# Halbjahres-Finanzbericht 2026

MTU AERO ENGINES AG

# Inhaltsverzeichnis

## Halbjahres-Finanzbericht 2026

1. Januar bis 30. Juni 2026

Fakten und Kennzahlen zum Konzern 3

Konzern-Zwischenlagebericht 5

Das Unternehmen MTU 5
Forschung und Entwicklung 5
Wirtschaftsbericht 7
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen 7
Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie 8
Finanzwirtschaftliche Situation 8
Nachtragsbericht 17
Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 18
Prognose 18
Risiken 20
Chancen 21
Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU 21
Bericht zu wesentlichen Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen 22

Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss 23

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 23
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 24
Konzernbilanz – Vermögenswerte 25
Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden 26
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung 27
Konzern-Kapitalflussrechnung 28

Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss 30

Konzern-Segmentberichterstattung 30
Grundsätze 32
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 34
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz 41
Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid) 56
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht 57

Weitere Informationen 58

Finanzkalender 58
Kontakt 59

# Fakten und Kennzahlen

## Fakten und Kennzahlen zum Konzern

| in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben) | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 | Veränderung zum Vorjahr in Mio. € | Veränderung zum Vorjahr in % |
|---|---|---|---|---|
| **Gewinn- und Verlustrechnung** | | | | |
| Umsatz | 4.666 | 4.197 | 469 | 11,2 |
| Bereinigter Umsatz | 4.686 | 4.141 | 546 | 13,2 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 797 | 828 | –32 | –3,8 |
| Bereinigtes Bruttoergebnis vom Umsatz | 824 | 781 | 44 | 5,6 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) | 665 | 704 | –40 | –5,6 |
| Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) | 692 | 657 | 35 | 5,4 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 606 | 723 | –117 | –16,2 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | 448 | 513 | –65 | –12,7 |
| Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern | 502 | 479 | 23 | 4,7 |
| Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in €) | 7,99 | 9,37 | –1,38 | –14,7 |
| Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €) | 7,93 | 9,17 | –1,24 | –13,5 |
| Bereinigtes Ergebnis je Aktie (in €) | 9,00 | 8,76 | 0,24 | 2,7 |
| **Umsatzmargen in %** | | | | |
| Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) | 14,2 | 16,8 | | |
| Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt) | 14,8 | 15,9 | | |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 13,0 | 17,2 | | |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | 9,6 | 12,2 | | |
| Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern | 10,7 | 11,6 | | |
| **Cashflow** | | | | |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | 582 | 414 | 167 | 40,4 |
| Cashflow aus Investitionstätigkeit | –288 | –212 | –76 | –36,1 |
| Free Cashflow (bereinigt) | 294 | 212 | 82 | 38,9 |
| Cashflow aus Finanzierungstätigkeit | –258 | –658 | 400 | 60,8 |
| Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 40 | –474 | 513 | >100 |

| | | | Veränderung zum Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|
| in Mio. € (soweit nicht anderweitig angegeben) | **30.6.2026** | 31.12.2025 | in Mio. € | in % |
| **Bilanz** | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert | 1.502 | 1.490 | 12 | 0,8 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.295 | 1.256 | 40 | 3,2 |
| Rückstellungen für Pensionen | 675 | 671 | 4 | 0,7 |
| Eigenkapital | 4.600 | 4.375 | 225 | 5,2 |
| Netto-Finanzverschuldung | 1.224 | 1.136 | 87 | 7,7 |
| **Auftragsbestand** | **30.395** | **29.479** | **917** | **3,1** |
| **Anzahl Mitarbeiter:innen** | **14.085** | **13.674** | **411** | **3,0** |
| Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM) | 8.420 | 8.240 | 180 | 2,2 |
| Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO) | 5.665 | 5.434 | 231 | 4,3 |

# Konzern-Zwischenlagebericht

## Das Unternehmen MTU

Die MTU betreut zivile und militärische Flugzeugantriebe und davon abgeleitete Industriegasturbinen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung über die Fertigung und den Vertrieb bis hin zur Instandhaltung.

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

Der Konzern ist ebenso ein Anbieter von Instandhaltungsdienstleistungen für zivile Flugzeugtriebwerke. Im militärischen Bereich ist die MTU seit Jahrzehnten Systempartner der Bundeswehr.

Die MTU ist in zwei Segmenten tätig: im OEM-Geschäft (Original Equipment Manufacturing) und im MRO-Geschäft (Maintenance, Repair and Overhaul). Das OEM-Segment bündelt das zivile Neu- und Ersatzteilgeschäft sowie das komplette militärische Geschäft. Das MRO-Segment beinhaltet das zivile Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft.

### Forschung und Entwicklung

Die Geschwindigkeit der technologischen Weiterentwicklung in der Luftfahrtbranche ist sehr hoch und erfordert kontinuierliche Innovationen. Die Entwicklungstätigkeiten der MTU betreffen neben Weiterentwicklungen der aktuell von der MTU betreuten Triebwerksprogramme im zivilen und militärischen Bereich auch Arbeiten an Entwicklungsprogrammen für zukünftige Triebwerksprogramme und Technologien.

Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Forschungs- und Entwicklungsausgaben wie folgt:

**Forschungs- und Entwicklungsausgaben**

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 | Veränderung zum Vorjahr in Mio. € | Veränderung zum Vorjahr in % |
|---|---|---|---|---|
| Ziviles Triebwerksgeschäft (OEM) | 127 | 138 | –11 | –8,1 |
| Militärisches Triebwerksgeschäft (OEM) | 67 | 50 | 17 | 33,1 |
| Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO) | 2 | 2 | –0 | –20,0 |
| **Forschungs- und Entwicklungsausgaben – gesamt** | **195** | **190** | **5** | **2,5** |
| Erstattung von Forschungs- und Entwicklungsausgaben | –78 | –62 | –16 | –25,9 |
| **Forschungs- und Entwicklungsausgaben – Eigenanteil** | **117** | **128** | **–11** | **–8,8** |
| Investitionen in aktivierungspflichtige Vermögenswerte | | | | |
| Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM) | –45 | –64 | 19 | 29,3 |
| Amortisation vormals aktivierter Entwicklungsaufwendungen | 19 | 17 | 2 | 11,0 |
| **Forschungs- und Entwicklungsausgaben – Erfolgswirkung** | **91** | **82** | **9** | **11,3** |
| davon im Bruttoergebnis vom Umsatz | 38 | 35 | 3 | 8,9 |
| davon in den Funktionskosten – Forschung und Entwicklung | 53 | 47 | 6 | 13,1 |

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben 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 Entwicklungsausgaben werden im Abschnitt „3. Forschungs- und Entwicklungskosten“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss dargestellt. Die fremdfinanzierten Vorhaben sowie die im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen für Entwicklungsleistungen geleisteten Ausgleichszahlungen werden hingegen in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Im Berichts- und Vorjahresvergleichszeitraum waren in diesem Zusammenhang keine Wertminderungen zu berücksichtigen.

# Wirtschaftsbericht

## Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im ersten Halbjahr 2026 prägte der Konflikt im Nahen Osten die globale Wirtschaftsentwicklung maßgeblich. Zu Jahresbeginn zeigte sich die Weltwirtschaft noch robuster als erwartet. Die Sperrung der Straße von Hormus von März bis Juni belastete jedoch nahezu ein Fünftel der weltweiten Rohölversorgung und führte zwischenzeitlich zu einem deutlichen Anstieg der Energiepreise. Der resultierende Ölpreisanstieg erhöhte den Inflationsdruck und dämpfte die wirtschaftliche Aktivität weltweit. Nach dem Waffenstillstand und der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding (MoU) zwischen den USA und dem Iran am 17. Juni begann sich der Schiffsverkehr durch den Persischen Golf jedoch zu erholen. Gleichzeitig sank der Preis für Brent-Rohöl bis Ende Juni auf knapp 70 US-Dollar pro Barrel. Zuvor war er aufgrund von Befürchtungen über Lieferengpässe zeitweise auf über 130 US-Dollar pro Barrel gestiegen.

Die Auswirkungen des Nahostkonflikts waren zunächst nur begrenzt sichtbar, nahmen jedoch im weiteren Verlauf des Konflikts deutlich zu. Der Euroraum verzeichnete im ersten Quartal von 2026 eine Abschwächung der wirtschaftlichen Entwicklung. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ging gegenüber dem Vorquartal um 0,2 % zurück (Quelle: Eurostat). Der anhaltende Konflikt belastete die Wirtschaft durch höhere Energiepreise, eine geringere Nachfrage und eine nachlassende Unternehmensstimmung. Die Europäische Zentralbank reagierte und erhöhte erstmals seit September 2023 die Leitzinsen im Euroraum auf nun 2,25 %. Obwohl die deutsche Wirtschaft im ersten Quartal um 0,3 % gegenüber dem Vorquartal wuchs, beeinträchtigten die weitere Eskalation des Konflikts, steigende Energiepreise und eine höhere Inflation im April sowohl das Geschäfts- als auch das Verbrauchervertrauen (Quelle: Eurostat).

Die Wirtschaftsräume der USA und Chinas erwiesen sich als widerstandsfähiger. In den USA stieg das Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorquartal um 0,4 % (Quelle: Eurostat). Getragen von höheren Investitionen, steigenden Exporten sowie einer stärkeren staatlichen und privaten Nachfrage konnte die Wirtschaft die Auswirkungen des Krieges weitgehend ausgleichen. Die US-Notenbank Federal Reserve (FED) hielt ihren Leitzins im gesamten ersten Halbjahr 2026 in einer Spanne von 3,5 % bis 3,75 % (Quelle: FED). In China wuchs das BIP im ersten Quartal um 1,3 % gegenüber dem Vorquartal. Unterstützt wurde dies insbesondere durch die industrielle Produktion. Die Hightech-Fertigung konnte zweistellige Wachstumsraten verzeichnen (Quelle: National Bureau of Statistics of China). Das Wachstum lag damit im Rahmen der Erwartungen.

## Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Trotz des Konflikts stieg der Passagierverkehr in den ersten fünf Monaten des Jahres 2026 weiter an. Allerdings verlief das Wachstum deutlich langsamer als ursprünglich erwartet. Während die IATA im Dezember des Vorjahres noch von einem weltweiten Wachstum des Passagierverkehrs um 4,9 % für das Gesamtjahr 2026 ausgegangen war, wurde in den ersten fünf Monaten lediglich ein Anstieg von 1,1 % verzeichnet. Die wichtigste Einschränkung war dabei nicht eine geringere Reisebereitschaft der Passagiere; vielmehr waren es die eingeschränkte Nutzung des Luftraums über dem Nahen Osten sowie weltweite Kapazitätskürzungen infolge gestiegener Treibstoffkosten. Im Nahen Osten, der 9,5 % des weltweiten Luftverkehrs ausmacht, sank die Nachfrage nach Flugreisen in den ersten fünf Monaten um 24,9 %. In den übrigen Regionen blieb die Nachfrage dagegen robust und legte im Asien-Pazifik-Raum um 4,5 % und in Europa um 4,4 % zu. Auch die Luftfrachtnachfrage wurde durch den Konflikt negativ beeinflusst. Sie zeigte jedoch eine schnellere Erholung als der Passagierverkehr. Das weltweite Luftfrachtaufkommen stieg in den ersten fünf Monaten um 4,1 %. Ein Grund war die verstärkte Verlagerung von Fracht in die Luft, ausgelöst durch Störungen und Umleitungen im Seeverkehr. Im Nahen Osten ging das Luftfrachtaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 12,7 % zurück, insbesondere getrieben durch niedrigere Frachtkapazitäten in Passagiermaschinen. Die Region Asien-Pazifik verzeichnete mit einem Wachstum von 9,0 % eine deutlich positive Entwicklung.

Die durch den Konflikt eingeschränkten Raffineriekapazitäten in Kombination mit einer weltweit starken Dieselnachfrage führten dazu, dass der Preis für Kerosin im Höchststand auf etwa 197 US-Dollar pro Barrel wuchs. Obwohl sich die Preise zuletzt wieder erholt haben, lag der Kerosinpreis Ende Juni mit rund 117 US-Dollar pro Barrel weiterhin deutlich über dem historischen Durchschnitt (Quelle: IATA). Dies führte zu höheren Kosten für die Fluggesellschaften und belastete die Nachfrage.

Das geschwächte Wachstum des Passagierverkehrs hat die Nachfrage der Fluggesellschaften nach Flugzeugen und Triebwerken nicht beeinträchtigt. Der weiterhin hohe Bedarf an neuen Maschinen bleibt unverändert. Die aktive Flotte von Narrow- und Widebody-Passagierflugzeugen wuchs im Jahresvergleich um 4 %. Ende des ersten Halbjahres 2026 waren 25.630 Flugzeuge im Einsatz. Der Auftragsbestand von Airbus, Boeing und COMAC erreichte im Juni 2026 mit 16.791 Flugzeugen einen neuen Rekordwert. Dieser lag damit 3,2 % über dem Vorjahresniveau. Airbus und Boeing steigerten ihre Auslieferungen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2026 auf insgesamt 636 Flugzeuge. Das entspricht einem Zuwachs von 11 % gegenüber dem gleichen Zeitraum 2025.

Der anhaltende Krieg in der Ukraine und der Konflikt im Nahen Osten treiben den Trend zu höheren Verteidigungsausgaben weiter an. Zugleich verschieben sich die militärischen Beschaffungsstrategien der Nationen hin zu Gütern wie unbemannten Luftfahrzeugen (UAVs). Im Einklang mit der NATO-Einigung, bis 2035 5 % des BIP für Verteidigung aufzuwenden, setzen die europäischen Mitgliedstaaten ihren Ausgabenkurs 2026 fort (Quelle: NATO). Militärische und infrastrukturelle Beschaffung ist die am schnellsten wachsende Haushaltsposition. Anfang Juni 2026 beendeten Deutschland und Frankreich das Entwicklungsprogramm FCAS in seiner jetzigen Form, welches die Entwicklung und Indienststellung eines gemeinsamen Kampfflugzeugs der nächsten Generation zum Hauptziel hatte. Nun soll zumindest an der Entwicklung der „Combat Cloud“ festgehalten werden, jedoch verfolgen beide Länder nun eigene Programme für die Entwicklung eines neuen Kampfflugzeugs. In Deutschland formierte sich unter Airbus-Führung eine europäische Industrieallianz für einen Nachfolger des FCAS-Programms.

## Finanzwirtschaftliche Situation

### Wechselkursinformationen

Für das internationale Geschäft der MTU ist insbesondere auch die Entwicklung des US-Dollar von Bedeutung. Der US-Dollar notierte am 30. Juni 2026 bei 1,14 US-$ je € (31. Dezember 2025: 1,18 US-$ je €). Der Durchschnittskurs vom 1. Januar bis 30. Juni 2026 lag bei 1,17 US-$ je € (1. Halbjahr 2025: 1,09 US-$ je €).

# Ertragslage

## Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen – Ertragslage

### Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| | 1.1. – 30.6.2026 | | | 1.1. – 30.6.2025 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **Berichtete Zahlen** | **Sondereinflüsse** | **Bereinigte Zahlen** | Berichtete Zahlen | Sondereinflüsse | Bereinigte Zahlen |
| **Umsatzerlöse** | **4.666** | **20** | **4.686** | **4.197** | **–57** | **4.141** |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan" (OEM-Segment) | | 7 | 7 | | –70 | –70 |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung" (OEM-Segment) | | 13 | 13 | | 13 | 13 |
| Umsatzkosten | –3.870 | 8 | –3.862 | –3.369 | 9 | –3.360 |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation" (insbesondere OEM-Segment) | | 8 | 8 | | 9 | 9 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | **797** | **27** | **824** | **828** | **–48** | **781** |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | –53 | | –53 | –47 | | –47 |
| Vertriebskosten | –77 | | –77 | –82 | | –82 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | –106 | | –106 | –78 | | –78 |
| Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen | –20 | | –20 | –19 | | –19 |
| Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen | 124 | | 124 | 102 | | 102 |
| **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)** | **665** | **27** | **692** | **704** | **–48** | **657** |
| Zinsergebnis | –36 | | –36 | –24 | | –24 |
| Sonstiges Finanzergebnis – Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen | –14 | | –14 | –14 | | –14 |
| Sonstiges Finanzergebnis – übriges (z. B. Devisenbestandsbewertung) | –8 | 8 | 0 | 57 | –57 | 0 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | **606** | **36** | **642** | **723** | **–104** | **619** |
| Steuern vom Einkommen und Ertrag | –159 | | –159 | –211 | | –211 |
| Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag | | 19 | 19 | | 71 | 71 |
| **Ergebnis nach Ertragsteuern** | **448** | **54** | **502** | **513** | **–33** | **479** |

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

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

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

## Bereinigte Umsatzerlöse

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelten Umsatzerlöse werden für die Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um die im *Kapitel EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt* beschriebenen Sondereinflüsse „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung", „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan" sowie um „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge" bereinigt.

