
Testatsexemplar

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG
Blankenfelde-Mahlow

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum
31. Dezember 2024

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2024.....	2
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2024.....	7
Anlagenspiegel.....	27
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Lagebericht der Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG

Blankenfelde-Mahlow

für das Geschäftsjahr 2024

1. Grundlagen

1.1 Geschäftsmodell

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG (RRD) hat das unternehmerische Ziel, zivile und militärische Turbinentriebwerke zu entwickeln, herzustellen, zu vertreiben sowie das Wartungs- und Instandhaltungsgeschäft durchzuführen. RRD verfügt über die dafür erforderlichen Entwicklungs-, Herstellungs- und Wartungsbetriebszulassungen, was als Systemkompetenz bezeichnet wird. In der Rolls-Royce Gruppe bildet der Standort Dahlewitz das Kompetenzzentrum für Zweiwellentriebwerke.

1.2 Ziele und Strategien

RRD verfolgt das Ziel, im Bereich der hochwertigen Langstrecken-Geschäftsreiseflugzeuge die vorhandene hohe Marktabdeckung aufrecht zu erhalten und für Neuentwicklungen von Flugzeugen in diesem Segment weiterhin technologisch fortschrittliche und wirtschaftliche Antriebssysteme anzubieten. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in RRD sind entsprechend ausgerichtet, um hierfür hochwertige und neuartige Technologien bereitzustellen. Diese sollen unter anderem die Umweltverträglichkeit der Antriebssysteme erhöhen, indem sie insbesondere die Effizienz verbessern, Geräusch- und Schadstoffemissionen im Betrieb sowie das Gewicht der Triebwerke reduzieren. Zusätzlich werden alternative Antriebssysteme erforscht. Zudem beteiligt sich RRD aktiv an nationalen und europäischen Technologieprogrammen zur Entwicklung noch effizienterer und umweltverträglicherer Antriebssysteme. Kooperationen mit industriellen und universitären Partnern sowie zahlreichen nationalen Forschungseinrichtungen und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) unterstützen diese Zielsetzung.

Im After-Sales Bereich strebt RRD die Aufrechterhaltung einer konstant hohen Kundenzufriedenheit durch hohe Triebwerkszuverlässigkeit, den Ausbau digitaler Kompetenzen sowie die Entwicklung innovativer Serviceangebote für Business Jet Kunden und einen hohen Werterhalt der Flugzeuge an. Langfristige Wartungsverträge

(CorporateCare®, CorporateCare® Enhanced, MissionCare™, SelectCare® und TotalCare®) sichern dabei eine hohe Kundenbindung sowie ein langfristiges After-Sales Geschäft ab.

Der wirtschaftliche Erfolg basiert weiterhin insbesondere auf der Fähigkeit, Antriebssysteme zu entwickeln und zuzulassen sowie technologisch anspruchsvolle Triebwerksbauteile und Triebwerkskomponenten kostengünstig und in der erforderlichen Qualität herzustellen und die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen.

Im Werk Oberursel wird die fertigungstechnische Kompetenz durch qualifiziertes Personal, eine hochwertige Maschinenausstattung und modernste Fertigungsverfahren gesichert und stetig weiterentwickelt.

Um Kapazitätsschwankungen sowohl im Bereich der Entwicklung als auch im Bereich der Produktion ausgleichen zu können, arbeitet RRD eng mit den anderen Geschäftsbereichen innerhalb der Rolls-Royce Gruppe zusammen.

1.3 Steuerungssystem

Wesentliche finanzielle Steuerungsgrößen sind die Umsatzerlöse, die Herstellungskosten, das Ergebnis vor Steuern sowie die Liquidität¹. In den Umsatzerlösen reflektiert sich die Termintreue bei der Auslieferung der bestellten Triebwerke sowie die Marktdurchdringung durch langfristige Wartungsverträge und damit einhergehend die Nutzung, der durch diese Wartungsverträge zu betreuenden Triebwerke durch die jeweiligen Kunden. Um die Wettbewerbsfähigkeit von RRD auch zukünftig zu sichern, setzt sich das Unternehmen kontinuierlich Ziele zur Kostenreduzierung und -optimierung. Die Überwachung der Herstellungskosten ist daher für RRD ein wesentliches Instrument zur Steuerung.

Das Ergebnis vor Steuern reflektiert die Geschäftsentwicklung und beinhaltet die Ergebnisse der ergriffenen Maßnahmen zur Kostenreduzierung und -optimierung.

Die Steuerung der Liquidität (kurz-, mittel- und langfristig) über die Kenngröße Mittelzu- bzw. -abfluss bildet eine wichtige Säule für die operative und strategische Finanzierungs- und Investitionsfähigkeit von RRD. Die Zufriedenheit unserer Kunden in Hinblick auf Liefertreue und Lieferqualität, Zuverlässigkeit, Reaktionsbereitschaft und Qualität der technischen Unterstützung wird durch direkte Befragung ständig überwacht.

¹ Auf Basis des Mittelzuflusses aus dem operativen Geschäft

Bei den nichtfinanziellen Steuerungsgrößen orientiert sich RRD an der Quantität der ausgelieferten Triebwerke und bei den durch die langfristigen Wartungsverträge erzielten Flugstunden (EFH – engine flying hours).

Für die Prognose dieser Steuerungsgrößen erfolgt die Einstufung mit Hilfe des folgenden Bewertungsrasters:

	Rückgang/Verlauf	Anstieg/Verlauf
	von	bis
stabil	-1%	1%
leicht	-5%	5%
moderat	-10%	10%
stark	<-10%	>10%

Für das Geschäftsjahr 2025 wird dieses neue Bewertungsraster erstmalig angewendet, sodass ein Vergleich der im Vorjahr berichteten Prognose mit der tatsächlichen Geschäftsentwicklung auf dieser Basis noch nicht erfolgen kann.

Zur Prognoseabgabe aus dem Geschäftsjahr 2023 für das nun abgelaufene Geschäftsjahr kann jedoch festgestellt werden, dass die erwartete leichte Steigerung der nicht mehr verwendeten Kennzahl, Ergebnis nach Steuern (i. Vj. 195,5 Mio. EUR) mit 372,2 Mio. EUR deutlich überschritten worden ist.

1.4 Forschung und Entwicklung

Entwicklungsprogramm UltraFan®

Der Prüfstand für Reduktionshauptgetriebe (Power Gearbox, kurz „PGB“) am Standort Dahlewitz wurde im Geschäftsjahr 2016 in Betrieb genommen und unterstützt seither die Entwicklung von Triebwerken der nächsten Generation, den sogenannten UltraFan®. Beim UltraFan® handelt es sich um ein Triebwerksdesign, bei dem ein Reduktionsleistungsgetriebe zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs und somit zur Reduzierung von Emissionen eingesetzt wird. Im März 2022 erfolgte die Auslieferung eines Getriebes mit umfangreicher Instrumentierung für den erstmaligen Einsatz in einem UltraFan® Demonstrationstriebwerk in Derby. Die Durchführung des geplanten Versagenstests erfolgte im Jahr 2023.

