände der MTU Aero Engines Polska sp. z o.o. den Status einer Sonderwirtschaftszone. Nach Maßgabe realisierter Unternehmensinvestitionen zur Schaffung von Arbeitsplätzen wird die Gesellschaft durch Steuergutschriften auf das jeweilige im Zeitraum bis 2026 erzielte positive steuerliche Jahreseinkommen aus produktiven Tätigkeiten gefördert. Die Abgrenzung aktiver latenter Steuern in Höhe von 29 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) erfolgte nach Maßgabe der zum Abschlussstichtag realisierten Unternehmensinvestitionen sowie unter Berücksichtigung der aktuellen Einkommenserwartungen aus den geförderten Aktivitäten.

Der Betrag der Minderung des tatsächlichen Ertragsteueraufwands aufgrund von Steuergutschriften beträgt 3 Mio. €. In Polen erfolgte eine Abschreibung von aktiven latenten Steuern auf Steuergutschriften von 4 Mio. €. Der Betrag der noch nicht genutzten Steuergutschriften, für welche in der Bilanz kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde, beträgt 7 Mio. €. Diese verfallen im Jahr 2027.

Zum Stichtag waren aufgrund der maßgeblichen Einkommenserwartungen innerhalb der nächsten fünf Jahre für temporäre Differenzen in Höhe von 99 Mio. € (Vorjahr: 91 Mio. €) keine aktiven latenten Steuern anzusetzen. Die daraus resultierenden potenziellen entlastenden Steuereffekte in Höhe von 19 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) blieben entsprechend bei der Ermittlung der Ertragsteuern unberücksichtigt.

Serbien

Im Rahmen von Gründung und Aufbau des Standorts in Serbien hat die MTU basierend auf der Investitionssumme und der Schaffung neuer Arbeitsplätze ein Incentive, auch in Form einer sogenannten Tax Holiday, zugesagt bekommen. Vorgenanntes Incentive erfüllt im Berichtsjahr nicht die Voraussetzungen für eine bilanzielle Abgrenzung – entsprechend entstanden hieraus keine Wirkungen auf die latenten Steuern des Konzerns.

Latente Steuerschulden für zu versteuernde Differenzen in Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Für temporäre Differenzen in Höhe von 156 Mio. € (Vorjahr: 123 Mio. €) im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen sowie Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen wurden nach IAS 12 keine latenten Steuerschulden angesetzt, da MTU anteilig in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenz zu steuern. Sollten diese Differenzen künftig die Voraussetzungen einer Bildung von latenten Steuerschulden erfüllen, würde sich aufgrund der derzeitigen Regelungen eine Steuerschuld in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) ergeben.



IV. Sonstige Angaben

35. Finanzwirtschaftliche Risiken

Die MTU ist im Rahmen ihrer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Kreditrisiken, Liquiditätsrisiken und Marktrisiken ausgesetzt. Ziel des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements ist es, die aus den operativen Geschäften sowie aus den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen entstehenden Risiken durch den Einsatz ausgewählter derivativer und nicht derivativer Sicherungsinstrumente zu begrenzen.

Die Risiken im Zusammenhang mit der Beschaffung, der Finanzierung und dem Absatz der Produkte und Dienstleistungen der MTU sind im Lagebericht ausführlich beschrieben. Finanzwirtschaftlichen Risiken begegnet die MTU durch ein integriertes Risikomanagementsystem, welches vom Aufsichtsrat überwacht wird. Die Grundsätze verfolgen das Ziel, Risiken zeitnah zu erkennen, zu analysieren, zu kommunizieren und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Marktrisiken, insbesondere das Netto-Exposure aus Währungsrisiken und Rohstoffpreisrisiken, werden bezüglich ihres möglichen Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns analysiert und bedarfsgerecht durch den gezielten Einsatz von Derivaten bearbeitet.

Kreditrisiken

Die MTU ist sowohl im OEM- als auch im MRO-Segment im Rahmen ihrer operativen Geschäftstätigkeit Kreditrisiken ausgesetzt. Die diesbezügliche Risikolage hat sich aus Sicht des Konzerns, insbesondere mit Blick auf die geopolitischen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg sowie dem Israel-Palästina-Konflikt im Nahen Osten, im Berichtsjahr weiter verschlechtert. Die erschwerten Refinanzierungsbedingungen führten teils zu einer schlechteren Bonitätseinstufung der für die MTU unmittelbar relevanten Kunden bzw. jener ihrer konsortialen Programmbeteiligungen.

Der Bereich der Triebwerks- und Flugzeugfinanzierungen, an dem die MTU im Rahmen ihrer Triebwerksprogramm- und MRO-Kooperationen partizipiert, wird mit Blick auf die Bedeutung des Kreditrisikomanagements durch die spezialisierte Vertriebskaufmannschaft betreut und dabei durch die Zentralabteilungen Recht und Treasury beratend unterstützt. Weitere Details zu Triebwerks- und Flugzeugfinanzierungen finden sich in [33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten](#).

Auch Finanztransaktionen im Zusammenhang mit der Liquiditätssteuerung, z. B. Termingeldanlagen oder Devisentermingeschäfte, gehen für den Konzern mit einem gewissen Kreditrisiko einher. Daher regeln die MTU-internen Regularien, dass derartige Transaktionen nur zentral durch die



Zentralabteilung Treasury und nur mit Vertragspartnern mit einem Rating von mindestens Investment Grade abgeschlossen werden dürfen. Kontrahentenlimits werden anhand des Kreditratings und der Unternehmensgröße vergeben und überwacht.

Das maximale Kreditrisiko wird durch die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte, bestehend aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerten, Zahlungsmittel- und äquivalenten sowie sonstigen finanziellen Vermögenswerten, zuzüglich Finanzgarantien und Finanzierungszusagen wiedergegeben. Die unbesicherten Anteile der finanziellen Vermögenswerte wurden in die Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle mittels einer Wertberichtigungsmatrix einbezogen. Hierfür wurden Gruppen mit den Bonitäten A, B und C gebildet, zu welchen die jeweilige Kreditausfallrate referenzierend auf veröffentlichte Informationen und/oder das Kreditrating internationaler Agenturen ermittelt wurde:

Erwartete Kreditverluste zum 31.12.2024

in Mio. €	Bonität A	Bonität B	Bonität C	Summe
Erwartete Kreditausfallrate	0,07%	1,41%	4,68%	
Bruttowert	4.233	203	286	4.722
Erwarteter Kreditverlust	3	3	13	19

Erwartete Kreditverluste zum 31.12.2023

in Mio. €	Bonität A	Bonität B	Bonität C	Summe
Erwartete Kreditausfallrate	0,07%	1,43%	4,68%	
Bruttowert	2.734	162	202	3.098
Erwarteter Kreditverlust	2	2	9	14

Ergänzend werden konkret erwartete Kreditverluste im Wege der Vorsorge in Form von Einzelwertberichtigungen abgegrenzt. Weitere Details hierzu finden sich im Abschnitt [21. Vertragsvermögenswerte](#). Zum Abschlussstichtag liegen, abgesehen von der Teilhabe an Sicherungsrechten im Rahmen ausgereicherter Triebwerks- und Flugzeugfinanzierungen, keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen vor. Die MTU ist zudem jedoch aufgrund ihrer konsortialen Beteiligung an Triebwerkskonsortien weiteren anteiligen Haftungs- und

damit potenziell zusätzlichen Ausfallrisiken ausgesetzt, insbesondere im zivilen Triebwerksgeschäft. Weitere Details hierzu finden sich in [37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#).

Marktrisiken

Wechselkursrisiken

Mehr als 85 % der Umsatzerlöse der MTU werden derzeit in US-Dollar erzielt, wobei erwartungsgemäß mehr als 75 % des Währungsrisikos der hieraus generierten Einnahmen durch Ausgaben in US-Dollar natürlich gesichert ist. Die restlichen Ausgaben fallen hauptsächlich in Euro sowie in geringem Umfang in kanadischen Dollar und polnischen Zloty an. Für nicht natürlich gesicherte US-Dollar-Währungsrisiken praktiziert der Konzern in stetiger Praxis die nachfolgend beschriebene Sicherungsstrategie. Für verbleibende, jeweils als unwesentlich erachtete Währungsrisiken, die nicht Teil der Sicherungsstrategie sind, entfalten Wechselkursänderungen unmittelbare Wirkung auf das Jahresergebnis und den Cashflow.

Sicherungsstrategie

Die MTU sichert nach einem festgelegten Sicherungsmodell bestimmte Umfänge des erwarteten Fremdwährungsrisikos aus US-Dollar dotierten Umsatztransaktionen (Grundgeschäft) ab. Damit sollen die Auswirkungen der Volatilität des US-Dollar-Kurses auf das Jahresergebnis und den Cashflow minimiert werden. Die grundsätzlich dazu verwendeten Devisentermingeschäfte werden als Sicherungsinstrumente zur Absicherung von Cashflows aus erwarteten Verkäufen in US-Dollar designiert. Dabei sinkt die Absicherungsquote, je länger der Absicherungszeitraum ist.

Zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument besteht jeweils eine wirtschaftliche Sicherungsbeziehung, da die Konditionen der Devisentermingeschäfte denjenigen der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen bzgl. Nominalbetrag und voraussichtlichem Zahlungstermin entsprechen. Zur Prüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wendet die MTU die Hypothetische-Derivate-Methode an und vergleicht prospektiv die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsinstrumente mit denjenigen des beizulegenden Zeitwerts der gesicherten Grundgeschäfte, die den abgesicherten Risiken zuzurechnen sind.