Die bereinigten Umsatzerlöse beliefen sich in den ersten sechs Monaten 2026 auf 4.686 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 4.141 Mio. €).

## EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt

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

- „Effekte aus der Kaufpreisallokation": Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) hat zum 1. Januar 2004 100 % der Anteile der MTU von der damaligen DaimlerChrysler AG erworben. Im Rahmen des Erwerbs wurden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden nach IFRS 3 identifiziert und mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet. Seither führen insbesondere die identifizierten immateriellen Vermögenswerte zu erheblichen planmäßigen Abschreibungen – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung": Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan": In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstbilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge": Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher, aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises.

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

## Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern zugunsten der beschriebenen Motive bereinigter Finanzkennzahlen zunächst um die im *Kapitel EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt* beschriebenen Sondereinflüsse „Effekte aus der Kaufpreisallokation", „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung", „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan" sowie um „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge" bereinigt.

Nachfolgend werden dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Pensionsrückstellungen und -verbindlichkeiten stehen. Alle weiteren, insbesondere durch Fremdwährungseffekte geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben unberücksichtigt. Vom so ermittelten bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern werden schließlich die „normalisierten" Steuern vom Einkommen und vom Ertrag abgesetzt und damit das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern abgeleitet. Die „normalisierten Steuern" werden mittels eines auf

Basis der mehrjährigen operativen Konzernplanung abgeleiteten, normalisierten Konzernsteuersatzes von 27 % ermittelt, wobei die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nach-Steuer-Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis sind.

## 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 2026 auf rund 30,4 Mrd. € (31. Dezember 2025: 29,5 Mrd. €) und entspricht einer rechnerischen Produktionsauslastung von gut drei Jahren. Die Entwicklung steht in der Berichtsperiode im Einfluss der Entwicklung des US-Dollar-Wechselkurses.

## Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse stiegen in den ersten sechs Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 469 Mio. € (11,2 %) auf 4.666 Mio. €.

Dabei sanken die Umsatzerlöse im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft um 139 Mio. € (– 9,5 %) auf 1.329 Mio. €. Der Umsatzrückgang im zivilen Triebwerksgeschäft ist im Wesentlichen geprägt durch US-Dollar-Wechselkurseffekte beim Hedging- und beim Durchschnittskurs sowie den im Halbjahr realisierten Produktmix. Weiterhin stand die Umsatzentwicklung im Einfluss der US-Dollar-Stichtagswechselkursentwicklung, von 1,18 US-$/€ am 31. Dezember 2025 auf 1,14 US-$/€ zum Abschlussstichtag, insbesondere unter Berücksichtigung der Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen in Fremdwährung. Gegenläufig wirkte der Anstieg der Umsatzerlöse im Militärgeschäft.

In der zivilen Triebwerksinstandhaltung erhöhten sich die Umsatzerlöse um 591 Mio. € auf 3.391 Mio. €, insbesondere befördert durch zusätzliches Instandhaltungsgeschäft insbesondere bei den GTF™-Triebwerksprogrammen. Korrespondierend hierzu entwickelten sich das Triebwerksleasing- und das Asset-Managementgeschäft im Berichtszeitraum positiv.

Die Umsatzerlöse auf bereinigter Basis stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 546 Mio. € (13,2 %) auf 4.686 Mio. €.

## Umsatzkosten und Bruttoergebnis vom Umsatz

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens unter Berücksichtigung der Verteilung auf die Segmente und des realisierten Produktmixes erhöhten sich die Umsatzkosten in den ersten sechs Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum, insbesondere aufgrund der Entwicklung des Materialaufwands, um 501 Mio. € (14,9 %) auf 3.870 Mio. € und damit überproportional zu den Umsatzerlösen. Die Inflationseffekte wirkten hierbei umsatzkostensteigernd.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz lag in den ersten sechs Monaten mit 797 Mio. € um 32 Mio. € (3,8 %) unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Rückgang resultiert maßgeblich aus dem wechselkursbedingten Rückgang der Erlöse im zivilen Triebwerksgeschäft, der nur zum Teil durch die positive Geschäftsentwicklung in der zivilen Triebwerksinstandhaltung kompensiert werden konnte. Die Brutto-Marge verringerte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2025 von 19,7 % auf 17,1 %. Die bereinigte Brutto-Marge sank von 18,9 % auf 17,6 %.

## Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern reduzierte sich in den ersten sechs Monaten 2026 um 40 Mio. € (5,6 %) auf 665 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 704 Mio. €). Die EBIT-Marge verschlechterte sich damit von 16,8 % auf 14,2 %. Die Entwicklung des EBIT im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahresvergleichszeitraum ist sowohl im OEM-Segment als auch im MRO-Segment durch die jeweilige Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz und eine gegenläufige Entwicklung der Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmensbeteiligungen geprägt. Höhere sonstige Funktionskosten beeinträchtigten die EBIT-Marge zusätzlich. Die darin enthaltenen Verwaltungskosten stiegen insbesondere aufgrund des konzernweiten Transformationsprojekts und des Ausbaus des Standorts in Fort Worth.

Das bereinigte Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern verbesserte sich auf 692 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 657 Mio. €); die bereinigte EBIT-Marge lag damit bei 14,8 % (Januar bis Juni 2025: 15,9 %).

## Finanzergebnis

Im Berichtszeitraum lag das Finanzergebnis bei – 58 Mio. € (Januar bis Juni 2025: + 19 Mio. €). Sowohl das Zinsergebnis, das in der Berichtsperiode im Einfluss der Refinanzierungsaktivitäten in Zusammenhang mit den Wandelschuldverschreibungen und der Aufzinsung von Programmverbindlichkeiten stand, als auch das sonstige Finanzergebnis, welches von Wechselkurseffekten in Anbetracht der US-Dollar-Wechselkursentwicklung

sowie Effekten aus der Bewertung von Derivaten belastet wurde, verschlechterten sich im Vergleich zum Vorjahr.

### Ergebnis vor Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in den ersten sechs Monaten 2026 um 117 Mio. € auf 606 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 723 Mio. €) gefallen.

### Ergebnis nach Ertragsteuern

Das Ergebnis nach Ertragsteuern hat sich auf 448 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 513 Mio. €) reduziert und entfällt in Höhe von 430 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 504 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG. Das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern lag mit 502 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 479 Mio. €) um 23 Mio. € über dem Niveau des Vorjahresvergleichszeitraums.

### Konzern-Gesamtergebnisrechnung

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfolgt die Überleitung vom Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 448 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 513 Mio. €) zum Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 395 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 597 Mio. €).

Die wesentlichen direkt im sonstigen Ergebnis nach Steuern erfassten Erträge und Aufwendungen betreffen in den ersten sechs Monaten 2026 unter Berücksichtigung latenter Steuern negative Marktwertänderungen von Instrumenten zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 78 Mio. € (Januar bis Juni 2025: positive Marktwertänderungen von 186 Mio. €), positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 23 Mio. € (Januar bis Juni 2025: negative Effekte in Höhe von 116 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne in Höhe von 2 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 14 Mio. €).

Das Gesamtergebnis der Periode in Höhe von 395 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 597 Mio. €) entfällt in Höhe von 375 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 598 Mio. €) auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG.

## Finanzlage

Die Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements werden im Geschäftsbericht 2025 ab Seite 63 ausgeführt und vom Konzern unverändert verfolgt. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2025 ergaben sich folgende Änderungen:

Am 8.1.2026 emittierte die MTU eine Wandelanleihe über nominal 600 Mio. € mit einer Laufzeit bis zum 15.7.2033 und verwendete den Erlös daraus, die ausstehende Wandelschuldverschreibung 2019 über nominal 500 Mio. € mit einer ursprünglichen Laufzeit bis zum 18.3.2027 vorzeitig zurückzukaufen.

Die primäre Fremdfinanzierung des Konzerns erfolgt weiterhin durch in Euro dotierte Anleihen und Schuldverschreibungen, die Wandelschuldverschreibung und Leasing.

### Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen - Finanzlage

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

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

**Free Cashflow (bereinigt)**

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

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

sind Zahlungsströme im Zusammenhang mit Änderungen des Konsolidierungskreises (M&A-Aktivitäten), den Anteilen an OEM-Triebwerksprogrammbeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung) und der Änderung der Anteile an MRO-Programmbeteiligungen (Neueinstieg, Aufstockung, Veräußerung).

Korrespondierend wurden bei der Ableitung des Free Cashflow für den Berichtszeitraum Einzahlungen im Rahmen von verzinslichen Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen („Effekte aus der Absatzfinanzierung“) in Höhe von netto 0 Mio. € (Januar bis Juni 2025: Auszahlungen von 9 Mio. €) als Zahlungssondereinflüsse bereinigt. Unter den weiteren Kategorien von Zahlungssondereinflüssen waren weder im ersten Halbjahr 2026 noch 2025 Sachverhalte zu verzeichnen und damit zu bereinigen.

In den ersten sechs Monaten 2026 wurde auf dieser Basis ein Free Cashflow in Höhe von 294 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 212 Mio. €) realisiert.

**Finanzlage**

| | | | Veränderung zum Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | in Mio. € | in % |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit | 582 | 414 | 167 | 40,4 |
| Cashflow aus Investitionstätigkeit | –288 | –212 | –76 | –36,1 |
| + Bereinigung Zahlungssondereinflüsse | –0 | 9 | –9 | <–100 |
| **Free Cashflow** | **294** | **212** | **82** | **38,9** |
| – Umkehreffekt aus Bereinigung Zahlungssondereinflüsse | 0 | –9 | 9 | >100 |
| Cashflow aus Finanzierungstätigkeit | –258 | –658 | 400 | 60,8 |
| Wechselkursänderungen | 4 | –18 | 22 | >100 |
| **Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **40** | **–474** | **513** | **>100** |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Anfang der Berichtsperiode | 1.256 | 1.747 | –491 | –28,1 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Berichtsperiode | 1.295 | 1.273 | 22 | 1,7 |

## Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem operativen Geschäftsverlauf. Hierbei ist im Berichtszeitraum der geschäftsverlaufsbedingte, nicht zahlungswirksame Aufbau von Rückerstattungsverbindlichkeiten zu berücksichtigen. Weiterhin profitierte der Cash Flow aus betrieblicher Tätigkeit relativ zum Vorjahr vom Anstieg der Ausschüttungen aus at-equity-Unternehmen. Gegenläufig wirkte der starke Aufbau von Working Capital in Zusammenhang mit einer starken Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

## Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die zahlungswirksamen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte betrugen 35 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 37 Mio. €). Sie betrafen im Wesentlichen Investitionen für die Pratt & Whitney GTF™-Triebwerksfamilie sowie Konzessionen.

Weiterhin wurden für Programmwerte (Anschaffungskosten für den Erwerb und / oder die Erhöhung von Programmanteilen) und Ausgleichszahlungen für Entwicklungsleistungen für zivile Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen im ersten Halbjahr 2026 insgesamt 21 Mio. € ausgegeben (Januar bis Juni 2025: 36 Mio. €).

Im Berichtszeitraum betrugen die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen 196 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 177 Mio. €). Die Investitionen stehen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten der MTU, insbesondere an den Standorten in Deutschland und in Fort Worth, sowie mit Ersatzbeschaffungen im bestehenden Anlagen- und Maschinenpark und Käufen von Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weiterhin wurde in die Kapazitäten des Triebwerksleasing- und Asset Managementgeschäfts investiert. Aus dem Verkauf von Sachanlagen, insbesondere von Leasingtriebwerken, wurden Erlöse in Höhe von 23 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 51 Mio. €) realisiert.

Der Saldo aus Einnahmen und Ausgaben bei den finanziellen Vermögenswerten in Höhe von –59 Mio. € (Januar bis Juni 2025: –12 Mio. €) steht im Zusammenhang mit der Akquisition von Unternehmensbeteiligungen bzw. deren Finanzierung.

## Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026 lag der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit bei 258 Mio. € (Januar bis Juni 2025: Mittelabfluss von 658 Mio. €). Wesentliche Treiber in der Berichtsperiode waren die Aufnahme der Wandelschuldverschreibung 2026 in Höhe von 595 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 0 Mio. €), die Tilgung der Wandelschuldverschreibung 2019 in Höhe 551 Mio. € (Januar bis Juni 2025: die Tilgung der

Unternehmensanleihe in Höhe von 500 Mio. ), die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 194 Mio. € (Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2024: 118 Mio. €), Tilgungen von Leasingverpflichtungen in Höhe von 42 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 60 Mio. €) sowie vertraglich mehrjährig gestundete Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen in Höhe von 42 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 42 Mio. €).

## Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aus der Entwicklung der Cashflows und unter Berücksichtigung von Wechselkurseinflüssen resultiert ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 40 Mio. € (Januar bis Juni 2025: Rückgang um 474 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 2026 stieg die Netto-Finanzverschuldung um 87 Mio. € auf 1.224 Mio. € (31. Dezember 2025: 1.136 Mio. €).

**Netto-Finanzverschuldung**

| | | | Veränderungen zum Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **30.06.2026** | 31.12.2025 | in Mio. € | in % |
| Anleihen und Schuldverschreibungen | 866 | 853 | 13 | 1,6 |
| Wandelschuldverschreibungen | 491 | 496 | –5 | –1,1 |
| Schuldscheindarlehen | 303 | 308 | –6 | –1,8 |
| Übrige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 11 | 11 | 0 | 2,6 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen | 11 | 1 | 10 | >100 |
| Leasingverbindlichkeiten | 464 | 326 | 138 | 42,3 |
| Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter | 410 | 433 | –22 | –5,2 |
| davon aus Programmanteilserwerben | 188 | 185 | 3 | 1,7 |
| davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen | 222 | 248 | –25 | –10,3 |
| **Brutto-Finanzschulden** | **2.556** | **2.428** | **128** | **5,3** |
| Abzüglich: | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.295 | 1.256 | 40 | 3,2 |
| Ausleihungen an Fremde | 37 | 36 | 1 | 3,0 |
| **Finanzvermögen** | **1.332** | **1.291** | **41** | **3,2** |
| **Netto-Finanzverschuldung** | **1.224** | **1.136** | **87** | **7,7** |

Zur detaillierten Erläuterung der Anleihen und Schuldverschreibungen, der Schuldscheindarlehen, der Leasingverbindlichkeiten sowie der finanziellen Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben sowie der finanziellen Verbindlichkeiten aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2025 der MTU Aero Engines AG, Seite 311ff., bzw. auf den Abschnitt 28 dieses Zwischenberichts verwiesen.

## Vermögenslage

### Entwicklung der Bilanzpositionen

Die Konzernbilanzsumme ist von 12.721 Mio. € zum 31. Dezember 2025 um 631 Mio. € auf 13.351 Mio. € zum 30. Juni 2026 gestiegen.

Die langfristigen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 112 Mio. € auf 5.251 Mio. € und die kurzfristigen Vermögenswerte um 518 Mio. € auf 8.100 Mio. € gestiegen.

In den ersten sechs Monaten 2026 wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 36 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 150 Mio. €) aktiviert. Die Zugänge betreffen im Berichtsjahr überwiegend aktivierte, selbsterstellte Entwicklungsleistungen im Rahmen der Beteiligungen an den Pratt & Whitney Getriebefan-Programmen sowie erworbene Software.

Der Zugang bei den Sachanlagen betrug im ersten Halbjahr 2026 374 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 276 Mio. €). Gründe hierfür sind hauptsächlich Investitionen in andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung, u.a. durch die wachsenden Geschäftsaktivitäten im Triebwerksleasing sowie die Investitionen in Anlagen im Bau zur Erweiterung bzw. Modernisierung der Produktionskapazitäten in Deutschland und in Fort Worth.

Bei erworbenen Programmwerten, Entwicklungsleistungen und langfristigen sonstigen Vermögenswerten ist ein Rückgang um 9 Mio. € auf 703 Mio. € zu verzeichnen. Die Investitionen im Berichtszeitraum wurden durch die umsatzwirksamen Amortisationen überkompensiert.

Die Vermögenswerte im Zusammenhang mit latenten Steuern verminderten sich um 45 Mio. € auf 87 Mio. €.