Im Jahr 2024 fanden im Zusammenhang mit der PGB Entwicklung Arbeiten und Tests an Prüfständen der TU Darmstadt sowie des DLR in Augsburg statt.

Investitionen in den Prüfstand wurden vom Land Brandenburg mit Zuwendungen gefördert, die fortlaufende Technologieentwicklung wird seitens des Bundes mit Zuwendungen unterstützt.

Forschung und Technologie

Wie in den Vorjahren hat sich RRD auch 2024 an regionalen, nationalen und europäischen Forschungsprojekten beteiligt. Wesentliche Zielsetzung dieser Forschungsprojekte ist weiterhin die Entwicklung von Technologien zur Effizienzsteigerung von Antrieben, zur Reduzierung von Emissionen (insbesondere CO₂, NO_x) und Fluglärm sowie die Digitalisierung bei Produkten in der Fertigung und bei Dienstleistungen. Zu den geförderten Technologien gehörten auch Ansätze wie voll-elektrische Antriebe, hybrid-elektrische Antriebe und Wasserstoffverbrennung. Den höchsten Anteil an der öffentlichen Förderung hatte im abgelaufenen Geschäftsjahr das Nationale Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, gefolgt von Förderung durch die Förderlinie PROFIT auf Ebene des Landes Brandenburg. RRD koordiniert zudem drei große Forschungsprojekte zur Effizienzsteigerung von Gasturbinen, hybrid-elektrischen Antrieben sowie Wasserstoffverbrennung, die im Rahmen der EU Clean Aviation Initiative gefördert werden. Der Ende 2024 angekündigte Ausstieg aus dem Geschäftsfeld Advance Air Mobility (AAM) wird den Fokus der Forschungsprojekte wieder stärker auf die Optimierung der Gasturbine unter Einbeziehung von alternativen Kraftstoffen lenken.

Pearl®700

Im Oktober 2019 wurde das Pearl®700 Triebwerk als neue, exklusive Antriebseinheit für die Geschäftsreiseflugzeuge G700 und G800 des Kunden Gulfstream bekanntgegeben. Die Entwicklung der Pearl®700 ist seitdem ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsaufwendungen in RRD. Am 14. September 2022 erfolgte die Zertifizierung des Triebwerks durch die European Union's Aviation Safety Agency (EASA), am 08. September 2023 fand die Zertifizierung durch die Federal Aviation Administration (FAA) statt. Die Inbetriebnahme (Entry into Service – EIS) des G700 Flugzeugs, und somit auch des Pearl®700 Triebwerks, fand im April 2024 statt. Die Inbetriebnahme des G800 Flugzeugs, das ebenfalls vom Pearl®700 Triebwerk angetrieben werden wird, fand am 16. April 2025 statt.

Pearl®10X

Das jüngste Mitglied der Pearl® Triebwerksfamilie, die Pearl®10X, wurde am 06. Mai 2021 als exklusive Antriebseinheit für das Geschäftsreiseflugzeug Falcon 10X des Kunden Dassault präsentiert. Die Markteinführung ist für das zweite Halbjahr 2027 geplant. Es ist das

erste zivile Rolls-Royce Produkt, das für einen Dassault Jet ausgewählt wurde. RRD wird hiermit künftig seine Marktposition als Triebwerkshersteller im Marktsegment der Geschäftsreiseflugzeuge weiter ausbauen. Im Jahr 2024 wurden weitere wichtige Entwicklungsmeilensteine der Pearl®10X erreicht. Die Baumuster-Zertifizierung und der Vogelschlag-Test wurden erfolgreich absolviert. Die Flugtestkampagne mit dem konzerneigenen Boeing 747-Flugteststand wurde erfolgreich abgeschlossen. Zudem ist die Auslieferung erster Prototypen-Triebwerke an den Kunden Dassault in 2024 erfolgt, um die ersten Flugzeugflugtests in 2025 zu ermöglichen.

Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten betrug im Geschäftsjahr 2024 246,3 Mio. EUR (i. Vj. 274,6 Mio. EUR). Es wurden keine Entwicklungskosten aktiviert.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Rahmenbedingungen

Als europäischer Hersteller von Flugzeugtriebwerken agiert RRD in einem komplexen wirtschaftlichen Umfeld, das sowohl Chancen als auch Herausforderungen bietet. Die wichtigsten Einflussfaktoren lassen sich in folgende Bereiche gliedern:

1. Konjunkturelle Entwicklung und Nachfrage im Luftfahrtsektor

In unserem Kernmarkt Nordamerika sehen wir trotz moderatem BIP-Wachstum ein stetig, stark wachsendes Marktanschlussgeschäft. Im chinesischen und südostasiatischen Markt wächst das BIP mit weiterhin soliden Raten. Im Ausblick für die Folgejahre erwarten wir jedoch geringere Wachstumsraten, die dennoch deutlich über denen Nordamerikas und Europas liegen werden. Die Umsätze im Marktanschlussgeschäft steigen hier weiterhin stetig mit sehr hohen Wachstumsraten. Für Europa, unserem dritten Kernmarkt, erwarten wir BIP-Wachstumsraten auf sehr niedrigem Niveau. Die Umsätze im Marktanschlussgeschäft wuchsen deutlich geringer als in den anderen beiden Kernmärkten.

Nach dem pandemiebedingten Einbruch erholt sich die globale Luftfahrtindustrie weiter. Die Passagierzahlen steigen, besonders im asiatisch-pazifischen Raum und in Nordamerika. Auch europäische Fluggesellschaften investieren wieder verstärkt in Flottenmodernisierungen. Dies führt zu einer steigenden Nachfrage nach neuen, treibstoffeffizienten Triebwerken. Allerdings dämpfen geopolitische Spannungen und hohe Energiekosten das Wirtschaftswachstum in einigen Regionen Europas, was Investitionen belasten kann.

Im Bereich Defence Aerospace sehen wir große Chancen durch die Aufstockung der Verteidigungsbudgets, die Umsatzerlöse in diesem Geschäftsbereich sind in 2024 nochmals gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Die hohen Inflationszahlen in 2022 und die stark gestiegenen Producer Price Indices schlugen sich bisher nicht in dem Ausmaß in den Herstellungskosten und Anschaffungskosten für Neu – und Ersatzinvestitionen nieder. Die Absatzahlen wuchsen auch stabil. Mögliche Risiken durch Konjunkturabschwächung in Verbindung mit zurückliegenden Leitzinserhöhungen traten wie erwartet nicht ein. So bleibt die Finanzierung auf Kunden-, wie auch Zuliefererseite derzeit stabil. Die Finanzkrise 2008 hat gezeigt, dass der Bereich Business Aviation vergleichsweise resilient gegenüber rezessiven allgemeinerwirtschaftlichen Lagen ist.

