



# Halbjahres-Finanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2019



# Inhaltsverzeichnis

## Halbjahres-Finanzbericht 2019

1. Januar bis 30. Juni 2019

Fakten und Kennzahlen zum Konzern .....	3
<b>Konzern-Zwischenlagebericht .....</b>	<b>4</b>
Das Unternehmen MTU .....	4
Wirtschaftsbericht .....	6
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen .....	6
Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie .....	6
Finanzwirtschaftliche Situation .....	7
Ertragslage .....	7
Finanzlage.....	8
Vermögenslage .....	10
Nachtragsbericht .....	12
Prognose-, Risiko- und Chancenbericht .....	13
Prognose .....	13
Risiken .....	14
Chancen .....	15
Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU.....	15
Bericht zu wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen .....	16
<b>Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss .....</b>	<b>17</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	17
Konzern-Gesamtergebnisrechnung .....	18
Konzern-Bilanz .....	19
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung.....	21
Konzern-Kapitalflussrechnung .....	22
Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss.....	23
Konzern-Segmentberichterstattung .....	23
Grundsätze .....	25
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung .....	28
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz .....	30
Versicherung der gesetzlichen Vertreter .....	40
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht .....	41
<b>Weitere Informationen .....</b>	<b>42</b>
Finanzkalender .....	42
Kontakt .....	43

## Fakten und Kennzahlen

### Fakten und Kennzahlen zum Konzern

in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>				
Umsatz	2.243,0	2.148,6	94,4	4,4
Bruttoergebnis vom Umsatz	453,4	422,3	31,1	7,4
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	339,5	308,9	30,6	9,9
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	365,2	334,6	30,6	9,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	321,5	304,2	17,3	5,7
Ergebnis nach Ertragsteuern	229,3	218,5	10,8	4,9
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	261,0	237,0	24,0	10,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	4,34	4,19	0,15	3,6
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	4,06	3,92	0,14	3,6
<b>Umsatzmargen in %</b>				
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	15,1	14,4		
Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)	16,3	15,6		
Ergebnis vor Ertragsteuern	14,3	14,2		
Ergebnis nach Ertragsteuern	10,2	10,2		
Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern	11,6	11,0		
<b>Cashflow</b>				
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	406,0	330,1	75,9	23,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-141,3	-199,3	58,0	29,1
Free Cashflow	235,4	132,7	102,7	77,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-232,1	-147,5	-84,6	-57,4
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	35,7	-19,2	54,9	>100
<b>Veränderung zum Vorjahr</b>				
in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben)	30.6.2019	31.12.2018	in Mio. €	in %
<b>Bilanz</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	1.113,8	1.072,7	41,1	3,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	134,7	99,0	35,7	36,1
Rückstellungen für Pensionen	988,0	879,0	109,0	12,4
Eigenkapital	2.194,3	2.144,2	50,1	2,3
Netto-Finanzverschuldung	901,5	854,0	47,5	5,6
<b>Auftragsbestand</b>	<b>18.487,6</b>	<b>17.572,8</b>	<b>914,8</b>	<b>5,2</b>
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>				
Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	6.437	6.109	328	5,4
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	3.769	3.622	147	4,1

# Konzern-Zwischenlagebericht

## Das Unternehmen MTU

---

Die MTU Aero Engines AG, München, ist mit ihren Konzernunternehmen Deutschlands führender Triebwerkshersteller und einer der Großen der Welt. Der MTU-Konzern wird im Folgenden auch MTU AG, MTU oder Konzern genannt.

### Forschung und Entwicklung

Die Geschwindigkeit der technologischen Weiterentwicklung in der Luftfahrtbranche ist sehr hoch und erfordert kontinuierliche Innovationen. Die Entwicklungstätigkeiten der MTU werden im Wesentlichen von den Pratt & Whitney Getriebefan-Triebwerken (GTF), dem GE9X sowie dem PW800 geprägt.

---

#### Getriebefan-Triebwerksprogramme der MTU

---

Triebwerk	MTU- Programm- anteil	Hersteller Flugzeug	Flugzeugtyp
PW1100G-JM	18%	Airbus	A320neo
PW1200G	15%	Mitsubishi	SpaceJet
PW1400G-JM	18%	Irkut	MC-21
PW1500G	17%	Airbus	A220
PW1700G	15%	Embraer	E-Jet E175-E2
PW1900G	17%	Embraer	E-Jet E190-E2/ E195-E2

Im Geschäftsjahr 2019 werden die Forschungs- und Entwicklungskosten auf hohem Niveau bleiben. Im Berichtszeitraum entwickelten sie sich wie folgt:

<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>				
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	103,2	92,0	11,2	12,2
Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)	4,8	5,0	-0,2	-4,0
Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	4,0	2,2	1,8	81,8
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt</b>	<b>112,0</b>	<b>99,2</b>	<b>12,8</b>	<b>12,9</b>
abzüglich fremdfinanzierte Aufwendungen	16,1	11,9	4,2	35,3
<b>Eigenfinanzierte Aufwendungen</b>	<b>95,9</b>	<b>87,3</b>	<b>8,6</b>	<b>9,9</b>
Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte				
abzüglich ziviles Triebwerksgeschäft (OEM)	47,5	42,9	4,6	10,7
abzüglich zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)	1,4	0,3	1,1	>100
<b>Erfolgswirksam erfasste Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>47,0</b>	<b>44,1</b>	<b>2,9</b>	<b>6,6</b>
Amortisationen aktivierter Entwicklungsaufwendungen	9,8	7,1	2,7	38,0
<b>Entwicklungsaufwendungen im bereinigten EBIT</b>	<b>56,8</b>	<b>51,2</b>	<b>5,6</b>	<b>10,9</b>
davon Umsatz bzw. Umsatzkosten	28,4	24,8	3,6	14,5
davon Entwicklungsaufwand laut GuV	28,4	26,4	2,0	7,6

Die Forschungs- und Entwicklungskosten werden in eigen- und fremdfinanzierte Vorhaben unterteilt. Eigenfinanzierte Vorhaben werden vom Konzern finanziert, während die fremdfinanzierten Vorhaben beauftragt und durch den Auftraggeber bezahlt werden. Die eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungskosten werden unter Punkt „3. Forschungs- und Entwicklungskosten“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

Die im laufenden Jahr aktivierten selbsterstellten bzw. durch geleistete Ausgleichszahlung finanzierten Entwicklungsleistungen betrugen 48,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 43,2 Mio. €). Die Aktivierungsquote von 51,0% (Januar bis Juni 2018: 49,5%) korrespondiert mit dem Entwicklungsfortschritt der Triebwerksmuster der GTF-Familie sowie des PW800 und des GE9X. Die ergebniswirksame Verrechnung der aktivierten Entwicklungskosten lag bei 9,8 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 7,1 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die in Dienst gestellten GTF-Programme. Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) war somit in Höhe von 56,8 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 51,2 Mio. €) durch Entwicklungsaktivitäten belastet.

## Wirtschaftsbericht

---

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft wächst seit Ende 2018 langsamer. Das Wachstum stabilisiert sich derzeit auf einem moderaten Niveau. Zu den aktuellen Unsicherheiten gehören Spannungen in den Handelsbeziehungen, der Konflikt mit dem Iran, Risiken an den Finanzmärkten und ein verringertes Wirtschaftswachstum in China (Quelle: OECD).

Die amerikanische Wirtschaft zeigte weiterhin ein robustes Wachstum, stimuliert von der expansiven Fiskalpolitik und der starken Binnennachfrage. Im Verlauf des ersten Quartals 2019 stieg das Bruttoinlandsprodukt in den Vereinigten Staaten im Vergleich zum Vorjahresquartal um 3,2% (4. Quartal 2018: 3,0%).

In der Eurozone ist das Bruttoinlandsprodukt in den ersten drei Monaten des Jahres im Vergleich zum 1. Quartal 2018 um 1,2% gestiegen.

Trotz des Handelsstreits mit den USA zeigt die Wirtschaft Chinas ein hohes Wachstum: Sie legte laut Pekinger Statistikamt im ersten Quartal um 6,4% zu.

### Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Die Luftfahrtbranche erlebt aktuell das zehnte Jahr in Folge, in dem die Fluggesellschaften weltweit Gewinne erwirtschaften. Durch die Abkühlung der Konjunktur ist allerdings das Wachstum im Passagier- und Frachtverkehr unter Druck geraten. Das Passagierwachstum lag in den ersten 5 Monaten bei 4,6%.

Die Rohölpreise der Sorte Brent lagen im Juni durchschnittlich bei 64 US-\$ pro Barrel und damit niedriger als im April und Mai 2019. Die Handelskonflikte setzten die weltweite Nachfrage nach Öl unter Druck.

Airbus und Boeing lieferten im ersten Halbjahr 589 zivile Flugzeuge aus. Im Vergleichszeitraum 2018 waren es 686 Flugzeuge. Die Auslieferungen sind aufgrund des derzeitigen Auslieferungsstopps und Startverbots für die Boeing 737 MAX mit Leap-Antrieb rückläufig. Die MTU Aero Engines ist an diesem Triebwerk nicht beteiligt.

Ende Juni 2019 weisen die Orderbücher der Flugzeughersteller 13.183 Bestellungen aus. Das entspricht einer Produktionsauslastung von ca. 8 Jahren.

Auf der Luftfahrtmesse in Le Bourget im Juni 2019 hat Airbus mit der A321 XLR ein neues Modell der A320-Reihe gelauncht. Das Flugzeug soll Entfernungen von bis zu 8.700 Kilometern zurücklegen und damit die Marktposition für die A320 weiter stärken.

## Finanzwirtschaftliche Situation

### Wechselkursinformationen

Für das internationale Geschäft der MTU ist insbesondere die Entwicklung des US-Dollar von Bedeutung. Der US-Dollar hat gegenüber dem Euro seit Jahresanfang nur wenig an Wert gewonnen und notierte am 30. Juni 2019 bei 1,14 US-\$ je € (31. Dezember 2018: 1,15 US-\$ je €). Der Durchschnittskurs vom 1. Januar bis 30. Juni 2019 lag bei 1,13 US-\$ je € (1. Halbjahr 2018: 1,21 US-\$ je €).

## Ertragslage

### Überleitung zu bereinigten Kennzahlen

Die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern zum bereinigten Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern sowie zum bereinigten Ergebnis nach Ertragsteuern stellt sich wie folgt dar:

### Überleitung zu bereinigten Kennzahlen

in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>339,5</b>	<b>308,9</b>	<b>30,6</b>	<b>9,9</b>
Amortisationen/Abschreibungen aus Kaufpreisallokation/ IAE-V2500-Anteilserhöhung	25,7	25,7		
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)</b>	<b>365,2</b>	<b>334,6</b>	<b>30,6</b>	<b>9,1</b>
Zinsergebnis	-4,4	-1,2	-3,2	<-100
Zinsen Pensionsrückstellungen	-7,5	-6,8	-0,7	-10,3
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>353,3</b>	<b>326,6</b>	<b>26,7</b>	<b>8,2</b>
Ertragsteuern	-92,3	-89,6	-2,7	-3,0
<b>Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>261,0</b>	<b>237,0</b>	<b>24,0</b>	<b>10,1</b>

Für das Jahr 2019 wurde auf Grundlage der erwarteten Ergebnisse vor Ertragsteuern der zur MTU-Gruppe gehörenden in- und ausländischen Gesellschaften ein durchschnittlicher Steuersatz in Höhe von 29,0% ermittelt. Aufgrund der Berücksichtigung von Nachsteuerat-Equity-Ergebnissen im oben angeführten bereinigten Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern erfolgt die Ermittlung des Betrages der Ertragsteuern ohne diese Werte. Der Vorjahresvergleichswert der Ertragsteuern wurde unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Steuersatzes von 29,0% nach der gleichen Methode ermittelt.

### Auftragsbestand

Der Auftragsbestand der MTU umfasst feste Kundenbestellungen, die den Konzern zur Lieferung von Produkten bzw. zur Erbringung von Dienstleistungen verpflichten, sowie den vertraglich vereinbarten Auftragswert aus Servicevereinbarungen. Der Auftragsbestand belief sich zum 30. Juni 2019 auf rund 18,5 Mrd. € und entspricht einer rechnerischen Produktionsauslastung von etwa dreieinhalb Jahren.

### Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse stiegen in den ersten sechs Monaten 2019 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 94,4 Mio. € (4,4%) auf 2.243,0 Mio. €. Dabei erhöhten sich die Umsatzerlöse im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft um 103,2 Mio. € (11,7%) auf 989,0 Mio. €. In der zivilen Triebwerksinstandhaltung blieben die Umsatzerlöse mit 1.287,3 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr (1.288,5 Mio. €) nahezu konstant. Die konstanten Umsatzerlöse sind vor dem Hintergrund einer geänderten Beauftragungspraxis zwischen den Konzernunternehmen MTU Maintenance Hannover GmbH, Langenhagen, IAE International Aero Engines AG, Zürich, Schweiz, und MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd., Zhuhai, China, zu sehen (siehe auch „Umsatz nach Geschäftssegmenten“, Geschäftsbericht 2018, Seite 107). Ohne diese Änderung hätte das organische Wachstum im Segment MRO bei ca. 7% gelegen.

### Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

In Korrelation zum Umsatz erhöhten sich die Umsatzkosten in den ersten sechs Monaten 2019 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 63,3 Mio. € (3,7%) auf 1.789,6 Mio. €. Das Bruttoergebnis vom Umsatz lag in den ersten sechs Monaten mit 453,4 Mio. € um

31,1 Mio. € (7,4%) über dem Vergleichswert des Vorjahres, wobei der Anstieg maßgeblich durch den realisierten Produktmix geprägt ist. Die Brutto-Marge stieg auf 20,2% (Januar bis Juni 2018: 19,7%).

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

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern stieg in den ersten sechs Monaten 2019 um 30,6 Mio. € (9,9%) auf 339,5 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 308,9 Mio. €). Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern verbesserte sich auf 365,2 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 334,6 Mio. €), die bereinigte EBIT-Marge lag damit bei 16,3% (Januar bis Juni 2018: 15,6%).

#### **Finanzergebnis**

Im Berichtszeitraum lag das Finanzergebnis bei - 18,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: - 4,7 Mio. €). Ursache für die Verschlechterung waren im Wesentlichen Kursverluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3,7 Mio. € (Januar bis Juni 2018: Kursgewinne in Höhe von 6,9 Mio. €) und im Zusammenhang mit der Einführung von IFRS 16 um 2,0 Mio. € gestiegene Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten.

#### **Ergebnis vor Ertragsteuern**

Das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in den ersten sechs Monaten 2019 um 17,3 Mio. € auf 321,5 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 304,2 Mio. €) gestiegen.

#### **Ergebnis nach Ertragsteuern**

Das Ergebnis nach Ertragsteuern hat sich auf 229,3 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 218,5 Mio. €) erhöht und entfällt in Höhe von 224,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 216,0 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG. Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern liegt mit 261,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 237,0 Mio. €) um 24,0 Mio. € über dem Niveau des Vorjahresvergleichszeitraums.

#### **Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 229,3 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 218,5 Mio. €) zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 172,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 146,1 Mio. €).

Die wesentlichen direkt im sonstigen Ergebnis nach Steuern erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen in den ersten sechs Monaten 2019 unter Berücksichtigung latenter Steuern negative Marktwertänderungen von Instrumenten zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 1,6 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 60,7 Mio. €), positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 11,0 Mio. €

(Januar bis Juni 2018: negative Effekte in Höhe von 9,9 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Verluste aus Zinsanpassungen im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 65,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 1,8 Mio. €).

Das Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 172,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 146,1 Mio. €) entfällt in Höhe von 167,6 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 142,6 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG.

#### **Finanzlage**

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements werden im Geschäftsbericht 2018 ab Seite 81 ausgeführt und vom Konzern unverändert verfolgt.

Die Fremdfinanzierung des Konzerns erfolgt im Wesentlichen durch Darlehen und Bankkredite sowie Schuldverschreibungen.

Zum Stichtag 30. Juni 2019 verfügt der Konzern über eine Rahmenkreditlinie in Höhe von insgesamt 600,0 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen ist. Von dieser Kreditlinie sind zum 30. Juni 2019 38,6 Mio. € durch Avale beansprucht (31. Dezember 2018: 51,1 Mio. €, davon 36,6 Mio. € durch Avale).

#### **Free Cashflow**

Den Free Cashflow ermittelt die MTU aus der Kombination der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und aus Investitionstätigkeit, wobei letzterer auch Komponenten (Zahlungssondereinflüsse) enthält, die nicht Gegenstand der operativen Steuerung des Kerngeschäfts sind. Im Rahmen der Free-Cashflow-Ermittlung wurden Akquisitionszahlungen für Programmwerte sowie Auszahlungen im Rahmen von Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen in Höhe von 3,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 4,3 Mio. €) und Einzahlungen im Rahmen von Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen in Höhe von 32,7 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 2,4 Mio. €) bereinigt.

In den ersten sechs Monaten 2019 wurde ein Free Cashflow in Höhe von 235,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 132,7 Mio. €) realisiert.



## Finanzlage

in Mio. €			Veränderung zum Vorjahr	
	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	in Mio. €	in %
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	406,0	330,1	75,9	23,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-141,3	-199,3	58,0	29,1
+ Zahlungssondereinflüsse	-29,3	1,9	-31,2	<100
<b>Free Cashflow</b>	<b>235,4</b>	<b>132,7</b>	<b>102,7</b>	<b>77,4</b>
- Zahlungssondereinflüsse	29,3	-1,9	31,2	>100
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-232,1	-147,5	-84,6	-57,4
Wechselkursänderungen	3,1	-2,5	5,6	>100
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>35,7</b>	<b>-19,2</b>	<b>54,9</b>	<b>&gt;100</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente				
zum Anfang der Berichtsperiode	99,0	106,1		
zum Ende der Berichtsperiode	134,7	86,9		

### Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2019 betrug der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit 406,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 330,1 Mio. €). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der positiven Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr sowie aus nachlaufenden Zahlungen für das starke letzte Quartal des vorigen Geschäftsjahres.

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2019 auf 141,3 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 199,3 Mio. €). Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betragen 57,2 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 37,2 Mio. €). Sie betrafen im Wesentlichen Ausgaben für eigene Entwicklungsleistungen mit Blick auf Pratt & Whitney-Getriebefan-Programme und für die Triebwerksprogramme PW800 sowie den Erwerb von Instandhaltungslizenzrechten.

Im Berichtszeitraum betragen die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen 100,6 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 92,8 Mio. €). Die Mittel wurden sowohl für neue Anlagen und Maschinen sowie Fertigungshilfsmittel verwendet, die für den Serienhochlauf und die Vorbereitung der Instandhaltung der Getriebefan-Programme benötigt werden, als auch für Ersatzbeschaffungen im bestehenden Anlagen- und Maschinenpark. Daneben wurden aus dem Verkauf von Sachanlagen Erlöse in Höhe von 1,6 Mio. € erzielt (Januar bis Juni 2018: 4,0 Mio. €).

Die Investitionsausgaben für finanzielle Vermögenswerte betragen 14,7 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 69,7 Mio. €) und betrafen mit 7,1 Mio. € Einzahlungen in das Eigenkapital der PW1100G-JM Engine Leasing LLC., East Hartford, USA, deren Zweck die Unterstützung der

Leasingaktivitäten des Programms PW1100G-JM ist. Weitere 5,1 Mio. € betrafen den weiteren Aufbau von MRO-Kapazitäten bei der EME Aero sp. z o. o., Jasionka, Polen.

Für Programmwerte (Anschaffungskosten für den Erwerb und/oder die Erhöhung von Programmanteilen) und erworbene Entwicklungsleistungen für zivile Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen wurden im ersten Halbjahr 2019 3,3 Mio. € ausgegeben (Januar bis Juni 2018: 6,0 Mio. €).

Aus Rückzahlungen der Finanzierungen von Flugzeugen und Flugzeugtriebwerken sowie sonstiger finanzieller Vermögenswerte flossen dem Konzern 32,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 2,4 Mio. €) zu.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2019 lag der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit bei 232,1 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 147,5 Mio. €). Wesentlicher Grund für den Mittelabfluss waren die gesteigerte Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 147,1 Mio. € sowie Tilgungen von Leasingverpflichtungen, die ohne die Anwendung von IFRS 16 den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit belastet hätten.

### Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aus der Entwicklung der Cashflows und unter Berücksichtigung von Wechselkurseinflüssen resultiert ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 35,7 Mio. € (Januar bis Juni 2018: Rückgang um 19,2 Mio. €).

### Netto-Finanzverschuldung

Die MTU definiert die Netto-Finanzverschuldung als den Saldo aus den Brutto-Finanzschulden und dem Finanzvermögen, der die Liquiditätslage des MTU-Konzerns

verdeutlicht. Zum 30. Juni 2019 stieg die Netto-Finanzverschuldung um 47,5 Mio. € auf 901,5 Mio. € (31. Dezember 2018: 854,0 Mio. €). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Zusammenhang mit der

Einführung von IFRS 16 Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 127,2 Mio. € zum 1. Januar 2019 neu passiviert wurden.

### Netto-Finanzverschuldung

in Mio. €	30.6.2019	31.12.2018	Veränderung zum Vorjahr	
			in Mio. €	in %
Schuldverschreibung	98,4	100,2	-1,8	-1,8
Wandelschuldverschreibung	484,2	482,5	1,7	0,4
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40,0	54,4	-14,4	-26,5
davon Namensdarlehen	30,1	30,1		
davon Rahmenkreditlinie		14,5	-14,5	-100,0
davon übrige Bankverbindlichkeiten	9,9	9,8	0,1	1,0
Ausleihungen	0,7	34,7	-34,0	-98,0
Leasingverbindlichkeiten	138,6	10,0	128,6	>100
Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben	323,6	350,4	-26,8	-7,6
davon Finanzverbindlichkeit IAE-V2500-Anteilserhöhung	283,8	301,9	-18,1	-6,0
<b>Brutto-Finanzschulden</b>	<b>1.085,5</b>	<b>1.032,2</b>	<b>53,3</b>	<b>5,2</b>
Abzüglich:				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	134,7	99,0	35,7	36,1
Ausleihungen an Fremde	48,7	59,7	-11,0	-18,4
Ausleihungen an nahe stehende Unternehmen	0,6	19,5	-18,9	-96,9
<b>Finanzvermögen</b>	<b>184,0</b>	<b>178,2</b>	<b>5,8</b>	<b>3,3</b>
<b>Netto-Finanzverschuldung</b>	<b>901,5</b>	<b>854,0</b>	<b>47,5</b>	<b>5,6</b>

Zur detaillierten Erläuterung der Schuldverschreibungen, des Namensdarlehens sowie der Finanzverbindlichkeit aus der IAE V2500-Anteilserhöhung wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2018 der MTU Aero Engines AG, Seite 187 f., verwiesen.

### Vermögenslage

#### Entwicklung der Bilanzpositionen

Die Konzernbilanzsumme hat sich von 6.850,8 Mio. € zum 31. Dezember 2018 um 394,4 Mio. € auf 7.245,2 Mio. € zum 30. Juni 2019 erhöht. Ursache hierfür ist neben der Erhöhung des Geschäftsvolumens auch die sich durch die Erstanwendung von IFRS 16 ergebende Bilanzverlängerung. Detaillierte Informationen hierzu befinden sich im Anhang zum Konzernzwischenabschluss unter „Grundsätze“, im Abschnitt „IFRS 16, Leasingverhältnisse“.

Die langfristigen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 225,6 Mio. € auf 3.941,5 Mio. € und die kurzfristigen Vermögenswerte um 168,8 Mio. € auf 3.303,7 Mio. € gestiegen.

In den ersten sechs Monaten 2019 wurden 57,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 34,7 Mio. €) immaterielle Ver-

mögenswerte aktiviert. Die Zugänge betreffen überwiegend aktivierte, selbsterstellte Entwicklungsleistungen bei den Triebwerksmustern PW800 sowie den Pratt & Whitney Getriebefans. Daneben wurden für erworbene Instandhaltungslizenzen 21,4 Mio. € aktiviert.

Der Zugang bei den Sachanlagen betrug im ersten Halbjahr 2019 122,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 92,9 Mio. €).

