

Rückgänge 2009 MTU will Umsatz und Gewinn 2010 stabil halten

MÜNCHEN - Der Münchener Triebwerksbauer MTU schwenkt nach dem Sinkflug des vergangenen Jahres auf Erholungskurs ein. Passagier- und Frachtverkehr sowie der Markt für Geschäftsreiseflugzeuge dürften sich langsam erholen, teilte das im MDax notierte Unternehmen am Mittwoch bei der Bilanzvorlage in München mit. Bereits im Krisenjahr 2009 wurde das MTU-Auftragsbuch etwas dicker. Nun will der Vorstand weiter stark in Forschung und Entwicklung investieren.

Die Aktionäre dürfen mit einer stabilen Dividende von 0,93 Euro rechnen. Die MTU-Aktie reagierte am Morgen mit einem Kursrückgang auf die Nachrichten. Kurz nach Handelsbeginn gab das Papier um 1,48 Prozent auf 38,255 Euro nach.

Umsatz und Gewinn gesunken

Im abgelaufenen Jahr musste MTU wegen der Wirtschaftskrise und der Entwicklung des Dollarkurses einen Umsatz- und Gewinnrückgang hinnehmen. Die Erlöse sanken wie vom Vorstand angekündigt um vier Prozent auf 2,6 Milliarden Euro. Der bereinigte Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) gab um zwölf Prozent auf 292 Millionen Euro nach, der Überschuss schrumpfte um fast 22 Prozent auf 141 Millionen Euro. Damit übertraf das Unternehmen leicht seine eigenen Ziele und traf die Prognosen der meisten Analysten.

Trotz der Krise sammelte MTU 2009 mehr Aufträge ein als abgearbeitet werden konnten: Der Auftragsbestand wuchs um drei Prozent auf 4,15 Milliarden Euro und liegt damit rund 60 Prozent über dem Jahresumsatz. "Das ist ein positives Signal und eine gute Ausgangslage für eine stabile Entwicklung im Geschäftsjahr 2010", sagte Vorstandschef Egon Behle.

Weniger Flieger erwartet

Im Wartungsgeschäft bekam MTU 2009 die Krise im Luftverkehr zu spüren: Der Umsatz der Sparte schrumpfte um fünf Prozent auf 1,06 Milliarden Euro. Im Triebwerksgeschäft musste MTU einen Umsatzrückgang von 3,5 Prozent auf 1,6 Milliarden Euro verkraften. Dabei gab es wegen der Antriebe für die Kampffjets Eurofighter und Tornado einen Zuwachs bei den Triebwerken für Militärflugzeuge.

Dieser glich den Rückgang im zivilen Triebwerksgeschäft teilweise aus, wo der Antrieb V2500 für den Airbus A320, das PW2000 für die Boeing C-17 und das CF6-80C für Boeing 747 sowie Airbus A310 und A330 die wichtigsten Umsatzträger waren. Die EBIT-Marge sank wegen der gestiegenen Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Triebwerksgeschäft auf Konzernebene von 12,1 auf 11,2 Prozent.

Auch in diesem Jahr will MTU stark in Forschung und Entwicklung neuer Antriebe investieren. Dabei geht es unter anderem um Antriebe für den Mitsubishi Regional Jet, den Boeing 787 Dreamliner und den Transporthubschrauber Sikorsky SH-53-K.

Keine Gewinne aus A400M erwartet

MTU wird mit dem Antrieb für den Militärtransporter Airbus A400M nach eigener Einschätzung kein Geld verdienen. Dies gab Finanzvorstand Reiner Winkler zu verstehen. Zum Jahresende 2009 schrieb das Unternehmen den Wert des Programms von zuletzt 90 Millionen Euro auf Null ab. Zusätzlich hält das Unternehmen weiterhin 45 Millionen Euro für mögliche Strafzahlungen bereit.

MTU zeichnet im Triebwerkskonsortium EPI für die Steuerung des Turboprop-Antriebs des verspäteten A400M verantwortlich. Derzeit ringen die Käufernationen mit dem Airbus-Konzern EADS um die Aufteilung der Mehrkosten. Der Militärtransporter A400M ist derzeit das teuerste Rüstungsprojekt in Europa.

EADS hatte sich 2003 verpflichtet, 180 Maschinen zu einem Festpreis von 20 Milliarden Euro auszuliefern, 60 Flieger sollen nach Deutschland gehen. Inzwischen haben sich die Gesamtkosten enorm erhöht - sie werden auf 27,6 Milliarden Euro geschätzt. Die Käufernationen wollen sich mit insgesamt 3,5 Milliarden Euro an den Zusatzkosten beteiligen.

MTU-Manager Winkler sieht sein Unternehmen "nach menschlichem Ermessen" für alle Risiken aus dem A400M-Programm gerüstet. Hoffnung auf einen Teil der zusätzlichen Staatsgelder wollte MTU-Chef Egon Behle nicht bekunden. Das Unternehmen wolle die eigene Lage in den Verhandlungen allerdings nicht verschlechtern.