2. Lieferkettenprobleme und Rohstoffpreise

Die weltweiten Lieferketten sind weiterhin instabil. Engpässe bei hochwertigen Legierungen, Elektronikbauteilen und seltenen Erden wirken sich auf Produktionszeiten und Kosten aus. Gleichzeitig bleiben Rohstoffpreise auf einem hohen Niveau, was die Marge der Triebwerkshersteller unter Druck setzt. Unternehmen müssen ihre Liefernetzwerke widerstandsfähiger gestalten und gleichzeitig flexibel bleiben. Zusätzlich stellt auch die seit Anfang 2025 eingetretene Erhöhung von Handelszöllen eine Herausforderung für die Stabilität der Lieferketten dar.

3. Regulatorische Anforderungen und Nachhaltigkeit

Der politische und gesellschaftliche Druck zur Emissionsreduktion im Luftverkehr steigt. Die EU verfolgt mit dem Green Deal und dem „Fit for 55“-Paket ehrgeizige Klimaziele, die auch die Luftfahrt betreffen. Triebwerkshersteller stehen daher vor der Aufgabe, Innovationen in Richtung nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel - SAF), Hybrid- und Elektrotechnologien sowie verbesserter Energieeffizienz voranzutreiben. Gleichzeitig steigen die Entwicklungs- und Zertifizierungskosten.

Sanktionen gegen Russland haben keine wesentlichen Auswirkungen auf den Absatz unserer Produkte, da der Anteil, verglichen mit unseren Kernmärkten Nordamerika, Europa, China und Südostasien vor Sanktionen, deutlich weniger als 1% betrug.

4. Fachkräftemangel und technologische Innovation

Der zunehmende Fachkräftemangel, insbesondere im Bereich hochqualifizierter Ingenieure und IT-Spezialisten, kann sich negativ auf die Entwicklung und Produktion neuer Triebwerksgenerationen auswirken. Gleichzeitig sind Investitionen in Forschung und

Digitalisierung notwendig, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge und additive Fertigung (3D-Druck) spielen eine immer größere Rolle in der Entwicklung und Wartung moderner Antriebssysteme.

5. Wettbewerb und Marktkonsolidierung

Der Markt für Flugzeugtriebwerke ist stark konzentriert und von wenigen großen Akteuren (wie Rolls-Royce, Safran, MTU Aero Engines, Pratt & Whitney und GE Aerospace) geprägt. Wir gehen insgesamt davon aus, dass der Markt für Geschäftsreiseflugzeuge langfristig wächst. Insbesondere der indische, der südostasiatische und der chinesische Markt zeigen sehr große Wachstumspotenziale. In Europa versuchen Hersteller durch Kooperationen und strategische Allianzen ihre Position zu stärken. Gleichzeitig wächst der Wettbewerbsdruck durch neue Akteure, insbesondere aus Asien, die versuchen, in den Markt einzutreten.

Fazit

Europäische Hersteller von Flugzeugtriebwerken stehen aktuell an einem Wendepunkt. Das wirtschaftliche Umfeld ist durch hohe Dynamik, regulatorische Anforderungen und technologischen Wandel geprägt. Wer langfristig erfolgreich sein will, muss in nachhaltige Innovationen investieren, resilientere Lieferketten aufbauen und die digitale Transformation konsequent vorantreiben.

2.2 Geschäftsverlauf 2024

Überblick

Im Geschäftsjahr 2024 ist die Auslieferung von BR725 Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge von Gulfstream (G650) gegenüber dem Vorjahr um 21% gesunken. Es wurden insgesamt 67 Triebwerke dieser Baureihe ausgeliefert, ein Rückgang von 18 Triebwerken gegenüber dem Vorjahr mit 85 Einheiten. Die Auslieferung von BR710 Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier und Gulfstream ist gegenüber dem Vorjahr um 25% gestiegen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden insgesamt 10 Triebwerke abgesetzt, im Vorjahr waren es 8 Einheiten. Die Auslieferung von BR710 Triebwerken im militärischen Bereich ist gegenüber dem Vorjahr gesunken, es wurden keine Triebwerke abgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden 71 Pearl®15 Triebwerke an den Kunden Bombardier ausgeliefert, im Vorjahr waren es 68 Triebwerke. Dies stellt einen Anstieg um 4% gegenüber dem Vorjahr dar. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2024 103 Pearl®700 Triebwerke an den

Kunden Gulfstream ausgeliefert, im Vorjahr waren es 35 Triebwerke. Dies stellt einen Anstieg um 194% gegenüber dem Vorjahr dar.

Die ausgelieferten Triebwerke (BR700 und Pearl® Familie) lagen um ca. 8% unter der Vorjahresprognose (Prognose 277 Triebwerke, ausgeliefert 251 Triebwerke). Aufgrund von Engpässen in der Lieferkette konnten nicht wie geplant alle Triebwerke ausgeliefert werden. Dennoch arbeitet das Unternehmen mit Hochdruck an der Verbesserung der Teileverfügbarkeit und konnte bereits Erfolge erzielen.

Das After-Sales Geschäft, insbesondere die vereinbarten Langfristverträge der BR700 Familie, ist weiterhin eine wichtige und tragfähige Säule im Geschäftsmodell von RRD. Seit dem Geschäftsjahr 2018 beinhaltet das After-Sales Portfolio auch die sogenannten CorporateCare® Enhanced Verträge. Diese beinhalten neben der Wartung des Kerntriebwerks als wesentlichste Erweiterung des Leistungsumfangs auch die Wartung der Gondel (Nacelle und Trust Reverser). Der Leistungsumfang der MissionCare™ Verträge wurde aufgrund der kleineren Kundenbasis im militärischen Bereich nicht verändert. Insgesamt wurden die Vorjahresziele im After Sales Geschäft erreicht.

Im Rahmen des Basisvertrages zur Lieferung von insgesamt 680 TP400 Triebwerken an die Nationen Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Türkei, Belgien, Luxemburg und Spanien wurden für das TP400 Triebwerksprogramm in 2024 37 Teilesätze (i. Vj. 37) ausgeliefert.

RRD hat zum Geschäftsjahresende 2024 3.325 Mitarbeiter inklusive Leiharbeitnehmer beschäftigt, im Vorjahr waren es 3.339 Mitarbeiter.

