

**Rede auf der Hauptversammlung der MTU Aero Engines AG**  
**am 14. April 2016**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Vorsitzender Winkler,

mein Name ist Elke Schubert, ich vertrete Aktionäre der MTU AG, die ihre Stimmrechte auf die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz übertragen haben.

Das Geschäftsjahr 2015 war ein Rekordjahr für die MTU. Schon wieder! 2013 hat Frau Schubert gesagt: „Das war wiederum das beste Jahr in der Geschichte von MTU. Bei MTU reiht sich ein bestes Jahr an das andere. MTU ist damit eine tolle Erfolgsgeschichte.“ Deshalb dürfen wir auch 2016 den Hut ziehen. Der Umsatz beläuft sich auf 4,4 Mrd. Euro. Das bedeutet eine Steigerung von rund 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Das wirkt sich auch positiv auf die Aktionäre aus. Das Unternehmen schlägt eine Dividendenausschüttung in Höhe von EUR 1,70 je Aktie vor. Damit wurde die Ausschüttung je Aktie um EUR 0,25 im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Letztes Jahr gab es bereits eine Steigerung von 10 Cent je Aktie.

Der Aktienkurs hat sich mit einer Jahresperformance von +25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (+1,1 Prozent) sehr erfreulich entwickelt.

**Frage:** Der Geschäftsbericht umfasst 240 Seiten, wobei die ersten 20 Seiten reines Marketing sind. Werden Sie dem Trend zum kürzeren Geschäftsbericht folgen, wie ihn Siemens mit 150 Seiten vorgelegt hat?

**Antwort:** MTU legt hohen Wert auf Transparenz, was sich auch in Ausführlichkeit niederschlägt. Der Trend wird beobachtet, momentan gibt es noch keine anderslautende Meinung.

MTU kann auf eine sehr komfortable Auftragslage blicken. Im vergangenen Jahr wuchs der Auftragsbestand des Konzerns um 12 Prozent auf 12,5 Mrd. Euro. Damit sei die Produktion für drei Jahre voll ausgelastet. Vergangenes Jahr war auch ein sehr gutes Jahr für die Luftfahrtbranche wegen steigender Passagierzahlen und niedriger Treibstoffkosten. Die weltweite Flotte ist 2015 um 4,5 Prozent gewachsen.

**Frage:** Welche Entwicklung kann für 2016 erwartet werden?

**Antwort:** Die zugrundeliegende Prognose ist, dass die Treibstoffpreise auch die nächsten zwei bis drei Jahre auf niedrigem Niveau bleiben. Für das Passagieraufkommen ist nach IATA ein 7prozentiges Wachstum prognostiziert.

Trotz des sehr guten Umsatzergebnisses für 2015 wurde das im Sommer ausgegebene Umsatzziel von 4,6 Mrd. Euro verfehlt. Begründet wird dies mit zeitweiligen "Logistikproblemen" beim US-Fertigungspartner Pratt & Whitney.

**Frage:** Sind diese „Logistikprobleme“ behoben?

**Antwort:** Ja, P&W hat die Probleme erkannt und bearbeitet.

Nach Presseberichten kam die Auslieferung des A320 neo wegen Software-Problemen ins Stocken. Qatar Airways hat als zunächst geplanter Erstkunde die Abnahme des Fliegers abgelehnt. Dabei waren Probleme mit der Kühlung der neuen Triebwerke des US-Hersteller Pratt & Whitney als Grund genannt worden.

**Frage:** Sind die Probleme behoben?

**Antwort:** Im Januar 2016 wurde das erste Flugzeug an Lufthansa als Erstkunden ausgeliefert. Die Softwareprobleme sind behoben und an den Temperaturproblemen im Triebwerk wird gearbeitet.

Sie wollen die CO<sup>2</sup> Emission bis 2050 um 40 Prozent senken. Mit Clean Air beteiligt sich MTU an dem größten von der EU geförderten Luftfahrtforschungsprogramm, in dem über 600 Partner an neuen Technologien für eine saubere Luftfahrt arbeiten.

**Frage:** Welche Auswirkungen hat diese Forschung und Zusammenarbeit kurzfristig und auch langfristig auf den Markt? Können sich Technologien für sauberere Luftfahrt hinsichtlich des PreisLeistungsverhältnisses auf dem Markt durchsetzen?