Im ersten Halbjahr 2026 stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschäftsverlaufsbedingt im Wesentlichen aufgrund eines Anstiegs gegenüber den Beteiligungsgesellschaften und den OEMs um 335 Mio. € auf 1.818 Mio. €, die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte um 94 Mio. € auf 1.290 Mio. €, insbesondere aufgrund höherer Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen, die Vorräte um 53 Mio. € auf 2.070 Mio. €, die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Wesentlichen durch das Cash-generierende operative Geschäft, teilweise kompensiert durch die Dividendenzahlung um 40 Mio. € auf 1.295 Mio. €, die Ertragsteueransprüche um 16 Mio. € auf 63 Mio. € und die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte um 4 Mio. € auf 85 Mio. €.

Demgegenüber sanken die Vertragsvermögenswerte, unter Berücksichtigung zurechenbarer Anzahlungen, um 22 Mio. € auf 1.479 Mio. €.

Das Konzerneigenkapital ist gegenüber dem Stand am 31. Dezember 2025 um 225 Mio. € auf 4.600 Mio. € gestiegen. Eigenkapitalerhöhend wirkten sich in den ersten sechs Monaten 2026 das Ergebnis nach Ertragsteuern in Höhe von 448 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 513 Mio. €), positive Effekte aus der Wandlung der Wandelschuldverschreibung 2019 und der Tilgung der Wandelschuldverschreibung 2019 aus den Mittelzuflüssen der Wandelschuldverschreibung 2026 in Höhe von 48 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 0 Mio. €), positive Effekte aus der Währungsumrechnung ausländischer Konzerngesellschaften in Höhe von 23 Mio. € (Januar bis Juni 2025: negative Effekte in Höhe von 116 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne in Höhe von 2 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 14 Mio. €) aus. Eigenkapitalmindernd wirkten die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 194 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 118 Mio. €), die Marktwertreduzierungen der Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen in Höhe von 78 Mio. € (Januar bis Juni 2025: Marktwerterhöhungen von 186 Mio. €), die Kapitalrückzahlung an Anteile ohne beherrschenden Einfluss in Höhe von 17 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 0 Mio. €) sowie die Dividendenzahlungen an Anteile ohne beherrschenden Einfluss in Höhe von 7 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 7 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag bei 34,5 % (31. Dezember 2025: 34,4 %).

Die Rückstellungen für Pensionen sind gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 4 Mio. € gestiegen. Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen um 23 Mio. € auf 236 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit dem Nettoanstieg der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften.

Die finanziellen Verbindlichkeiten erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 89 Mio. € auf 3.319 Mio. €. Im Wesentlichen ist der Anstieg auf höhere Leasingverbindlichkeiten in Zusammenhang mit der Aktivierung von Nutzungsrechten zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere gegenüber Beteiligungsgesellschaften, sanken stichtagsbezogen gegenüber dem 31.12.2025 um 80 Mio. € auf 509 Mio. € zum 30. Juni 2026.

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten stiegen geschäftsverlaufsbedingt und im Einfluss der US-Dollar-Wechselkursentwicklung gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 280 Mio. € auf 3.383 Mio. €. Ein wesentlicher Treiber hierfür waren im Berichtszeitraum zusätzliche Abrechnungsrisiken aufgrund von Volumeneffekten im Wesentlichen in Zusammenhang mit dem GTF™-Programmhochlauf.

Die Vertragsverbindlichkeiten erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 109 Mio. € auf 503 Mio. €. Die erhaltenen Anzahlungen werden unter den Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen, sofern sie höher sind als die zurechenbaren Vertragsvermögenswerte.

Die sonstigen Verbindlichkeiten verringerten sich gegenüber dem 31. Dezember 2025 um 4 Mio. € auf 123 Mio. €. Ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern wurde dabei durch höhere Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen kompensiert.

## Mitarbeiter:innen

Die MTU hatte am 30. Juni 2026 14.085 Mitarbeiter:innen (Stand 31. Dezember 2025: 13.674).

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich dabei geschäftsverlaufsbedingt an nahezu allen Standorten, insbesondere in Deutschland, Polen, den USA und Serbien.

# Nachtragsbericht

## Ereignisse nach dem Zwischenberichtsstichtag (30. Juni 2026)

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 27. Juli 2026 nicht aufgetreten.

# 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. Für eine detaillierte Beschreibung der Merkmale des Systems sowie der angewandten Methoden wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 84ff., verwiesen.

## Prognose

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

In diesem herausfordernden und unsicheren Umfeld haben sowohl der IWF als auch die OECD ihre Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft 2026 zuletzt nach unten korrigiert. In seiner im April veröffentlichten Prognose erwartet der IWF für 2026 einen Rückgang des globalen Wachstums auf 3,1 %, nach 3,5 % in 2025. Zuvor war der IWF noch von einem robusten Wachstum von 3,3 % ausgegangen. Der Nahostkonflikt wirkt den positiven Impulsen aus technologiebezogenen Investitionen deutlich entgegen. Im Juni senkte sogar die OECD ihre globale Wachstumsprognose stärker auf 2,8 % für 2026.

Nach der jüngsten OECD-Prognose verlangsamt sich das Wachstum in den USA auf 2,0 % und liegt damit 0,1 % unter dem Wert von 2025. Im Euroraum dürfte sich das Wachstum auf 0,8 % abschwächen, nach 1,4 % im Vorjahr. Die europäische Geldpolitik wurde dadurch in Richtung einer strafferen Ausrichtung gedrängt. Für Deutschland wird ein Wachstum von 0,7 % im Jahr 2026 erwartet, gestützt durch eine expansive Fiskalpolitik, nach 0,5 % im Jahr 2025. Chinas Wirtschaftswachstum dürfte sich von 5,0 % in 2025 auf 4,5 % dieses Jahr verlangsamen. Die chinesische Konjunktur zeigt sich widerstandsfähiger als erwartet. Allerdings bleibt die Erholung unausgewogen, da die schwache Binnennachfrage, insbesondere im Immobiliensektor, dem exportgetriebenen Wachstum weiterhin hinterherhinkt.

Die Rohölpreise werden voraussichtlich erhöht und schwankungsanfällig bleiben. Dies wird andauern, bis eine dauerhafte Friedenslösung im Iran-Konflikt erreicht ist. Die US-Energiebehörde EIA geht davon aus, dass die durch den Konflikt an der Straße von Hormus beeinträchtigten Ölströme im dritten Quartal wieder anlaufen und sich bis Anfang 2027 normalisieren. Entsprechend wird der Preis für die Sorte Brent 2026 bei rund 95 US-Dollar je Barrel erwartet.

Die Risiken haben sich für den IWF wie für die OECD verschärft:

- Eine Eskalation der geopolitischen Spannungen könnte einen umfassenderen Energie- und Lieferkettenschock auslösen, die Rohstoffmärkte verwerfen, den Inflationsdruck erhöhen und die globale Konjunktur belasten.
- Handelskonflikte und Exportbeschränkungen für kritische Rohstoffe könnten Welthandel und Investitionen zusätzlich schwächen.
- Die fiskalische Anfälligkeit nimmt zu. Hohe Staatsschulden, wachsende Haushaltsdefizite und steigende Zinslasten engen die ohnehin begrenzten finanzpolitischen Spielräume vieler Volkswirtschaften weiter ein.

Auf der positiven Seite könnten eine schnellere KI-Einführung, stärkere Produktivitätsgewinne, erneute Strukturreformen und ein nachhaltiges Abklingen der Handelsspannungen ein robusteres und tragfähigeres globales Wachstum stützen.

## Branchenwirtschaftliche Bedingungen der Luftfahrtindustrie

Die Passagiernachfrage passt sich den Störungen an. Luftraumsperrungen, längere Flugrouten und höhere Treibstoffkosten haben die Nachfrage gedämpft. Allerdings wird angesichts der ungebrochenen Reisebereitschaft für den weltweiten Passagierverkehr weiterhin Wachstum erwartet. Die Juni-Prognose der IATA geht für 2026 von 2,1 % aus. Insgesamt dürfte sich die Störung als vorübergehend und nicht als strukturell erweisen. Laut Cirium lag die weltweite Kapazität im Juni nur 0,4 % unter dem Niveau des Vorjahresmonats. Der Gulf Airline Recovery Index von Flightradar24 ordnete die Fluggesellschaften der Region am 5. Juli bei rund 90 % des Vorkriegsniveaus ein. Bei der Frachtnachfrage senkte die IATA ihre Jahresprognose für 2026 von 2,6 % im Dezember 2025 auf 0,7 % im Juni 2026. Darin spiegelt sich die Erwartung wider, dass die Folgen des Nahostkonflikts und die damit einhergehende schwächere Konjunktur das Frachtwachstum im weiteren Jahresverlauf zunehmend bremsen. Der Branchenumsatz wird 2026 voraussichtlich um 9,4 % steigen. Dies wird getragen von höheren Erlösen, da die Airlines einen Teil des gestiegenen Kerosinpreises an die Passagiere weitergeben. Für 2026 erwartet die IATA einen durchschnittlichen Kerosinpreis von 152 US-Dollar je Barrel, fast 70 % über dem Durchschnitt des Jahres 2025. In der Folge dürfte der Nettogewinn auf 23 Milliarden US-Dollar sinken. Damit fällt die Nettomarge auf 2 %, das schwächste Ergebnis seit den Corona-Jahren.

Der Iran-Konflikt wird die Auslieferung von Flugzeugen und Triebwerken voraussichtlich nicht beeinträchtigen. Airbus und Boeing sehen sich durch breit gestreute Auftragsbücher weitgehend abgeschirmt. Auf die Fluggesellschaften der Golfstaaten entfallen 2026 nur rund 6 % der Gesamtbestellungen (Quelle: FlightGlobal). Stornierungen bleiben unwahrscheinlich, da die mehrjährige Wartezeit auf Neuflugzeuge den Verzicht auf einen Auslieferungsslot teuer macht (Quelle: Reuters). Stand Juni 2026 hält Airbus an seinem Ziel fest, 2026 rund 870 Flugzeuge auszuliefern und damit den bisherigen Rekord aus dem Vorkrisenjahr 2019 zu übertreffen. Bis Ende 2027 strebt Airbus eine Produktionsrate von 70 bis 75 Maschinen der A320-Familie pro Monat an und will sich anschließend bei einer Rate von 75 einpendeln. Unterstützt wird der Hochlauf durch eine zweite A321-Endmontagelinie, die im Juni 2026 in Toulouse eröffnet wurde. Boeing gab für 2026 keine Auslieferungsprognose heraus. Die 787-Linie hat sich auf einem Pfad zu 10 Maschinen pro Monat stabilisiert, ein positives Signal für das stark nachgefragte GEnx-Triebwerk (Quelle: Cirium).

Der Aufwärtstrend bei den Verteidigungsausgaben wird sich im zweiten Halbjahr 2026 voraussichtlich fortsetzen. Für die EU-Staaten insgesamt wird 2026 das zwölfte Jahr realen Wachstums in Folge werden. Dies ist getragen von der Umsetzung des Fünf-Prozent-Ziels und einer breit angelegten Aufrüstung zugunsten der Verteidigungsfähigkeit. Deutschland hebt seinen Verteidigungs-haushalt 2026 auf rund 117 Milliarden Euro an, ein 23,2-%-Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr (Quelle: Europäisches Parlament). Diese Dynamik zeigte sich unmittelbar in den angekündigten Beschaffungsvorhaben der NATO-Allianz im Umfang von mehreren zehn Milliarden.

## Künftige Entwicklung der MTU

Die MTU hat ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2026 konkretisiert.

Sie erwartet einen Umsatz zwischen 9.200 und 9.700 Mio. € auf Basis einer Wechselkursannahme von 1,20 US-$ / €.

Dieser Umsatzerwartung liegen folgende Annahmen zu Grunde:

Die MTU erwartet im zivilen OEM-Geschäft ein Wachstum sowohl im Neutriebwerks- als auch im Ersatzteilgeschäft.

Das Wachstum des zivilen Neutriebwerks-Geschäfts ist vor allem durch höhere Produktionsraten für die A320neo und die A220 sowie höhere Auslieferungen der Boeing 787 und von Business Jets geprägt. Erwartet wird ein organisches Wachstum im mittleren bis hohen Zehner-Prozentbereich.

Das Wachstum im Ersatzteilgeschäft wird vom weiteren Wachstum des Luftverkehrs, einer Erhöhung der Listenpreise und abnehmenden Lieferkettenproblemen getragen.

Erwartet wird ein organisches Wachstum im niedrigen bis mittleren Zehner-Prozentbereich.

Der Umsatz des Militärgeschäfts dürfte im Jahr 2026 im mittleren Zehner-Prozentbereich ansteigen, unterstützt durch steigende Auslieferungen von Neutriebwerken sowie Wachstum in der Instandhaltung.

Für das zivile Instandhaltungsgeschäft (MRO) prognostiziert die MTU ein organisches Wachstum im niedrigen bis mittleren Zehner-Prozentbereich. Es wird erwartet, dass der Umsatzanteil der Instandhaltung von Getriebefan-Triebwerken an den Gesamtumsätzen des Segments zwischen 40 und 45 % liegen wird. Dies ist weiterhin geprägt durch den Getriebefan-Flottenmanagementplan.

Das bereinigte EBIT soll 2026 zwischen 1.350 und 1.450 Mio. € erreichen.

Die MTU geht weiterhin davon aus, dass das bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern und das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) analog steigen.

Beim Free Cashflow geht die MTU 2026 von einer Verbesserung der Cash Conversion Rate auf ein Niveau von 50 % bis 60 % des bereinigten Ergebnisses nach Steuern aus. Dies würde rechnerisch einem Free Cashflow innerhalb einer Bandbreite von rund 500 bis 600 Mio. € entsprechen.

## Risiken

Aufgrund der unternehmerischen Aktivität und der Einbindung der MTU in einen global vernetzten Markt mit vielfältigen ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen sowie die durch Konsortien geprägten Geschäftsbeziehungen ergeben sich Risiken, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens beeinflussen können.

Geopolitische Entwicklungen weltweit und die Auswirkungen der Konflikte im Iran, in Israel/Gaza, China/Taiwan sowie des russischen Angriffskriegs in der Ukraine auf die Weltwirtschaft können das Geschäft der MTU-Gruppe weiterhin negativ beeinflussen. Insbesondere der aufgrund des Iran-Kriegs eingeschränkte Flugverkehr im Nahen Osten wirkt sich dabei auf das Geschäft der MTU aus. Die mit dem Ukraine-Krieg in Zusammenhang stehenden umfangreichen wirtschaftlichen Sanktionen gegenüber Russland wirkten sich belastend auf die Geschäftsentwicklung der MTU aus, insbesondere aufgrund von bestehenden Langfristverträgen mit russischen MRO-Kunden. Insgesamt hatte die MTU nur in sehr geringem Umfang MRO-Direktgeschäft in Russland und verfügte über keine Präsenz in der Region. Entsprechend konnte die MTU die bisherigen Risiken weitestgehend kompensieren. Die MTU unterstützt uneingeschränkt alle Sanktionsregularien und kommt ihnen vollumfänglich nach. Entsprechend hat das Unternehmen alle Lieferungen und Datentransfers sowie den Zahlungsverkehr im Einklang mit geltendem Sanktionsrecht eingestellt. Die daraus resultierenden Risiken aus von ehemaligen Kunden angemeldeten Rückzahlungsverpflichtungen aufgrund von Vertragsauflösungen bestehen weiterhin.

Aufgrund der politischen Entwicklungen in den USA ist die MTU einerseits möglichen Auswirkungen aus direkten Einfuhrabgaben (US-Strafzölle) bzw. der US-Besteuerung ausgesetzt, andererseits würden auch Strafzölle der EU, die als Gegenmaßnahmen verhängt werden könnten, das Geschäft sowohl im OEM- als auch im MRO Segment negativ beeinflussen.