Insgesamt ist die Geschäftsleitung mit der Unternehmensentwicklung im Berichtsjahr zufrieden.

Verkauf von Flugzeugtriebwerken und Triebwerksmontage

RRD produziert am Standort Dahlewitz Triebwerke der Baureihen BR710, BR725, Pearl®15 und Pearl®700. Die Triebwerksauslieferungen haben sich wie folgt entwickelt:

Einheiten	2024	2023
BR710 Business Aviation	10	8
BR710 Defence	0	6
BR725	67	85
Pearl®15	71	68
Pearl®700	103	35
Triebwerke gesamt	251	202

Der Auftragsbestand mit externen Kunden umfasste zum Jahresende 2024 19 Triebwerke der Baureihe BR710, 141 Triebwerke der Baureihe BR725 sowie 158 Triebwerke der Baureihe Pearl®15 und 202 Triebwerke der Baureihe Pearl®700.

Fertigung im Werk Oberursel

Im Werk Oberursel fertigt RRD hauptsächlich Serien- und Ersatzteile für die RRD Triebwerksreihen BR710, BR715, BR725, Pearl® 15, Pearl® 700 und TP400, sowie auch für die Triebwerksreihen V2500, Trent 700, Trent 900, Trent 1000, Trent 7000 und Trent XWB für Rolls-Royce plc. Schwerpunkt des Produktionsprogramms sind Antriebswellen, Hochdruckverdichterscheiben und -trommeln in konventioneller und BLISK-Bauweise sowie Hochdruckturbinenscheiben.

Für die RRD-Entwicklungsprogramme (z.B. Pearl® 10X) wurde Unterstützung in Form von Entwicklungs- und Testbauteilen geleistet und damit Produktionsanläufe für 2025 vorbereitet.

Die Folgen von Lieferkettenengpässen waren in 2024 deutlich spürbar. Die Auslastung sank von 587 Tsd. Stunden in 2023 auf 565 Tsd. Stunden in 2024. Dies entspricht einer Reduzierung von 3,8%.

Der Mitarbeiterbedarf in Oberursel wurde entsprechend der Auslastung angepasst. Für 2025 wird sich die Auslastung wieder deutlich erhöhen. Es wird ein Anstieg der Auslastung auf über 640 Tsd. Stunden erwartet.

TP400 Programm

Airbus Military Service Line (AMSL) hat für den Militärtransporter A400M das TP400 Triebwerk von EPI (Europrop International GmbH, München) ausgewählt. EPI ist ein Joint Venture zwischen Snecma Moteurs SA (Snecma), MTU Aero Engines GmbH (MTU), Industria de Turbo Propulsores SA (ITP Aero) und RR plc. RR plc hält an EPI einen Programmanteil in

Höhe von 25%. EPI wickelt den Vertrag über Unteraufträge an die vier Anteilseigner ab. RR plc hat seine Verpflichtungen aus dem Vertrag an RRD weitergegeben.

Ab dem Geschäftsjahr 2013 fertigt RR plc (Bristol) im Unterauftrag von RRD Bauteile und Module für das TP400 Triebwerk, welches im Transportflugzeug A400M verbaut wird. Die Triebwerksendmontage erfolgt durch den Joint Venture Partner MTU in München.

CorporateCare[®], CorporateCare[®] Enhanced und MissionCare[™] BR710

Zum Jahresende 2024 waren 1.725 (i. Vj. 1.691) Geschäftsreiseflugzeuge mit BR710 Triebwerken im Einsatz. Für 1.155 (i. Vj. 1.140) Flugzeuge dieser Flotte bestanden zum Jahresende langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. Im gleichen Zeitraum waren 81 (i. Vj. 78) militärische Flugzeuge mit BR710 Triebwerken im Einsatz, für 32 (i. Vj. 31) von ihnen bestanden zum Jahresende langfristige Wartungsverträge, sogenannte MissionCare[™] Verträge. Bei CorporateCare[®] und MissionCare[™] Verträgen sichert RRD die ständige Verfügbarkeit der BR710 Triebwerke zu, wodurch das Ersatzteilgeschäft für RRD langfristig gesichert wird. Der Anteil von CorporateCare[®] Verträgen an den insgesamt ausgelieferten Triebwerken beträgt 67% (i. Vj. 67%). Im Bereich MissionCare[™] beträgt der Anteil 40%, was dem Vorjahr entspricht.

CorporateCare[®] und CorporateCare[®] Enhanced BR725

Zum Jahresende 2024 waren 584 (i. Vj. 553) Geschäftsreiseflugzeuge des Typs Gulfstream G650 mit BR725 Triebwerken im Einsatz. Für 406 (i. Vj. 385) Flugzeuge dieser Flotte bestanden zum Jahresende langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. Im gleichen Zeitraum waren 6 (i. Vj. 3) militärische Flugzeuge mit BR725 Triebwerken im Einsatz, für ein Flugzeug dieser Flotte bestand ein MissionCare[™] Vertrag (i. Vj. 0). Bei CorporateCare[®] Verträgen sichert RRD die ständige Verfügbarkeit der BR725 Triebwerke zu, wodurch das Ersatzteilgeschäft für RRD langfristig gesichert wird. Der Anteil von CorporateCare[®] Verträgen an den ausgelieferten Triebwerken beträgt 70% (i. Vj. 67%). Im Bereich MissionCare[™] beträgt der Anteil 17% (i. Vj. 33%).

Mission Care[®], CorporateCare[®] und CorporateCare[®] Enhanced Pearl[®]15

Zum Jahresende 2024 waren 135 (i. Vj. 102) Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier mit Pearl[®]15 Triebwerken im Einsatz. Für 90 (i. Vj. 69) Flugzeuge dieser Flotte bestanden langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. Im gleichen Zeitraum waren 6 (i. Vj. 6) militärische Flugzeuge mit Pearl[®]15 Triebwerken im Einsatz, für 2 (i. Vj. 2)

von ihnen bestand zum Jahresende ein langfristiger Wartungsvertrag, sogenannte MissionCare™ Verträge. Bei CorporateCare® und MissionCare™ Verträgen sichert RRD die ständige Verfügbarkeit der Pearl®15 Triebwerke zu, wodurch das Ersatzteilgeschäft für RRD langfristig gesichert wird. Der Anteil von CorporateCare® Verträgen an den ausgelieferten Triebwerken beträgt 67% (i. Vj. 68%). Im Bereich MissionCare™ beträgt der Anteil 33% (i. Vj. 33%).