Bei erworbenen Programmwerten, Entwicklung und sonstigen Vermögenswerten glichen sich Zugänge, Kurseinflüsse und planmäßige Verrechnung im Berichtszeitraum nahezu aus, so dass es zu einem leichten Rückgang um 3,6 Mio. € auf 1.248,5 Mio. € kam.

In den ersten sechs Monaten 2019 stiegen die Vorräte um 58,7 Mio. € auf 1.054,5 Mio. €, die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 83,2 Mio. € auf 1.134,4 Mio. €, die Vertragsvermögenswerte um 18,3 Mio. € auf 882,6 Mio. €, die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte um 5,5 Mio. € auf 46,1 Mio. € und die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 35,7 Mio. € auf 134,7 Mio. €.

Demgegenüber sanken die Ertragsteueransprüche um 14,7 Mio. € auf 28,5 Mio. € und die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte um 17,9 Mio. € auf 22,9 Mio. €.

Das Konzerneigenkapital ist gegenüber dem Stand am 31. Dezember 2018 um 50,1 Mio. € auf 2.194,3 Mio. € gestiegen.

Eigenkapitalerhöhend wirkte in den ersten sechs Monaten 2019 das Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 229,3 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 218,5 Mio. €). Darüber hinaus stieg das Eigenkapital um 18,8 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 16,3 Mio. €) durch Verkäufe eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms, durch positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 11,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: negative Effekte in Höhe von 9,9 Mio. €) sowie um 5,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 4,5 Mio. €) durch Verkäufe eigener Aktien im Rahmen des Restricted Stock Plan. Eigenkapitalmindernd wirkten Marktwertsenkungen der Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 1,6 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 60,7 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Verluste aus den Zinsanpassungen für Pensionsverpflichtungen und Planvermögen in Höhe von 65,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 1,8 Mio. €) und die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 147,1 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 118,4 Mio. €).

Die Eigenkapitalquote lag bei 30,3% (31. Dezember 2018: 31,3%).

Die Rückstellungen für Pensionen haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 aufgrund einer Verringerung des Rechnungszinses und Zuführungen für Dienstzeitaufwand im Berichtszeitraum um 109,0 Mio. € erhöht. Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 14,4 Mio. € auf 210,6 Mio. € ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellung für Boni und Sondervergütungen aufgrund des verringerten Abgrenzungszeitraums zurückzuführen.

Die finanziellen Verbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 79,5 Mio. € auf 1.243,0 Mio. €. Zugängen von Finanzverbindlichkeiten durch die Erstanwendung von IFRS 16 standen die Rückführung der Inanspruchnahme der Rahmenkreditlinie und die Tilgung der Finanzverbindlichkeit IAE-V2500-Anteilserhöhung gegenüber.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 193,7 Mio. € zum 30. Juni 2019 um 36,9 Mio. € unter dem Wert zum 31. Dezember 2018.

Die Vertragsverbindlichkeiten stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 172,9 Mio. € auf 748,9 Mio. €. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene erhaltene Anzahlungen zurückzuführen. Diese werden unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen, sofern sie höher waren als die zugehörigen Vertragsvermögenswerte.

Die sonstigen Verbindlichkeiten blieben gegenüber dem 31. Dezember 2018 mit einem leichten Rückgang um 0,9 Mio. € auf 76,8 Mio. € nahezu unverändert.

#### **Mitarbeiter**

Die MTU hatte am 30. Juni 2019 10.206 Mitarbeiter (Stand 31. Dezember 2018: 9.731).

## Nachtragsbericht

---

### **Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2019)**

Am 3. Juli 2019 wurde die MTU Maintenance Serbia d.o.o., Beograd-Novi Beograd, Serbien, gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Instandhaltung von Flugzeugtriebwerken. Die MTU Aero Engines AG hält 100% der Anteile an der Gesellschaft. Sie wird zukünftig voll konsolidiert.

Am 23. Juli 2019 hat die MTU mit ihrem langjährigen Partner JetBlue Airways einen Exklusivvertrag über die Instandhaltung der V2500-Pre-Select-Flotte der Airline abgeschlossen. Die Vereinbarung hat eine Laufzeit von 13 Jahren und umfasst die Instandhaltung, Reparatur und Überholung der Triebwerke ab 2020 bis 2033.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung, die eine nennenswerte Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU-Konzerns haben, sind nach dem Zwischenberichtsstichtag und vor Aufstellung dieses Halbjahres-Finanzberichts am 22. Juli 2019 nicht eingetreten.

## Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

---

Um Chancen am Markt erfolgreich zu nutzen und die damit verbundenen Risiken zu identifizieren und zu steuern, hat der Vorstand ein integriertes Chancen- und Risikomanagementsystem eingerichtet. Es ist in die wertorientierte Steuerung und die bestehenden Organisationsstrukturen des Konzerns eingebunden. Das System orientiert sich am führenden internationalen Standard COSO II Enterprise Risk Management Framework. Es umfasst auch das interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß §§ 289 Abs. 5 und 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB. Für eine detaillierte Beschreibung der Merkmale des Systems sowie der angewandten Methoden wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 109 ff., verwiesen.

### Prognose

#### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Economist Intelligence Unit (EIU) erwartet in ihrer Juli-Prognose für 2019 einen Anstieg der Weltwirtschaftsleistung um 2,5%.

Für die US-Wirtschaft wird ein Plus von 2,2% vorhergesagt. Der private Konsum, der mehr als zwei Drittel des Bruttoinlandsprodukts (BIP) ausmacht, legte stark zu. Anziehende Exporte und rückläufige Importe steuerten ein weiteres Drittel zum BIP-Plus bei.

Die europäische Wirtschaft zeigt sich widerstandsfähig angesichts eines ungünstigeren Handelsumfelds. Die EIU erwartet ein moderates Wachstum von 1,2%.

Für China erwartet die EIU ein Wirtschaftswachstum von 6,3%. Steuersenkungen und Maßnahmen der chinesischen Regierung zur Ankurbelung der Wirtschaft dürften Wirkung zeigen und gegen die negativen Effekte des Handelskonflikts mit den USA helfen.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hält den Handelsstreit und eine ausufernde Verschuldung im Niedrigzinsumfeld für die größten Risiken für die Weltwirtschaft. Die Sonderzölle, mit denen sich die beiden größten Wirtschaftsnationen USA und China überzogen haben, könnten das Niveau der globalen Wirtschaft reduzieren.

#### Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Die weltweite Luftverkehrsbranche ist von steigenden Kosten und einem langsameren Wachstum der Nachfrage betroffen. War der Weltluftfahrtverband IATA vor sechs Monaten noch von steigenden Gewinnen in Höhe von 36 Mrd. US-\$ ausgegangen, rechnet er in der Juni-Prognose nur noch mit 28 Mrd. US-\$.

Als größtes Risiko für die Luftverkehrsindustrie gelten die zunehmenden Handelsstreitigkeiten, die sich auf das Luftfrachtgeschäft auswirken, das in diesem Jahr laut IATA-Prognose nicht wachsen dürfte. Im Passagierverkehr dürfen die Airlines jedoch mit einem robusten Anstieg von ca. 5 % rechnen.

Volle Auftragsbücher und steigende Produktionsraten treiben den Markt mittelfristig an. Die Fluggesellschaften investieren weiter in die Modernisierung ihrer Flotten. Etwa die Hälfte der für dieses Jahr geplanten 1.750 Auslieferungen (IATA) ersetzt vorhandene bzw. ältere Flugzeuge und erhöht damit die Wirtschaftlichkeit der Flotten.

Lag der Preis je Barrel für die Sorte Brent im April und Mai noch bei durchschnittlich 71 US-\$, fiel er in den vergangenen Wochen auf 64 US-\$. Die OPEC und ihre Verbündeten verlängerten im Juli ihre Kürzung der Ölförderung um weitere 9 Monate. Die EIA erwartet für das Jahr 2019 einen durchschnittlichen Rohölpreis von 67 US-\$ pro Barrel.

#### **Künftige Entwicklung der MTU**

Die MTU hat ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2019 gegenüber dem Ausblick im Geschäftsbericht 2018 weiter konkretisiert.

Dabei erwartet die MTU unverändert einen Umsatzanstieg auf ca. 4.700 Mio. € (2018: 4.567,1 Mio. €) auf Basis einer Wechselkursannahme von 1,15 US-\$ / €.

Dieser Umsatzerwartung liegen unverändert folgende Annahmen zu Grunde:

Die MTU erwartet im zivilen OEM-Geschäft ein Wachstum sowohl im Neuteil- als auch im Ersatzteilgeschäft. Insgesamt soll der Geschäftsbereich organisch im hohen einstelligen Prozentbereich wachsen.

Das Wachstum des zivilen OEM-Geschäfts ist vor allem durch einen weiteren Anstieg der Auslieferungen der neuen Getriebefan-Programme bedingt. Demgegenüber wird eine Reduzierung der Neuauslieferungen des Vorgänger-Triebwerks V2500 erwartet.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2019 um ca. 10 % wachsen.

Das Wachstum im Ersatzteilgeschäft wird im Wesentlichen getrieben durch das V2500-Programm und in einem mittleren bis hohen einstelligen Prozentbereich erwartet.

Für das zivile MRO-Geschäft prognostiziert die MTU ein organisches Wachstum in der Größenordnung eines hohen einstelligen Prozentsatzes. Die berichteten Umsätze

werden aufgrund einer Prozessumstellung allerdings stabil ausfallen. Für die Erläuterung der Prozessumstellung wird auf den Prognosebericht des Geschäftsberichts 2018 verwiesen (S. 107).

Bei der operativen Ergebnismarge (EBIT bereinigt) geht die MTU für 2019 nun von einem Anstieg auf 16 % aus (2018: 14,7 %). Bisher war mit einer bereinigten EBIT-Marge von ca. 15,5 % gerechnet worden.

Veränderungen im Produktmix und ein höher als erwarteter Ergebnisbeitrag der MTU Maintenance Zhuhai Co. Ltd. tragen zu dieser höheren Ergebniserwartung bei.

Die MTU geht weiterhin davon aus, dass das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern 2019 analog zum operativen Ergebnis steigen wird.

Das Jahr 2019 wird weiterhin von erheblichen investiven Ausgaben geprägt sein. Die MTU plant jedoch, diese Belastungen aus dem operativen Geschäft zu kompensieren und eine höhere Free Cashflow Conversion (Free Cashflow / bereinigtes Ergebnis) im Vergleich zum Vorjahr zu erreichen. Diese wird nun in der Größenordnung von 65 bis 70 % erwartet (2018: 42 %). Ursprünglich war von einer Größenordnung von 50 bis 60 % ausgegangen worden. Diese Prognose wurde im Rahmen der Berichterstattung für das erste Quartal 2019 auf 55 bis 60 % erhöht. Der Grund für die Erhöhung der Free Cashflow Conversion war die Implementierung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16 im Jahr 2019, die zu höheren ausgewiesenen Free Cashflows führt. Ursache hierfür sind Tilgungszahlungen für Leasingverbindlichkeiten, welche ohne die Anwendung von IFRS 16 den betrieblichen Cashflow und damit den Free Cashflow belasten würden. Mit der Anwendung von IFRS 16 werden diese Zahlungen dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zugeordnet und belasten somit nicht mehr den Free Cashflow.

Im Rahmen der Halbjahresberichterstattung erhöht die MTU die Prognose für die Free Cashflow Conversion erneut auf eine Größenordnung von 65 bis 70 %. Diese erhöhte Prognose trägt der besser als erwarteten Free Cashflow Performance im ersten Halbjahr Rechnung.

#### **Risiken**

Aufgrund der unternehmerischen Aktivität der MTU im globalen Markt, der ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen sowie der Geschäftsbeziehungen mit Partner- und Konsortialpartnergesellschaften ergeben sich Risiken, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens beeinflussen können. Die Markteinführung neuer Triebwerksprogramme (z. B. GTF-Programme) erfordert nicht nur Aufwände für den Aufbau und

die Stabilisierung der gesamten Lieferkette, sondern birgt typischerweise auch technische Risiken, die eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Produkte erfordern. Durch die Wahl des Portfolioansatzes mit Triebwerken in verschiedenen Phasen des Lebenszyklus (z. B. V2500, GEnx) gelingt es der MTU jedoch, die Risiken im Gesamtunternehmen zu reduzieren.