Eine Unwirksamkeit der Absicherung kann folgende Ursachen haben:

- / abweichende Eintrittszeitpunkte der Cashflows aus dem gesicherten Grundgeschäft und aus den Sicherungsinstrumenten sowie Änderungen der erwarteten Höhe der Cashflows aus dem gesicherten Grundgeschäft und aus den Sicherungsinstrumenten. Ein effektives Risiko aus diesem Fall erachtet die MTU als unwahrscheinlich, da nur das erwartete Brutto-Umsatzvolumen in USD als anteilig besichertes Grundgeschäft durch Derivate abgesichert wird und brutto (US-Dollar-Erlöse) somit ausreichend Fremdwährungszahlungseingänge zur Verfügung stehen, um die Sicherungsinstrumente zu bedienen.
- / unterschiedliche Auswirkungen des Kontrahenten-Ausfallrisikos auf die Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments. Ein effektives Risiko aus diesem Fall erachtet die MTU als gering, da alle Banken, mit denen die MTU Sicherungsgeschäfte abschließt, wie die MTU selbst ein Investment Grade Rating nachweisen müssen. Das bepreiste Kreditrisiko zwischen der MTU und den Geschäftsbanken ist somit derzeit sehr gering und damit unwesentlich.

Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen in die Konzernwährung ebenso wie Effekte aus der Stichtagskursbewertung (Translationsrisiken) bleiben bei der Ableitung des Währungssicherungsvolumens unberücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2024 bestanden offene Devisenterminverkäufe mit einer Laufzeit bis März 2028 und einem Nominalvolumen von 3.620 Mio. US-\$. Dies entsprach umgerechnet zum Stichtagskurs einem Bestand von 3.484 Mio. €. Die beizulegenden Zeitwerte der offenen Devisentermingeschäfte mit Fälligkeit im Jahr 2025 und später sanken im abgelaufenen Geschäftsjahr um 162 Mio. € (Vorjahr: Anstieg um 50 Mio. € mit Fälligkeit im Jahr 2024 und später). Die Wertentwicklung der gesicherten Grundgeschäfte korrespondierte mit jener der Sicherungsinstrumente, so dass die Sicherungsinstrumente effektiv waren. Zum 31. Dezember des Vorjahres waren Zahlungsströme in Höhe von 2.920 Mio. US-\$ für die Geschäftsjahre 2024 bis 2027 gesichert, die umgerechnet zum Stichtagskurs zum 31. Dezember 2023 2.643 Mio. € betragen.

Die zum Berichtsstichtag offenen Devisentermingeschäfte unterliegen folgender Fälligkeit:

Sicherung von Zahlungsströmen

	31.12.2024			Summe
	fällig bis 1 Jahr	fällig zwischen 1 und 2 Jahren	fällig nach mehr als 2 Jahren	
Devisentermingeschäfte				
Nominalwerte in Mio. US-\$	1.740	1.280	600	3.620
Durchschnittlicher Terminkurs (€/US-\$)	1,10	1,11	1,13	1,10
davon ausgewiesen als				
Finanzielle Vermögenswerte				
Nominalwerte in Mio. US-\$				200
Buchwerte der Kassakomponente in Mio. €				11
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Nominalwerte in Mio. US-\$				3.420
Buchwerte der Kassakomponente in Mio. €				94

Sicherung von Zahlungsströmen

	31.12.2023			Summe
	fällig bis 1 Jahr	fällig zwischen 1 und 2 Jahren	fällig nach mehr als 2 Jahren	
Devisentermingeschäfte				
Nominalwerte in Mio. US-\$	1.460	1.020	440	2.920
Durchschnittlicher Terminkurs (€/US-\$)	1,13	1,10	1,09	1,12
davon ausgewiesen als				
Finanzielle Vermögenswerte				
Nominalwerte in Mio. US-\$				1.920
Buchwerte der Kassakomponente in Mio. €				98
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Nominalwerte in Mio. US-\$				1.000
Buchwerte der Kassakomponente in Mio. €				15



Im Geschäftsjahr 2024 waren zum Berichtsstichtag aus der ergebnisneutralen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten folgende Beträge im Eigenkapital abgegrenzt:

Eigenkapitaleffekte der Sicherungsbeziehungen

in Mio. €	Rücklage für Sicherungsbe- ziehungen	Rücklage für Sicherungs- kosten	Summe
Bilanzwert zum 1.1.2023	-24	-32	-56
Veränderungen des beizulegenden Wertes von (derivativen) Finanzinstrumenten, die Teil einer Sicherungsbeziehung sind	120	44	164
In die Gewinn- und Verlustrechnung in die Umsatzerlöse bzw. das sonstige betriebliche Ergebnis umgliederte Beträge	-9	-52	-61
Latente Steuern	-36	2	-33
Bilanzwert zum 1.1.2024	51	-37	14
Veränderungen des beizulegenden Wertes von (derivativen) Finanzinstrumenten, die Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-113	82	-30
In die Gewinn- und Verlustrechnung in die Umsatzerlöse bzw. das sonstige betriebliche Ergebnis umgliederte Beträge	-31	-56	-88
Latente Steuern	46	-8	38
Bilanzwert zum 31.12.2024	-46	-19	-65

Transaktionen, für die in Vorperioden Sicherungsbeziehungen gebildet wurden und mit deren Eintritt nicht mehr gerechnet wird, lagen nicht vor.

Als weiteren Bestandteil der Sicherungsstrategie setzt die MTU derivative Finanzinstrumente in Form von Rohstoffsicherungen ein, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind.

Devisenswaps

US-Dollar wurden während des Berichtsjahres 2024 zum Tageskurs verkauft oder gekauft und mittels Swaps nach einer kurzen Laufzeit geschlossen. Der Verkaufs- und der Kaufpreis unterscheiden sich nur geringfügig, so dass diese Swaps unter Risikogesichtspunkten unwesentlich sind. Zweck dieser Transaktionen war die Optimierung der US-Dollar-Liquidität.

Wechselkurs-Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse für hypothetische Änderungen von Wechselkursen auf das Ergebnis

nach Ertragsteuern und das Eigenkapital wird auf den Bestand der jeweiligen Bilanzpositionen zum Abschlussstichtag bezogen. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zum 31.12.2024 wurden wesentliche Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (1.465 Mio. US-\$), sonstige finanzielle Vermögenswerte (964 Mio. US-\$), Rückerstattungsverbindlichkeiten (3.373 Mio. US-\$), Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter (424 Mio. US-\$), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (378 Mio. US-\$), Verbindlichkeiten aus Leasing-Verhältnissen (128 Mio. US-\$) sowie Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (75 Mio. US-\$) in US-Dollar fakturiert und unterlagen damit im Rahmen der Stichtagsbewertung Wechselkursschwankungen. Alle weiteren originären Finanzinstrumente außerhalb von Sicherungsbeziehungen sind bereits in der funktionalen Währung des Konzerns (Euro) dotiert und werden daher nicht mehr in die Wechselkurs sensitivitäten einbezogen. Gehaltene Eigenkapitalinstrumente sind nicht monetär und dementsprechend mit keinem Währungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verbunden.

Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2024 bzw. zum Vorjahresbilanzstichtag um 10 % auf- bzw. abgewertet gewesen wäre, hätten sich die folgenden hypothetischen Auswirkungen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital ergeben, insbesondere aufgrund der Effekte aus der Stichtagskursbewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten:

Wechselkurssensitivität

in Mio. €	2024		2023	
	-10%	+10%	-10%	+10%
Wechselkurs-Sensitivitäten € / US-\$				
Stichtagskurs 31.12.2024: 1,0389 (31.12.2023: 1,1050)	0,94	1,14	0,99	1,22
Ergebnis nach Ertragsteuern	-170	139	-185	152
Eigenkapital ¹⁾	-200	164	-153	126

¹⁾ Nach Steuern.



Zinsänderungsrisiken

Die MTU unterliegt Zinsänderungsrisiken direkt im Zusammenhang mit der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten und indirekt bei der Barwertberechnung von Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und Rückstellungen (z.B. Programmverbindlichkeiten, Firmenwerte und Pensionsrückstellungen). Nach Abzug von Barmitteln befindet sich die MTU in einer Netto-Verschuldungsposition in Bezug auf Finanzverbindlichkeiten. Die Zinsen der Finanzverbindlichkeiten sind gegenwärtig vertraglich festgeschrieben, während sich das Zinsergebnis aus der Anlage von Barmitteln an kurzfristigen Geldmarktindizes orientiert.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester und marktüblicher Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital aus, wenn sie als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind oder beim erstmaligen Ansatz als solche eingestuft wurden. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen zinsänderungsinduzierten bilanzierungspflichtigen Auswirkungen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und Eigenkapital, die über die künftige Belastung des Zinsergebnisses hinausgehen.

Im Geschäftsjahr 2024 bestanden mit Blick auf die variabel verzinslichen Finanzinstrumente beziehungsweise die zum Abschlussstichtag gehaltenen, zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente keine signifikanten Zinsänderungsrisiken.

Preisrisiken

Grundsätzlich besteht das Risiko von Rohstoffpreiserhöhungen. Es wird im Wesentlichen durch einen Wareneinkauf mit entsprechenden mehrjährigen Preisvereinbarungen und nur in geringem Umfang durch ergänzende derivative Finanzinstrumente reduziert.