TotalCare® und SelectCare™ BR715

Anzahl Flugzeuge	Vorschau		
	2023	2024	2025
Delta (TCA/SCA)	88	80	80
Hawaiian Airlines (TCA)	19	19	19
Qantas / Cobham (TCA)	13	0	0
vorübergehend nicht im Flugbetrieb	24	8	8
Gesamt	144	107	107

(TCA: Triebwerke mit TotalCare® Wartungsvertrag)
(SCA: Triebwerke mit SelectCare™ Wartungsvertrag)

Die BR715 Triebwerke werden in dem Flugzeug B717 von Boeing eingesetzt. Während des Produktionszeitraums dieses Flugzeugtyps zwischen dem Jahr 1998 und 2006 wurden insgesamt 155 Flugzeuge ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 begann Qantas / Cobham die B717-Flugzeuge zu ersetzen. Der Prozess wurde im Jahr 2024 abgeschlossen. Bis Ende 2024 sind somit insgesamt 48 Flugzeuge aus dem aktiven Flugbetrieb ausgeschieden.

Es wird erwartet, dass zum Ende des Geschäftsjahres 2025 keine weiteren Flugzeuge aus dem Flugbetrieb ausscheiden.

Die insgesamt abgerechneten Flugstunden für die in Betrieb befindlichen B717-Flugzeuge befanden sich trotz der Stilllegungen auf dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Flugstunden im Geschäftsjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls stabil sein werden.

Repair und Overhaul im Werk Oberursel

Am Standort Oberursel werden im Rahmen des militärischen Betreuungszentrums für die Bundeswehr und für internationale Kunden folgende Großgeräte instandgesetzt:

- Tornado Secondary Power System
- Gnome und Gem Hubschraubertriebwerke
- T56 Wellenleistungstriebwerk (nur Teilaspekte der Leistungen).

In Folge von Verzögerungen in der Lieferkette und dem Ausphasen der Programme T56, Gnome, Tornado und GEM sank die Auslastung von 16 Tsd. Stunden in 2023 auf 11,9 Tsd. Stunden in 2024. Der Rückgang zum Vorjahr beträgt 26%.

Der Mitarbeiterbedarf im Bereich Repair and Overhaul (Oberursel) wurde entsprechend des Auslastungsrückgangs angepasst. Für 2025 ist eine Auslastung in Höhe von 8,5 Tsd. Stunden geplant.

2.3 Ertragslage

Ergebnisübersicht

Das Ergebnis nach Steuern beträgt im Geschäftsjahr 372,2 Mio. EUR. Im Vorjahr wurde ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 195,5 Mio. EUR ausgewiesen.

Mio. EUR	2024	2023
Umsatzerlöse	2.751,6	2.455,7
Herstellungskosten	-2.068,6	-2.158,4
Bruttoergebnis	683,0	297,3
Vertriebskosten	-156,3	-145,8
allgemeine Verwaltungskosten	-38,1	-25,0
sonstige betriebliche Erträge	176,0	102,6
sonstige betriebliche Aufwendungen	-319,2	-55,9

Finanzergebnis	85,9	52,5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-59,0	-30,1
Ergebnis nach Steuern	372,2	195,5

Umsatzentwicklung

Mio. EUR	2024	2023
Umsatz Gesamt	2.751,6	2.455,8
OEM-Umsatz	1.339,8	1.078,9
Langfristige Wartungsverträge, Instandsetzung und Ersatzteile	1.348,3	1.338,9
Leistungen für RR Programme	12,1	18,9
Sonstige Leistungen	51,4	19,1

Die Umsatzerlöse sind insgesamt um 295,7 Mio. EUR auf 2.751,6 Mio. EUR angestiegen. In 2024 sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2,1 Mio. EUR (i. Vj. 6,1 Mio. EUR) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von 10,3 Mio. EUR (i. Vj. 0,7 Mio. EUR), resultierend aus den Endabrechnungen der Flugstunden aus langfristigen Wartungsverträgen betreffend das Geschäftsjahr 2023, in den Umsatzerlösen ausgewiesen. In 2023 waren periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 6,1 Mio. EUR enthalten.

Der Umsatz aus dem OEM-Geschäft ist im Wesentlichen aufgrund der deutlich gestiegenen Produktionszahlen aller Triebwerksprogramme gegenüber dem Vorjahr um 260,9 Mio. EUR gestiegen.

Der Umsatz aus langfristigen Wartungsverträgen, Instandsetzung und Ersatzteilen ist gegenüber dem Vorjahr um 9,4 Mio. EUR angestiegen. Dies ist auf die weiterhin kontinuierlich steigende Anzahl von CorporateCare® Verträgen sowie den vermehrten Wechsel von Standard-CorporateCare® Verträgen zu CorporateCare Enhanced® Verträgen bei nahezu gleichbleibender Anzahl abgerechneter Flugstunden im Bereich CorporateCare® und TotalCare® sowie den Auswirkungen von langfristigen Initiativen zur Kostensenkung zum Jahresende zurückzuführen.

Die Leistungen für RR-Programme haben sich gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Mio. EUR verringert.

Die sonstigen Leistungen bestehen im Wesentlichen aus Entwicklungsleistungen für RR plc, sie haben sich insbesondere aufgrund gestiegener Leistungen im Ingenieurbereich gegenüber dem Vorjahr auf 51,4 Mio. EUR deutlich erhöht. In 2024 werden unter den sonstigen Leistungen aus dem Konzernverbund erhaltene Zuschüsse für bestimmte Entwicklungsarbeiten in Höhe von 4,3 Mio. EUR ausgewiesen.

Kostenentwicklung

Die **Herstellungskosten** haben sich im Geschäftsjahr 2024 um 89,8 Mio. EUR auf 2.068,6 Mio. EUR verringert. Dies ist vor dem Hintergrund gestiegener Produktionszahlen im OEM-Geschäft auf gesunkene Entwicklungsaufwendungen in 2024 sowie auf hohe Einmaleffekte im Bereich Fremdwährung aus 2023 zurückzuführen.

Die Herstellungskostenquote (Herstellungskosten/Umsatzerlöse) verringerte sich von 87,9% im Vorjahr auf 75,2% in 2024.

Die Vertriebskosten haben sich gegenüber dem Vorjahr um 10,5 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen auf gestiegene Vertriebskosten im Zusammenhang mit gestiegenen Personal- und Gemeinkosten der Vertriebsorganisation von RRD, als auch gestiegenen Kosten für den technischen Support von Kunden sowie die Zertifizierung von Produkten von RRD zurückzuführen.

Die allgemeinen Verwaltungskosten haben sich gegenüber dem Vorjahr um 13,1 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg ist im Wesentlichen aus gestiegenen Aufwendungen für Löhne und Gehälter aufgrund von Tarifsteigerungen sowie Zahlungen im Zusammenhang mit der Inflationsausgleichsprämie und Aufwendungen für Abfindungsansprüche ausscheidender Mitarbeiter des eingestellten AAM-Geschäftsbereiches.