Neben der Einführung neuer Produkte im zivilen Triebwerksgeschäft schreitet auch der Wandel im Geschäftsfeld der zivilen Instandhaltung weiter voran. Die Anpassung des MRO-Markts, weg von unterschiedlichen unabhängigen Wartungsdienstleistungsanbietern hin zur stärkeren Bindung der Instandhaltungsleistungen an den Triebwerkshersteller, bietet für die MTU sowohl Risiken als auch Chancen: Während zur Sicherung des Marktes größere Preiszugeständnisse im OEM-Geschäft erforderlich sind, sieht das Unternehmen Chancen auf höhere Auslastungen der MRO-Standorte sowie die Beteiligung an den Ergebnissen eines weltweiten MRO-Netzwerks.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit dasselbe Risikopotenzial wie im Geschäftsbericht 2018 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Risiken wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 109 ff. (Risikobericht) und Seite 119 (SWOT-Analyse), verwiesen.

### Chancen

Das Geschäftsmodell, basierend auf den drei Säulen ziviles Triebwerksgeschäft, militärisches Geschäft und zivile Instandhaltung, sowie das ausgewogene Produktportfolio ermöglichen der MTU eine gute Marktposition. Durch die kontinuierliche Investition in Forschung, Entwicklung und neue Technologien, die Stärkung der Risk- and Revenue-Sharing-Partnerschaften sowie den Ausbau des Instandhaltungsgeschäfts ergeben sich neue Chancen.

Im zivilen Triebwerksgeschäft sieht das Unternehmen Chancen, am Wachstum der Luftfahrtindustrie zu partizipieren. Die stetige Weiterentwicklung ihrer Produkte und der frühzeitige Einstieg der MTU in die Getriebefan-Technologie (GTF) fördern den Ausbau des technologischen Knowhows und bilden die Grundlage für die Entwicklung neuer Triebwerke.

Bei den militärischen Triebwerksprogrammen bieten Exportkampagnen die Chance, an zusätzlichen Verkäufen und dem damit verbundenen Instandhaltungsgeschäft teilzuhaben.

Im Geschäftsfeld der zivilen Instandhaltung kann es aufgrund des stetigen Luftverkehrswachstums gelingen, die bestehenden Beziehungen zu Kunden auszubauen, den Leistungsumfang zu erweitern und neue Partnerschaften zu schließen.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit dasselbe Chancenpotenzial wie im Geschäftsbericht 2018 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Chancen wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 116 ff. (Chancenbericht) und Seite 119 (SWOT-Analyse), verwiesen.

### Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU

Die MTU ist aufgrund ihres ganzheitlichen Risiko- und Chancenmanagementsystems in der Lage, Risikofelder und Chancenpotenziale früh zu identifizieren, Risiken durch geeignete Maßnahmen aktiv zu steuern und Chancen zu ergreifen.

Die Risiko- und Chancensituation hat sich für den MTU-Konzern gegenüber der Einschätzung zum 31. Dezember 2018 unwesentlich verändert. Insbesondere sind Risiken aus der Ausweitung des Hochlaufs der neuen Programme hinzugekommen. Aufgrund des Portfolioansatzes im Produktmix stehen den Risiken kurzfristige Chancen im Ersatzteilgeschäft bei Programmen in späten Lebenszyklusphasen gegenüber. Die Risikoposition wird weiterhin als begrenzt und beherrschbar eingeschätzt. Der Fortbestand des MTU-Konzerns ist aus heutiger Sicht nicht gefährdet.

## Bericht zu wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

---

Zu den wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wird auf den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss unter Abschnitt „38. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen“ verwiesen.



## Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (nicht testiert)</b>			
in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
<b>Umsatzerlöse</b>	(1.)	<b>2.243,0</b>	<b>2.148,6</b>
Umsatzkosten	(2.)	-1.789,6	-1.726,3
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>453,4</b>	<b>422,3</b>
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.)	-28,4	-26,4
Vertriebskosten	(4.)	-62,0	-55,8
Allgemeine Verwaltungskosten	(5.)	-42,5	-41,4
Sonstige betriebliche Erträge		4,1	4,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-21,5	-12,4
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	34,9	17,8
Ergebnis aus Beteiligungen		1,5	0,5
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>		<b>339,5</b>	<b>308,9</b>
Zinsergebnis	(8.)	-4,4	-1,2
Sonstiges Finanzergebnis	(9.)	-13,6	-3,5
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-18,0</b>	<b>-4,7</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>321,5</b>	<b>304,2</b>
Ertragsteuern	(10.)	-92,2	-85,7
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>229,3</b>	<b>218,5</b>
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		224,4	216,0
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		4,9	2,5
<b>Ergebnis je Aktie in €</b>			
Unverwässert (EPS)	(11.)	4,34	4,19
Verwässert (DEPS)	(11.)	4,06	3,92

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

### Konzern-Gesamtergebnisrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>229,3</b>	<b>218,5</b>
Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe		11,0	-9,9
Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen		-1,6	-60,7
Posten, die anschließend möglicherweise in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		9,4	-70,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen		-65,9	-1,8
Zeitwertveränderungen von Beteiligungen		0,1	
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		-65,8	-1,8
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>(24.)</b>	<b>-56,4</b>	<b>-72,4</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>172,9</b>	<b>146,1</b>
Davon entfallen auf			
Anteilseigner der MTU Aero Engines AG		167,6	142,6
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		5,3	3,5

## Konzernbilanz – Vermögenswerte

### Vermögenswerte (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2019	31.12.2018
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	(14.)	1.113,8	1.072,7
Sachanlagen	(15.)	968,5	799,3
Finanzielle Vermögenswerte, at equity bilanziert	(16.)	452,0	426,9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	75,3	104,4
Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte	(17.)	1.248,5	1.252,1
Latente Steuern		83,4	60,5
<b>Summe langfristige Vermögenswerte</b>		<b>3.941,5</b>	<b>3.715,9</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(19.)	1.054,5	995,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20.)	1.134,4	1.051,2
Vertragsvermögenswerte	(21.)	882,6	864,3
Ertragsteueransprüche		28,5	43,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16.)	46,1	40,6
Sonstige Vermögenswerte	(17.)	22,9	40,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(23.)	134,7	99,0
<b>Summe kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>3.303,7</b>	<b>3.134,9</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>7.245,2</b>	<b>6.850,8</b>

## Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden

### Eigenkapital und Schulden (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	30.6.2019	31.12.2018
<b>Eigenkapital</b>	<b>(24.)</b>		
Gezeichnetes Kapital		52,0	52,0
Kapitalrücklage		484,1	465,8
Gewinnrücklagen		1.906,7	1.829,0
Eigene Aktien		-11,4	-16,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-316,5	-259,7
<b>Anteilseigner der MTU Aero Engines AG</b>		<b>2.114,9</b>	<b>2.070,2</b>
Anteile ohne beherrschenden Einfluss		79,4	74,0
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>2.194,3</b>	<b>2.144,2</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen für Pensionen		962,2	853,2
Sonstige Rückstellungen	(27.)	53,5	47,7
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	20,4	30,3
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	996,3	935,0
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	27,0	27,0
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	0,6	0,7
Latente Steuern		0,4	8,4
<b>Summe langfristige Schulden</b>		<b>2.060,4</b>	<b>1.902,3</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Rückstellungen für Pensionen		25,8	25,8
Ertragsteuerschulden		12,0	9,9
Sonstige Rückstellungen	(27.)	157,1	177,3
Rückerstattungsverbindlichkeiten	(31.)	1.557,1	1.506,2
Finanzielle Verbindlichkeiten	(28.)	246,7	228,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		193,7	230,6
Vertragsverbindlichkeiten	(30.)	721,9	549,0
Sonstige Verbindlichkeiten	(32.)	76,2	77,0
<b>Summe kurzfristige Schulden</b>		<b>2.990,5</b>	<b>2.804,3</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>7.245,2</b>	<b>6.850,8</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Zu den Erläuterungen der Eigenkapital-Bestandteile wird auf Abschnitt „24. Eigenkapital“ der ausgewählten erläuternden Anhangangaben verwiesen.

### Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung (nicht testiert)

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigene Aktien	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Anteilseigner der MTU Aero Engines AG	Anteile ohne beherrschenden Einfluss	Summe Eigenkapital
					Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe	Zeitwertveränderungen von Beteiligungen	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste <sup>1)</sup>	Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen			
in Mio. €											
<b>Bilanzwert zum 1.1.2018</b>	<b>52,0</b>	<b>451,2</b>	<b>1.500,4</b>	<b>-23,1</b>	<b>16,1</b>	<b>9,8</b>	<b>-245,9</b>	<b>51,7</b>	<b>1.812,2</b>	<b>36,3</b>	<b>1.848,5</b>
Ergebnis nach Ertragsteuern			216,0						216,0	2,5	218,5
Sonstiges Ergebnis					-10,9		-1,8	-60,7	-73,4	1,0	-72,4
<b>Gesamtergebnis</b>			<b>216,0</b>		<b>-10,9</b>		<b>-1,8</b>	<b>-60,7</b>	<b>142,6</b>	<b>3,5</b>	<b>146,1</b>
Dividendenzahlung			-118,4						-118,4		-118,4
Restricted Stock Plan		2,9		1,6					4,5		4,5
Mitarbeiter-Aktienprogramm		11,7		4,6					16,3		16,3
<b>Bilanzwert zum 30.6.2018</b>	<b>52,0</b>	<b>465,8</b>	<b>1.598,0</b>	<b>-16,9</b>	<b>5,2</b>	<b>9,8</b>	<b>-247,7</b>	<b>-9,0</b>	<b>1.857,2</b>	<b>39,8</b>	<b>1.897,0</b>
<b>Bilanzwert zum 1.1.2019 wie berichtet</b>	<b>52,0</b>	<b>465,8</b>	<b>1.829,0</b>	<b>-16,9</b>	<b>9,4</b>	<b>12,3</b>	<b>-249,9</b>	<b>-31,5</b>	<b>2.070,2</b>	<b>74,0</b>	<b>2.144,2</b>
Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16			0,4						0,4	0,1	0,5
<b>Bilanzwert zum 1.1.2019</b>	<b>52,0</b>	<b>465,8</b>	<b>1.829,4</b>	<b>-16,9</b>	<b>9,4</b>	<b>12,3</b>	<b>-249,9</b>	<b>-31,5</b>	<b>2.070,6</b>	<b>74,1</b>	<b>2.144,7</b>
Ergebnis nach Ertragsteuern			224,4						224,4	4,9	229,3
Sonstiges Ergebnis					10,6	0,1	-65,9	-1,6	-56,8	0,4	-56,4
<b>Gesamtergebnis</b>			<b>224,4</b>		<b>10,6</b>	<b>0,1</b>	<b>-65,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>167,6</b>	<b>5,3</b>	<b>172,9</b>
Dividendenzahlung			-147,1						-147,1		-147,1
Restricted Stock Plan		3,9		1,1					5,0		5,0
Mitarbeiter-Aktienprogramm		14,4		4,4					18,8		18,8
<b>Bilanzwert zum 30.6.2019</b>	<b>52,0</b>	<b>484,1</b>	<b>1.906,7</b>	<b>-11,4</b>	<b>20,0</b>	<b>12,4</b>	<b>-315,8</b>	<b>-33,1</b>	<b>2.114,9</b>	<b>79,4</b>	<b>2.194,3</b>