Für die MTU bestehen zudem Risiken, die aus der Unsicherheit in Bezug auf die allgemeine Energieversorgung mit Öl und Gas sowie die Störung von weltweiten Wertschöpfungs- und Lieferketten resultieren. Bisher ist es der MTU gelungen, einen großen Teil der Auswirkungen von hohen Rohstoffpreisen und hoher Marktvolatilität bei den nicht-energetischen Rohstoffen durch proaktives Risikomanagement zu mitigieren. Sollte die aktuell angespannte Lage an den Rohstoffmärkten für einen längeren Zeitraum fortbestehen, könnten sich die hohen Rohstoffpreise negativ auf die Margen der MTU auswirken. Auswirkungen der Inflation, getrieben von steigenden Personal- und Energiekosten, konnten bisher weitestgehend durch Fixpreisvereinbarungen in Langzeitbeschaffungsverträgen vermieden werden. Bei weiterhin steigenden Preisen wird sich in den nächsten Jahren die Anspannung auf die Beschaffungskosten durch die Anwendung entsprechender Preisgleitklauseln bzw. auslaufende Preisbindungen graduell erhöhen. Unabhängig von der aktuellen Situation setzt die MTU bereits heute auf einen Mix aus erneuerbaren und nicht-erneuerbaren Energien und wählt Energieressourcen nach Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und ökologischen Gesichtspunkten aus. Die Ende 2025 in den Betrieb gegangene Geothermie-Anlage auf dem Grundstück der MTU in München-Allach unterstreicht diese Ambition.

Wesentliche Risiken für die MTU bestehen aus Markt- und Programmrisiken. Im OEM-Segment stehen weiterhin die Markt- und Programmrisiken im Zusammenhang mit Risk- and Revenue-Sharing-Verträgen mit den OEM-Partnern, darunter auch die Gefahr von Belastungen der Geschäftsentwicklung, falls die Kapazitäten und Teileversorgung zur Erfüllung höherer Instandhaltungsbedarfe der GTF-Flotte nicht ausreichend schnell gesteigert werden können. Weiterhin berücksichtigt die MTU Risikopositionen im Zusammenhang mit Entwicklungs- und Fertigungsrisiken im Rahmen ziviler Programmbeteiligungen, bei deren Eintreten Kompensationen des Triebwerkskonsortialführers bzw. der

Programmgesellschaft gegenüber Programmkunden erfolgen könnten, an denen die MTU als Konsortialpartner mit ihrem jeweiligen Programmanteil partizipiert.

Im Militärgeschäft ist die Beteiligung an einem Triebwerksprogramm für die nächste Generation eines Kampfjets weiterhin offen, die für das MTU-Militärgeschäft insbesondere mittel- bis langfristig relevant werden sollte.

Im Zusammenhang mit anhängigen Schiedsverfahren mit Kunden ziviler Programmbeteiligungen bestehen weiterhin möglicherweise erhebliche Kredit- und Rechtsrisiken.

Haftungs- und Kostenrisiken im Zusammenhang mit der Realisierung des Getriebefan-Flottenmanagementplans berücksichtigt die MTU in direkter Abstimmung mit dem Triebwerks-OEM durch bilanzielle Vorsorgen, insbesondere in Form von Rückerstattungsverpflichtungen bzw. im Rahmen zukunftsgerichteter Aussagen des Managements zur erwarteten Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Gleichwohl können sich in diesem Zusammenhang weitere Risiken, aber auch Chancen, mit Blick auf die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MTU ergeben.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit die gleichen Risikopotenziale wie im Geschäftsbericht 2025 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Risiken wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 84 ff. (Risiko- und Chancenbericht), verwiesen.

## Chancen

Das Geschäftsmodell, basierend auf den drei Säulen ziviles Triebwerksgeschäft, militärisches Geschäft und zivile Instandhaltung, sowie das ausgewogene Produktportfolio ermöglichen der MTU jeweils gute Marktpositionen. 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 regelmäßig neue Chancen.

Trotz der Verwerfungen in Folge der geopolitischen Krisen, den Belastungen aus Powder Metal sowie den sonstigen genannten Risikofeldern, sieht die MTU auch Chancen-Positionen in allen Geschäftsfeldern. Im zivilen Triebwerksgeschäft sieht das Unternehmen insbesondere Chancen, mit Hilfe seiner Beteiligung vor allem an der effizienteren GTF-Triebwerkstechnologie überproportional an der weiteren Erholung und dem künftigen Wachstum der Luftfahrtindustrie zu partizipieren. In Anbetracht der limitierten Produktionskapazitäten hierfür ergeben sich zusätzliche Chancen für das OEM- und MRO-Geschäft im Zusammenhang mit etablierten Programmen wie dem V2500. Im Betrachtungszeitraum sucht die MTU im Rahmen des PW1100G-JM-Programmkonsortiums Chancen zu realisieren, die eine effiziente Abwicklung des Getriebefan-Flottenmanagementplans unterstützen. Darüber hinaus sieht die MTU Chancen im Rahmen verbesserter Marktkonditionen sowie einer für das Unternehmen verbesserten Kundenstruktur, die Belastungen aus den o.g. Risiken zusätzlich abmildern bzw. kompensieren könnten.

Bei den militärischen Triebwerksprogrammen bietet eine mögliche Beteiligung an einem Kampfjet der nächsten Generation eine potenzielle Chance für die MTU im Rahmen der Entwicklung, Technologie und Geschäftsentwicklung. Ebenfalls können Chancen beim Ersatz bestehender militärischer Triebwerksflotten ergriffen werden, um an zusätzlichen Verkäufen und dem damit verbundenen Instandhaltungsgeschäft teilzuhaben. Zusätzliches Potenzial im Militärgeschäft könnte sich mittelfristig aus dem Sondervermögen der Bundeswehr und dem daraus abgeleiteten höheren Wehretat ergeben, von dem die MTU profitieren könnte.

Darüber hinaus sieht die MTU derzeit dasselbe Chancenpotenzial wie im Geschäftsbericht 2025 beschrieben. Für eine umfassende Darstellung der Chancen wird in diesem Zusammenhang auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 100 ff. (Chancenbericht), verwiesen.

## Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation der MTU

Die MTU sieht sich aufgrund ihres ganzheitlichen Risiko- und Chancen-Management-Systems in der Lage, Risikofelder und Chancenpotenziale frühzeitig zu identifizieren, Risiken durch geeignete Maßnahmen aktiv und kompensatorisch zu steuern und Chancen zu ergreifen. Die Risiko- und Chancenlage hat sich für den MTU-Konzern gegenüber der Einschätzung zum 31. Dezember 2025 nur unwesentlich verändert.

Höheren Risiken insbesondere aufgrund der aktuellen Brisanz bei dem Thema Lieferketten und anderen Risiken im Zuge der genannten geopolitischen Konflikten stehen o.g. höhere Chancen gegenüber.

Die MTU klassifiziert ihr Risikomanagement-System weiterhin als effektiv, um die be-stehenden und künftigen Herausforderungen hieraus zu bewältigen.

Entsprechend wird aus heutiger Sicht die Risikoposition, auch in Anbetracht der kontinuierlich weiterentwickelten kompensatorischen Maßnahmen, als beherrschbar und somit der Fortbestand des MTU-Konzerns als nicht gefährdet beurteilt.

# 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

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| in Mio. € | (Anhang) | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|---|
| **Umsatzerlöse** | **(1.)** | **4.666** | **4.197** |
| Umsatzkosten | (2.) | –3.870 | –3.369 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | | **797** | **828** |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | (3.) | –53 | –47 |
| Vertriebskosten | (4.) | –77 | –82 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | (5.) | –106 | –78 |
| Sonstige betriebliche Erträge | | 14 | 9 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | | –34 | –28 |
| Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen | (7.) | 124 | 102 |
| **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)** | | **665** | **704** |
| Zinsergebnis | (8.) | –36 | –24 |
| Sonstiges Finanzergebnis | (9.) | –23 | 43 |
| **Finanzergebnis** | | **–58** | **19** |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | | **606** | **723** |
| Ertragsteuern | (10.) | –159 | –211 |
| **Ergebnis nach Ertragsteuern** | | **448** | **513** |
| Davon entfallen auf | | | |
| Anteilseigner der MTU Aero Engines AG | | 430 | 504 |
| Anteile ohne beherrschenden Einfluss | | 18 | 8 |
| | | | |
| **Ergebnis je Aktie in €** | | | |
| Unverwässert (EPS) | (11.) | 7,99 | 9,37 |
| Verwässert (DEPS) | (11.) | 7,93 | 9,17 |

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

| in Mio. € | (Anhang) | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|---|
| **Ergebnis nach Ertragsteuern** | | **448** | **513** |
| Kursdifferenzen aus der Umrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe | | 23 | –116 |
| Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen | | –78 | 186 |
| Posten, die anschließend möglicherweise in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | | –55 | 71 |
| Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsverpflichtungen und Planvermögen | | 2 | 14 |
| Posten, der nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wird | | 2 | 14 |
| **Sonstiges Ergebnis nach Steuern** | **(24.)** | **–53** | **84** |
| Davon entfallen auf | | | |
| Anteilseigner der MTU Aero Engines AG | | –55 | 94 |
| Anteile ohne beherrschenden Einfluss | | 2 | –9 |
| **Gesamtergebnis** | | **395** | **597** |
| Davon entfallen auf | | | |
| Anteilseigner der MTU Aero Engines AG | | 375 | 598 |
| Anteile ohne beherrschenden Einfluss | | 19 | –1 |

# Konzernbilanz – Vermögenswerte

## Vermögenswerte

| in Mio. € | (Anhang) | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte & Geschäfts- oder Firmenwert | (14.) | 1.502 | 1.490 |
| Sachanlagen | (15.) | 2.155 | 1.978 |
| Finanzielle Vermögenswerte, at equity bilanziert | (16.) | 664 | 688 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | (16.) | 139 | 139 |
| Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte | (17.) | 703 | 712 |
| Latente Steuern | | 87 | 133 |
| **Summe langfristige Vermögenswerte** | | **5.251** | **5.139** |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | |
| Vorräte | (19.) | 2.070 | 2.018 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (20.) | 1.818 | 1.484 |
| Vertragsvermögenswerte | (21.) | 1.479 | 1.501 |
| Ertragsteueransprüche | | 63 | 47 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | (16.) | 1.290 | 1.196 |
| Sonstige Vermögenswerte | (17.) | 85 | 81 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | (23.) | 1.295 | 1.256 |
| **Summe kurzfristige Vermögenswerte** | | **8.100** | **7.582** |
| **Summe Aktiva** | | **13.351** | **12.721** |

# Konzernbilanz – Eigenkapital und Schulden

## Eigenkapital und Schulden

| in Mio. € | (Anhang) | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
|---|---|---|---|
| **Eigenkapital** | **(24.)** | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 54 | 54 |
| Kapitalrücklage | | 625 | 577 |
| Gewinnrücklagen | | 4.070 | 3.834 |
| Eigene Aktien | | –8 | –8 |
| Kumuliertes übriges Eigenkapital | | –198 | –143 |
| **Anteilseigner der MTU Aero Engines AG** | | **4.543** | **4.314** |
| Anteile ohne beherrschenden Einfluss | | 57 | 61 |
| **Summe Eigenkapital** | | **4.600** | **4.375** |
| | | | |
| Rückstellungen für Pensionen | (25.) | 644 | 640 |
| Sonstige Rückstellungen | (27.) | 92 | 72 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | (28.) | 2.308 | 2.376 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (32.) | 3 | 3 |
| **Summe langfristige Schulden** | | **3.047** | **3.090** |
| | | | |
| **Kurzfristige Schulden** | | | |
| Rückstellungen für Pensionen | (25.) | 31 | 31 |
| Ertragsteuerschulden | | | 17 |
| Sonstige Rückstellungen | (27.) | 145 | 142 |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten | (31.) | 3.383 | 3.103 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | (28.) | 1.011 | 854 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 509 | 588 |
| Vertragsverbindlichkeiten | (30.) | 503 | 394 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (32.) | 123 | 126 |
| **Summe kurzfristige Schulden** | | **5.704** | **5.255** |
| **Summe Passiva** | | **13.351** | **12.721** |

# Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

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

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

| in Mio. € | 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 | Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste[1] | Instrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen | | | |
| **Bilanzwert zum 01.01.2025** | **54** | **577** | **2.936** | **–8** | **68** | **–197** | **–65** | **3.363** | **74** | **3.438** |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | | | 504 | | | | | 504 | 8 | 513 |
| Sonstiges Ergebnis | | | | | –106 | 14 | 186 | 94 | –9 | 84 |
| **Gesamtergebnis** | | | **504** | | **–106** | **14** | **186** | **598** | **–1** | **597** |
| Dividendenzahlung | | | –118 | | | | | –118 | –7 | –125 |
| Sonstiges [2] | | | –0 | | | | | –0 | | –0 |
| Restricted Stock Plan (LTI) [3] | | –0 | | | | | | –0 | | –0 |
| **Bilanzwert zum 30.6.2025** | **54** | **577** | **3.321** | **–8** | **–39** | **–184** | **121** | **3.843** | **66** | **3.909** |
| | | | | | | | | | | |
| **Bilanzwert zum 01.01.2026** | **54** | **577** | **3.834** | **–8** | **–31** | **–179** | **67** | **4.314** | **61** | **4.375** |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | | | 430 | | | | | 430 | 18 | 448 |
| Sonstiges Ergebnis | | | | | 21 | 2 | –78 | –55 | 2 | –53 |
| **Gesamtergebnis** | | | **430** | | **21** | **2** | **–78** | **375** | **19** | **395** |
| Dividendenzahlung | | | –194 | | | | | –194 | –7 | –201 |
| Sonstiges [2] | | | | | | | | | –17 | –17 |
| Wandelschuldverschreibung 2019/ 2026 | 0 | 48 | | | | | | 48 | | 48 |
| Restricted Stock Plan (LTI) [3] | | –0 | | | | | | –0 | | –0 |
| **Bilanzwert zum 30.6.2026** | **54** | **625** | **4.070** | **–8** | **–10** | **–177** | **–11** | **4.543** | **57** | **4.600** |

[1] Betrifft Pensionsverpflichtungen und Planvermögen

[2] Betrifft: Erwerb bzw. Veräußerung von Unternehmensbeteiligungen sowie Kapitalmaßnahmen.

[3] Betrifft: Gewährung gesperrter Aktien im Rahmen erfolgsabhängiger Vergütungsbestandteile leitender Angestellter

# Konzern-Kapitalflussrechnung

## Konzern-Kapitalflussrechnung

| in Mio. € | (Anhang) | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|---|
| **Betriebliche Tätigkeit** | | | |
| **Ergebnis nach Ertragsteuern** | | **448** | **513** |
| Nicht zahlungswirksame Fortschreibung (inklusive Wertminderungen) aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung | | 25 | 25 |
| Amortisationen, Zu- und Abschreibungen und Wertminderungen übriger langfristiger Vermögenswerte | | 193 | 179 |
| Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen | (7.) | –124 | –102 |
| Erhaltene Gewinnausschüttungen | | 121 | 45 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Vermögenswerten | | 0 | –0 |
| Ergebniswirksame Veränderung der Pensionsrückstellungen | | 7 | 9 |
| Veränderung sonstige Rückstellungen | (27.) | 23 | 51 |
| Veränderung Rückerstattungsverbindlichkeiten, die nicht Bestandteil des Working Capitals sind | (31.) | 199 | –254 |
| Veränderung Working Capital [1)] | | –425 | –48 |
| Sonstige nicht zahlungswirksame Vorgänge | | 45 | –106 |
| Zinsergebnis | (8.) | 36 | 24 |
| Gezahlte Zinsen | | –32 | –37 |
| Erhaltene Zinsen | | 14 | 17 |
| Ertragsteuern | (10.) | 159 | 211 |
| Gezahlte Ertragsteuern | | –107 | –110 |
| **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** | | **582** | **414** |

| in Mio. € | (Anhang) | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|---|
| **Investitionstätigkeit** | | | |
| Auszahlungen für Investitionen in: | | | |
| immaterielle Vermögenswerte | (14.) | –35 | –37 |
| Sachanlagen | (15.) | –196 | –177 |
| finanzielle Vermögenswerte | (16.) | –69 | –16 |
| erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte | (17.) | –21 | –36 |
| Einzahlungen aus Abgängen von: | | | |
| immateriellen Vermögenswerten/Sachanlagen | (14.)/(15.) | 23 | 51 |
| sonstigen finanziellen Vermögenswerten | | 10 | 4 |
| **Cashflow aus Investitionstätigkeit** | | **–288** | **–212** |
| **Finanzierungstätigkeit** | | | |
| Aufnahme von sonstigen Schuldverschreibungen und Darlehen | (28.) | 595 | |
| Tilgung von sonstigen Schuldverschreibungen und Darlehen | (28.) | –551 | –500 |
| Tilgung Leasingverbindlichkeiten | (28.) | –42 | –60 |
| Tilgung Kaufpreisverbindlichkeiten Programmbeteiligungen | | –8 | –15 |
| Aufnahme sonstige Finanzverbindlichkeiten | (28.) | 10 | 85 |
| Tilgung sonstige Finanzverbindlichkeiten | (28.) | –44 | –42 |
| Dividendenzahlung an Aktionär:innen der MTU AG/ an nicht beherrschende Anteile | | –201 | –125 |
| Kapitalrückzahlung | | –17 | |
| **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** | | **–258** | **–658** |
| **Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes im Geschäftsjahr** | | **36** | **–456** |
| Wechselkursbedingte Wertänderung der Zahlungsmittel | | 4 | –18 |
| Finanzmittelbestand am Anfang des Geschäftsjahres | | 1.256 | 1.747 |
| **Finanzmittelbestand zum 30. Juni des Geschäftsjahres** | | **1.295** | **1.273** |

[1] Soweit zahlungswirksam.