Der Anteil der Vertriebskosten am Umsatz liegt in 2024 mit 5,7% leicht unter dem Vorjahreswert (5,9%). Der Anteil der Verwaltungskosten am Umsatz weist mit 1,4% einen leichten Anstieg in Höhe von 0,4% gegenüber dem Vorjahr auf.

Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von 176,0 Mio. EUR (i. Vj. 102,6 Mio. EUR) enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge in Höhe von 88,0 Mio. EUR (i. Vj. 20,1 Mio. EUR) sowie Zuschüsse der öffentlichen Hand zu bestimmten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von RRD in 2024 in Höhe von 19,7 Mio. EUR (i. Vj. 32,8 Mio. EUR).

Die periodenfremden Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 39,7 Mio. EUR (i. Vj. 11,2 Mio. EUR) sowie aus anderen periodenfremden Erträgen durch Wertberichtigungen auf Verpflichtungen aus dem Ersatzteil- und Servicegeschäft in Höhe von 39,0 Mio. EUR (i. Vj. 4,4 Mio. EUR).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** betragen 319,2 Mio. EUR (i. Vj. 55,9 Mio. EUR). Sie enthalten im Wesentlichen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 152,0 Mio. EUR (i. Vj. 10,2 Mio. EUR) aus nachträglichen Verrechnungen von Zuschüssen aus dem Konzernverbund für Entwicklungsleistungen aus Vorjahren (125,0 Mio. EUR) sowie Bereinigungen von Kontensalden in Höhe von 18,8 Mio. EUR.

Ende September 2024 hat die Geschäftsführung der RRD als Ergebnis einer Überprüfung der strategischen Ausrichtung der Gesellschaft sowie des RR-Konzerns die Beendigung der Aktivitäten im Bereich Advanced Air Mobility (AAM) bekannt gegeben. Der entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwert (Unterschiedsbetrag um den die für die Übernahme der eAircraft Sparte der Siemens AG bewirkte Gegenleistung den Wert der einzelnen Vermögensgegenstände abzüglich der Schulden im Zeitpunkt der Übernahme) wurde damit einhergehend vollständig wertberichtigt (7,5 Mio. EUR).

In diesem Zusammenhang entstanden außerdem Restrukturisierungskosten in Höhe von 65,2 Mio. EUR. Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Aufwendungen aus Anlagenabgängen in Höhe von 54,5 Mio. EUR.

Das **Finanzergebnis** hat sich gegenüber dem Vorjahr um 33,3 Mio. EUR auf 85,9 Mio. EUR verbessert. Es enthält im Wesentlichen Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von 23,9 Mio. EUR (i. Vj. 20,7 Mio. EUR) und aus der Verzinsung von Bankguthaben in Höhe von 63,7 Mio. EUR (i. Vj. 36,2 Mio. EUR).

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. EUR gesunken.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Es sind Steuern vom Einkommen und vom Ertrag i.H.v. 59,0 Mio. EUR angefallen (i. Vj. 30,1 Mio. EUR), sie betreffen im Wesentlichen den Aufwand für Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2024.

Sonstige Steuern

Es sind sonstige Steuern i.H.v. 2,9 Mio. EUR angefallen (i. Vj. 4,3 Mio. EUR).

Belegschaft und Personalaufwand

Mio. EUR	2024	2023
Personalaufwand	413,9	368,8
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Anzahl)	3.214	3.242
Beschäftigte zum Stichtag	3.207	3.225

Der Personalaufwand hat sich im Geschäftsjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 45,1 Mio. EUR erhöht, dies entspricht einem Zuwachs von 12,2%. Die Anzahl der im Jahresdurchschnitt Beschäftigten ist gegenüber dem Vorjahr um 0,9% gesunken. Der Anstieg des Personalaufwandes resultiert bei leicht gesunkener Anzahl von Mitarbeitern im Jahresdurchschnitt im Wesentlichen aus gestiegenen Aufwendungen für Löhne und Gehälter aufgrund von Tarifsteigerungen sowie Zahlungen im Zusammenhang mit der Inflationsausgleichsprämie und Aufwendungen für Abfindungsansprüche ausscheidender Mitarbeiter des eingestellten AAM-Geschäftsbereiches.

2.4 Finanzlage

Rolls-Royce Deutschland nimmt an dem Cash Pooling Verfahren der Rolls-Royce Gruppe teil und legt Finanzmittel kurzfristig bei Rolls-Royce plc an. Die Guthaben von RRD aus dem Cash Pooling sowie die kurzfristigen Geldanlagen betragen insgesamt 1.851,5 Mio. EUR, die als Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen werden. Die Guthaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um 607,5 Mio. EUR erhöht.

Rolls-Royce Deutschland hat darüber hinaus Bankbestände in Höhe von 8,4 Mio. EUR (i. Vj. 20,1 Mio. EUR) sowie Bankverbindlichkeiten in Höhe von 0,02 Mio. EUR (i. Vj. 55,1 Mio. EUR) bei Kreditinstituten.

Der Mittelzufluss aus dem operativen Geschäft betrug 670,1 Mio. EUR (i. Vj. 229,8 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet die planmäßigen Tilgungen und die Zinszahlungen für ein Darlehen sowie Zahlungen aus der Eigenkapitalentnahme an die Gesellschafter von insgesamt von 96,0 Mio. EUR (i. Vj. 13,2 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Sachanlagen, immaterielle Wirtschaftsgüter und Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzmitteldisposition betrug 585,9 Mio. EUR (i. Vj. 287,9 Mio. EUR). Der Zahlungsmittelbestand verringerte sich insgesamt um 11,7 Mio. EUR in 2024 (i. Vj. 16,3 Mio. EUR Mittelabfluss).

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt 3.548,0 Mio. EUR und hat sich gegenüber dem Vorjahr um 561,4 Mio. EUR erhöht.

Im **Immateriellen Anlagevermögen** sind im Wesentlichen Belieferungsrechte für Triebwerksprogramme und Aufwendungen für Anwendersoftware aktiviert.

Der Buchwert des Immateriellen Anlagevermögens beträgt 253,3 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2024 resultieren die Rückgänge im Wesentlichen aus der planmäßigen Abschreibung der Vermögensgegenstände sowie der Wertberichtigung der im Zusammenhang mit dem AAM-Geschäft bilanzierten immateriellen Vermögensgegenstände und des Geschäfts- oder Firmenwertes nach Aufgabe der Betriebssparte.