<sup>1)</sup> betrifft Pensionsverpflichtungen und Planvermögen

## Konzern-Kapitalflussrechnung

### Konzern-Kapitalflussrechnung (nicht testiert)

in Mio. €	(Anhang)	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
<b>Betriebliche Tätigkeit</b>			
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>229,3</b>	<b>218,5</b>
Nicht zahlungswirksame Verrechnung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung		26,3	24,4
Amortisationen, Zu- und Abschreibungen und Wertminderungen langfristiger Vermögenswerte		94,5	71,2
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	(7.)	-34,9	-17,8
Ergebnis aus Beteiligungen		-1,5	-0,5
Ergebnis aus dem Abgang von Vermögenswerten		-0,1	-0,2
Veränderung der Pensionsrückstellungen		11,8	13,7
Veränderung sonstige Rückstellungen	(27.)	-14,4	-5,7
Veränderung Rückerstattungsverbindlichkeiten (kein Working Capital Bestandteil)		79,8	28,0
Veränderung Working Capital		-40,7	-52,1
Sonstige nicht zahlungswirksame Vorgänge		25,3	14,6
Zinsergebnis	(8.)	4,4	1,2
Gezahlte Zinsen		-9,8	-6,0
Erhaltene Zinsen		3,6	2,5
Erhaltene Gewinnausschüttungen		12,2	19,4
Ertragsteuern	(10.)	92,2	85,7
Gezahlte Ertragsteuern		-72,0	-66,8
<b>Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>406,0</b>	<b>330,1</b>
<b>Investitionstätigkeit</b>			
Auszahlungen für Investitionen in:			
immaterielle Vermögenswerte	(14.)	-57,2	-37,2
Sachanlagen	(15.)	-100,6	-92,8
finanzielle Vermögenswerte	(16.)	-14,7	-69,7
erworbene Programmwerte und Entwicklung	(17.)	-3,3	-6,0
Einzahlungen aus Abgängen von:			
immateriellen Vermögenswerten/Sachanlagen	(14.)/(15.)	1,6	4,0
finanziellen Vermögenswerten	(16.)	32,9	2,4
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-141,3</b>	<b>-199,3</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(28.)	-20,4	-0,8
Aufnahme/Rückzahlung von Bankverbindlichkeiten	(28.)	-14,5	21,9
Dividendenausschüttung		-147,1	-118,4
Tilgung Kaufpreisverbindlichkeiten Programmbeteiligungen IAE V2500-Anteilserhöhung	(28.)	-33,9	-49,0
Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms		18,8	16,3
Aufnahme/Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(28.)	-35,0	-17,5
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-232,1</b>	<b>-147,5</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes im Geschäftsjahr</b>		<b>32,6</b>	<b>-16,7</b>
Wechselkursbedingte Wertänderung der Zahlungsmittel		3,1	-2,5
Finanzmittelbestand am Anfang des Geschäftsjahres		99,0	106,1
<b>Finanzmittelbestand zum 30. Juni des Geschäftsjahres</b>		<b>134,7</b>	<b>86,9</b>

<sup>1)</sup> Nach Transaktionskosten

## Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

### Konzern-Segmentberichterstattung

#### Segmentinformationen

Zu den Tätigkeiten der einzelnen Geschäftssegmente wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2018, Seite 215, verwiesen. In den ersten sechs Monaten 2019 hat sich die Segmentabgrenzung nicht verändert.

Umsätze aus Instandhaltungsaufträgen für Triebwerke aus dem OEM-Instandhaltungsgeschäft wurden bis zum 31. Dezember 2018 auch im Segment OEM gezeigt, da die Beauftragung an die MTU Aero Engines AG erfolgte. Da es sich jedoch um Instandhaltungsumsätze handelt, werden seit dem 1. Januar 2019 diese Umsätze dem Segment MRO zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden dementsprechend angepasst.

Die Segmentinformationen stellen sich wie folgt dar:

**Konzern-Segmentberichterstattung – Vorjahreszahlen angepasst**

in Mio. €	Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)		Zivile Triebwerksinstand- haltung (MRO)		Summe berichtspflichtige Segmente		Konsolidierung/ Überleitung		MTU-Konzern	
	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Außenumsatz	969,0	868,3	1.274,0	1.280,3	2.243,0	2.148,6			2.243,0	2.148,6
Umsätze mit anderen Segmenten	20,0	17,5	13,3	8,2	33,3	25,7	-33,3	-25,7		
<b>Gesamtumsatz</b>	<b>989,0</b>	<b>885,8</b>	<b>1.287,3</b>	<b>1.288,5</b>	<b>2.276,3</b>	<b>2.174,3</b>	<b>-33,3</b>	<b>-25,7</b>	<b>2.243,0</b>	<b>2.148,6</b>
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>300,7</b>	<b>286,5</b>	<b>152,2</b>	<b>135,5</b>	<b>452,9</b>	<b>422,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>453,4</b>	<b>422,3</b>
Amortisationen	17,0	14,7	3,3	3,4	20,3	18,1			20,3	18,1
Fortschreibung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung	26,3	24,4			26,3	24,4			26,3	24,4
Abschreibungen	43,9	40,0	30,3	13,1	74,2	53,1			74,2	53,1
<b>Amortisationen/Fortschrei- bungen/Abschreibungen/ Wertminderungen</b>	<b>87,2</b>	<b>79,1</b>	<b>33,6</b>	<b>16,5</b>	<b>120,8</b>	<b>95,6</b>			<b>120,8</b>	<b>95,6</b>
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>218,0</b>	<b>204,4</b>	<b>121,1</b>	<b>104,3</b>	<b>339,1</b>	<b>308,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>339,5</b>	<b>308,9</b>
Sondereinfluss Kaufpreisallokation	9,3	9,3	1,2	1,2	10,5	10,5			10,5	10,5
Sondereinfluss IAE V2500-Anteilserhöhung	15,2	15,2			15,2	15,2			15,2	15,2
<b>Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)</b>	<b>242,5</b>	<b>228,9</b>	<b>122,3</b>	<b>105,5</b>	<b>364,8</b>	<b>334,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>365,2</b>	<b>334,6</b>
Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen	13,9	4,4	21,0	13,4	34,9	17,8			34,9	17,8
Buchwerte der at equity bilanzierten Unternehmen (30.6.2019/31.12.2018)	273,7	250,6	178,3	176,3	452,0	426,9			452,0	426,9
<b>Vermögenswerte (30.6.2019/31.12.2018)</b>	<b>6.200,7</b>	<b>6.034,5</b>	<b>2.000,8</b>	<b>1.845,9</b>	<b>8.201,5</b>	<b>7.880,4</b>	<b>-956,3</b>	<b>-1.029,6</b>	<b>7.245,2</b>	<b>6.850,8</b>
<b>Schulden (30.6.2019/31.12.2018)</b>	<b>4.296,4</b>	<b>4.118,2</b>	<b>1.370,3</b>	<b>1.277,2</b>	<b>5.666,7</b>	<b>5.395,4</b>	<b>-615,8</b>	<b>-688,8</b>	<b>5.050,9</b>	<b>4.706,6</b>
<b>Wesentliche zahlungs- unwirksame Posten</b>	<b>18,6</b>	<b>17,8</b>	<b>6,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>25,2</b>	<b>14,7</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>25,3</b>	<b>14,6</b>
<b>Investitionen in:</b>										
Immaterielle Vermögenswerte	35,2	34,3	22,7	0,4	57,9	34,7			57,9	34,7
Sachanlagen	71,1	53,1	51,3	39,8	122,4	92,9			122,4	92,9
Erworbene Programmwerte und Entwicklung	15,9	12,3			15,9	12,3			15,9	12,3
<b>Summe Investitionen</b>	<b>122,2</b>	<b>99,7</b>	<b>74,0</b>	<b>40,2</b>	<b>196,2</b>	<b>139,9</b>			<b>196,2</b>	<b>139,9</b>
<b>Segment-Kennziffern:</b>										
EBIT in % vom Umsatz	22,0	23,1	9,4	8,1	14,9	14,2	1,2	0,8	15,1	14,4
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	24,5	25,8	9,5	8,2	16,0	15,4	1,2	0,8	16,3	15,6



Die wesentlichen zahlungsunwirksamen Posten betreffen insbesondere nicht ausgabewirksame Erfolgsbeiträge aus der Fremdwährungsbewertung.

#### Überleitung zum MTU-Konzern – Ergebnis vor Ertragsteuern

in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)</b>	<b>339,5</b>	<b>308,9</b>
Zinserträge	3,6	3,2
Zinsaufwendungen	-8,0	-4,4
Sonstiges Finanzergebnis	-13,6	-3,5
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>321,5</b>	<b>304,2</b>

### Grundsätze

Die MTU Aero Engines AG, München, und ihre Konzernunternehmen zählen zu den weltweit größten Herstellern von Triebwerksmodulen und -komponenten und sind einer der weltweit führenden Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugtriebwerke.

Das Geschäft des Konzerns 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)“ sowie die „zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)“.

Im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft 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 umfasst die Aktivitäten auf dem Gebiet

der Instandhaltung und der logistischen Betreuung ziviler Triebwerke.

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 157206 eingetragen.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss wurde am 22. Juli 2019 durch den Vorstand der MTU Aero Engines AG zur Veröffentlichung freigegeben.

### Rechnungslegung

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU umfasst nach den Vorschriften des §115 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss, einen Konzern-Zwischenlagebericht sowie eine Versicherung der gesetzlichen Vertreter. Der verkürzte nicht testierte Konzern-Zwischenabschluss wurde unter Beachtung der International Financial Reporting Standards (IFRS) für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht unter Beachtung der anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt.

### Statement of Compliance

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2019 ist in Übereinstimmung mit den Regelungen des International Accounting Standards (IAS) 34 „Zwischenberichterstattung“ aufgestellt worden. Alle vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses geltenden und von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) wurden von der MTU angewendet.

Im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss wurden dieselben Rechnungslegungsmethoden wie bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2018 und darüber hinaus die folgenden neuen Standards und Änderungen von Standards angewendet:

#### Neue und überarbeitete Standards

Standard	Titel
IFRS 9	Änderungen: Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung
IFRS 16	Leasingverhältnisse
IAS 19	Änderungen: Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen
IAS 28	Änderungen: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures
IFRIC 23	Ungewissheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung
Jährliche Verbesserungen an den IFRS 2015 – 2017	IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse und IFRS 11 Gemeinsame Vereinbarungen IAS 12 Ertragsteuern IAS 23 Fremdkapitalkosten

Diese waren erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, welche am oder nach dem 1. Januar 2019 begonnen haben. Hieraus ergaben sich jedoch, mit Ausnahme der Effekte aus der Umstellung auf IFRS 16, keine wesentlichen Auswirkungen auf den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der MTU. Die Effekte aus der Umstellung auf IFRS 16 werden im nachfolgenden Abschnitt erläutert.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der MTU zum 31. Dezember 2018 zu lesen.

Aus Sicht der Unternehmensleitung enthält der Halbjahres-Finanzbericht alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die im Rahmen der Konzernrechnungslegung angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Anhang des Konzernabschlusses vom 31. Dezember 2018 ab Seite 153 erläutert.

#### **IFRS 16, „Leasingverhältnisse“**

Mit der Verabschiedung des IFRS 16 erfolgt eine Neuregelung der bilanziellen Abbildung von Leasingverhältnissen. Die Übernahme des neuen Standards in europäisches Recht erfolgte am 9. November 2017. Dabei ersetzte IFRS 16 die bisherigen Normen IAS 17 - Leasingverhältnisse, SIC 15 - Operating-Leasingverhältnisse Anreize, SIC 27 - Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen und IFRIC 4 - Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält.

Als wesentliche Änderung der neuen Leasingbilanzierung ist nun geregelt, dass alle Leasingverhältnisse und die damit verbundenen vertraglichen Rechte und Pflichten in die Bilanz des Leasingnehmers aufzunehmen sind. Ausgenommen hiervon sind Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte oder mit einer Laufzeit von 12 Monaten oder weniger. Dadurch entfällt die aus Sicht eines Leasingnehmers im Rahmen von IAS 17 notwendige Klassifizierung der Leasingverhältnisse in Finanzierungsleasing und Operating Leasing. In diesem Zusammenhang werden für Leasingverhältnisse die Nutzungsrechte am geleasteten Vermögenswert und Leasingverbindlichkeiten für die zukünftigen Leasingverpflichtungen bilanzverlängernd erfasst. Leasing- und Nichtleasingkomponenten werden entsprechend dem Wahlrecht unter IFRS 16 einheitlich bilanziert. Das Nutzungsrecht eines Leasingvermögenswertes wird mit dem Barwert der Leasingverbindlichkeit bewertet. Die Abschreibung der Nutzungsrechte wird im Einklang mit IFRS 16 unter den Funktionskosten ausgewiesen.