Die MTU hat mit Kreditinstituten zum 31. Dezember 2024 Nickelterminkontrakte mit einem Volumen von 1.400 Tonnen Nickel (Vorjahr: 1.050 Tonnen) für die Jahre 2025 bis 2026 sowie Nickel-Festpreise zwischen 16,1 und 23,3 T-US-\$ je Tonne (Vorjahr: 18,2 bis 31,2 T-US-\$ je Tonne) abgeschlossen.

Liegt der Handelspreis von Nickel am jeweiligen Fälligkeitstag über dem vereinbarten Festpreis, erhält die MTU aus den Nickelterminkontrakten eine Ausgleichszahlung in Höhe der Differenz, im umgekehrten Fall ist die MTU zur Zahlung an die Bank verpflichtet. Für diese Geschäfte wurde keine bilanzielle Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 definiert. Die Marktwertänderungen aus diesen Warenterminkäufen wirkten sich demzufolge im sonstigen Finanzergebnis in Höhe von -3 Mio. € (Vorjahr: -13 Mio. €) aus. Zusätzliche Informationen finden sich in [Abschnitt 9. Sonstiges Finanzergebnis](#).

Wenn das Preisniveau für Nickelterminkontrakte um 10% höher bzw. niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € höher bzw. niedriger (Vorjahr: 2 Mio. €) ausgefallen.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko der MTU besteht darin, dass aufgrund unzureichender Verfügbarkeit von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten fälligen Zahlungsverpflichtungen einschließlich der Erfüllung möglicher Verpflichtungen im Zusammenhang mit Finanzierungszusagen nicht nachgekommen werden kann. Um jederzeit die Zahlungsfähigkeit sowie die finanzielle Flexibilität der MTU sicherstellen zu können, werden auf Basis einer mehrjährigen Unternehmensplanung sowie einer monatlich rollierenden Liquiditätsplanung Kreditlinien und liquide Mittel disponiert.



Die Anlage liquider Mittel erfolgt überwiegend in Sichteinlagen, Geldmarktfonds und anderen kurzfristigen Geldmarktpapieren. Das Fälligkeitsprofil der Geldanlagen basiert auf der Liquiditätsplanung und berücksichtigt jederzeit angemessene Reserven. Darüber hinaus kann die MTU auf eine langfristige syndizierte Kreditlinie in Höhe von 500 Mio. € zurückgreifen. Die Liquiditätsreserve aus der nicht beanspruchten Kreditlinie sowie aus dem verfügbaren Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten unterstützt die Einschätzung der MTU, liquiditätstechnisch hinreichend vorbereitet zu sein, die Zahlungsfähigkeit im Zeichen von Geschäftswachstum und -weiterentwicklung sowie vor dem Hintergrund multipler Krisen, die das makroökonomische Umfeld belasten, sicherzustellen.

Zur näheren Erläuterung wird auf die [Abschnitte 28. Finanzielle Verbindlichkeiten](#) und [33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten](#) sowie [I. Grundsätze – Ermessensspielräume, Bewertungsunsicherheiten und Sensitivitäten](#) verwiesen.

36. Leasingverhältnisse

Konzern als Leasingnehmer

Der Konzern hat Leasingverträge für Grundstücke und Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung abgeschlossen.

Im Wesentlichen ist der Konzern Leasingnehmer bei folgenden Sachverhalten:

- / Immobilienleasing von Fertigungs-, Logistik- und Büroraumkapazitäten (Grundstücke und Gebäude). Die zugrundeliegenden Leasingverträge berücksichtigen teils Preisanpassungsklauseln, die den Verbraucherpreisindex zugrunde legen. Die Laufzeiten betragen zwischen 2 und 17 Jahren; teilweise bestehen Verlängerungsoptionen.
- / Kraftfahr- und Flurförderzeug-Leasing (Betriebs- und Geschäftsausstattung). Die zugrundeliegenden Leasingverträge berücksichtigen regelmäßig variable Leasingratenbestandteile. Die Laufzeiten betragen zwischen 2 und 5 Jahren; teilweise bestehen Verlängerungsoptionen.
- / Triebwerksleasing (Betriebs- und Geschäftsausstattung): Die zugrundeliegenden Leasingverträge berücksichtigen gegebenenfalls variable Leasingratenbestandteile. Die Laufzeiten betragen zwischen einigen Monaten und 7 Jahren; teilweise bestehen Verlängerungsoptionen. Die Triebwerke werden im Rahmen von Unterleasingverträgen MRO-Kunden zur Verfügung gestellt.



In den folgenden Tabellen sind die Entwicklung der Buchwerte sowie der Abschreibungsaufwand der bilanzierten Nutzungsrechte dargestellt:

Nutzungsrechte 2024

in Mio. €	Stand 1.1.2024	Kursdifferenzen bzw. Fremdwährungs- bewertung	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2024
Anschaffungskosten						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	144	-0	40		-0	184
Technische Anlagen und Maschinen	2					2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	112	0	114		-31	195
Summe Anschaffungskosten	258	-0	154		-31	381
Abschreibungen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-44	-0	-14			-58
Technische Anlagen und Maschinen	-2					-2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-50	-0	-49		16	-83
Summe Abschreibungen	-97	-0	-63		16	-143
Buchwert	161	-0	92		-14	238

Nutzungsrechte 2023

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Kursdifferenzen bzw. Fremdwährungs- bewertung	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand 31.12.2023
Anschaffungskosten						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	115	-1	30		-0	144
Technische Anlagen und Maschinen	2					2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	119	0	66		-73	112
Summe Anschaffungskosten	236	-1	96		-73	258
Abschreibungen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-32	0	-13		0	-44
Technische Anlagen und Maschinen	-2					-2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-43	-0	-41		34	-50
Summe Abschreibungen	-77	0	-54		34	-97
Buchwert	158	-1	43		-39	161



Im Berichtsjahr stehen die Zugänge von Nutzungsrechten im Bereich der Grundstücke, grundstücksgleichen Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken vorwiegend im Zusammenhang mit der Anmietung von Produktionsflächen in München-Allach, diversen Vertragsverlängerungen am Standort München sowie mit der Erstkonsolidierung der MTU Maintenance Dallas. Die Entwicklung der Nutzungsrechte im Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung steht im Zusammenhang mit der positiven Geschäftsentwicklung des MTU-Triebwerksleasinggeschäfts. Hierfür erfolgte im Berichtsjahr insbesondere die mehrjährige Anmietung zusätzlicher Triebwerke zum Zwecke ihrer Vermarktung im Rahmen von Untervermietungen. Letzteres prägte insbesondere auch die in nachfolgender Tabelle angeführten Erträge aus Unterleasing von Nutzungsrechten. Weitere Angaben hierzu finden sich im nachfolgenden [Abschnitt Konzern als Leasinggeber](#). Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist im [Abschnitt 33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten](#) dargestellt.

Zusatzangaben für Leasingverhältnisse:

in Mio. €	2024	2023
Erträge		
Erträge aus Unterleasing von Nutzungsrechten	118	69
Gewinne aus Sale-und-Leaseback-Transaktionen	0	
Erträge aus Leasingverhältnissen	118	69
Aufwendungen		
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	63	54
Wertminderung von Nutzungsrechten		-0
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	8	4
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	4	3
Aufwand für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	2	2
nicht in die Bewertungen von Leasingverbindlichkeiten einbezogener		
Aufwand für variable Leasingzahlungen	49	26
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen	126	89

Die Zahlungsmittelabflüsse des Konzerns für Leasingverhältnisse betragen im Berichtsjahr 130 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €). Künftige Zahlungsmittelabflüsse für nicht bilanziell abgegrenzte Leasingverhältnisse sind im nachfolgenden [Abschnitt 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) dargestellt.



Konzern als Leasinggeber

Die MTU vermietet Triebwerke, welche einerseits im Eigentum des Konzerns stehen und andererseits eingeleast wurden. Die Laufzeiten der Verträge liegen regelmäßig zwischen wenigen Monaten und 3 Jahren. Dabei bietet der Konzern maßgeschneiderte Triebwerks-Leasingangebote für seine Kunden, insbesondere Luftfahrtunternehmen. Die Triebwerke werden dabei im Wesentlichen im Rahmen des Operating Leasing verleast. Von Fall zu Fall werden Verlängerungsoptionen bzw. ein vorzeitiges Kündigungsrecht eingeräumt. Die MTU sichert sich ab, indem sie bestimmte Leasing-Bedingungen definiert, die vom Kunden bei Beendigung des Leasingverhältnisses erfüllt sein müssen. Bei Nichterfüllung haftet der Kunde.

Die Fälligkeitsanalysen der Leasingzahlungen ergeben sich wie folgt:

Fälligkeitsanalyse der Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Erwartete Zahlungsmittelzuflüsse aus Operating-Leasingverhältnissen		
Weniger als ein Jahr	39	27
1 bis 2 Jahre	9	8
2 bis 3 Jahre	1	1
3 bis 4 Jahre	1	1
4 bis 5 Jahre	1	0
mehr als fünf Jahre	0	0
Gesamt	50	37

Im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen wurden im Berichtsjahr Leasingerträge in Höhe von 182 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €) erwirtschaftet. Die MTU wirkt als Leasinggeber im Wesentlichen durch die Vermietung von Triebwerken, die als Technische Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen werden. Die entsprechenden Nettobuchwerte belaufen sich hierbei auf 80 Mio. € bei in Eigentum befindlichen Triebwerken (im Vorjahr: 54 Mio. €) bzw. auf 65 Mio. € bei vermieteten Nutzungsrechten (im Vorjahr: 49 Mio. €).