Die **Sachanlagen** haben sich von 290,7 Mio. EUR in 2023 auf 263,2 Mio. EUR in 2024 verringert. Die Bruttoinvestitionen und laufenden Abschreibungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2024	2023
Investitionen in das Sachanlagevermögen	27,0	28,2
Abgänge (Buchwert)	-1,6	-0,3
Abschreibungen	-49,0	-40,5
Umgliederung zwischen Anlagen im Bau, Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen	-3,9	0,0

Die wesentlichen Rückgänge im Sachanlagevermögen betrafen Abschreibungen der Gebäude und der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung an den Standorten Dahlewitz und Oberursel sowie eine Wertberichtigung auf Sachanlagen in Höhe von 12,3 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Aufgabe des AAM- Geschäftsbereiches.

Die **Vorräte** ohne Berücksichtigung der geleisteten Anzahlungen haben sich im Jahr 2024 insbesondere aufgrund von erhöhten Beständen von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie unfertigen Erzeugnissen im Zusammenhang mit der laufenden Triebwerksproduktion um 57,4 Mio. EUR auf 520,5 Mio. EUR verringert. Die geleisteten Anzahlungen erhöhten sich von 32,9 Mio. EUR in 2023 auf 43,7 Mio. EUR in 2024.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich im Geschäftsjahr mit 198,4 Mio. EUR gegenüber 152,2 Mio. EUR in 2023 erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus der gestiegenen Anzahl ausgelieferter BR710 und Pearl®15 Triebwerke an die Kunden Bombardier und Gulfstream sowie TP400 Module an den Kunden EPI.

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** (2.078,9 Mio. EUR in 2024, 1.489,5 Mio. EUR in 2023) enthalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Guthaben aus dem Cash Pooling der Rolls-Royce Gruppe und einer Geldanlage bei RR plc. Die Geldanlage bei der RR plc besteht in Höhe von 800 Mio. EUR (i. Vj. 800,0 Mio. EUR). Das Guthaben aus dem Cash-Pooling bei RR plc beträgt 1.051,5 Mio. EUR insgesamt 1.851,5 Mio. EUR (i. Vj. 1.244,0 Mio. EUR).

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (245,5 Mio. EUR in 2023, 227,4 Mio. EUR in 2024). Dies resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Forderungen gegenüber der RR plc für erbrachte Entwicklungsleistungen sowie der Abrechnung des Cash Pool Guthabens zum Geschäftsjahresende.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** haben sich im Geschäftsjahr um 71,2 Mio. EUR auf 176,1 Mio. EUR erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzsteuerforderungen sowie einem Anstieg der debitorischen Kreditoren bei gleichzeitigem Rückgang der Forderungen aus langfristigen Wartungsverträgen.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mio. EUR verringert. Er betrifft Mietvorauszahlungen.

Das **Eigenkapital** hat sich um den Jahresüberschuss in Höhe von 369,3 Mio. EUR erhöht sowie um eine Entnahme in Höhe von 85,0 Mio. EUR verringert. Es beträgt 919,5 Mio. EUR (i. Vj. 635,2 Mio. EUR). Das Anlagevermögen ist zu 177,9 % durch Eigenkapital gedeckt (i. Vj. 105,3 %). Die Eigenkapitalquote beträgt 25,9% (i. Vj. 21,3%).

Die **Rückstellungen** haben sich um 2,4 Mio. EUR von 1.427,8 Mio. EUR in 2023 auf 1.425,4 Mio. EUR in 2024 verringert. Die Pensionsrückstellung hat sich von 183,7 Mio. EUR auf 170,4 Mio. EUR verringert. Für Gewerbesteuer existiert eine Rückstellung in Höhe von 16,6 Mio. EUR, diese betrifft die Geschäftsjahre 2022 sowie 2024 sowie ein im Rahmen der abgeschlossenen Betriebsprüfung eröffnetes Verständigungsverfahren. Für Risiken im Bereich der Lohn- und Umsatzsteuer wurde eine Rückstellung in Höhe von 1,9 Mio. EUR gebildet. Die sonstigen Rückstellungen haben sich um 26,9 Mio. EUR erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus einer Rückstellung im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen betreffend dem nicht fortgeführten AAM-Geschäftsbereich.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betragen 0,02 Mio. EUR.

Die **erhaltenen Anzahlungen** sind um 56,4 Mio. EUR auf 498,0 Mio. EUR gesunken, sie enthalten Anzahlungen von Kunden für künftige Lieferungen von Triebwerken und Anzahlungen für die Lieferung von Teilesätzen für das TP400.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** gegenüber externen Geschäftspartnern haben sich im Zusammenhang mit dem Anstieg der Vorräte sowie der verkauften Triebwerke in 2024 um 11,6 Mio. EUR auf 189,2 Mio. EUR erhöht.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** haben sich um 251,0 Mio. EUR auf 336,0 Mio. EUR erhöht und bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung. Dies ist im Wesentlichen durch die gestiegenen Verbindlichkeiten für Triebwerkswartungen und Leistungen im Konzernverbund begründet.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** sind um 130,0 Mio. EUR auf 160,4 Mio. EUR gestiegen, im Wesentlichen durch gestiegene Sozialkosten aus Aktiensparprogrammen; Verbindlichkeiten aus kreditorischen Debitoren sowie aus Umsatzabgrenzungen innerhalb des TP400 Programmes.

Insgesamt haben sich die Verbindlichkeiten von 902,4 Mio. EUR in 2023 auf 1.183,7 Mio. EUR in 2024 erhöht.

3. Risikoberichterstattung und Risikomanagementsystem

3.1 Risikomanagementsystem

Rolls-Royce Deutschland ist in das Risikomanagementsystem der Rolls-Royce Gruppe integriert. Das Management ist verantwortlich für eine kontinuierliche Ermittlung und Verfolgung von Risiken, deren Berichterstattung und die Initiierung von vorbeugenden und abwehrenden Maßnahmen. Die Risiken werden gewichtet, wesentliche Risiken werden an die RRD Geschäftsleitung und von dort an die Civil Risk Working Group gemeldet. Die Civil Risk Working Group berichtet an das Rolls-Royce Civil Board. Von dort erfolgt die Berichterstattung an den Vorstand der Rolls-Royce Gruppe. Die Risikoermittlung und die Risikobeurteilung erfolgen bei Rolls-Royce nach Geschäftsbereichen. Im Berichtswesen von Rolls-Royce Deutschland werden die Chancen und Risiken berücksichtigt. Auch bei den regelmäßig erstellten Finanzberichten ist eine Integration in das Berichtswesen der Rolls-Royce Gruppe sichergestellt. Die Wirksamkeit der Prozesse wird regelmäßig durch die Rolls-Royce Konzernrevision geprüft. Entscheidungen über neue Projekte und die Überwachung von laufenden Projekten werden entsprechend festgelegter Projektstufen technisch und betriebswirtschaftlich durch Projektkomitees der Rolls-Royce Gruppe bewertet und überwacht.