Der Ausweis von Aufzinsungen der Leasingverbindlichkeiten erfolgt in den Zinsaufwendungen. Dem gegenüber wurden unter IAS 17 die Aufwendungen für als Operating-Leasing klassifizierte Leasingverhältnisse vollständig in den Funktionskosten ausgewiesen.

Bei der Bilanzierung von Leasingverhältnissen, bei denen die MTU als Leasinggeber auftritt, gab es im Vergleich zur Bilanzierung nach IAS 17 keine nennenswerten Änderungen.

Die Erstanwendung zum 1. Januar 2019 erfolgte modifiziert retrospektiv. Für die Beurteilung, ob belastende Verträge nach IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ vorliegen, wurde auf Informationen aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 zurückgegriffen. Für Leasingverhältnisse mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, deren ursprüngliche Laufzeit länger als ein Jahr betrug, wurde ebenfalls die Anwendungserleichterung für kurzfristige Leasingverhältnisse in Anspruch genommen. Bei der Erstanwendung von IFRS 16 bei Operating-Leasingverhältnissen wurden die Nutzungsrechte für die geleasteten Vermögenswerte grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit bewertet. Dabei wurde der Grenzfremdkapitalzinssatz zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung angewendet, der zum 1. Januar 2019 durchschnittlich 3,3% betrug.

Die sich aus der Erstanwendung ergebenden Eigenkapitaleffekte wurden kumulativ im Eigenkapital per 1. Januar 2019 gebucht. Es erfolgte keine Anpassung der Vorjahreszahlen. Dabei wurden insgesamt für die MTU als Leasingnehmer Nutzungsrechte in Höhe von

132,1 Mio. € aktiviert. Davon betrafen 7,3 Mio. € Buchwerte der Aktiva aus nach IAS 17 als Finanzierungsleasing klassifizierten Verträgen per 31. Dezember 2018. Die Verteilung der Nutzungsrechte auf die Anlageklassen ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

#### Nutzungsrechte per 1. Januar 2019

in Mio. €	Grundstücke und Gebäude	Technische Anlagen	BGA und andere Anlagen	Summe
<b>Aktivierte Nutzungsrechte per 1. Januar 2019</b>	<b>21,0</b>	<b>0,4</b>	<b>110,7</b>	<b>132,1</b>
<b>davon Buchwerte aus Finanzierungsleasing per 31. Dezember 2018</b>	<b>5,6</b>	<b>0,4</b>	<b>1,3</b>	<b>7,3</b>

Die Überleitung der außerbilanziellen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 auf die zum 1. Januar 2019 erfassten Leasingverbindlichkeiten ergab sich wie folgt:

#### Konsolidierungskreis

Der MTU-Konzern umfasste am 30. Juni 2019 einschließlich der MTU Aero Engines AG, München, Anteile an 32 Unternehmen.

#### Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16

in Mio. €	2018
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018</b>	<b>89,7</b>
Anwendungserleichterung für kurzfristige Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von höchstens 12 Monaten	-8,8
Anwendungserleichterung für Leasingverhältnisse von geringwertigen Vermögenswerten	-0,6
Zahlungen für Verlängerungs- und Kündigungsoptionen	62,2
Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten	-2,7
Sonstiges	-2,4
<b>Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (undiskontiert)</b>	<b>137,4</b>
Effekt aus der Abzinsung	-10,2
<b>Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (diskontiert)</b>	<b>127,2</b>
Buchwert der Verbindlichkeiten aus Finance Lease nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018	10,0
<b>Buchwert der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019</b>	<b>137,2</b>

Änderungen des Konsolidierungskreises ergaben sich im Berichtszeitraum nicht.

Aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 sind im ersten Halbjahr 2019 Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 19,4 Mio. € im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit und gezahlte Zinsen in Höhe von 2,2 Mio. € im Cashflow aus operativer Tätigkeit enthalten. Ohne Erstanwendung von IFRS 16 würden Zahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen in Höhe von 21,6 Mio. € den Cashflow aus operativer Tätigkeit belasten.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 1. Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse – Vorjahreszahlen angepasst

in Mio. €	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2019	Zeitpunktbe- zogene Umsatzreali- sierung	Zeitraumbe- zogene Umsatzreali- sierung	1.1. - 30.6.2018
Ziviles Triebwerksgeschäft	773,0		773,0	687,0		687,0
Militärisches Triebwerksgeschäft	143,4	72,6	216,0	129,2	69,6	198,8
<b>Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM)</b>	<b>916,4</b>	<b>72,6</b>	<b>989,0</b>	<b>816,2</b>	<b>69,6</b>	<b>885,8</b>
<b>Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO)</b>	<b>42,4</b>	<b>1.244,9</b>	<b>1.287,3</b>	<b>37,4</b>	<b>1.251,1</b>	<b>1.288,5</b>
Konsolidierung	-20,0	-13,3	-33,3	-17,5	-8,2	-25,7
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>938,8</b>	<b>1.304,2</b>	<b>2.243,0</b>	<b>836,1</b>	<b>1.312,5</b>	<b>2.148,6</b>

Zur Anpassung der Vorjahreszahlen wird auf die Konzern-Segmentberichterstattung auf Seite 23 verwiesen.

### 2. Umsatzkosten

#### Umsatzkosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Materialaufwand	-1.327,6	-1.381,9
Personalaufwand	-376,0	-321,5
Amortisationen und Abschreibungen	-92,4	-69,2
Übrige Umsatzkosten	-41,1	3,4
Aktiviertete Entwicklungskosten	47,5	42,9
<b>Summe Umsatzkosten</b>	<b>-1.789,6</b>	<b>-1.726,3</b>

Die Entwicklung der Umsatzkosten korrespondiert mit der Entwicklung der Umsatzerlöse und ist vom realisierten Produktmix geprägt.

Die übrigen Umsatzkosten betreffen im Wesentlichen die Bestandsveränderungen der fertigen und unfertigen Erzeugnisse, Währungseinflüsse sowie die Fortschreibung von Abgrenzungen für ausstehende Umsatzkostenbestandteile.

Die aktivierten Eigenleistungen korrespondieren mit aktivierungspflichtigen Entwicklungsleistungen zugunsten von Triebwerksprogrammbeiträgen im Segment „ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft“ (OEM).

### 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

#### Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Materialaufwand	-14,4	-11,9
Personalaufwand	-13,2	-13,0
Amortisationen und Abschreibungen	-0,6	-0,6
Übrige Entwicklungskosten	-1,6	-1,2
<b>Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>-29,8</b>	<b>-26,7</b>
<b>Aktiviertete Entwicklungskosten</b>	<b>1,4</b>	<b>0,3</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>-28,4</b>	<b>-26,4</b>

#### 4. Vertriebskosten

Vertriebskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Materialaufwand	-10,0	-10,7
Personalaufwand	-36,7	-37,4
Amortisationen und Abschreibungen	-0,5	-0,6
Übrige Vertriebskosten	-14,8	-7,1
<b>Summe Vertriebskosten</b>	<b>-62,0</b>	<b>-55,8</b>

Die Vertriebskosten enthalten neben Aufwendungen für Marketing und Werbung auch Kosten für Luftfahrtschauen, Fachmessen, Ausstellungen und Pressekosten sowie Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Forderungen an Kunden.

#### 5. Allgemeine Verwaltungskosten

Allgemeine Verwaltungskosten		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Materialaufwand	-2,6	-3,7
Personalaufwand	-30,4	-32,2
Amortisationen und Abschreibungen	-0,8	-0,8
Übrige Verwaltungskosten	-8,7	-4,7
<b>Summe allgemeine Verwaltungskosten</b>	<b>-42,5</b>	<b>-41,4</b>

Die allgemeinen Verwaltungskosten betreffen Aufwendungen im Zusammenhang mit administrativen Aufgaben, die weder dem Entwicklungs- noch dem Produktionsbereich oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.

#### 7. Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen

Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Assoziierte Unternehmen	13,8	4,2
Gemeinschaftsunternehmen	21,1	13,6
<b>Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen</b>	<b>34,9</b>	<b>17,8</b>

#### 8. Zinsergebnis

Zinsergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
<b>Zinserträge</b>	<b>3,6</b>	<b>3,2</b>
Zinsaufwand		
Schuldverschreibung	-1,8	-1,9
Wandelschuldverschreibung	-2,3	-2,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,7	-0,4
Leasingverbindlichkeiten	-2,2	-0,2
Übrige Zinsaufwendungen	-2,7	-1,3
Aktivierete Fremdkapitalzinsen für qualifizierte Vermögenswerte	1,7	1,7
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-8,0</b>	<b>-4,4</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>-4,4</b>	<b>-1,2</b>

Der gestiegene Zinsaufwand ist überwiegend auf die im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 berücksichtigten Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten zurückzuführen.

#### 9. Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis		
in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Effekte aus Währungsumrechnungen: Kursgewinne/-verluste aus		
Devisenbestandsbewertung	-3,2	4,5
Finanzierungsvorgängen	0,3	2,4
Leasing-Verträgen	-0,8	
Effekte aus der Bewertung von Derivaten		
Devisen- und Zinsderivate	3,2	1,8
Wareterminkontrakte	0,7	0,7
Zinsanteil aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden		
im Zusammenhang mit Pensionen	-7,5	-6,8
Forderungen, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-6,5	-6,0
Übriges sonstiges Finanzergebnis	0,2	-0,1
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>-13,6</b>	<b>-3,5</b>

## 10. Ertragsteuern

### Aufteilung der laufenden und latenten Ertragsteuern

in Mio. €	1.1. - 30.6.2019	1.1. - 30.6.2018
Laufende Ertragsteuern	-89,5	-69,8
Latente Ertragsteuern	-2,7	-15,9
<b>Ertragsteueraufwand</b>	<b>-92,2</b>	<b>-85,7</b>

## 11. Ergebnis je Aktie

Zur Ermittlung des verwässerten Ergebnisses wird dem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien die durchschnittliche Anzahl der Stammaktien hinzugerechnet, die bei der Gewährung von Eigenkapitalinstrumenten ausgegeben werden könnte.

In den ersten sechs Monaten 2019 betrug das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende Ergebnis nach Ertragsteuern 224,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 216,0 Mio. €). Die durchschnittlich gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Zeitraum Januar bis Juni 2019 51.658.754 Aktien (Januar bis Juni 2018: 51.527.630 Aktien). Damit ergab sich in den ersten sechs Monaten 2019 ein unverwässertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 4,34 € (Januar bis Juni 2018: 4,19 €).

Das verwässerte Ergebnis je Aktie belief sich auf 4,06 € (Januar bis Juni 2018: 3,92 €). Verwässerungseffekte ergaben sich unverändert aus 4.007.370 potenziell auszugebenden Aktien im Rahmen der im Mai 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

### 14. Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden programmunabhängige Technologien, Entwicklungsleistungen, technische Software und der erworbene Firmenwert ausgewiesen.

In den ersten sechs Monaten 2019 wurden 57,9 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 34,7 Mio. €) immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Davon entfielen auf selbsterstellte Entwicklungsleistungen und zugerechnete Fremdkapitalzinsen 35,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 32,8 Mio. €) und auf Instandhaltungslizenzen für Gasturbinen 21,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 0,0 Mio. €).

Die Amortisation der immateriellen Vermögenswerte betrug in den ersten sechs Monaten 2019 20,3 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 18,1 Mio. €).

### 15. Sachanlagen

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2019 betrug der Zugang bei den Sachanlagen 122,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 92,9 Mio. €), im Wesentlichen in Form technischer Anlagen und Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie korrespondierender Anzahlungen. Die Abschreibungen von Sachanlagen betragen in den ersten sechs Monaten 2019 74,2 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 53,1 Mio. €). Die Steigerungen bei den Zugängen und den Abschreibungen sind insbesondere auf die Erstanwendung von IFRS 16 zurückzuführen.

## 16. Finanzielle Vermögenswerte

### Finanzielle Vermögenswerte, die nach der Equity-Methode bilanziert sind

Die finanziellen Vermögenswerte, die nach der Equity-Methode bilanziert sind, sind im Geschäftsbericht 2018, Seite 173 ff, beschrieben.