37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Eventualverbindlichkeiten des Konzerns zum Abschlussstichtag des Berichts- bzw. des Vorjahres:

Eventualverbindlichkeiten		
in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Bankgarantien	58	44
Bürgschaften, Haftungen und sonstige Eventualverbindlichkeiten	355	364
Summe Eventualverbindlichkeiten	414	408

Wie bereits zum 31.12.2023 stehen die Eventualverbindlichkeiten zum Berichtstag auch im Zusammenhang mit Rechtskosten- und Haftungsrisiken aus Schiedsgerichtsverfahren, an welchen die MTU im Rahmen ihrer konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM) beteiligt ist. Im Berichtszeitraum waren weiterhin keine Beträge zur Zahlung fällig.

Bei den Bankgarantien sowie Bürgschaften, Haftungen und sonstigen Eventualverbindlichkeiten, jenseits der Anteile für konsortiale Haftung, handelt es sich analog zu den Vorjahren überwiegend um Vertragserfüllungs- und Zollbürgschaften im geschäftsüblichen Rahmen sowie um übernommene Bürgschaften für Kreditfazilitäten im Rahmen der Beteiligungsfinanzierung.

Die im Jahr 2019 neu gegründete und 2021 erstmalig konsolidierte Gesellschaft MTU Maintenance Serbia d. o. o. erhielt Zuwendungen der öffentlichen Hand im Rahmen der Gründung und des Aufbaus dieses Standorts. Die MTU erhält darüber hinaus in geringem Umfang Zuwendungen der öffentlichen Hand in Form von Zuschüssen für Forschungs- und Entwicklungskosten. Solange die jeweiligen Vorhaben nicht abgeschlossen und nicht alle damit verbundenen Aufgaben erfüllt sind, besteht das Risiko von Rückzahlungsverpflichtungen. Das Risiko derartiger Inanspruchnahmen wird zum Stichtag als wenig wahrscheinlich eingeschätzt.

Zum Abschlussstichtag bestehen darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an Unternehmensbeteiligungen in Form von zugesagten Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 150 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) und weiterhin Zusagen an OEM-Kunden zugunsten der Teilhabe an Absatzfinanzierungszusagen im Rahmen ziviler Triebwerksprogramme. Zum Stichtag betragen die hieraus nicht beanspruchten Nominalvolumen



umgerechnet 889 Mio. € (Vorjahr: 831 Mio. €). Vorgenannte Zusagen betrachtet die MTU als Teil des Bruttoliquiditätsrisikos im Sinne des IFRS 7. Weitere Ausführungen hierzu finden sich in [Abschnitt 33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten](#).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen

Die Summe der künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, für die noch keine Leasingverbindlichkeit gebildet wurde, weil die Voraussetzungen (noch) nicht erfüllt waren, setzte sich im Vorjahr nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Leasingverhältnisse, deren Laufzeit noch nicht begonnen hat		
Fälligkeit innerhalb eines Jahres		2
Fällig zwischen einem und fünf Jahren		9
Fällig nach mehr als fünf Jahren		
Summe zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen		11

Bestellobligo für finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 betrug das Bestellobligo aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten 305 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen im Berichtsjahr, sowie von Sachanlagen 137 Mio. € (Vorjahr: 220 Mio. €) und lag damit unter Berücksichtigung der Erweiterungsinvestitionen im geschäftsüblichen Rahmen.

38. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Nahе stehende Unternehmen

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Gesellschaften sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der beteiligten Unternehmen zuzurechnen und grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Geschäftsvorfälle zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen konsolidierten Unternehmen wurden im Zuge der Konzernberichterstattung eliminiert und werden entsprechend in dieser Anhangangabe nicht erläutert.

Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen

Im Laufe des Geschäftsjahres führten Konzerngesellschaften im Rahmen ihrer operativen Geschäftstätigkeit einen Leistungsaustausch zugunsten der Lieferung von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen (z. B. Entwicklung, Reparaturen, Montage, IT-Support) durch. Mit den nicht vollkonsolidierten nahe stehenden Unternehmen gab es im Berichtsjahr und im Vorjahr folgende Geschäfte mit jeweils kurzfristiger Laufzeit zu grundsätzlich marktüblichen Konditionen:

Forderungen und Verbindlichkeiten aus fakturierten Lieferungen und Leistungen gegenüber nahe stehenden Unternehmen

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Assoziierte Unternehmen	622	311	23	19
Gemeinschaftsunternehmen	148	89	109	50
Zum Zeitwert bilanzierte Tochterunternehmen	5	7	0	0
Summe	775	407	132	69

Vorgenannte Bilanzpositionen berücksichtigen explizit nicht die ergänzenden antizipativen Vermögenswerte und Schulden in Form von Vertragsmögenswerten und -schulden bzw. Rückerstattungsverbindlichkeiten.

**Erträge und Aufwendungen aus fakturierten Lieferungen und Leistungen mit nahe stehenden Unternehmen**

in Mio. €	Erträge		Aufwendungen	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Assoziierte Unternehmen	2.577	2.442	- 1.296	- 1.114
Gemeinschaftsunternehmen	579	552	- 844	- 710
Zum Zeitwert bilanzierte Tochterunternehmen	4	3	- 41	- 35
Summe	3.160	2.997	- 2.181	- 1.859

Es besteht eine Garantie in Höhe von 144 Mio. € für Kreditlinien des Gemeinschaftsunternehmens EME Aero sp. z o.o., welche als Eventualverbindlichkeit (Bürgschaften, Haftungen und sonstige Eventualverbindlichkeiten) erfasst ist.

Außerdem bestehen unbeanspruchte Finanzierungszusagen an EME Aero sp. z o.o., Ceramic Coating Center S.A.S, Airfoil Services Sdn.Bhd. sowie AES Aerospace Embedded Solutions GmbH in Form von zugesagten Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 150 Mio. €. Weitere Details hierzu finden sich in [Abschnitt 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#).

Aufstellung des Anteilsbesitzes

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz enthält die Kapitalanteile der MTU Aero Engines AG, München, an beteiligten Gesellschaften zum 31. Dezember 2024:

Aufstellung des Anteilsbesitzes

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2024
I. Anteile an Tochterunternehmen	
3D.aero GmbH, Hamburg ¹⁾	100,00
eMoSys GmbH, Starnberg ¹⁾	100,00
MS Engine Leasing LLC, Rocky Hill, USA ³⁾	75,20
MTU Aero Engines Finance Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande ¹⁾	100,00
MTU Aero Engines North America Inc., Rocky Hill, USA	100,00
MTU Aero Engines Polska sp. z o.o., Jasionka, Polen	100,00
MTU Aero Engines (Shanghai) Ltd., Shanghai, China ¹⁾	100,00
MTU Maintenance Berlin-Brandenburg GmbH, Ludwigsfelde	100,00
MTU Maintenance Canada Ltd., Delta, Kanada	100,00
MTU Maintenance Dallas Inc., Grapevine, USA	100,00
MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen	100,00
MTU Maintenance do Brasil LTDA, Cotia, Brasilien ¹⁾	100,00
MTU Maintenance Lease Services B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00
MTU Maintenance Serbia d.o.o., Nova Pazova, Serbien	100,00
MTU Maintenance Australia Pty. Ltd., Perth, Australien ¹⁾ (ehem. MTU Maintenance Service Centre Australia Pty.Ltd.)	100,00
MTU Maintenance Service Centre Ayutthaya Ltd., Ayutthaya, Thailand ¹⁾	100,00
MTU Maintenance Singapore Pte. Ltd., Singapur ¹⁾	100,00
MTU Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, München ¹⁾	100,00
II. Anteile an assoziierten Unternehmen	
IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz ²⁾	25,25
IAE International Aero Engines LLC, East Hartford, USA ²⁾	18,00
PW1100G-JM Engine Leasing LLC, East Hartford, USA ²⁾	18,00



Name und Sitz der Gesellschaft	Kapitalanteil in % 31.12.2024
III. Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen	
AES Aerospace Embedded Solutions GmbH, München ²⁾	50,00
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kota Damansara, Malaysia ²⁾	50,00
Ceramic Coating Center S.A.S., Paris, Frankreich ²⁾	50,00
EME Aero sp.z o.o., Jasionka, Polen ²⁾	50,00
EPI Europrop International GmbH, München ¹⁾	28,00
EUMET GmbH, München ¹⁾	50,00
EURASAS, Bordes, Frankreich ¹⁾	50,00
EUROJET Turbo GmbH, Hallbergmoos ¹⁾	33,00
MTU Maintenance Hong Kong Ltd., Hongkong, China ^{1) 3)}	50,00
MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China ²⁾	50,00
MTU Turbomeca Rolls-Royce GmbH, Hallbergmoos ¹⁾	33,33
MTU Turbomeca Rolls-Royce ITP GmbH, Hallbergmoos ¹⁾	25,00
Pratt & Whitney Canada Customer Service Centre Europe GmbH, Ludwigsfelde ^{2) 3)}	50,00
Turbo Union GmbH, Hallbergmoos ¹⁾	39,98
IV. Sonstige Anteile	
GSB - Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen ¹⁾	0,10

¹⁾ Verzicht auf die Einbeziehung in den Konzernabschluss wegen untergeordneter Bedeutung.