# Anhang zum Konzern-Zwischenabschluss

## Konzern-Segmentberichterstattung

### Segmentinformationen

Zu den Tätigkeiten der einzelnen Geschäftssegmente wird auf die Erläuterungen im Geschäftsbericht 2025, Seite 346f., verwiesen. In den ersten sechs Monaten 2026 hat sich die Segmentabgrenzung nicht verändert.

Die Segmentinformationen stellen sich wie folgt dar:

## Konzern-Segmentberichterstattung

| | Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) | | Zivile Triebwerksinstand-haltung (MRO-Segment) | | Summe berichtspflichtige Segmente | | Konsolidierung/ Überleitung | | MTU-Konzern | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 |
| Außenumsatz | 1.283 | 1.427 | 3.384 | 2.770 | 4.666 | 4.197 | | –0 | 4.666 | 4.197 |
| Umsätze mit anderen Segmenten | 46 | 40 | 7 | 29 | 53 | 70 | –53 | –70 | | |
| **Gesamtumsatz** | **1.329** | **1.468** | **3.391** | **2.799** | **4.720** | **4.267** | **–53** | **–70** | **4.666** | **4.197** |
| **Bereinigter Umsatz** | **1.349** | **1.411** | **3.391** | **2.799** | **4.740** | **4.210** | **–53** | **–70** | **4.686** | **4.141** |
| Umsatzkosten | –806 | –897 | –3.118 | –2.543 | –3.923 | –3.439 | 54 | 70 | –3.870 | –3.369 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | **523** | **571** | **273** | **257** | **796** | **828** | **1** | **1** | **797** | **828** |
| Amortisationen immaterieller Vermögenswerte | 29 | 28 | 4 | 5 | 33 | 33 | | | 33 | 33 |
| Abschreibungen von Sachanlagen | 66 | 65 | 94 | 79 | 161 | 143 | | | 161 | 143 |
| Fortschreibung aktivierter Programmwerte und erworbener Entwicklung | 25 | 25 | | | 25 | 25 | | | 25 | 25 |
| Wertminderungen | | | 0 | 3 | 0 | 3 | | | 0 | 3 |
| **Amortisationen/Fortschreibungen/Abschreibungen/Wertminderungen** | **120** | **117** | **98** | **86** | **218** | **204** | | | **218** | **204** |
| **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)** | **393** | **462** | **271** | **241** | **664** | **703** | **0** | **1** | **665** | **704** |
| davon Sondereinfluss "Effekte aus der Kaufpreisallokation" | 7 | 9 | 0 | 0 | 8 | 9 | | | 8 | 9 |
| davon Sondereinfluss "Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung" | 13 | 13 | | | 13 | 13 | | | 13 | 13 |
| davon Sondereinfluss „GTF™-Flottenmanagementplan" | 7 | –70 | | | 7 | –70 | | | 7 | –70 |
| **Bereinigtes Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT bereinigt)** | **421** | **415** | **271** | **241** | **692** | **656** | **0** | **1** | **692** | **657** |
| Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen | 72 | 38 | 52 | 64 | 124 | 102 | | | 124 | 102 |
| Buchwerte der at equity bilanzierten Unternehmen (30.6.2026/31.12.2025) | 276 | 292 | 388 | 396 | 664 | 688 | | | 664 | 688 |
| **Vermögenswerte (30.6.2026/31.12.2025)** | **11.031** | **10.686** | **4.634** | **4.429** | **15.664** | **15.115** | **–2.313** | **–2.394** | **13.351** | **12.721** |

## Konzern-Segmentberichterstattung

| in Mio. € | Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment) | | Zivile Triebwerksinstand-haltung (MRO-Segment) | | Summe berichtspflichtige Segmente | | Konsolidierung/ Überleitung | | MTU-Konzern | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 |
| **Schulden (30.6.2026/31.12.2025)** | **7.249** | **7.021** | **3.099** | **3.033** | **10.347** | **10.054** | **–1.596** | **–1.708** | **8.751** | **8.346** |
| **Wesentliche sonstige zahlungsunwirksame Posten** | **30** | **–82** | **15** | **–23** | **45** | **–105** | **0** | **–1** | **45** | **–106** |
| **Investitionen in:** | | | | | | | | | | |
| immaterielle Vermögenswerte | 36 | 38 | 0 | 112 | 36 | 150 | | | 36 | 150 |
| Sachanlagen | 57 | 67 | 317 | 209 | 374 | 276 | | | 374 | 276 |
| Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte | 22 | 37 | | | 22 | 37 | | | 22 | 37 |
| **Summe Investitionen** | **114** | **142** | **317** | **321** | **431** | **463** | | | **431** | **463** |
| **Segment-Kennziffern:** | | | | | | | | | | |
| Bruttomarge in % vom Umsatz | 39,4 | 38,9 | 8,1 | 9,2 | 16,9 | 19,4 | –1,6 | –0,9 | 17,1 | 19,7 |
| EBIT in % vom Umsatz | 29,6 | 31,5 | 8,0 | 8,6 | 14,1 | 16,5 | –0,2 | –1,2 | 14,2 | 16,8 |
| EBIT bereinigt in % vom bereinigten Umsatz | 31,2 | 29,4 | 8,0 | 8,6 | 14,6 | 15,6 | –0,2 | –1,2 | 14,8 | 15,9 |

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

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

| in Mio. € | **1.1. – 30.6.2026** | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)** | **665** | **704** |
| Zinserträge | 14 | 17 |
| Zinsaufwendungen | –50 | –41 |
| Sonstiges Finanzergebnis | –23 | 43 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | **606** | **723** |

## Grundsätze

Das Geschäft des Konzerns erstreckt sich auf den gesamten Lebenszyklus eines Triebwerksprogramms – von der Entwicklung über die Konstruktion, die Erprobung und die Fertigung von Triebwerken und Ersatzteilen bis hin zu Instandhaltungsdienstleistungen. Die Geschäftstätigkeit der MTU gliedert sich in 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 Instandsetzung und Überholung sowie 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 27. Juli 2026 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.

Der Umfang des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses ist deutlich reduziert im Vergleich zum Konzern-Jahresabschluss im Geschäftsbericht. Dies bietet die Möglichkeit, den Adressaten zeitnahe und relevante Finanzinformationen zwischen den Konzernabschlüssen zur Verfügung zu stellen. Um die Konsistenz zu gewährleisten, beziehen sich die Kapitelangaben im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses auf die Nummerierung des Geschäftsberichts. Aufgrund des geringeren Umfangs kann es jedoch vorkommen, dass die Kapitelnummerierung im verkürzten Anhang nicht fortlaufend ist und punktuell Kapitelnummern überspringt. Die damit gewonnene strukturelle Stetigkeit der Berichterstattung soll es dem Abschlussadressaten ermöglichen, zielführender durch die beiden MTU-Berichtsformate zu navigieren.

## Statement of Compliance

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2026 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 Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) wurden von der MTU angewendet. Die erstmals zum 1. Januar 2026 anzuwendenden neuen oder geänderten IFRS und Interpretationen wurden bei der Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses berücksichtigt und hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss wurden dieselben Rechnungslegungsmethoden wie bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2025 angewendet. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich die gerundet dargestellten Werte im Konzernabschluss nicht genau zu gerundet dargestellten Summen addieren und in gleicher Weise die Prozentangaben im Einzelfall nicht exakt auf Basis der gerundet dargestellten absoluten Werte ermittelt werden können. Dabei repräsentiert „0“ Werte zwischen einer halben Million und null Euro und “–0“ Werte zwischen null und minus einer halben Million Euro. Werte, welche genau 0,00 € entsprechen, werden mit einem leeren Feld dargestellt.

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 2025 zu lesen.

Aus Sicht der Unternehmensleitung enthält der Halbjahres-Finanzbericht alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns notwendig sind. Die im Rahmen der Konzernrechnungslegung angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Anhang des Konzernabschlusses vom 31. Dezember 2025, im Geschäftsbericht 2025 ab Seite 250, erläutert.

## Konsolidierungskreis

Der MTU-Konzern umfasste am 30. Juni 2026 einschließlich der MTU Aero Engines AG, München, Anteile an 41 Unternehmen (31.12.2025: 37 Unternehmen).

## Schätzunsicherheiten

Der Umgang mit Schätzunsicherheiten erfolgt im Wesentlichen nach den gleichen Prinzipien wie im Geschäftsbericht 2025 auf Seite 266 ff. dargestellt. Soweit es hierzu Abweichungen gab, wurden diese bei der jeweiligen Anhangangabe dargestellt.

# Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## 1. Umsatzerlöse

### Umsatzerlöse

| in Mio. € | Zeitpunktbezogene Umsatzrealisierung | Zeitraumbezogene Umsatzrealisierung | Sonstige Umsatzerlöse | 1.1. – 30.6.2026 | Zeitpunktbezogene Umsatzrealisierung | Zeitraumbezogene Umsatzrealisierung | Sonstige Umsatzerlöse | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ziviles Triebwerksgeschäft | 982 | 1 | | 983 | 1.166 | 2 | | 1.168 |
| Militärisches Triebwerksgeschäft | 90 | 208 | | 298 | 71 | 189 | | 260 |
| Sonstige Umsatzerlöse | | | 48 | 48 | | | 40 | 40 |
| **Ziviles und militärisches Triebwerksgeschäft (OEM-Segment)** | **1.072** | **209** | **48** | **1.329** | **1.237** | **191** | **40** | **1.468** |
| Zivile Triebwerksinstandhaltung | 197 | 3.077 | | 3.274 | 68 | 2.632 | | 2.700 |
| Sonstige Umsatzerlöse | | | 117 | 117 | | | 99 | 99 |
| **Zivile Triebwerksinstandhaltung (MRO-Segment)** | **197** | **3.077** | **117** | **3.391** | **68** | **2.632** | **99** | **2.799** |
| Konsolidierung | –22 | –7 | –24 | –53 | –20 | –30 | –19 | –70 |
| **Summe Umsatzerlöse** | **1.246** | **3.279** | **142** | **4.666** | **1.285** | **2.792** | **120** | **4.197** |

Die Umsatzerlöse stiegen in den ersten sechs Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum um 469 Mio. € (11,2 %) auf 4.666 Mio. €.

Dabei sanken die Umsatzerlöse im zivilen und militärischen Triebwerksgeschäft um 139 Mio. € (–9,5 %) auf 1.329 Mio. €. Der Umsatzrückgang im zivilen Triebwerksgeschäft ist im Wesentlichen geprägt durch US-Dollar-Wechselkurseffekte beim Hedging- und beim Durchschnittskurs sowie den im Halbjahr realisierten Produktmix. Weiterhin stand die Umsatzentwicklung im Einfluss der US-Dollar-Stichtagswechselkursentwicklung, von 1,18 US-$/€ am 31. Dezember 2025 auf 1,14 US-$/€ zum Abschlussstichtag, insbesondere unter Berücksichtigung der Stichtagskursbewertung von Rückerstattungsverpflichtungen in Fremdwährung. Gegenläufig wirkte der Anstieg der Umsatzerlöse im Militärgeschäft.

In der zivilen Triebwerksinstandhaltung erhöhten sich die Umsatzerlöse um 591 Mio. € auf 3.391 Mio. €, insbesondere befördert durch zusätzliches Instandhaltungsgeschäft insbesondere bei den GTF™-Triebwerksprogrammen. Korrespondierend hierzu entwickelten sich das Triebwerksleasing- und das Asset-Managementgeschäft im Berichtszeitraum positiv.

Die Umsatzerlöse auf bereinigter Basis stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 546 Mio. € (13,2 %) auf 4.686 Mio. €.

## 2. Umsatzkosten

### Umsatzkosten

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Materialaufwand | –3.226 | –2.779 |
| Personalaufwand | –571 | –547 |
| Amortisationen und Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) | –188 | –175 |
| Übrige Umsatzkosten | 103 | –31 |
| Währungsumrechnungseffekte | –32 | 100 |
| **Umsatzkosten** | **–3.915** | **–3.433** |
| Aktivierte Entwicklungskosten | 45 | 64 |
| **Summe Umsatzkosten** | **–3.870** | **–3.369** |

Infolge des gestiegenen Geschäftsvolumens und des realisierten Produktmixes erhöhten sich die Umsatzkosten in den ersten sechs Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum, insbesondere aufgrund der Entwicklung des Materialaufwands, um 501 Mio. € (14,9 %) auf 3.870 Mio. € und damit überproportional zu den Umsatzerlösen. Die Inflationseffekte wirkten hierbei umsatzkostensteigernd.

Die übrigen Umsatzkosten stehen in Zusammenhang mit Bestandsveränderungen und dem Rückstellungsverbrauch. Bei den Währungseffekten handelt es sich um saldierte realisierte und unrealisierte Kursgewinne und -verluste aus der Bewertung von Lieferungs- und Leistungsverbindlichkeiten. Der starke Anstieg des Aufwands resultiert aus der stark divergierenden Enwicklung der Stichtagskurse im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresultimo.

## 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

### Forschungs- und Entwicklungskosten

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Materialaufwand | –28 | –24 |
| Personalaufwand | –22 | –20 |
| Amortisationen und Abschreibungen | –1 | –1 |
| Übrige Entwicklungskosten | –2 | –2 |
| **Summe Forschungs- und Entwicklungskosten** | **–53** | **–47** |

## 4. Vertriebskosten

### Vertriebskosten

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Materialaufwand | –18 | –18 |
| Personalaufwand | –51 | –50 |
| Amortisationen und Abschreibungen | –1 | –1 |
| Übrige Vertriebskosten | –6 | –14 |
| **Summe Vertriebskosten** | **–77** | **–82** |

Die Vertriebskosten enthalten als Teil der übrigen Vertriebskosten neben Aufwendungen für Marketing und Werbung auch Wertberichtigungen und Abschreibungen auf direkte Kundenforderungen.

## 5. Allgemeine Verwaltungskosten

### Allgemeine Verwaltungskosten

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Materialaufwand | –8 | –6 |
| Personalaufwand | –65 | –52 |
| Amortisationen und Abschreibungen | –3 | –2 |
| Übrige Verwaltungskosten | –30 | –18 |
| **Summe allgemeine Verwaltungskosten** | **–106** | **–78** |

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 und aus Beteiligungen

### Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Assoziierte Unternehmen | 73 | 38 |
| Gemeinschaftsunternehmen | 51 | 64 |
| **Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen** | **124** | **102** |

## 8. Zinsergebnis

### Zinsergebnis

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| **Zinserträge** | **14** | **17** |
| Zinsaufwand | | |
| Anleihen und Schuldverschreibungen | –17 | –21 |
| Wandelschuldverschreibungen | –8 | –2 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | –0 | –0 |
| Leasingverbindlichkeiten | –7 | –6 |
| Übrige Zinsaufwendungen | –20 | –14 |
| Aktivierte Fremdkapitalzinsen für qualifizierte Vermögenswerte | 3 | 3 |
| **Zinsaufwendungen** | **–50** | **–41** |
| **Zinsergebnis** | **–36** | **–24** |

Die Übrigen Zinsaufwendungen stehen insbesondere im Zusammenhang mit den in 2024 platzierten Schuldscheindarlehen, dem Zinsaufwand aus Factoring sowie der Aufzinsung der Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter.