### Sonstige finanzielle Vermögenswerte

#### Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zu Anschaffungskosten</b>	<b>99,1</b>	<b>117,3</b>	<b>55,2</b>	<b>86,0</b>	<b>43,9</b>	<b>31,3</b>
Ausleihungen an Fremde <sup>1)</sup>	48,7	59,7	48,7	59,7		
Ausleihungen an nahe stehende Unternehmen <sup>1)</sup>	0,6	19,5	0,6	19,5		
Forderungen gegen Mitarbeiter	2,2	1,0			2,2	1,0
Forderungen gegen Lieferanten	3,0	1,1			3,0	1,1
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	44,6	36,0	5,9	6,8	38,7	29,2
<b>Finanzielle Vermögenswerte, zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam bewertet</b>	<b>16,5</b>	<b>16,4</b>	<b>16,5</b>	<b>16,4</b>		
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	16,5	16,4	16,5	16,4		
<b>Derivate ohne Hedge-Accounting</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>		<b>0,2</b>	<b>0,3</b>
<b>Derivate mit Hedge-Accounting</b>	<b>5,5</b>	<b>11,0</b>	<b>3,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>9,0</b>
<b>Summe sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>121,4</b>	<b>145,0</b>	<b>75,3</b>	<b>104,4</b>	<b>46,1</b>	<b>40,6</b>

<sup>1)</sup> Berücksichtigt in Netto-Finanzverschuldung

Wesentlicher Grund für den Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind Rückzahlungen von Ausleihungen an Fremde und nahe stehende Unternehmen.

## 17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

Im Berichtszeitraum wurden in erworbene Programmwerte 1,5 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 1,0 Mio. €) investiert. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung erworbener Programmwerte betrug 22,5 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 21,6 Mio. €).

Entwicklungsleistungen wurden von der MTU in den ersten sechs Monaten 2019 in Höhe von 14,4 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 11,3 Mio. €) erworben. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung von durch Entwicklungsausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) erworbenen Entwicklungsleistungen betrug 3,8 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 2,8 Mio. €).

Die sonstigen Vermögenswerte betreffen neben Steuererstattungsansprüchen auch im Voraus gezahlte Wartungsgebühren, Versicherungsprämien und Mieten.

## 19. Vorräte

### Vorräte

in Mio. €	30.6.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	476,5	422,3
Unfertige Erzeugnisse	377,3	385,7
Fertige Erzeugnisse	184,6	167,9
Geleistete Anzahlungen	16,1	19,9
<b>Summe Vorräte</b>	<b>1.054,5</b>	<b>995,8</b>

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. €	30.6.2019	31.12.2018
Dritte	485,1	447,7
Nahe stehende Unternehmen	649,3	603,5
<b>Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>1.134,4</b>	<b>1.051,2</b>

## 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 Veränderungen in der Berichtsperiode sind auf den laufenden Geschäftsbetrieb zurückzuführen.

## 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente repräsentieren Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. In dieser Position sind Fremdwährungsbestände in Höhe von umgerechnet 119,9 Mio. € (31. Dezember 2018: 92,8 Mio. €) enthalten.

## 24. Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt unverändert 52,0 Mio. € und ist eingeteilt in 52,0 Mio. auf den Namen lautende Stückaktien ohne Nennwert.

Die Kapitalrücklage enthält Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie den Eigenkapitalanteil, gemindert um anteilige Transaktionskosten und Steuern, aus der 2007 emittierten und im ersten Quartal 2012 getilgten bzw. gewandelten Anleihe und der 2016 begebenen Wandelschuldverschreibung. Zudem sind hier Bewertungseffekte aus der aktienbasierten Vergütung der leitenden Angestellten und der Mehrerlös aus dem Verkauf eigener Aktien im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms enthalten.

Die Zahl der am 30. Juni 2019 im Umlauf befindlichen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug 51.756.930 Stück (30. Juni 2018: 51.634.227 Stück). Die Anzahl der eigenen Aktien betrug am 30. Juni 2019 243.070 Stück (30. Juni 2018: 365.773 Stück).

## 27. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen im Wesentlichen Verpflichtungen aufgrund von Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, Verpflichtungen aus dem Personalbereich und ausstehende Eingangsrechnungen – insbesondere Nachtragskosten. Die Verringerung der sonstigen Rückstellungen um 14,4 Mio. € auf 210,6 Mio. € ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Boni und Sondervergütungen aufgrund des verringerten Abgrenzungszeitraums zurückzuführen.



## 28. Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten						
in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018
Schuldverschreibung	98,4	100,2	98,3	98,2	0,1	2,0
Wandelschuldverschreibung	484,2	482,5	484,1	482,1	0,1	0,4
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	323,6	350,4	232,3	251,1	91,3	99,3
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten						
Namensdarlehen	30,1	30,1	30,0	30,0	0,1	0,1
Rahmenkreditlinie		14,5				14,5
Sonstige Bankverbindlichkeiten	9,9	9,8	9,9	9,8		
Ausleihungen	0,7	34,7			0,7	34,7
Leasingverbindlichkeiten	138,6	10,0	97,6	8,6	41,0	1,4
<b>Summe Brutto-Finanzschulden</b>	<b>1.085,5</b>	<b>1.032,2</b>	<b>952,2</b>	<b>879,8</b>	<b>133,3</b>	<b>152,4</b>
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,4	0,4		0,1	0,4	0,3
Derivate mit Hedge-Beziehung	44,1	33,2	3,1	8,9	41,0	24,3
Finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern						
Rückzahlung Entwicklungskostenzuschuss	10,4	14,2	3,2	6,3	7,2	7,9
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	34,8	23,9	0,4	0,3	34,4	23,6
<b>Summe sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>157,5</b>	<b>131,3</b>	<b>44,1</b>	<b>55,2</b>	<b>113,4</b>	<b>76,1</b>
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.243,0</b>	<b>1.163,5</b>	<b>996,3</b>	<b>935,0</b>	<b>246,7</b>	<b>228,5</b>

### Schuldverschreibung

Für eine ausführliche Beschreibung der Namensschuldverschreibung in Höhe von nominal 100,0 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 187, verwiesen.

### Wandelschuldverschreibung

Mit Wirkung zum 17. Mai 2016 hat die MTU Aero Engines AG eine vorrangige und nicht besicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500,0 Mio. € platziert, die in neue und/oder bestehende auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der Emittentin wandelbar ist.

Für eine ausführliche Beschreibung der Wandelschuldverschreibung wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 187, verwiesen.

### Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb

#### Finanzverbindlichkeit IAE V2500-Anteilerhöhung

Die Aufstockung des Programmanteils am V2500-Triebwerk um fünf Prozentpunkte auf 16% im Geschäftsjahr 2012 führte unter anderem zu einer aufschiebend

bedingten, vom Flugstundenaufkommen der nächsten 15 Jahre abhängigen Kaufpreisverbindlichkeit.

#### Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb

Bei den Finanzverbindlichkeiten aus Programmanteilerwerb handelt es sich im Wesentlichen um die finanziellen Verbindlichkeiten aus programmlaufzeitbezogenen Akquisitionszahlungen für Pratt & Whitney- bzw. GE-Triebwerksprogrammbeiträgen.

#### Namensdarlehen

Für eine ausführliche Beschreibung des Namensdarlehens in Höhe von nominal 30,0 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 188, verwiesen.

#### Rahmenkreditlinie

Der Konzern verfügt über eine Rahmenkreditlinie in Höhe von 600,0 Mio. €, die mit fünf Banken abgeschlossen ist und eine Laufzeit bis zum 28. Oktober 2023 hat. Von dieser Kreditlinie sind zum 30. Juni 2019 38,6 Mio. € durch Avale beansprucht (31. Dezember 2018: 51,1 Mio. €, davon 36,6 Mio. € durch Avale). Die Verzinsung aus der effektiv in Anspruch genommenen Kreditlinie erfolgt auf

Basis marktüblicher Referenzsätze zuzüglich einer Marge. Nicht in Anspruch genommene Kreditfazilitäten unterliegen einer Bereitstellungsprovision.

#### **Leasingverbindlichkeiten**

Die Verpflichtungen aus Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Leasingverpflichtungen. Zur Beschreibung der wesentlichen Leasingobjekte wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 173 und Seite 210, verwiesen. Zu Effekten aus der Erstanwendung von IFRS 16 wird auf den Abschnitt „Grundsätze“ auf Seite 26 verwiesen.

#### **Verbindlichkeiten aus Derivaten**

Die zum Stichtag passivierten Derivate mit und ohne Hedge-Beziehung in Höhe von 44,5 Mio. € (31. Dezember 2018: 33,6 Mio. €) dienen der Kompensation von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Der Anstieg der Verbindlichkeiten korrespondiert mit den Sicherungskursen der im Bestand befindlichen Derivate relativ zum US-\$/Euro Wechselkurs am Abschlussstichtag.

#### **Finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern**

Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern betreffen im Wesentlichen Abgrenzungen für Pensionszahlungen sowie für Weihnachtsgeld. Die Verpflichtungen aus Einmal- und Ratenkapitalansprüchen aus der betrieblichen Altersversorgung betragen 37,9 Mio. € (31. Dezember 2018: 45,6 Mio. €). Darüber hinaus enthält diese Position auch die Verbindlichkeiten gegenüber Konzernmitarbeitern aus dem Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) in Höhe von 4,7 Mio. €

(31. Dezember 2018: 7,8 Mio. €). Der Gesamtaufwand im Rahmen des MAP betrug in den ersten sechs Monaten 2019 3,8 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 3,5 Mio. €).

#### **Rückzahlung Entwicklungskostenzuschuss**

Die MTU erhielt in den Geschäftsjahren 1976 bis 1991 vom Ministerium für Wirtschaft und Technologie einen Entwicklungskostenzuschuss für das Triebwerk PW2000. Mit Erreichen der im Zuwendungsbescheid fixierten Verkaufszahl von PW2000-Serientriebwerken für die Boeing 757 und C-17 sind die Zuwendungen im Zeitraum von zehn Jahren zurückzuzahlen. In den Geschäftsjahren 2011 bis 2018 wurden insgesamt 52,4 Mio. €, in den ersten sechs Monaten 2019 weitere 4,0 Mio. € getilgt.

#### **Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten**

In den übrigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 34,8 Mio. € (31. Dezember 2018: 23,9 Mio. €) sind Guthaben von Kunden in Höhe von 6,9 Mio. € (31. Dezember 2018: 3,7 Mio. €) sowie eine Vielzahl kleinerer Einzelverpflichtungen ausgewiesen.

### **30. Vertragsverbindlichkeiten**

Die Vertragsverbindlichkeiten enthalten Vorauszahlungen für die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen sowie für Instandhaltungsdienstleistungen. Soweit korrespondierende Vertragsvermögenswerte bestehen, erfolgt eine entsprechende Verrechnung im Sinne von IFRS 15. Veränderungen des Berichtsjahres sind auf den laufenden Geschäftsbetrieb zurückzuführen. In der Berichtsperiode wurden korrespondierende Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 224,0 Mio. € (31. Dezember 2018: 246,7 Mio. €) mit Vertragsvermögenswerten verrechnet.

### 31. Rückerstattungsverbindlichkeiten

#### Rückerstattungsverbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018
Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	450,7	390,0			450,7	390,0
Abrechnungskorrekturen	496,2	453,5			496,2	453,5
Nachtragskosten	630,6	693,0	20,4	30,3	610,2	662,7
<b>Summe Rückerstattungsverbindlichkeiten</b>	<b>1.577,5</b>	<b>1.536,5</b>	<b>20,4</b>	<b>30,3</b>	<b>1.557,1</b>	<b>1.506,2</b>

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken korrespondieren mit Kompensationsverpflichtungen aufgrund von Leistungsstörungen bzw. der Beteiligung an Aufwendungen des Konsortialführers (OEM) im Rahmen des „Risk- and Revenue-Sharing“.

Im Fall von Abrechnungskorrekturen betreffen sie rückwirkende Preisanpassungen aus Kundenverträgen. Die Zunahme im Berichtsjahr korrespondiert mit realisierten Ersatzteilumsätzen, welche im Rahmen ziviler

Programmbeteiligungen abrechnungsbedingt regelmäßig Gegenstand nachträglicher Preiskorrekturen sind. Die Abrechnung dieser Preiskorrekturen stand zum Abschlussstichtag in entsprechendem Umfang aus.