²⁾ Verzicht auf die at equity-Fortschreibung wegen untergeordneter Bedeutung.

³⁾ Indirekte Beteiligung.

Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile beziehen sich auf den 24,80%-Anteil von Sumitomo Group an der MS Engine Leasing LLC:

Nicht beherrschende Anteile			
in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023	
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile	24,80%	24,78%	
Langfristige Vermögenswerte	292	263	
Kurzfristige Vermögenswerte	0	11	
Nettovermögen	292	274	
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	74	70	
Gewinn (+)/Verlust (-)	38	21	
Sonstiges Ergebnis	19	- 13	
Gesamtergebnis	57	8	
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	9	5	
Nicht beherrschenden Anteile zugeordnetes sonstiges Ergebnis	5	- 3	
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	26	22	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 37	19	
davon Dividenden an nicht beherrschende Anteile	9	3	



Nah stehende Personen

Konzernunternehmen haben mit Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats des Konzerns außer den unter sonstige Geschäftsbeziehungen genannten Geschäften keine weiteren berichtspflichtigen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der MTU Aero Engines AG, München, setzte sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt zusammen:

Mitglieder des Vorstands

Lars Wagner

Vorsitzender des Vorstands

Peter Kameritsch

Vorstand Finanzen und IT

Michael Schreyögg

Vorstand Programme

Dr. Silke Maurer

Vorständin OEM Operations

Vergütungen an den Vorstand

Zu detaillierten Erläuterungen des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands der MTU, der Individualisierungen sowie weiteren Details zu den Bezügen, wird auf den [Vergütungsbericht](#) verwiesen.

Die Mitglieder des Vorstands erhielten für das Geschäftsjahr 2024 für ihre Vorstandstätigkeit eine Gesamtvergütung von 18 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €). Die Gesamtvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

Vergütung für Vorstandsmitglieder

	2024		2023	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Kurzfristig fällige Leistungen				
Erfolgsunabhängige Komponenten	3		3	
Erfolgsabhängige Komponenten ohne langfristige Anreizwirkung	7 ¹⁾		2 ¹⁾	
Erfolgsabhängige Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung	7 ²⁾		3 ¹⁾	
Summe	17	95	8	72
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses				
Versorgungsaufwand (IAS19)	1		3	
Summe	1	5	3	28
Gesamtvergütung	18	100	11	100

¹⁾ Gewährung der Komponenten für das Berichtsjahr (bzw. Vorjahr), die im Folgejahr der Gewährung ausbezahlt werden.

²⁾ Beizulegender Zeitwert der PSP/LTI Tranche 2024 zum 31. Dezember 2024; Auszahlung erfolgt erst mit Ablauf der Performance-Periode, nach Feststellung der Zielerreichung im Geschäftsjahr 2028. Der Gewährungszeitwert zum 1. Januar 2024 betrug 166,34€/Performance Share; dieser korrespondiert mit insgesamt 20.708 bedingt zugeteilten Performance Shares.

Weiterhin wurden dem Vorstand für das Berichtsjahr im Rahmen der erfolgsabhängigen Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung (PSP/LTI) auf der Basis eines Gewährungs-Zeitwerts zum 01.01.2024 von 166,34 €/Performance Share insgesamt 20.708 Performance Shares bedingt zugeteilt.



Aus Mandaten für konzerneigene Gesellschaften erhielten die Mitglieder des Vorstands keine Vergütung.

Im Berichtsjahr sind Vorstandsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden; ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die Rückstellungen für Pensionen und Anwartschaften gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 22 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €).

Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats

Zu detaillierten Erläuterungen des Vergütungssystems der Mitglieder des Aufsichtsrats der MTU, der Individualisierungen sowie weiteren Details zu den Bezügen, wird auf den [Vergütungsbericht](#) verwiesen.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wurden neben der Vergütung für das Aufsichtsratsmandat bei der MTU Aero Engines AG, München, wie im Vorjahr keine weiteren Mandatsvergütungen gewährt. Die Vergütungen betragen 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Arbeitnehmervertreter:innen aus den Reihen der Unternehmensangehörigen im Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG erhielten im Geschäftsjahr 2024 aus ihrem aktiven Angestelltenverhältnis heraus Gehälter (ohne Aufsichtsratsvergütungen) in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €). Die Gesamtsumme entspricht den jeweiligen Gesamtbruttobeträgen.

Im Berichtsjahr sind Aufsichtsratsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden; ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.



V. Erläuterungen zu den Geschäftssegmenten

39. Segmentberichterstattung

Die MTU berichtet über zwei Geschäftssegmente: das zivile und militärische Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) und die zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment). Diese Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung und der korrespondierenden Berichterstattung an das Leitungsorgan, welche die unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstrukturen der Geschäftsfelder berücksichtigt. Zur detaillierten Beschreibung der Segmente wird auf die [Konzern-Segmentberichterstattung](#) verwiesen.

Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)

Im Segment „ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft“ entwickelt, fertigt, montiert und liefert der Konzern zivile und militärische Triebwerke und Komponenten. Darüber hinaus beinhaltet dieses Geschäftssegment die Instandhaltung militärischer Triebwerke.

Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment)

Im Segment „zivile Triebwerksinstandhaltung“ werden Flugtriebwerke und Industriegasturbinen überholt und repariert. Dies umfasst neben kompletten Triebwerksinstandsetzungen auch Triebwerksmodul- und Teilereparaturen sowie damit verbundene Dienstleistungen wie Triebwerksleasing.

Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen

Soweit at equity in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen einem Segment direkt zurechenbar sind, werden deren Anteile am Periodenergebnis und deren Buchwert dort angegeben.

Segmentvermögen und Segmentschulden

Das Segmentvermögen umfasst alle Werte, die der jeweiligen betrieblichen Sphäre unmittelbar zuzuordnen sind und deren positive und negative Ergebnisse das operative Betriebsergebnis (EBIT/EBIT bereinigt) bestimmen. Die Vermögenswerte bzw. Schulden sind dem Geschäftssegment zugeordnet, zu dem sie wirtschaftlich gehören. Beim Segmentvermögen waren die Buchwerte der Tochterunternehmen sowie Forderungen zwischen den Segmenten zu konsolidieren. Detailinformationen werden im [Abschnitt Konzern-Segmentberichterstattung](#) dargestellt.

Die flüssigen Mittel der inländischen Konzerngesellschaften werden über ein von der Muttergesellschaft gesteuertes Cash-Pooling disponiert. Die operativen Aktivitäten der Muttergesellschaft sind dem OEM-Segment zugeordnet, weswegen Zinserträge und Zinsaufwendungen im Wesentlichen im OEM-Segment anfallen.



Segmentinvestitionen

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie zu erworbenen Programmwerten und erworbener Entwicklung.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert, Sachanlagen, erworbene Programmwerte und Entwicklung

in Mio. €	2024	2023
Deutschland	445	374
Europa (ohne Deutschland)	291	157
Nordamerika	102	5
Summe Investitionen	839	536

Rund 53 % (Vorjahr: rund 61 %) der Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in erworbene Programmwerte und erworbene Entwicklung entfielen auf deutsche Konzerngesellschaften. Der Anstieg der Investitionen in Nordamerika lag hauptsächlich an Anzahlungen im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer MRO-Programmbeteiligungen.

Konsolidierungs- / Überleitungsspalte

In der Konsolidierungs- / Überleitungsspalte auf das bereinigte Konzernergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT/EBIT bereinigt) werden Eliminierungen zwischen den Geschäftssegmenten ausgewiesen.

Segmentinformationen nach Regionen

Außenumsätze, Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie langfristige Vermögenswerte werden nach den folgenden Regionen aufgeteilt: Deutschland, Europa (ohne Deutschland) und Nordamerika. Die Zuordnung der Umsätze mit Dritten orientiert sich am Sitz der Kunden. Detaillierte Angaben zur Umsatzaufteilung nach Regionen erfolgen im [Abschnitt 1. Umsatzerlöse](#).

Die regionale Zuordnung der Investitionen und der langfristigen Vermögenswerte wird nach dem Standort des betreffenden Vermögenswerts beziehungsweise dem Ort von dessen vornehmlicher Inanspruchnahme vorgenommen.

Langfristige Vermögenswerte

in Mio. €	2024	2023
Deutschland	3.783	3.531
Europa (ohne Deutschland)	723	734
Nordamerika	459	340
Summe Langfristige Vermögenswerte	4.965	4.604



VI. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 23. Januar 2025 bestellte der Aufsichtsrat Katja Garcia Vila als neue Finanzvorständin. Sie tritt zum 01.07.2025 die Nachfolge von Peter Kameritsch an, der für eine Anschlussbestellung nach Ablauf seines bis 31. Dezember 2025 bestehenden Mandats nicht zur Verfügung steht.

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



VII. Ableitung des ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss

Anders als der Konzernabschluss, dem die IFRS des IASB zugrunde liegen, wie sie in der EU anzuwenden sind, wird der Jahresabschluss der MTU Aero Engines AG, München, nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften (HGB und AktG) aufgestellt.

Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines AG (HGB)

in Mio. €	2024	2023	Veränderungen zum Vorjahr (angepasst)	
			Mio. €	in %
Umsatzerlöse	4.424	2.738	1.686	61,6
Umsatzkosten	-3.904	-3.283	-621	-18,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	520	-545	1.065	>100
Vertriebskosten	-99	-97	-2	-2,1
Verwaltungskosten	-63	-58	-5	-8,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	19	65	-46	-70,8
Finanzergebnis	313	229	84	36,7
Ergebnis vor Steuern	690	-406	1.096	>100
Steuern	-196	151	-347	<-100
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	494	-255	749	>100
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		363	-363	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-247		-247	
Bilanzgewinn	247	108	139	>100



Vorschlag zur Gewinnverwendung

Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Teilen für die Ausschüttung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie (Vorjahr: 2,00 €) zu verwenden und den darüber hinausgehenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Gemäß § 58 Abs. 4 Satz 2 Aktiengesetz in der seit dem 1. Januar 2017 geltenden Fassung ist der Anspruch auf Auszahlung der Dividende am dritten auf den Hauptversammlungsbeschluss folgenden Geschäftstag fällig – somit am 13. Mai 2025.

Unternehmensregister

Der Jahresabschluss, der Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht der MTU Aero Engines AG, München, werden im Unternehmensregister veröffentlicht. Darüber hinaus kann dieser Abschluss bei der MTU Aero Engines AG, 80995 München, angefordert werden.

Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MTU Aero Engines AG, München, haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung im MTU-Konzern-Geschäftsbericht 2024 abgegeben und darüber hinaus den Aktionär:innen auf der Website unter www.mtu.de dauerhaft zugänglich gemacht.

München, den 10. März 2025

gez.
Lars Wagner
Vorsitzender
des Vorstands

gez.
Dr. Silke Maurer
Vorständin
OEM Operations

gez.
Peter Kameritsch
Vorstand
Finanzen und IT

gez.
Michael Schreyögg
Vorstand
Programme



Versicherung der gesetzlichen Vertreter und Bestätigungsvermerke

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	335
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	336
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung	343



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 10. März 2025

gez.
Lars Wagner
Vorsitzender
des Vorstands

gez.
Peter Kameritsch
Vorstand
Finanzen und IT

gez.
Michael Schreyögg
Vorstand
Programme

gez.
Dr. Silke Maurer
Vorständin
OEM Operations



Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die MTU Aero Engines AG, München

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der MTU Aero Engines AG, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der MTU Aero Engines AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- / entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- / vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Nichtprüfungseleistungen 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



Die Höhe der Umsatzerlöse aus zivilem Triebwerksgeschäft im OEM-Segment und die Bewertung der Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Zu den angewandten Bilanzierungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang Ziffer I.

Angaben zur Höhe der Umsatzerlöse aus zivilem Triebwerksgeschäft im OEM-Segment und Rückerstattungsverbindlichkeiten im Allgemeinen finden sich im Konzernanhang unter Ziffer II. 1 sowie III. 31.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die im zivilen Triebwerksgeschäft im OEM-Segment des Konzerns erzielten Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2024 auf EUR 1.855 Mio (i. Vj. EUR 583 Mio). Diese Umsatzerlöse werden im Rahmen von Programmpartnerschaften, sog. Risk- and Revenue Sharing-Partnerschaften mit anderen Triebwerksherstellern erzielt. Diese Programmpartnerschaften werden durch andere Unternehmen (Konsortialführer) beherrscht. Die wesentlichen Leistungs-verpflichtungen liegen insbesondere in der Produktion, Montage und der Lieferung von Triebwerksteilen sowie der Technologiebereitstellung.

Nach IFRS 15 wurden die Konsortialführer bzw. im Einzelfall spezielle Konsortialgesellschaften als Kunden identifiziert. Grundlage für die Höhe der realisierten Umsatzerlöse für die Lieferungen und Leistungen durch den Konzern ist ein konsortialvertraglich fixierter Listenpreis. Durch die Teilnahme an Risk- and Revenue Sharing-Partnerschaften werden zudem sämtliche Erträge und Aufwendungen des Programms anteilig auf die Programmteilnehmer umgelegt. Diese stellen variable Gegenleistungen für die Leistungserbringung bzw. Zahlungen an den Kunden dar und erhöhen oder vermindern somit die Höhe der Umsatzerlöse. Sie stehen in der Regel erst zu einem späteren Zeitpunkt endgültig fest, wenn der Konsortialführer das Produkt an seine Endkunden ausliefert bzw. die weiteren Verpflichtungen aus den Verträgen mit den Endkunden erfüllt.

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit im Sinne des IFRS 15 wird erfasst, wenn das Unternehmen von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass es dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der erhaltenen Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich zum Bilanzstichtag nicht zusteht. Dies betrifft die oben genannten variablen Gegenleistungen sowie die Zahlungen an den Kunden. Die umsatzmindernde Abgrenzung erfolgt in den Rückerstattungsverbindlichkeiten, die zum Stichtag EUR 3.305 Mio betragen, was 26,5% der Bilanzsumme entspricht. Die Schätzungen des Vorstands für die Höhe der variablen Gegenleistungen und Zahlungen an den Kunden

sind komplex und ermessensbehaftet. Sie basieren im Wesentlichen auf den Programm-meldungen der Kunden, die von der MTU gewürdigt und, sofern abweichende Einschätzungen bestehen, angepasst werden.

Es besteht ein Risiko für den Konzernabschluss, dass die Höhe der variablen Gegenleistungen unzutreffend geschätzt und damit die Umsatzerlöse und die Rückerstattungsverbindlichkeit falsch ermittelt bzw. bewertet werden.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Zur Prüfung der Umsatzlegung haben wir Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen hinsichtlich der Realisierung der Umsatzerlöse beurteilt. Zudem haben wir die Bilanzierungsrichtlinie zur Umsatzrealisierung im zivilen Triebwerksgeschäft im OEM-Segment auf Konformität mit IFRS 15 hin überprüft.

Auf Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben haben wir die vorläufige Umsatzrealisierung bei Lieferung an den Kunden durch Einsichtnahme in Lieferscheine und weitere zugrunde liegende Dokumentation überprüft. Dabei haben wir die zugrunde liegenden Preise mit den Preislisten der Programmpartnerschaften abgeglichen.

Darüber hinaus haben wir für eine repräsentativ ausgewählte Stichprobe von variablen Gegenleistungen und Zahlungen an den Kunden eine Abstimmung mit den Programm-meldungen vorgenommen bzw. die der Schätzung zugrunde liegenden Bewertungsmethoden und wesentlichen Annahmen und verwendeten Daten beurteilt. Ferner haben wir die rechnerische Richtigkeit der Berechnung nachvollzogen. Die zugrundeliegenden Verträge, Vereinbarungen und Korrespondenz mit den Programmpartnern sowie weitere relevante Dokumentation haben wir mit den damit befassten Verantwortlichen besprochen und gewürdigt. Weiterhin haben wir uns mit der bisherigen Qualität der Schätzungen befasst, indem wir die ursprünglich geschätzten Werte für variable Gegenleistungen und Zahlungen an den Kunden mit den eingegangenen Programm-meldungen verglichen haben.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der Gesellschaft bei der Erfassung der Umsatzerlöse ist sachgerecht. Die der Schätzung der variablen Gegenleistungen und der Zahlungen an den Kunden und somit die der Bewertung der Rückerstattungsverbindlichkeiten zugrunde liegenden Annahmen und verwendeten Daten sind angemessen.



Die Werthaltigkeit der Programmwerte und programmbezogenen aktivierten Entwicklungskosten

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sowie den verwendeten Annahmen verweisen wir auf den Konzernanhang Ziffer I.

Angaben zur Höhe der Programmwerte und aktivierten Entwicklungskosten finden sich im Konzernanhang unter Ziffer III. 13, 14 und 17.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der Konzern beteiligt sich an Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften mit anderen Triebwerksherstellern. Zum Eintritt in diese Partnerschaften im zivilen OEM-Segment werden Programmeintrittszahlungen und anteilige Kostenübernahmen geleistet. Diese programmlaufzeitbezogenen Zahlungen an Kunden werden als „Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte“ unter den langfristigen Vermögenswerten im Konzernabschluss aktiviert. Darüber hinaus werden eigenfinanzierte Entwicklungsleistungen erbracht, die als Entwicklungsleistungen aktiviert und in dem Posten „Immaterielle Vermögenswerte und Geschäfts- und Firmenwert“ ausgewiesen werden.

Die vorgenannten Vermögenswerte betragen zum 31. Dezember 2024 EUR 1.278 Mio und stellen mit 10,2% der Bilanzsumme einen erheblichen Anteil an den Vermögenswerten dar.

Zu jedem Abschlussstichtag analysiert der Konzern im Rahmen eines mehrstufigen Prozesses auf Ebene der als Zahlungsmittel generierenden Einheiten identifizierten Programme, ob die erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte sowie selbstgestellten Entwicklungsleistungen wertgemindert sein könnten. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit ermittelt die Gesellschaft bei Vorliegen bestimmter Indikatoren den erzielbaren Betrag des Programms und vergleicht diesen mit dem jeweiligen Buchwert. Zur Ermittlung des erzielbaren Betrages wird ein Discounted-Cashflow-Verfahren verwendet.

Die Werthaltigkeitsprüfung der erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte sowie selbstgestellten Entwicklungsleistungen ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen insbesondere die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der Programme für die erwartete verbleibende Programmlaufzeit und der verwendete, mithilfe eines externen Bewertungsspezialisten abgeleitete Abzinsungssatz.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass eine bestehende Wertminderung nicht erkannt wurde.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Zur Prüfung der Werthaltigkeit der erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte sowie selbstgestellten Entwicklungsleistungen haben wir uns mit dem Planungsprozess der Gesellschaft und den damit verbundenen internen Kontrollen befasst.