## 9. Sonstiges Finanzergebnis

**Sonstiges Finanzergebnis**

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| **Effekte aus Währungsumrechnungen: Kursgewinne/-verluste aus** | | |
| Devisenbestandsbewertung | 5 | 5 |
| Finanzierungsvorgängen | –5 | 31 |
| Leasingverbindlichkeiten | –11 | 18 |
| **Effekte aus der Bewertung von Derivaten** | | |
| Devisenderivate (Fremdwährungsrisiken) | –6 | 5 |
| Warenterminkontrakte | | –1 |
| **Zinsanteil aus der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden** | | |
| Pensionsverpflichtungen und Planvermögen | –14 | –13 |
| Forderungen, sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | –1 | –2 |
| Übriges sonstiges Finanzergebnis | 10 | 0 |
| **Sonstiges Finanzergebnis** | **–23** | **43** |

Beim übrigen sonstigen Finanzergebnis handelt es sich um Gewinne aus dem Rückkauf der Wandelschuldverschreibung 2019 in Zusammenhang mit der Marktwertbewertung der Fremdkapitalkomponente im Vergleich zum Barwert.

## 10. Ertragsteuern

**Aufteilung der laufenden und latenten Ertragsteuern**

| in Mio. € | 1.1. – 30.6.2026 | 1.1. – 30.6.2025 |
|---|---|---|
| Laufende Ertragsteuern | –78 | –147 |
| Latente Ertragsteuern | –81 | –64 |
| **Ertragsteueraufwand** | **–159** | **–211** |

Die Steuerquote beträgt 26,15 % (Januar bis Juni 2025: 29,13 %). Die ausgewiesenen Ertragsteuern und die Steuerquote enthalten die zum Halbjahr aktualisierten Einschätzungen zur Betroffenheit des Konzerns durch die Mindeststeuer (BEPS/PILLAR II). Es fallen keine Belastungen durch die Mindeststeuer an. Für eine ausführliche Beschreibung bzgl. BEPS/PILLAR II wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 279, verwiesen. Die zum Jahresabschluss 2025 ermittelten Effekte aus der stufenweisen Senkung des Körperschaftsteuersatzes um jährlich einen Prozentpunkt für die Geschäftsjahre 2028 bis 2032 wurden zum Halbjahr aktualisiert.

## 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 vertraglich im Rahmen von zum Stichtag abgeschlossenen Finanzinstrumenten zusätzlich ausgegeben werden könnte.

In den ersten sechs Monaten 2026 betrug das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende Ergebnis nach Ertragsteuern 430 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 504 Mio. €). Die durchschnittlich gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Zeitraum Januar bis Juni 2026 53.856.502 Aktien (Januar bis Juni 2025: 53.785.246 Aktien). Damit ergab sich in den ersten sechs Monaten 2026 ein unverwässertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 7,99 € (Januar bis Juni 2025: 9,37 €).

Das verwässerte Ergebnis je Aktie belief sich auf 7,93 € (Januar bis Juni 2025: 9,17 €). Verwässerungseffekte ergaben sich aus 1.055.054 (Januar bis Juni 2025: 1.321.265) potenziell auszugebenden Aktien im Rahmen der im Januar 2026 emittierten Wandelschuldverschreibung.

In den ersten sechs Monaten 2026 betrug das auf die Anteilseigner der MTU Aero Engines AG entfallende bereinigte Ergebnis nach Ertragsteuern 485 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 471 Mio. €). Die durchschnittlich gewichtete und im Umlauf befindliche Aktienanzahl betrug im Zeitraum Januar bis Juni 2026 53.856.502 Aktien (Januar bis Juni 2025: 53.785.246 Aktien). Damit ergab sich in den ersten sechs Monaten 2026 ein bereinigtes Ergebnis je Aktie in Höhe von 9,00 € (Januar bis Juni 2025: 8,76 €).

# 12. Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen

## Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen – Ertragslage

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

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

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

## Bereinigte Umsatzerlöse

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelten Umsatzerlöse werden für die Ableitung der bereinigten Umsatzerlöse zugunsten der beschriebenen Motive der Bereitstellung bereinigter Finanzkennzahlen um die im *Kapitel EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt* beschriebenen Sondereinflüsse „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“, „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ sowie um „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ bereinigt.

Die bereinigten Umsatzerlöse beliefen sich in den ersten sechs Monaten 2026 auf 4.686 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 4.141 Mio. €).

## EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt

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

- „Effekte aus der Kaufpreisallokation“: Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. (KKR) hat zum 1. Januar 2004 100 % der Anteile der MTU von der damaligen DaimlerChrysler AG erworben. Im Rahmen des Erwerbs wurden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden nach IFRS 3 identifiziert und mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet. Seither führen insbesondere die identifizierten immateriellen Vermögenswerte zu erheblichen planmäßigen Abschreibungen – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“: Die IAE V2500-Programmanteilsaufstockung im Jahr 2012 durch die MTU von Pratt & Whitney korrespondierte mit dem Zugang eines Programmwerts. Vorgenannter sonstiger Vermögenswert wird seitdem planmäßig über die erwartete wirtschaftliche Restnutzungsdauer des Programms umsatzwirksam (erlösschmälernd) amortisiert – die damit einhergehenden Erfolgsbeiträge werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“: In 2023 erfolgten im Rahmen des GTF™-Flottenmanagementplans erhebliche Zusagen von Entschädigungsleistungen an PW1100G-JM-Programmkunden. Hieraus ist die MTU gegenüber dem OEM Pratt & Whitney aufgrund ihrer konsortialen PW1100G-JM-Programmbeteiligung verpflichtet und grenzte hierfür umsatzwirksam (erlösschmälernd) Rückerstattungsverbindlichkeiten ab. Erfolgswirkungen im Zusammenhang mit der Erstbilanzierung und den Folgebilanzierungen jener Rückerstattungsverbindlichkeiten werden als Sondereinfluss bei der Ableitung des EBIT bereinigt neutralisiert.
- „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“: Unter Berücksichtigung des für das Berichtsjahr bestimmten Wesentlichkeitskriteriums (Schwellenwert: 45 Mio. €; ebenso im Vorjahr) erfolgt die Neutralisierung erheblicher aperiodischer Erfolgsbeiträge bei der Ableitung des bereinigten EBIT. Grundsätzliche Anwendungsfälle hierfür sind erhebliche Erfolgsbeiträge aufgrund von Wertminderungen, Rechts-/Prozessrisiken, Restrukturierungsprogrammen sowie Änderungen des Konsolidierungskreises.

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

### Überleitung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| | 1.1. – 30.6.2026 | | | 1.1. – 30.6.2025 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **Berichtete Zahlen** | **Sondereinflüsse** | **Bereinigte Zahlen** | Berichtete Zahlen | Sondereinflüsse | Bereinigte Zahlen |
| **Umsatzerlöse** | **4.666** | **20** | **4.686** | **4.197** | **–57** | **4.141** |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan" (OEM-Segment) | | 7 | 7 | | –70 | –70 |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus der IAE/V2500-Anteilserhöhung" (OEM-Segment) | | 13 | 13 | | 13 | 13 |
| Umsatzkosten | –3.870 | 8 | –3.862 | –3.369 | 9 | –3.360 |
| davon Sondereinfluss „Effekte aus der Kaufpreisallokation" (insbesondere OEM-Segment) | | 8 | 8 | | 9 | 9 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | **797** | **27** | **824** | **828** | **–48** | **781** |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | –53 | | –53 | –47 | | –47 |
| Vertriebskosten | –77 | | –77 | –82 | | –82 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | –106 | | –106 | –78 | | –78 |
| Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen | –20 | | –20 | –19 | | –19 |
| Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen und aus Beteiligungen | 124 | | 124 | 102 | | 102 |
| **Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)** | **665** | **27** | **692** | **704** | **–48** | **657** |
| Zinsergebnis | –36 | | –36 | –24 | | –24 |
| Sonstiges Finanzergebnis – Zinsanteil aus der Bewertung von Pensionen | –14 | | –14 | –14 | | –14 |
| Sonstiges Finanzergebnis – übriges (z. B. Devisenbestandsbewertung) | –8 | 8 | 0 | 57 | –57 | 0 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | **606** | **36** | **642** | **723** | **–104** | **619** |
| Steuern vom Einkommen und Ertrag | –159 | | –159 | –211 | | –211 |
| Anpassung auf normalisierte Steuern vom Einkommen und Ertrag | | 19 | 19 | | 71 | 71 |
| **Ergebnis nach Ertragsteuern** | **448** | **54** | **502** | **513** | **–33** | **479** |

## Bereinigtes Ergebnis nach Ertragsteuern

Die im Einklang mit der IFRS-Regulierung ermittelte Ergebnisgröße EBIT wird für die Ableitung des bereinigten Ergebnisses vor Ertragsteuern zugunsten der beschriebenen Motive bereinigter Finanzkennzahlen zunächst um die im *Kapitel EBIT bereinigt bzw. EBIT-Marge bereinigt* beschriebenen Sondereinflüsse „Effekte aus der Kaufpreisallokation“, „Effekte aus der IAE V2500-Anteilserhöhung“, „Effekte aus dem GTF™-Flottenmanagementplan“ sowie um „Erhebliche aperiodische Erfolgsbeiträge“ bereinigt.

Nachfolgend werden dem bereinigten EBIT das Zinsergebnis sowie die Zinsanteile im sonstigen Finanzergebnis zugerechnet, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Pensionsrückstellungen und -verbindlichkeiten stehen. Alle weiteren, insbesondere durch Fremdwährungseffekte geprägten sonstigen Finanzergebnisbestandteile, wie beispielsweise die Effekte aus der Kurssicherung, bleiben unberücksichtigt. Vom so ermittelten bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern werden schließlich die „normalisierten“ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag abgesetzt und damit das bereinigte Ergebnis

nach Ertragsteuern abgeleitet. Die „normalisierten Steuern“ werden mittels eines auf Basis der mehrjährigen operativen Konzernplanung abgeleiteten, normalisierten Konzernsteuersatzes von 27 % ermittelt, wobei die im bereinigten Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen Nach-Steuer-Ergebnisbeiträge aus at equity bilanzierten Unternehmen nicht Teil der Steuerbasis sind.

## Überleitung zu bereinigten Finanzkennzahlen – Finanzlage

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

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

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

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

Korrespondierend wurden bei der Ableitung des Free Cashflow für den Berichtszeitraum Einzahlungen im Rahmen von verzinslichen Flugzeug- bzw. Triebwerksfinanzierungsvorgängen („Effekte aus der Absatzfinanzierung“) in Höhe von netto 0 Mio. € (Januar bis Juni 2025: Auszahlungen von 9 Mio. €) als Zahlungssondereinflüsse bereinigt. Unter den weiteren Kategorien von Zahlungssondereinflüssen waren weder im ersten Halbjahr 2026 noch 2025 Sachverhalte zu verzeichnen und damit zu bereinigen.

In den ersten sechs Monaten 2026 wurde auf dieser Basis ein Free Cashflow in Höhe von 294 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 212 Mio. €) realisiert.

**Überleitung der Kapitalflussrechnung**

| | 1.1. – 30.6.2026 | | | 1.1. – 30.6.2025 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | Berichtete Zahlen | Sondereinflüsse | Bereinigte Zahlen | Berichtete Zahlen | Sondereinflüsse | Bereinigte Zahlen |
| **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** | **582** | | **582** | **414** | | **414** |
| **Cashflow aus Investitionstätigkeit** | **–288** | **–0** | **–288** | **–212** | **9** | **–203** |
| davon „Effekte aus der Absatzfinanzierung“ | | –0 | –0 | | 9 | 9 |
| **Free Cashflow** | **294** | **–0** | **294** | **203** | **9** | **212** |

# Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

## 14. Immaterielle Vermögenswerte

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

In den ersten sechs Monaten 2026 wurden 36 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 150 Mio. €) immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Davon entfielen auf Nutzungsrechte und Lizenzen 8 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 114 Mio. €) und auf selbsterstellte Entwicklungsleistungen und zugerechnete Fremdkapitalzinsen 27 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 36 Mio. €).

Die Amortisation der immateriellen Vermögenswerte betrug in den ersten sechs Monaten 2026 33 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 33 Mio. €).

## 15. Sachanlagen

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2026 betrug der Zugang bei den Sachanlagen 374 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 276 Mio. €), im Wesentlichen in Form von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau. Die Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen betrugen in den ersten sechs Monaten 2026 161 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 146 Mio. €).

## 16. Finanzielle Vermögenswerte

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

Die finanziellen Vermögenswerte, die nach der Equity-Methode bilanziert sind, sind inhaltlich gegenüber dem 31.12.2025 unverändert und im Geschäftsbericht 2025, Seite 292 ff., beschrieben.

## Sonstige finanzielle Vermögenswerte

### Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Vermögenswerte

| | Gesamt | | Langfristig | | Kurzfristig | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | 30.6.2026 | 31.12.2025 | 30.6.2026 | 31.12.2025 | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
| **Finanzielle Vermögenswerte bewertet zu Anschaffungskosten** | **1.321** | **1.192** | **60** | **75** | **1.261** | **1.116** |
| Ausleihungen an Fremde[1)] | 37 | 36 | 37 | 36 | | |
| Ausleihungen an nahe stehende Unternehmen[1)] | 10 | 10 | 10 | 10 | | |
| Forderungen gegen Mitarbeiter:innen | 2 | 5 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| Forderungen gegen Lieferanten | 18 | 13 | | | 18 | 13 |
| Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen | 1.108 | 1.021 | | | 1.108 | 1.021 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte gegenüber Konsortialführern | 30 | 45 | 13 | 28 | 17 | 17 |
| Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte | 117 | 63 | 0 | 0 | 117 | 63 |
| **Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral bewertet** | **68** | **13** | **68** | **13** | | |
| Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen | 68 | 13 | 68 | 13 | | |
| **Derivate ohne Sicherungsbeziehungen** | **0** | **1** | **0** | **1** | **0** | **0** |
| **Derivate in Sicherungsbeziehungen** | **40** | **129** | **11** | **50** | **28** | **79** |
| **Summe sonstige finanzielle Vermögenswerte** | **1.429** | **1.335** | **139** | **139** | **1.290** | **1.196** |

[1)] Berücksichtigt als Teil der Netto-Finanzverschuldung

Die Ausleihungen an Fremde betreffen im Wesentlichen die konsortiale Beteiligung an ausgereichten Finanzierungen für Flugzeuge und Flugzeugtriebwerke im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen, insbesondere der GTF-Triebwerksfamilie.

Die Ausleihungen an nahe stehende Unternehmen beinhalten Ausleihungen gegenüber Unternehmen, welche at equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Forderungen gegen Mitarbeiter:innen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus dem Fahrradleasing sowie Gehaltsvorschüsse.

Die Forderungen gegen Lieferanten betreffen im Wesentlichen erhaltene Gutschriften, bspw. im Zusammenhang mit Rücklieferungen, Rechnungskorrekturen sowie erhaltenen Boni und Skonti.

Die Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen beinhalten abgegrenzte Ausgleichszahlungsbestandteile an die Konsortialführer (OEM) für das Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft der GTF-Triebwerksprogramme. Treiber dieser Ausgleichszahlungen sind die im Rahmen der jeweiligen Programm-Laufzeitwartungsverträge vorfinanzierten Wartungs- und Instandsetzungsleistungen. Die Tilgung dieser Vermögenswerte für die MTU erfolgt aus der Beteiligung an den Nettoeinnahmen der jeweiligen Programm-Laufzeitwartungsverträge. Erwarteten inhärenten Abrechnungs- und Kreditrisiken mit Blick auf vorgenannte Vermögenswerte wird durch die Abgrenzung spezifischer Wertberichtigungen Rechnung getragen. Der Anstieg im Berichtsjahr ist weiterhin geprägt durch die Realisierung des GTF™-Flottenmanagementplans.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte gegenüber Konsortialführern betreffen Ansprüche aus der anteiligen Erstattung erworbener Programmwerte und Entwicklungsleistungen im Rahmen der Programmbeteiligung PW1500G/PW1900G. Grundlage hierfür war die in 2024 erfolgte Abrede einer Angleichung des MTU-Programmanteils an die korrespondierenden relativen Leistungs- und Lieferumfänge der MTU.

Die übrigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte berücksichtigen eine Vielzahl von für sich jeweils unwesentlichen Einzelsachverhalten, wie bspw. Sicherheitsleistungen für Leasing- und Mietobjekte.

Die sonstigen Anteile an nahe stehenden Unternehmen beinhalten die Beteiligungsbuchwerte an Gesellschaften, die weder vollkonsolidiert noch at equity bilanziert werden.

Die bilanzierten Zeitwerte der Derivate ohne Sicherungsbeziehungen dienen, analog zu den Vorjahren, der Absicherung von operativen Rohstoffpreisrisiken. Die bilanzierten Zeitwerte der Derivate mit Sicherungsbeziehungen dienen, analog zu den Vorjahren, der Absicherung von Wechselkursrisiken.