**Antwort:** Die Verminderung des Kraftstoffverbrauchs ist auch ein Vorteil für die Airliner, die sich in niedrigen Ticketpreisen und dadurch hohem Passagieraufkommen niederschlagen. Wir haben eine 99prozentige Verfügbarkeit der Triebwerke.

Der Großteil des Umsatzes wird durch zivile Triebwerksgeschäfte erwirtschaftet (2015: 2,4 Mrd. EUR; 2014: 2,1 Mrd. EUR). Das Geschäft im militärischen Bereich ging zunächst zurück und stagniert nun bei 1 Prozent.

**Frage:** Wird sich dieser Trend auch 2016 fortsetzen? Wie sieht die Zukunft im Bereich der militärischen Triebwerksgeschäfte aus, jetzt wo der Eurofighter ausläuft?

**Antwort:** Es wird keine Änderungen des Anteils am militärischen Geschäft geben trotz der Investitionen am US-Militärmarkt.

Auch im Geschäftsjahr 2015 profitierte MTU weiter vom starken Dollarkurs. Sie nennen die US-Dollarkursentwicklung den wesentlichen Ergebnistreiber.

**Frage:** Deshalb immer wieder die bange Frage: Sie prognostizieren einen Dollarkurs von 1,10 in Ihrem Prognosebericht. Sie haben das Problem im Blick, das zeigt der Geschäftsbericht und Ihre Antworten der letzten Jahre.

**Antwort:** Die Dollargeschäfte sind auf 3 Jahre abgesichert.

Mit einem Programmanteil von 18 Prozent verantwortet die MTU, neben der Niederdruckturbine und dem Hochdruckverdichter, auch ein Drittel der Endmontage aller weltweit produzierten A320 neo Triebwerke am Hauptstandort in München. Dadurch ergibt sich, insbesondere da Airbus bereits eine Steigerung der Produktion ab Mitte 2019 angekündigt hat, ein hohes Produktionsvolumen das zu bewältigen ist.

**Frage:** Eine Steigerung von Beschäftigungszahlen ist nur für den Standort Polen prognostiziert, was passiert in München?

**Antwort:** Das Münchner Werk wurde erweitert, ist aber vollautomatisiert.

**Frage:** Auch in Polen steigen die Gehälter, lohnt sich der Produktionsstandort Polen immer noch?

**Antwort:** Polen ist immer noch Niedriglohnssektor. Für eine Erweiterung des Werkes bestehen der Platz und die Möglichkeiten.

**Frage:** MTU ist mit einem Programmanteil von vier Prozent an der Entwicklung und Fertigung des GE9X-Triebwerks von GE beteiligt. Gerade (Mitteilung Februar 2016) wurde das erste Entwicklungs-Turbinenzwischengehäuse (Turbine Center Frame, kurz: TCF) dafür fertiggestellt. Läuft alles nach Plan?

**Antwort:** Ja, hier sind wir im Plan.

**Frage:** Nächstes Jahr am 20. Juni wird die Anleihe in Höhe von 250 Mio. EUR fällig. Wie gehen Sie damit um?

**Antwort:** Die Refinanzierung wird eruiert.

Neben China müssen auch die Entwicklungen auf dem amerikanischen Markt beobachtet werden. Erst kürzlich wollte der amerikanische Honeywell-Konzern United Technologies übernehmen. Dieses Vorhaben ist gescheitert und wurde ad acta gelegt. Eine derartige Übernahme wäre wohl auch kartellrechtlich nur schwer durchführbar gewesen.

**Frage:** Allerdings stellt sich die Frage, wie die zukünftige Marktentwicklung des Triebwerk-Oligopols aussieht und welche Risiken für MTU als kleinsten Konzern des Oligopols bestehen. Hat der Vorstoß von Honeywell zur Entwicklung von Strategien geführt?

**Antwort:** Wir haben langfristige Partnerschaften mit anderen OEM wie P&W, GE und Rolls Royce. Honeywell hat keinen Einfluss auf die Strategie.

Für etwaige Rückfragen steht Ihnen Elke Schubert zur Verfügung.

Frau Schubert ist Sprecherin der DSW im Landesverband Bayern.

Sie erreichen Frau Schubert unter

Tel.: (089) 386654-30

[www.ra-bergdolt.de](http://www.ra-bergdolt.de)