Im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl von erworbenen Programmwerten, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerten und selbstgestellten Entwicklungsleistungen haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen, insbesondere der Umsatzprognose der Triebwerksprogramme und den damit verbundenen Kosten, sowie die Berechnungsmethode der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der Programme mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir Abstimmungen mit dem vom Vorstand erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Budget vorgenommen. Darüber hinaus haben wir die Konsistenz spezifischer Annahmen mit externen Markteinschätzungen beurteilt.

Ferner haben wir uns von der bisherigen Prognosegüte der Gesellschaft überzeugt, indem wir bei risikoorientiert ausgewählten Programmwerten und programmbezogenen aktivierten Entwicklungskosten die Planungen der entsprechenden Programme früherer Geschäftsjahre mit den tatsächlich realisierten Ergebnissen verglichen und Abweichungen analysiert haben. Unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten haben wir die dem Abzinsungssatz zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insb. den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zudem haben wir die Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität des von MTU beauftragten externen Bewertungsspezialisten beurteilt.

Zur Beurteilung der methodisch und rechnerisch sachgerechten Umsetzung der Bewertungsmethode haben wir die von der Gesellschaft vorgenommene Bewertung der Programme anhand eigener Berechnungen nachvollzogen und Abweichungen analysiert.

Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir die Auswirkungen möglicher Veränderungen auf den erzielbaren Betrag untersucht, indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Werten der Gesellschaft verglichen haben (Sensitivitätsanalyse).

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Werthaltigkeitsprüfung der erworbenen Programmwerte, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerte sowie selbstgestellten Entwicklungsleistungen zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungs-



grundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Daten der Gesellschaft sind angemessen.

Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- / der Nachhaltigkeitsbericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns, der im Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, und
- / die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, die im Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung/Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss 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.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- / wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- / anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, 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 des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, 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 des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.



Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- / erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen 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 der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- / beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- / ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- / beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- / planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.



- / beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- / führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, 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 sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „MTUKA-2024-12-31-de.zip“ (SHA256-Hashwert: 4ad4b052681b57fea30c06afa3ef4abb8cae66a4e2157aad85e221dfda13a3e3) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses 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 bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.



Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, 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.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

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 bereitgestellte 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 Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- / beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 8. Mai 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 20. November 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2023 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 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 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Johannes Hanshen.

München, den 18. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Huber-Straßer
Wirtschaftsprüfer

Hanshen
Wirtschaftsprüfer



Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung

An die MTU Aero Engines AG, München

Prüfungsurteil

Wir haben die im Abschnitt „Konzernnachhaltigkeitserklärung“ des Lageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der MTU Aero Engines AG, München (im Folgenden „Gesellschaft“ oder „MTU Aero Engines“ genannt), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 315b und 315c HGB an eine nicht-finanzielle Konzernenerklärung und der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernenerklärung, der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- / dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)“ aufgeführten Beschreibung steht, bzw.

- / dass die in Abschnitt „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)“ enthaltenen Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ 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. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Wie insbesondere in den Abschnitten „Schätzungen zur Wertschöpfungskette“, „Ressourcenabflüsse (E5-5)“ sowie den MDR-M Angaben zu „E1-5 Energieverbrauch und Energiemix“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargelegt, unterliegt auch die Quantifizierung der dort genannten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren inhärenten Unsicherheiten aufgrund von Schätz- und Messungenauigkeiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- / erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- / identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.



- / würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir unter anderem:

- / die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- / die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- / die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- / die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- / analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- / Standortbesuche an ausgewählten Standorten durchgeführt.

- / die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- / den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung / AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an die MTU Aero Engines AG, gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die MTU Aero Engines AG erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2024 zugrunde (www.kpmg.de/AAB_2024). Durch Kenntnisaufnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

München, den 18. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Johannes Hanshen
Wirtschaftsprüferin

Stephanie Vogl
Wirtschaftsprüferin



Weitere Informationen

Triebwerksglossar	347
Triebwerksübersicht	349
Stichwortverzeichnis	350
Finanzkalender	351
Kontakt	351

Triebwerksglossar

Fan

Als Fan wird das erste Laufrad des Niederdruckverdichters bezeichnet. Der Fan beschleunigt den Nebenstrom nach hinten und liefert den Hauptschub. Angetrieben wird er über die Niederdruckwelle von der Niederdruckturbine.

Flying Fuel Cell™

Um die ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens zu realisieren sind neue, revolutionäre Antriebskonzepte notwendig. Die MTU treibt mit der möglichst vollständigen Elektrifizierung des Antriebsstrangs ein solches revolutionäres Antriebskonzept voran. Die Wandlung von flüssigem Wasserstoff in Strom mit Hilfe einer Brennstoffzelle hat hier aus Sicht der MTU das größte Potenzial. Das Konzept heißt Fliegende Brennstoffzelle, Flying Fuel Cell™ – kurz: FFC. Die FFC soll zunächst auf kürzeren Strecken im Regionalverkehr fliegen. Sie kann die Klimawirkung mit 95 Prozent auf nahezu null reduzieren und ist damit fast emissionsfrei: Emittiert wird lediglich Wasser. Mit verbesserter Effizienz soll die FFC ab 2050 auch auf der Kurz- und Mittelstrecke zum Einsatz kommen und damit die Klimawirkung des zivilen Luftverkehrs weiter verringern.

Getriebefan

Der Clou der Getriebefan-Antriebstechnologie ist ein Untersetzungsgetriebe zwischen dem Fan und der Niederdruckwelle mit Niederdruckverdichter und der antreibenden Niederdruckturbine. Das erlaubt dem Fan mit seinem großen Durchmesser, langsamer zu drehen, während gleichzeitig Niederdruckverdichter und -turbine erheblich schneller laufen. Dadurch lassen sich geringere Fan-Druckverhältnisse und damit höhere Nebenstromverhältnisse verwirklichen sowie alle Komponenten in ihrem jeweiligen Drehzahl-Optimum betreiben. Das verhilft dem Getriebefan zu einem sehr hohen Gesamtwirkungsgrad und verringert Treibstoffverbrauch, Kohlenstoffdioxid ausstoß und Lärmentwicklung erheblich. Weiterer Vorteil: Da weniger Verdichter- und Turbinenstufen benötigt werden, wird der Antrieb leichter; zudem sinken die Instandhaltungskosten.

Industriegasturbinen

Luftfahrt-Triebwerke und Industriegasturbinen arbeiten nach dem gleichen Wirkungsprinzip. Bei Industriegasturbinen kommt jedoch anstelle der in der Luftfahrt üblichen Niederdruckturbine eine Nutzturbine zum Einsatz. Sie gibt die Leistung direkt oder über ein Getriebe an das angeschlossene zusätzliche Aggregat – etwa Generator oder Pumpe – ab. Fast alle Industriegasturbinen des unteren und mittleren Leistungsbereichs sind von Luftfahrtantrieben abgeleitet.

MRO-Geschäft

MRO steht für Maintenance, Repair and Overhaul und bezeichnet bei der MTU die Instandhaltung ziviler Triebwerke. Sie ist ein Geschäftsfeld der MTU.

OEM-Geschäft

Der Geschäftsbereich Original Equipment Manufacturing-Geschäft – oder kurz: OEM-Geschäft – umfasst bei der MTU das zivile und militärische Neugeschäft, das zivile und militärische Ersatzteilgeschäft sowie die militärische Instandhaltung.

Risk- and Revenue-Sharing-Partner

Risk- and Revenue-Sharing-Partner sind Programmpartner, die sich an einem Triebwerksprogramm mit eigenen Ressourcen – Arbeitskapazität und finanziellen Mitteln (Risk) – beteiligen und gemäß ihrem prozentualen Engagement am Umsatz (Revenue) partizipieren.

Schubklasse

Strahltriebwerke werden in der Regel nach Größe in drei Schubklassen eingeteilt: Die untere Klasse reicht von etwa 2.500 bis etwa 20.000 Pfund (ca. 10 bis ca. 90 kN) Schub für Business- und Regional-Jets, die mittlere von 20.000 bis ca. 50.000 Pfund (ca. 90 bis ca. 225 kN) für Mittelstreckenflugzeuge und die obere von 50.000 bis über 100.000 Pfund (ca. 225 bis ca. 450 kN) für Langstreckenflugzeuge.

Subsystem

Das Gesamtsystem Triebwerk besteht aus einer Reihe von Subsystemen. Dazu gehören Hoch- und Niederdruckverdichter, Brennkammer, Hoch- und Niederdruckturbine sowie die Regelung.



Technologie-Agenda Claire

Clean Air Engine – Claire – heißt die Technologie-Agenda der MTU. In ihr werden Lösungsmöglichkeiten und Potenziale für nachhaltige zivile Antriebe auf dem Weg zum emissionsfreien Fliegen formuliert. Ziel aller Bemühungen ist die Reduzierung der Klimawirkung – also von CO₂- und NO_x-Emissionen sowie Kondensstreifen. Wichtig bleibt aber auch die Verringerung des Energieverbrauchs. Schwerpunkte sind evolutionäre Weiterentwicklungen der Fluggasturbine auf Basis des Getriebefans und völlig neue, revolutionäre Antriebskonzepte. Eine wichtige Rolle spielen nachhaltige, alternative Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) und Wasserstoff.