## 17. Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte

**Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte**

| in Mio. € | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
|---|---|---|
| Erworbene Programmwerte | 479 | 503 |
| Erworbene Entwicklung | 220 | 205 |
| Sonstige Vermögenswerte | 88 | 85 |
| **Summe Erworbene Programmwerte, Entwicklung und sonstige Vermögenswerte** | **787** | **793** |

Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Amortisation erworbener Programmwerte betrug 19 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 20 Mio. €).

Entwicklungsleistungen wurden von der MTU in den ersten sechs Monaten 2026 in Höhe von 21 Mio. € (Januar bis Juni 2025 36 Mio. €) erworben. Die im Berichtszeitraum erfolgte umsatzwirksame Verrechnung von durch Ausgleichszahlungen an den Konsortialführer (OEM) erworbenen Entwicklungsleistungen betrug 5 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 5 Mio. €). Im Zusammenhang mit anlassbezogenen Werthaltigkeitsbetrachtungen (IAS 36) waren weder im Berichts- noch im Vergleichszeitraum Wertminderungen auf Entwicklungsausgleichszahlungen zu berücksichtigen.

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

## 19. Vorräte

**Vorräte**

| in Mio. € | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
|---|---|---|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 644 | 716 |
| Unfertige Erzeugnisse | 1.047 | 931 |
| Fertige Erzeugnisse | 355 | 341 |
| Geleistete Anzahlungen | 24 | 29 |
| **Summe Vorräte** | **2.070** | **2.018** |

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

| in Mio. € | 30.6.2026 | 31.12.2025 |
|---|---|---|
| Dritte | 899 | 760 |
| Nahe stehende Unternehmen | 919 | 724 |
| **Summe Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** | **1.818** | **1.484** |

## 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 resultieren aus dem Geschäftsverlauf sowie insbesondere der US-$-Wechselkursentwicklung von 1,18 US-$/€ zum Geschäftsjahresende 2025 auf 1,14 US-$/€ zum 30. Juni 2026.

## 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente repräsentieren Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und kurzfristig fällige Geldmarktinstrumente. In dieser Position sind Fremdwährungsbestände, insbesondere US-Dollar, in Höhe von umgerechnet 145 Mio. € (31. Dezember 2025: 105 Mio. €) enthalten.

## 24. Eigenkapital

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

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt unverändert 54 Mio. € und ist eingeteilt in 54 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 in 2012 getilgten bzw. gewandelten Anleihe, der 2016 begebenen, 2019 teilabgelösten und bis Mai 2023 getilgten bzw. gewandelten Wandelschuldverschreibung, der 2019 begebenen und bis März 2026 getilgten bzw. gewandelten Wandelschuldverschreibung sowie der 2026 emittierten Wandelschuldverschreibung.

Die Zahl der am 30. Juni 2026 im Umlauf befindlichen Aktien der MTU Aero Engines AG, München, betrug 53.870.614 Stück (30. Juni 2025: 53.785.246 Stück). Die Anzahl der eigenen Aktien betrug am 30. Juni 2026 38.546 Stück (30. Juni 2025: 39.243 Stück).

Weder im Berichtszeitraum noch im Vorjahresvergleichszeitraum erfolgte ein Erwerb eigener Anteile für Belegschafts-Aktienprogramme im Rahmen der Ermächtigungen durch die Hauptversammlungen vom 8. Mai 2024 und vom 7. Mai 2026.

## 25. Rückstellungen für Pensionen

Der Rechnungszins für die Pensionsrückstellungen erhöhte sich von 3,85 % zum 31.12.2025 auf 3,89 % zum 30.06.2026. Die übrigen aktuarischen Prämissen wurden zum Berichtsstichtag relativ zum 31.12.2025 unverändert berücksichtigt.

## 27. Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Haftungsrisiken, dem Personalbereich und ausstehenden Eingangsrechnungen. Die Erhöhung der sonstigen Rückstellungen um 22 Mio. € auf 236 Mio. € korrespondiert mit dem Geschäftsverlauf und betrifft Zuführungen bei den Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen und Risiken aus schwebenden Geschäften, den Rückstellungen im Personalbereich sowie den übrigen Verpflichtungen.

# 28. Finanzielle Verbindlichkeiten

## Finanzielle Verbindlichkeiten

| | Gesamt | | Langfristig | | Kurzfristig | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **30.06.2026** | 31.12.2025 | **30.06.2026** | 31.12.2025 | **30.06.2026** | 31.12.2025 |
| Anleihen und Schuldverschreibungen | 866 | 853 | 843 | 842 | 23 | 10 |
| Wandelschuldverschreibung | 491 | 496 | 489 | 496 | 2 | 0 |
| Schuldscheindarlehen | 303 | 308 | 139 | 300 | 164 | 9 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 11 | 11 | 8 | 7 | 3 | 4 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen | 11 | 1 | | | 11 | 1 |
| Leasingverbindlichkeiten | 464 | 326 | 330 | 242 | 133 | 84 |
| Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter | 410 | 433 | 361 | 380 | 49 | 52 |
| davon aus Programmanteilserwerben | 188 | 185 | 176 | 170 | 12 | 15 |
| davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen | 222 | 248 | 185 | 210 | 38 | 37 |
| **Summe Brutto-Finanzschulden** | **2.556** | **2.428** | **2.171** | **2.267** | **385** | **161** |
| Derivate ohne Sicherungsbeziehung | 1 | 1 | 0 | | 1 | 1 |
| Derivate mit Sicherungsbeziehung | 54 | 1 | 21 | 0 | 33 | 1 |
| Finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen | 185 | 261 | 102 | 107 | 83 | 154 |
| Empfangene Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen | 422 | 440 | | | 422 | 440 |
| Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 102 | 99 | 14 | 2 | 88 | 97 |
| **Summe sonstige finanzielle Verbindlichkeiten** | **764** | **802** | **138** | **110** | **626** | **693** |
| **Summe finanzielle Verbindlichkeiten** | **3.319** | **3.230** | **2.308** | **2.376** | **1.011** | **854** |

### Anleihen und Schuldverschreibungen

Für eine ausführliche Beschreibung der Namensschuldverschreibung in Höhe von nominal 100 Mio. € und der im Jahr 2024 emittierten Unternehmensanleihe in Höhe von nominal 750 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 311, verwiesen.

### Wandelschuldverschreibung

Die MTU Aero Engines AG hat 2019 im Zusammenhang mit dem Teilrückkauf der in 2016 emittierten Wandelschuldverschreibung eine unbesicherte Wandelschuldverschreibung mit einem Gesamtnennbetrag von 500 Mio. € platziert, die ab dem 18. September 2024 in auf den Namen lautende nennwertlose Stammaktien der MTU wandelbar war.

Am 8.1.2026 emittierte MTU eine Wandelanleihe über nominal 600 Mio. € mit einer Laufzeit bis zum 15.7.2033 und verwendete den Erlös daraus, die ausstehende Wandelschuld-

verschreibung 2019 über nominal 500 Mio. € mit einer ursprünglichen Laufzeit bis zum 18.3.2027 vorzeitig zurückzukaufen.

Die neue Wandelschuldverschreibung hat eine Laufzeit von sieben Jahren und sechs Monaten und wird nicht verzinst. Der Ausgabepreis wurde auf 100 % festgesetzt. Sofern nicht zuvor gewandelt, zurückgezahlt oder zurückgekauft, wird die neue Wandelschuldverschreibung bei Fälligkeit am 15. Juli 2033 zu ihrem aufgezinsten Rückzahlungsbetrag zurückgezahlt, der auf 105 % des Nennbetrags festgesetzt wurde, was einer Rendite bis zur Endfälligkeit von 0,651 % p.a. entspricht. Der anfängliche Wandlungspreis für die neue Wandelschuldverschreibung wird mit einer Prämie von 47,5 % auf den Referenzaktienkurs festgesetzt. Die MTU hat gemäß den Bedingungen der Wandelschuldverschreibung jederzeit die Möglichkeit, die neue Wandelschuldverschreibung zum aufgezinsten Rückzahlungsbetrag gemäß den Bedingungen der neuen Wandelschuldverschreibung zurückzuzahlen, (i) am oder nach dem 29. August 2031, wenn der Paritätswert der Aktien über einen bestimmten Zeitraum gleich oder größer als 130 % des dann geltenden aufgezinsten Rückzahlungsbetrags ist, oder (ii) wenn 20 % oder weniger des ursprünglich ausgegebenen Gesamtnennbetrags der neuen Wandelschuldverschreibung ausstehen.

## Schuldscheindarlehen

Für eine ausführliche Beschreibung der von der MTU Aero Engines AG in 2024 platzierten zwei Schuldscheindarlehen mit einem Nominalbetrag von insgesamt 300 Mio. € wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 311, verwiesen.

## Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Diese Position beinhaltet KfW-Förderkredite sowie die temporäre buchungstechnische Inanspruchnahme vertraglicher Kreditlinien im Rahmen der Abwicklung des Zahlungsverkehrs – eine valutagleiche Verrechnung mit vorhandener Liquidität ist dabei sichergestellt.

Für eine ausführliche Beschreibung der Finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 311, verwiesen.

**Rahmenkreditlinie**

2022 wurde eine Rahmenkreditlinie mit neun Banken abgeschlossen, die sich auf 500 Mio. € beläuft. Die ursprüngliche Laufzeit betrug fünf Jahre bis zum 29. Juni 2027 und wurde auf Basis bestehender Optionen inzwischen bis 29. Juni 2029 verlängert. Die Kreditlinie war zum Stichtag nicht beansprucht (31. Dezember 2025: 0 Mio. €).

Der frei verfügbare Umfang sichert dem Konzern mittelfristig Finanzierungsflexibilität. Die Verzinsung der abgerufenen Kreditlinie erfolgt auf Basis marktüblicher Referenzsätze zuzüglich einer Marge. Das nicht in Anspruch genommene Volumen der Rahmenkreditlinie unterliegt einer Bereitstellungsprovision.

**Baufinanzierung**

Darüber hinaus wurde 2025 ein Rahmenkreditvertrag zugunsten der Errichtung einer zusätzlichen Werkshalle im Rahmen der Standorterweiterung der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg abgeschlossen, der sich auf 50 Mio. € beläuft. Davon waren zum Stichtag 9 Mio. € abgerufen.

## Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeiten betreffen nach der Effektivzinsmethode fortgeschriebene Verpflichtungen aus Leasingverträgen, insbesondere aus den Bereichen Immobilien- und Triebwerksleasing.

Zur weiteren Beschreibung der wesentlichen Leasingobjekte wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 336ff., verwiesen.

## Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter

**Finanzielle Verbindlichkeiten aus Programmanteilserwerben**

Diese Position beinhaltet aufgeschobene Kaufpreiskomponenten für den Erwerb von Wartungslizenzen für die Triebwerksprogramme LEAP bzw. GEnx.

Ferner sind in dieser Position aufgeschobene Kaufpreiskomponenten für OEM- und MRO-Programmbeteiligungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Aufstockung des IAE V2500-Programmanteils enthalten.

In Anbetracht ihrer vertraglichen Ausgestaltung haben diese Verbindlichkeiten für die MTU Finanzierungscharakter.

**Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen**

In Vorjahren konnten mit einem OEM erweiterte Zahlungsziele für die Tilgung von Ausgleichszahlungsverpflichtungen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen vereinbart werden.

Die hierbei getroffenen Vereinbarungen bestimmen für spezifizierte Ausgleichszahlungsverpflichtungen von nominal 507 Mio. US-$ einen Zahlungsplan über 6 Jahre mit fixierten Raten bzw. ergänzende Einmalzahlungen in 2025 von 42 Mio. US-$ sowie 2029 und 2030 von jeweils 100 Mio. US-$. Entsprechend der vertraglichen Fälligkeit wurden im Berichtszeitraum 44 Mio. US-$ getilgt (Januar bis Juni 2025: 44 Mio. US-$).

Für in Rede stehende finanzielle Verpflichtungen ermittelt sich zum Abschlussstichtag, unter Berücksichtigung von Zinsen und Fremdwährungsbewertung, ein Wertansatz von 222 Mio. € (Vorjahr: 248 Mio. €).

## Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

### Derivate

Die zum Stichtag passivierten Derivate mit und ohne Hedge-Beziehung in Höhe von 55 Mio. € (31. Dezember 2025: 2 Mio. €) dienen der Kompensation von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten ist insbesondere auf eine negative Entwicklung der Marktwerte von Devisentermingeschäften infolge der US-Dollar-Stichtagskursentwicklung zurückzuführen.

### Finanzielle Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiter:innen in Höhe von 185 Mio. € (31. Dezember 2025: 261 Mio. €) resultieren im Wesentlichen aus Versorgungskapitalansprüchen in Höhe von 99 Mio. € (31. Dezember 2025: 125 Mio. €) aufgrund von Direktzusagen im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung sowie aus Verpflichtungen im Zusammenhang mit Erfolgsbeteiligungen bzw. erfolgsabhängigen Vergütungszusagen in Höhe von 39 Mio. € (31. Dezember 2025: 111 Mio. €). Darüber hinaus werden in dieser Position die Ansprüche auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie tarifliche Sonderzahlungen in Höhe von 25 Mio. € (31. Dezember 2025: 0 Mio. €) sowie Ansprüche aus dem Mitarbeiter-Aktienprogramm (MAP) in Höhe von 7 Mio. € (31. Dezember 2025: 14 Mio. €) ausgewiesen.

### Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Unter diesem Posten wird eine Vielzahl von im Einzelnen unwesentlichen Posten ausgewiesen, wie z. B. Guthaben von Kunden, fehlende Rechnungen und Boni für Fluggesellschaften.

## 30. Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten enthalten insbesondere Vorauszahlungen von Kunden für die Lieferung von Triebwerksmodulen und -teilen sowie für Entwicklungs- und Instandhaltungsdienstleistungen. Die Veränderungen im Berichtsjahr resultierten aus zusätzlich erhaltenen Kundenanzahlungen.

## 31. Rückerstattungsverbindlichkeiten

**Rückerstattungsverbindlichkeiten**

| | Gesamt | | Langfristig | | Kurzfristig | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **30.6.2026** | 31.12.2025 | **30.6.2026** | 31.12.2025 | **30.6.2026** | 31.12.2025 |
| Gewährleistungs- und Haftungsrisiken | 410 | 485 | | | 410 | 485 |
| Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten | 2.973 | 2.618 | | | 2.973 | 2.618 |
| **Summe Rückerstattungsverbindlichkeiten** | **3.383** | **3.103** | **0** | **0** | **3.383** | **3.103** |

Rückerstattungsverbindlichkeiten resultieren bei der MTU im zivilen Triebwerksgeschäft (Teil des OEM-Segments) aus der mehrstufigen Abrechnungssystematik bei den zivilen OEM-Triebwerksbeteiligungen. Üblicherweise erfolgen Verkäufe durch die jeweiligen zivilen Triebwerksprogramme oder den Konsortialführer bzw. OEM im Zusammenhang mit der

- Lieferung von Neutriebwerken an Flugzeughersteller,
- Lieferung von Ersatzteilen an MRO-Dienstleister und
- Erbringung von Wartungs- und Instandsetzungsleistungen an Fluglinien und Leasing-gesellschaften

unter Referenz auf den Kataloglistenpreis. Durch regelmäßige ergänzende Vereinbarungen des Konsortialführers (OEM) mit den Programm-Kunden werden in der Sequenz der Verwertung der Lieferungen und Leistungen des Programms regelmäßig effektive Rabatte auf die Kataloglistenpreise gewährt.

Entsprechend den Abrechnungsusancen im Rahmen ziviler Triebwerksprogrammbeteiligungen werden für, durch den OEM erteilte Umsatzbeteiligungen regelmäßig nachträgliche Preiskorrekturen gewährt – diese werden durch die bilanzielle Abgrenzung von Rückerstattungsverbindlichkeiten für Abrechnungskorrekturen / Nachtragskosten umsatzwirksam antizipiert. Teilmenge jener bilanziell abgegrenzten Preiskorrekturen sind sogenannte Vermarktungsaufwendungen im Rahmen ziviler Triebwerksprogramme (Serientriebwerksrabatte), deren abschließende Abrechnung durch den Konsortialführer (OEM) aussteht.

Der Anstieg dieser Position im Berichtszeitraum korrespondiert insbesondere mit der wechselkursverlaufsbedingten Aufwertung jener Verpflichtungen und den im Berichtszeitraum identifizierten zusätzlichen Abrechnungsrisiken von Ersatzteilen im Rahmen des Programmhochlaufs, insbesondere in Zusammenhang mit dem GTF™-Programm.