Unter den Nachtragskosten werden im Wesentlichen die Beteiligungen an durch den OEM gewährten Rabatten auf Listenpreise ausgewiesen, deren abschließende Abrechnung zwar noch aussteht, die jedoch bereits umsatzmindernd berücksichtigt wurden.

### 32. Sonstige Verbindlichkeiten

#### Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. €	Gesamt		Langfristig		Kurzfristig	
	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018	30.6.2019	31.12.2018
Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern						
Soziale Sicherheit	1,3	1,0			1,3	1,0
Übrige Verbindlichkeiten	54,5	38,3			54,5	38,3
Sonstige Steuern	18,5	35,6			18,5	35,6
Übrige Verpflichtungen	2,5	2,8	0,6	0,7	1,9	2,1
<b>Summe sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>76,8</b>	<b>77,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>76,2</b>	<b>77,0</b>

#### Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeitern

Die übrigen Verpflichtungen sind im Wesentlichen auf Resturlaubsansprüche sowie Gleitzeitguthaben der Mitarbeiter zurückzuführen.

#### Sonstige Steuern

Die Steuerverbindlichkeiten in Höhe von 18,5 Mio. € (31. Dezember 2018: 35,6 Mio. €) betreffen abzuführende Lohn- und Kirchensteuern, Solidaritätsabgaben sowie in- und ausländische Verkehrssteuern.

### 33. Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

#### *Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte*

In der folgenden Übersicht werden die Buchwerte der Finanzinstrumente dargestellt, unabhängig davon, ob diese von IFRS 7 oder IFRS 9 erfasst werden. Die Buchwerte werden zusätzlich den beizulegenden Zeitwerten zu Vergleichszwecken gegenübergestellt.

#### **Angaben zu Finanzinstrumenten Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 30.6.2019**

	Buchwert 30.06.2019	Wertansatz Bilanz		Wertansatz Bilanz IFRS 16	Finanz- instrumente, die weder von IFRS 9 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 30.06.2019
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral				
in Mio. €							
<b>AKTIVA</b>							
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>							
Kredite und Forderungen	99,1	93,2			5,9	99,1	99,1
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	16,5		16,5			16,5	16,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.134,4	1.134,4				1.134,4	1.134,4
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>							
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3			0,3		0,3	0,3
Derivate mit Hedge-Beziehung	5,5		5,5			5,5	5,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	134,7	134,7				134,7	134,7
<b>PASSIVA</b>							
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.577,5	1.577,5				1.577,5	1.577,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	193,7	193,7				193,7	193,7
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Schuldverschreibungen	98,4	98,4				98,4	120,5
Wandelschuldverschreibung	484,2	484,2				484,2	850,5
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserhöhung und -erwerb	323,6	323,6				323,6	327,3
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40,0	40,0				40,0	40,0
Ausleihungen	0,7	0,7				0,7	0,7
Leasingverbindlichkeiten	138,6			138,6		138,6	138,6
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,4			0,4		0,4	0,4
Derivate mit Hedge-Beziehung	44,1		44,1			44,1	44,1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	113,0	45,2			67,8	113,0	113,3

**Angaben zu Finanzinstrumenten**  
**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte 2018**

in Mio. €	Buchwert 31.12.2018	Wertansatz Bilanz			Wertansatz Bilanz IAS 17	Finanz- instrumente, die weder von IAS 39 noch von IFRS 7 erfasst werden	Summe	Fair Value 31.12.2018
		Fort- geführte An- schaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam				
<b>AKTIVA</b>								
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>								
Kredite und Forderungen	117,3	112,2				5,1	117,3	117,3
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen	16,4		16,4				16,4	16,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.051,2	1.051,2					1.051,2	1.051,2
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>								
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,3			0,3			0,3	0,3
Derivate mit Hedge-Beziehung	11,0		11,0				11,0	11,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	99,0	99,0					99,0	99,0
<b>PASSIVA</b>								
Rückerstattungsverbindlichkeiten	1.536,5	1.536,5					1.536,5	1.536,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	230,6	230,6					230,6	230,6
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Schuldverschreibungen	100,2	100,2					100,2	113,4
Wandelschuldverschreibung	482,5	482,5					482,5	696,3
Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilerhöhung und -erwerb	350,4	350,4					350,4	344,2
Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54,4	54,4					54,4	54,4
Ausleihungen	34,7	34,7					34,7	34,7
Finanzierungsleasingverträge	10,0				10,0		10,0	10,0
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,4			0,4			0,4	0,4
Derivate mit Hedge-Beziehung	33,2		33,2				33,2	33,2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	97,7	38,1				59,6	97,7	98,2

Finanzinstrumente, die weder von IFRS 7 noch von IFRS 9 erfasst werden, betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern beziehungsweise korrespondierendes Planvermögen gemäß IAS 19.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Mit Ausnahme der an der Börse gehandelten Wandschuldverschreibung, die in der Fair-Value-Hierarchie der Stufe 1 zuzuordnen wäre, sind die übrigen Finanzinstrumente in Stufe 2 bzw. 3 einzustufen.

#### **Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden**

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:

- Stufe 1 Die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten notierten unverändert übernommenen Preise;
- Stufe 2 Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten, deren Preise direkt oder indirekt (abgeleitet) beobachtbar sind;
- Stufe 3 Nicht beobachtbare Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit.

Die folgenden Tabellen zeigen für 2019 und 2018 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 zum 30.6.2019**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		5,8		5,8
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			16,5	16,5
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>5,8</b>	<b>16,5</b>	<b>22,3</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		44,5		44,5
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>44,5</b>		<b>44,5</b>

#### **Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2018**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		11,3		11,3
Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen			16,4	16,4
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>11,3</b>	<b>16,4</b>	<b>27,7</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert</b>				
Derivative Finanzinstrumente		33,6		33,6
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>33,6</b>		<b>33,6</b>

Die Zeitwerte der in Stufe 2 enthaltenen derivativen Finanzinstrumente und Wertpapiere werden jeweils mittels eines Discounted-Cashflow-Verfahrens (DCF) ermittelt. Die Bewertung der in der Stufe 3 enthaltenen

Beteiligungen basiert ebenfalls auf einem DCF-Verfahren, welchem interne Planungsrechnungen zugrunde liegen.

Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungszusagen. Stets erfolgen die Zusagen nur gemeinschaftlich mit anderen Triebwerkskonsortialpartnern 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 Erwerbers stets nur über den Konsortialführer direkt an den Flugzeughersteller.

Die zum Abschlussstichtag ausgereichten Finanzierungsangebote mit einem Nominalvolumen von umgerechnet 843,0 Mio. € (31. Dezember 2018: 832,0 Mio. €) werden durch die MTU gemäß den Vorgaben des IFRS 7 als Teil des Bruttoreisikos klassifiziert. Eine vollumfängliche Inanspruchnahme aus diesen Zusagen wird jedoch als sehr unwahrscheinlich erachtet. Diese Einschätzung stützen Erfahrungswerte. Für den Fall einer Inanspruchnahme werden die damit verbundenen Liquiditäts- und Kreditrisiken als für die MTU beherrschbar angesehen. Für weitere Erläuterungen, insbesondere zur inhaltlichen Ausgestaltung der Finanzierungsangebote, wird auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 196, verwiesen.

### 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 30. Juni 2019 betragen die Eventualverbindlichkeiten 93,9 Mio. € (31. Dezember 2018: 92,0 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind für die Finanzlage der MTU von untergeordneter Bedeutung. Im Berichtszeitraum waren, wie in den vorhergehenden Perioden, keine Beträge zur Zahlung fällig; ausgenommen hiervon waren zum 31. Dezember 2018 Teile der Leasingverpflichtungen. Wesentliche Inanspruchnahmen werden auch für das Geschäftsjahr 2019 nicht erwartet. Zur Zusammensetzung und Erläuterung der Eventualverbindlichkeiten und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen wird, unter Berücksichtigung der Änderungen aus der Erstanwendung von IFRS 16, auf den Geschäftsbericht 2018, Seite 209, verwiesen.

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich zum 30. Juni 2019 auf 123,9 Mio. € (31. Dezember 2018: 107,4 Mio. €).

### 38. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

#### Nahe stehende Unternehmen

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit Joint Ventures und assoziierten Gesellschaften sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der beteiligten Unternehmen zuzurechnen und zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Geschäftsvorfälle zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen konsolidierten Unternehmen wurden im Zuge der Konsolidierung 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 Leistungsaustausche zugunsten der Lieferung von Gütern und Erbringung von Dienstleistungen (z. B. Entwicklung, Reparaturen, Montage, IT-Support) durch.

Die zum 30. Juni 2019 bestehenden Forderungen gegen diese Gesellschaften beliefen sich auf 649,3 Mio. € (31. Dezember 2018: 603,5 Mio. €). Die Verbindlichkeiten betragen 0,2 Mio. € (31. Dezember 2018: 0,2 Mio. €). Die Erträge lagen in den ersten sechs Monaten 2019 bei 899,1 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 1.045,1 Mio. €). Die Aufwendungen beliefen sich auf 446,0 Mio. € (Januar bis Juni 2018: 515,7 Mio. €).

### Nahe stehende Personen

Konzernunternehmen haben mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats des Konzerns sowie mit anderen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsratsgremien diese Personen vertreten sind, keine wesentlichen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

### Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2019)

Am 3. Juli 2019 wurde die MTU Maintenance Serbia d.o.o., Beograd-Novi Beograd, Serbien, gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Instandhaltung von Flugzeugtriebwerken. Die MTU Aero Engines AG hält 100 % der Anteile an der Gesellschaft. Sie wird zukünftig voll konsolidiert.

Am 23. Juli 2019 hat die MTU mit ihrem langjährigen Partner JetBlue Airways einen Exklusivvertrag über die Instandhaltung der V2500-Pre-Select-Flotte der Airline abgeschlossen. Die Vereinbarung hat eine Laufzeit von 13 Jahren und umfasst die Instandhaltung, Reparatur und Überholung der Triebwerke ab 2020 bis 2033.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung, die eine nennenswerte Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des MTU-Konzerns haben, sind nach dem Zwischenberichtsstichtag und vor Aufstellung dieses Halbjahres-Finanzberichts am 22. Juli 2019 nicht eingetreten.

### Veröffentlichung des Halbjahres-Finanzberichts

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2019 wurde am 25. Juli 2019 im Internet veröffentlicht.

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

München, den 22. Juli 2019



Reiner Winkler  
Vorsitzender  
des Vorstands



Peter Kameritsch  
Vorstand  
Finanzen und IT



Michael Schreyögg  
Vorstand Programme



Lars Wagner  
Vorstand Technik



### Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die MTU Aero Engines AG

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. Juni 2019, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

München, 23. Juli 2019

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Keller  
Wirtschaftsprüfer



Westermeier  
Wirtschaftsprüfer

## Weitere Informationen

### Finanzkalender

Zwischenbericht zum 30. Juni 2019 .....	25. Juli 2019
Quartalsmitteilung zum 30. September 2019 .....	25. Oktober 2019
MTU Analysten- und Investorenkonferenz 2019 .....	28. November 2019

## 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](mailto:info@mtu.de)  
[www.mtu.de](http://www.mtu.de)

### **Michael Röger**

Leiter Investor Relations  
Telefon: +49 89 1489-8473  
Fax: +49 89 1489-95139  
E-Mail: [Michael.Roeger@mtu.de](mailto:Michael.Roeger@mtu.de)

### **Claudia Heinle**

Investor Relations  
Telefon: +49 89 1489-3911  
Fax: +49 89 1489-95139  
E-Mail: [Claudia.Heinle@mtu.de](mailto:Claudia.Heinle@mtu.de)

### **Matthias Spies**

Investor Relations  
Telefon: +49 89 1489-4108  
Fax: +49 89 1489-95139  
E-Mail: [Matthias.Spies@mtu.de](mailto:Matthias.Spies@mtu.de)

### **Die MTU Aero Engines AG im Internet**

- Weitere Informationen über die MTU Aero Engines AG erhalten Sie im Internet über die Adresse: [www.mtu.de](http://www.mtu.de)
- Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse [www.mtu.de/de/investor-relations](http://www.mtu.de/de/investor-relations) direkt erreichen.
- Informationen zu den Produkten der MTU Aero Engines AG finden Sie unter: [www.mtu.de/de/engines](http://www.mtu.de/de/engines)



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