Turbine

In der Turbine wird die Energie, die in den aus der Brennkammer kommenden Gasen steckt, in mechanische Energie umgewandelt. Wie auch der Verdichter ist die Turbine unterteilt in Hoch- und Niederdruckteil. Über die Welle ist die jeweilige Turbine direkt mit dem entsprechenden Verdichter verbunden. Die Turbine muss wesentlich höheren Belastungen standhalten als der Verdichter: Zu den hohen Gastemperaturen kommen extreme Fliehkräfte, die mit jeweils mehreren Tonnen am äußeren Rand der Turbinenscheiben wirken.

Turbinenzwischengehäuse

Das Turbinenzwischengehäuse verbindet die Hochdruck- mit der Niederdruckturbine. Dieser Übergangsbereich muss hohen mechanischen und thermischen Belastungen standhalten. Zum Zwischengehäuse gehören aerodynamisch verkleidete Streben zur Aufnahme der Wellenlagerung und der Versorgungsleitungen.

Turbofan-Triebwerk

Der Turbofan ist eine Weiterentwicklung des Turbojet-Prinzips. Hauptunterschied ist die vergrößerte erste Verdichterstufe, der Fan. Während beim Turbojet-Triebwerk die gesamte angesaugte Luft nacheinander durch Verdichter, Brennkammer und Turbine strömt, wird der Luftstrom beim Turbofan hinter dem Fan geteilt. Ein Teil der Luft gelangt über weitere Verdichterstufen in die Brennkammer und von dort in die Turbine – durchströmt also die Fluggasturbine; der wesentlich größere Teil wird um die innen liegenden Baugruppen geleitet und sorgt für den Hauptschub. Das Verhältnis zwischen diesen beiden Luftströmen wird als Nebenstrom-Verhältnis bezeichnet. Je größer das Nebenstrom-Verhältnis ist, desto wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und leiser arbeitet der Antrieb.

Turboprop-Triebwerk

Das auffälligste Merkmal eines Turboprops ist der Propeller; im Triebwerksinneren sind die Unterschiede zu Turbojet und Turbofan gering: Die Turbine ist größer und treibt nicht nur den Verdichter, sondern über ein Getriebe auch den Propeller an. Dem Abgasstrahl in der Turbine eines Turboprops muss deshalb mehr Energie entzogen werden als bei anderen Triebwerkstypen: Über 90 % der Energie werden für Verdichter und Luftschaube benötigt. Turboprop-Antriebe ermöglichen Fluggeschwindigkeiten von maximal 800 Stundenkilometern. Sie sind damit langsamer als Turbojets oder Turbofans, benötigen aber auch deutlich weniger Kraftstoff. Das prädestiniert sie für Einsatzbereiche, bei denen Geschwindigkeit eine untergeordnete Rolle spielt, etwa im Kurzstreckenverkehr oder im Frachttransport.

Turboshaft-Triebwerk

Turboshaft-Triebwerke werden in Hubschraubern eingesetzt. Sie gehören zur Gruppe der Wellenleistungstriebwerke und ähneln den Turboprop-Antrieben.

Verdichter

Aufgabe des Verdichters ist es, Luft anzusaugen und zu komprimieren, bevor sie in die Brennkammer geleitet wird. Verdichter bestehen aus Laufrädern, die sehr schnell zwischen feststehenden Leitschaufeln rotieren. Um das Verdichterverhältnis von über 40:1 moderner Zweiwellen-Triebwerke zu erreichen, laufen mehrstufige Nieder- und Hochdruckverdichter auf ineinander liegenden Wellen mit unterschiedlichen Drehzahlen. Angetrieben werden sie von den dazugehörigen Turbinen.



Triebwerksübersicht

Zivile Triebwerke

Entwicklung / Fertigung	Widebody Jet	Narrowbody / Regional Jet	Business Jet
	CF6	JT8D-200	PW300
	GE9X	GTF™-Triebwerksfamilie	PW500
	GEnx	PW2000	PW800
	GP7000	V2500	
	PW4000		

Instandhaltung	Widebody Jet	Narrowbody / Regional Jet	Business Jet
	CF6-80C ¹	CF34-8/-10E	PW300
	GE90-110B/-115B	CFM56-5B/-7B	PW500
	GE9X – TCF MRO (geplant)	GTF™ Triebwerksfamilie (PW1100G-JM, PW1500G/1900G)	PW800
	GEnx – TCF MRO	LEAP-1A/-1B	
	GP7000 – NDT MRO	PW2000	
		V2500-A5 ¹	

Hubschrauber		
	PW200	

¹ Inkl. militärische Anwendungen: F138 oder V2500-E5.

² Instandhaltung erfolgt bei der MTU Aero Engines.

NDT = Niederdruckturbine, TCF = Turbinenzwischengehäuse.

Militärische Triebwerke

Entwicklung / Fertigung	Kampfflugzeug	Helikopter	Transportflugzeug
	EJ200	MTR390	TP400-D6
	F110	T408	
	F414	T64	
	Larzac 04		
	RB199		

Instandhaltung ²	Kampfflugzeug	Helikopter	Transportflugzeug
		T64	TP400-D6

Instandhaltung im Rahmen der Kooperation mit der Bundeswehr	Kampfflugzeug	Helikopter	Transportflugzeug
	EJ200	MTR390	
	RB199		



Stichwortverzeichnis

A

Aktie	17
Anleihe	70, 71, 296
Aufsichtsrat	9, 15, 219, 328
Auftragsbestand	63

B

Bilanz	74, 82, 230, 231, 272
Branchenwirtschaftliche Entwicklung	59, 86

C

Cashflow	52, 72, 233
Compliance	94, 108, 195, 197, 225
Corporate Governance	11, 114, 218, 333

D

Directors' Dealings	225
Diversity	223

E

EBIT	61, 64, 67, 68, 77, 78, 87, 266, 269
Eigenkapital	76, 231, 284
Eigenkapitalveränderungsrechnung	232
Entsprechenserklärung	218

F

Finanzwirtschaftliche Situation	60
Forschung und Entwicklung	53, 57, 98, 260
Free Cashflow	72, 77, 78, 87, 270

G

Gesamtergebnisrechnung	62, 229
Gesamtwirtschaft	59, 85, 100
Gewinn- und Verlustrechnung	61, 80, 228, 258, 268, 332
Grundkapital	214, 215, 284

I

Immaterielle Vermögenswerte	75, 245, 272, 275, 330
Investor Relations	20

K

Kapitalflussrechnung	73, 233
Kapitalkosten	246
Konsolidierungskreis	111, 240
Kontrollwechsel	42, 216, 217
Konzernstruktur	47

L

Lagebericht	47
Liquidität	69, 72, 319

M

Marktkapitalisierung	18
Materialaufwand	260, 261
Mitarbeiter:innen	48, 68, 99, 118, 164, 172, 181, 211, 298
MRO-Segment	47, 68, 96, 106, 276, 329

N

Nachhaltigkeit	52, 111, 200, 343
Nichtfinanzielle Erklärung	113

O

OEM-Segment	47, 67, 97, 104, 276, 329
Organisation	47

P

Personalaufwand	260, 261, 269
Prognosebericht	85

R

Rahmenbedingungen	59, 85, 86
Rechnungslegung	109, 224
Risikobericht	89
Risikomanagement	89, 90, 91, 108, 109, 117, 224

S

Sachanlagen	75, 245, 272, 277
Segmentbericht	235, 329
Steuern	62, 81, 251, 264, 282, 290, 302, 312

U

Umsatz	52, 61, 63, 67, 68, 77, 80, 87, 132, 258, 266
Unternehmensführung	124, 195, 218

V

Vergütungsbericht	21
Verschuldung	70, 77, 231, 294, 296
Vorräte	248, 282
Vorstand	8, 219, 327

W

Wechselkurs	60, 316, 318
Weiterbildung	170, 175, 179



Finanzkalender

6. Mai 2025	Quartalsmitteilung zum 31. März 2025 Telefonkonferenzen mit Journalist:innen, Analyst:innen und Investor:innen
8. Mai 2025	Hauptversammlung
24. Juli 2025	Zwischenbericht zum 30. Juni 2025 Telefonkonferenzen mit Journalist:innen, Analyst:innen und Investor:innen
23. Oktober 2025	Quartalsmitteilung zum 30. September 2025 Telefonkonferenzen mit Journalist:innen, Analyst:innen und Investor:innen

Kontakt

MTU Aero Engines AG

Dachauer Straße 665
80995 München
Telefon: +49 89 1489-0
Fax: +49 89 1489-5500
E-Mail: info@mtu.de
www.mtu.de

Marc Sauber

Leiter Unternehmenskommunikation
und Public Affairs
E-Mail: Marc.Sauber@mtu.de

Die Adressen der MTU-Niederlassungen
und -Beteiligungsgesellschaften im
In- und Ausland finden Sie im Internet
unter www.mtu.de

Thomas Franz

Leiter Investor Relations
E-Mail: Thomas.Franz@mtu.de

Der Geschäftsbericht folgt den Regeln für die Verwendung einer inklusiven Sprache bei der MTU.

Den vorliegenden Geschäftsbericht der MTU Aero Engines AG gibt es auch in englischer Sprache. Der Bericht wird auf Deutsch und Englisch als PDF auf der MTU-Website zur Verfügung gestellt.



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