Die Rückerstattungsverbindlichkeiten für Gewährleistungs- und Haftungsrisiken stehen insbesondere im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungsverpflichtungen aufgrund der konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM). Die Position ist zum Berichtsstichtag, wie auch bereits zum 31.12.2025, geprägt durch die Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan.

Der Rückgang dieser Position resultiert insbesondere aus den im Berichtszeitraum erfolgten Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit dem GTF™-Flottenmanagementplan.

Vorgenannte Verpflichtungen werden vorsorglich und im Einklang mit den MTU-Bilanzierungsgrundsätzen – vergleiche Geschäftsbericht 2025, Seite 316 f. – als kurzfristig eingestuft. Es handelt sich hierbei zunächst um Rückerstattungsverbindlichkeiten ohne konkrete vertragliche Fälligkeit. Die Rückerstattungsverbindlichkeiten werden, je nach auslösender Transaktion im jeweiligen Triebwerksprogramm, im normalen Geschäftszyklus der MTU getilgt - erfahrungsgemäß erfolgt die effektive Tilgung in wesentlichen Teilen erst nach Ablauf von 12 Monaten.

# 32. Sonstige Verbindlichkeiten

**Sonstige Verbindlichkeiten**

| | Gesamt | | Langfristig | | Kurzfristig | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Mio. € | **30.6.2026** | 31.12.2025 | **30.6.2026** | 31.12.2025 | **30.6.2026** | 31.12.2025 |
| Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen | | | | | | |
| Soziale Sicherheit | 2 | 2 | | | 2 | 2 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 83 | 56 | | | 83 | 56 |
| Sonstige Steuern | 35 | 60 | | | 35 | 60 |
| Übrige sonstige Verpflichtungen | 6 | 12 | 3 | 3 | 3 | 9 |
| **Summe sonstige Verbindlichkeiten** | **126** | **129** | **3** | **3** | **123** | **126** |

## Verpflichtungen im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen

Die sonstigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen betreffen insbesondere Urlaubsansprüche sowie Gleitzeitguthaben.

## Sonstige Steuern

Die Steuerverbindlichkeiten betreffen abzuführende Lohn- und Kirchensteuern sowie Solidaritätszuschläge und weiterhin Verkehrsteuern.

## Übrige sonstige Verpflichtungen

Die übrigen Verpflichtungen betreffen Aufwandsabgrenzungen für eine Vielzahl von jeweils unwesentlichen Einzelsachverhalten.

## 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 30.06.2026**

| in Mio. € | Buchwert 30.06.2026 | Bewertungskategorie nach IFRS 9 | | | Wertansatz Bilanz IFRS16 | Beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie zuordenbar | Summe | Fair Value 30.06.2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fortgeführte Anschaffungskosten | Fair Value erfolgsneutral | Fair Value erfolgswirksam | | | | |
| **AKTIVA** | | | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.818 | 1.818 | | | | | 1.818 | 1.818 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.295 | 881 | | 414 | | | 1.295 | 1.295 |
| **Sonstige finanzielle Vermögenswerte** | | | | | | | | |
| Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen | 68 | 68 | | | | | 68 | 68 |
| Kredite und Forderungen | 1.321 | 1.321 | | | | | 1.321 | 1.321 |
| Derivative finanzielle Vermögenswerte | | | | | | | | |
| Derivate ohne Sicherungsbeziehung | 0 | | | 0 | | | 0 | 0 |
| Derivate mit Sicherungsbeziehung | 40 | | | | | 40 | 40 | 40 |

## Angaben zu Finanzinstrumenten: Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 30.06.2026

| in Mio. € | Buchwert 30.06.2026 | Bewertungskategorie nach IFRS 9 | | | Wertansatz Bilanz IFRS16 | Beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskate-gorie zuordenbar | Summe | Fair Value 30.06.2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fortgeführte Anschaffungs-kosten | Fair Value erfolgsneutral | Fair Value erfolgswirksam | | | | |
| **PASSIVA** | | | | | | | | |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten | 3.383 | 3.383 | | | | | 3.383 | 3.383 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 509 | 509 | | | | | 509 | 509 |
| **Finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Anleihen und Schuldverschreibungen | 866 | 866 | | | | | 866 | 873 |
| Wandelschuldverschreibungen | 491 | 491 | | | | | 491 | 605 |
| Schuldscheindarlehen | 303 | 303 | | | | | 303 | 304 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 11 | 11 | | | | | 11 | 11 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen | 11 | 11 | | | | | 11 | 11 |
| Leasingverbindlichkeiten | 464 | | | | 464 | | 464 | |
| Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter | | | | | | | | |
| davon aus Programmanteilserhöhung und -erwerb | 188 | 188 | | | | | 188 | 186 |
| davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen | 222 | 222 | | | | | 222 | 224 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Derivate ohne Sicherungsbeziehung | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 |
| Derivate mit Sicherungsbeziehung | 54 | | | | | 54 | 54 | 54 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen | 185 | | | | | 185 | 185 | 185 |
| Empfangene Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen | 422 | 422 | | | | | 422 | 422 |
| Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 102 | 102 | | | | | 102 | 102 |

## Angaben zu Finanzinstrumenten: Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte zum 31.12.2025

| in Mio. € | Buchwert 31.12.2025 | Bewertungskategorie nach IFRS 9 | | | Wertansatz Bilanz IFRS16 | Beizulegender Zeitwert keiner Bewertungskategorie zuordenbar | Summe | Fair Value 31.12.2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fortgeführte Anschaffungskosten | Fair Value erfolgsneutral | Fair Value erfolgswirksam | | | | |
| **AKTIVA** | | | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.484 | 1.484 | | | | | 1.484 | 1.484 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.256 | 836 | | 419 | | | 1.256 | 1.256 |
| **Sonstige finanzielle Vermögenswerte** | | | | | | | | |
| Sonstige Anteile an nahe stehenden Unternehmen | 13 | 13 | | | | | 13 | 13 |
| Kredite und Forderungen | 1.192 | 1.192 | | | | | 1.192 | 1.192 |
| Derivative finanzielle Vermögenswerte | | | | | | | | |
| Derivate ohne Sicherungsbeziehung | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 |
| Derivate mit Sicherungsbeziehung | 129 | | | | | 129 | 129 | 129 |
| **PASSIVA** | | | | | | | | |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten | 3.103 | 3.103 | | | | | 3.103 | 3.103 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 588 | 588 | | | | | 588 | 588 |
| **Finanzielle Verbindlichkeiten** | | | | | | | | |
| Anleihen und Schuldverschreibungen | 853 | 853 | | | | | 853 | 880 |
| Wandelschuldverschreibungen | 496 | 496 | | | | | 496 | 550 |
| Schuldscheindarlehen | 308 | 308 | | | | | 308 | 317 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 11 | 11 | | | | | 11 | 11 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 |
| Leasingverbindlichkeiten | 326 | | | | 326 | | 326 | |
| Programmverbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter | | | | | | | | |
| davon aus Programmanteilserhöhung und -erwerb | 185 | 185 | | | | | 185 | 188 |
| davon aus Ausgleichszahlungen im Rahmen von Programmbeteiligungen | 248 | 248 | | | | | 248 | 252 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Derivate ohne Sicherungsbeziehung | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 |
| Derivate mit Sicherungsbeziehung | 1 | | | | | 1 | 1 | 1 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Mitarbeiter:innen | 261 | | | | | 261 | 261 | 261 |
| Empfangene Programm-Aftermarket-Ausgleichszahlungen | 440 | 440 | | | | | 440 | 440 |
| Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 99 | 99 | | | | | 99 | 99 |

In Bezug auf zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben die darunter ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen ebenso wie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Rückerstattungsverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten überwiegend kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die zu beizulegenden Zeitwerten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden anhand von Börsennotierungen, hilfsweise durch Ermittlung mittels Discounted-Cashflow-Verfahren abgeleitet.

**Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten**

Um der Relevanz der in die Bewertung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten einfließenden Schätzparameter Rechnung zu tragen, wurden die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der MTU hierarchisch in drei Level eingestuft.

Die Stufen der Fair-Value-Hierarchie und ihre Anwendung auf die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind im Folgenden beschrieben:

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 an der Börse gehandelten und zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Wandelschuldverschreibungen sowie die Unternehmensanleihe, ebenso wie die zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wurden dem Level 1 zugehörig klassifiziert. Alle übrigen qualifizierten Finanzinstrumente, insbesondere die erfolgsneutral bzw. –wirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente, werden mittels eines Discounted-Cashflow-Verfahrens (DCF) bewertet und insofern dem Level 2 zugeordnet.

Die folgenden Tabellen zeigen für 2026 und 2025 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 30.6.2026**

| in Mio. € | Level 1 | Level 2 | Level 3 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert** | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 414 | | | 414 |
| Derivative Finanzinstrumente | | 40 | | 40 |
| **Summe finanzielle Vermögenswerte** | **414** | **40** | | **454** |
| **Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert** | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente | | 55 | | 55 |
| **Summe finanzielle Verbindlichkeiten** | | **55** | | **55** |

**Hierarchische Einstufung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zum 31.12.2025**

| in Mio. € | Level 1 | Level 2 | Level 3 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **Finanzielle Vermögenswerte, bewertet zum beizulegenden Zeitwert** | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 419 | | | 419 |
| Derivative Finanzinstrumente | | 130 | | 130 |
| **Summe finanzielle Vermögenswerte** | **419** | **130** | | **549** |
| **Finanzielle Verbindlichkeiten, bewertet zum beizulegenden Zeitwert** | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente | | 2 | | 2 |
| **Summe finanzielle Verbindlichkeiten** | | **2** | | **2** |

**Finanzierungsangebote und -zusagen**
Zugunsten der Absatzförderung partizipiert die MTU im Rahmen ihrer zivilen Triebwerksprogramm-Konsortialbeteiligungen an Flugzeugfinanzierungszusagen. Grundsätzlich erfolgen die Zusagen nur gemeinschaftlich mit dem jeweiligen OEM (Konsortialführer) des Triebwerksprogramms und zu dessen Gunsten. 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 (OEM) direkt an den Flugzeughersteller.

Die zum Abschlussstichtag ausgereichten Finanzierungsangebote mit einem Nominalvolumen von umgerechnet 708 Mio. € (31. Dezember 2025: 689 Mio. €) werden durch die MTU gemäß den Vorgaben des IFRS 7 als Teil des Bruttoliquiditätsrisikos klassifiziert. In diesem Zusammenhang wird eine vollumfängliche Inanspruchnahme aller Zusagen als sehr unwahrscheinlich erachtet - diese Einschätzung stützen mehrjährige Erfahrungswerte. Gründe hierfür sind: Die angebotenen Finanzierungskonditionen berücksichtigen durch Kreditvereinbarungsklauseln marktgerecht die Bonität des Flugzeug-Erwerbers. Im Falle der Deckungsverpflichtungen sind die Konditionen bewusst prohibitiv ausgestaltet. Bei Flugzeugvorfinanzierungen hält das Konsortium Sicherungsrechte an dem in Produktion und damit im Besitz des Flugzeugherstellers befindlichen Flugzeug. Im Falle der Deckungsverpflichtungen dient das Flugzeug als sachenrechtliches Sicherungsmittel. Es ist zu erwarten, dass Dritte, nicht zuletzt aufgrund der Finanzierungskonditionen, relevante Anteile der Finanzierungszusagen direkt zugunsten der Flugzeug-Erwerber arrangieren.

Zum Abschlussstichtag bestehen darüber hinaus unbeanspruchte Finanzierungszusagen an nicht-vollkonsolidierte Unternehmensbeteiligungen in Form von Einlagen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen mit einem Gesamtvolumen von 128 Mio. € (31. Dezember 2025: 121 Mio. €).

Mit Blick auf die nominelle Liquiditätsbelastung der ausgereichten Finanzierungsangebote und -zusagen stellt die MTU sicher, dass ihre verfügbare Liquidität bzw. ergänzenden Kreditlinien (*siehe Abschnitt 28. Finanzielle Verbindlichkeiten*) auch für den unwahrscheinlichen Fall einer parallelen Inanspruchnahme sämtlicher Finanzierungszusagen ausreichen und überwacht die Möglichkeit einer Erweiterung zugunsten der Unterstützung künftiger Zusagen.

## 37. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 30. Juni 2026 betrugen die Eventualverbindlichkeiten 390 Mio. € (31. Dezember 2025: 380 Mio. €).

Die Eventualverbindlichkeiten stehen zum Berichtsstichtag, wie bereits zum 31.12.2025, auch im Zusammenhang mit Rechtskosten- und Haftungsrisiken aus Schiedsgerichtsverfahren, an welchen die MTU im Rahmen ihrer konsortialen Beteiligung an zivilen Triebwerksprogrammen (OEM) beteiligt ist. Im Berichtszeitraum waren weiterhin keine Beträge zur Zahlung fällig. Wesentliche Inanspruchnahmen hieraus werden auch für das Geschäftsjahr 2026 nicht erwartet. Zur Zusammensetzung und Erläuterung der Eventualverbindlichkeiten und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen wird auf den Geschäftsbericht 2025, Seite 314, verwiesen.

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich zum 30. Juni 2026 auf 217 Mio. € (31. Dezember 2025: 190 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 im Grundsatz zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

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

Die zum 30. Juni 2026 bestehenden Forderungen gegen diese Gesellschaften beliefen sich auf 919 Mio. € (31. Dezember 2025: 724 Mio. €). Die Verbindlichkeiten betrugen 80 Mio. € (31. Dezember 2025: 143 Mio. €). Die Erträge lagen in den ersten sechs Monaten 2026 bei 2.498 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 1.577 Mio. €). Die Aufwendungen beliefen sich auf 1.717 Mio. € (Januar bis Juni 2025: 1.187 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 2026)

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 27. Juli 2026 nicht aufgetreten.

## Veröffentlichung des Halbjahres-Finanzberichts

Der Halbjahres-Finanzbericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026 wird im Internet (www.mtu.de) veröffentlicht.

München, den 27. Juli 2026

| | |
|---|---|
| gez.<br>Dr. Johannes Bussmann<br>Vorsitzender<br>des Vorstands | gez.<br>Katja Garcia Vila<br>Vorständin Finanzen und IT |
| gez.<br>Dr. Silke Maurer<br>Vorständin<br>OEM Operations | gez.<br>Dr. Ottmar Pfänder<br>Vorstand<br>Programme |

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

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 27. Juli 2026

| | |
|---|---|
| gez.<br>Dr. Johannes Bussmann<br>Vorsitzender<br>des Vorstands | gez.<br>Katja Garcia Vila<br>Vorständin<br>Finanzen und IT |
| gez.<br>Dr. Silke Maurer<br>Vorständin<br>OEM Operations | gez.<br>Dr. Ottmar Pfänder<br>Vorstand<br>Programme |

## Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

**An die MTU Aero Engines AG, München**

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzernbilanz, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung ,der Konzern-Kapitalflussrechnung und dem Anhang zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – und den Konzern-Zwischenlagebericht der MTU Aero Engines AG, München, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 „Zwischenberichterstattung", wie er in der EU anzuwenden ist, 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 IAS 34 „Zwischenberichterstattung", wie er in der EU anzuwenden ist, 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 IAS 34 „Zwischenberichterstattung", wie er in der EU anzuwenden ist, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

München, den 28. Juli 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|---|---|
| Huber-Straßer | Hanshen |
| Wirtschaftsprüferin | Wirtschaftsprüfer |

# Weitere Informationen

## Finanzkalender

Zwischenbericht zum 30. Juni 2026 ..... 30. Juli 2026

Quartalsmitteilung zum 30. September 2026 ..... 29. Oktober 2026

# Kontakt

**MTU Aero Engines AG**
Dachauer Straße 665
80995 München
Telefon: +49 89 1489-0
Fax: +49 89 1489-5500
E-Mail: info@mtu.de
www.mtu.de

**Thomas Franz**
Leiter Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-4787
Fax: +49 89 1489-95583
E-Mail: Thomas.Franz@mtu.de

**Claudia Heinle**
Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-3911
Fax: +49 89 1489-95139
E-Mail: Claudia.Heinle@mtu.de

**Matthias Spies**
Investor Relations
Telefon: +49 89 1489-4108
Fax: +49 89 1489-95139
E-Mail: 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
- Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse 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

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

GER 07/26/MUC/00000/SP/D