3.2 Business Ethics

Der langfristige Erfolg von Rolls-Royce hängt davon ab, dass alle Geschäftstätigkeiten in Übereinstimmung mit höchsten ethischen Standards und in Übereinstimmung mit geltendem Recht erfolgen. Die Richtlinien betreffend Geschäftsethik und Geschäftsgebaren sowie dem Umgang mit Interessenkonflikten, Anti-Bestechung und Korruption werden kontinuierlich geprüft. Die Mitarbeiter werden in beiden Themengebieten regelmäßig geschult.

Ethik & Compliance

Die fünfjährige Laufzeit unseres Deferred Prosecution Agreements mit dem britischen „Serious Fraud Office“² („SFO“) ist im Januar 2022 ausgelaufen. Wir werden weiterhin unsere Kultur der Integrität aufrechterhalten, während sich das Unternehmen weiterentwickelt.

Wir verfolgen einen Null-Toleranz-Ansatz in Bezug auf Fehlverhalten jeglicher Art und werden im Falle eines Verstoßes Disziplinarmaßnahmen bis hin zur Entlassung ergreifen. Unterstützt wird dies durch unsere globalen Richtlinien zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption, die in unserem Handbuch für Konzernrichtlinien zusammengefasst sind.

Auf unseren Verhaltenskodex kann online oder als Broschüre zugegriffen werden. Auch im Jahr 2024 haben die RRD-Mitarbeitenden eine Ethikschulung im Rahmen der verpflichtenden Mitarbeiterschulungen abgeschlossen. Weiterhin bestätigten die RRD-Manager den Code of Conduct gleichfalls im Rahmen der verpflichtenden Mitarbeiterschulungen.

Für die externe Lieferkette ist der Global Supplier Code Of Conduct/ Lieferanten Verhaltenskodex sowie Special Agreement for RRD Suppliers auf dem Global Supplier Portal (GSP) verfügbar. Alle Lieferanten sind zudem verpflichtet, sich an unseren Lieferanten Verhaltenskodex oder eine einvernehmlich festgelegte Alternative zu halten. Das im Geschäftsjahr 2023 im Rahmen der Umsetzung des Lieferkettensorgfaltsgesetzes eingeführte Risiko- und Beschwerdemanagement wurde fortgeführt.

Anti-Bestechung und Korruption

Unser Kodex sowie unsere Richtlinien zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption sind ein klares Bekenntnis dazu, Bestechung und Korruption in keiner Form zu tolerieren.

Wir führen auch umfassende Due-Diligence-Prüfungen durch, bevor wir Vertragsverhältnisse eingehen, und arbeiten mit unseren bestehenden Vertragspartnern zusammen, um ihre eigenen Ethik- und Compliance-Programme zu verbessern.

² Das SFO ist für die Verfolgung komplexer und umfangreicher Korruptionsverfahren nach dem UK Bribery Act 2010 („UK Bribery Act“) mit internationalem Bezug zuständig.

3.3 Maßnahmen zur Qualitätssicherung

Die Rolls-Royce Kunden erwarten exzellente technische Produkte und Leistungen mit herausragender Qualität, hoher Zuverlässigkeit und termingerechter Lieferung. Rolls-Royce hat mit der internen Qualitätssicherungsorganisation, mit ihren Richtlinien, Dokumentationen und regelmäßigen Schulung und Qualifizierungen der Mitarbeiter sowie der Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und Partnern geeignete Maßnahmen getroffen, um den Kundenanforderungen nachhaltig gerecht zu werden.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Voraussichtliche Entwicklung

Wie unter 1.3 Steuerungssystem beschrieben basiert die Unternehmenssteuerung auf den finanziellen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Herstellungskosten, Ergebnis vor Steuern sowie die Liquidität³. Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind die Quantität der ausgelieferten Triebwerke und die bei langfristigen Wartungsverträgen erzielten Flugstunden (EFH – engine flying hours).

Für die Einordnung in ein Bewertungsraster werden daher die folgenden Aussagen zu Grunde gelegt: starker Rückgang, moderater Rückgang, leichter Rückgang, stabiler Verlauf, leichter Anstieg, moderater Anstieg, starker Anstieg. Die relativen Bandbreiten im Zusammenhang mit dieser Gliederung können unter 1.3 Steuerungssystem entnommen werden.

Die Geschäftsführung gibt aus heutiger Sicht in der untenstehenden Tabelle den folgenden Ausblick für das Geschäftsjahr 2025:

Finanzielle Leistungsindikatoren	IST- Werte in Mio. EUR	Erwartungen für das Geschäftsjahr 2025
Umsatzerlöse	2.751,6	leichter Anstieg
Herstellungskosten	-2.068,6	leichter Anstieg
Ergebnis vor Steuern	431,3	moderater Anstieg
Liquidität ³	670,1	moderater Anstieg
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren		
Triebwerksauslieferungen	251	leichter Anstieg
EFH - engine flight hours	1.709,143	moderater Anstieg

³ Auf Basis des Mittelzuflusses aus dem operativen Geschäft

4.2 Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung sind in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für RRD aufgeführt.

Die Kurz-, Mittel- und Langfristprognosen für RRD-Programme zeigen, wie in den Vorjahren signalisiert, einen deutlichen Absatzanstieg, insbesondere resultierend aus der Markteinführung der neuen Pearl®-Triebwerksfamilie. Mittel- und langfristig sehen wir aufgrund der Marktsituation einen anhaltend positiven Trend und eine Stabilisierung für die Auslastung der Montage in Dahlewitz. Seit Dezember 2024 unterstützt RRD am Standort Dahlewitz die RR plc bei den Trent 1000-TEN Shop Visits. Ab dem Geschäftsjahr 2025 übernimmt die Gesellschaft als Unterauftragnehmer der RR plc die Fertigung der Trent XWB-84 Triebwerke, dies ist verbunden mit Erweiterungsinvestitionen und Personalaufbau.

Wir investieren weiterhin in neue Triebwerkstechnologien, um auch zukünftig bei Neuentwicklungen im Markt der Geschäftsreiseflugzeuge eine gute Positionierung zu erzielen. Die Nachfrage nach dem BR725 Triebwerk wird aufgrund des Alters der Flugzeugplattform sowie der Einführung neuer Flugzeugplattformen in das Marktsegment weiterhin planmäßig rückläufig sein. Chancen ergeben sich insbesondere aus der Markteinführung der neuen Triebwerksprogramme Pearl®700 und Pearl®10X sowie aus dem Ausbau der Marktanteile des Pearl®15 Triebwerks. Kurz- bis mittelfristige Risiken bestehen insbesondere aufgrund der geopolitischen Lage und deren Auswirkung auf die Stabilität der Lieferketten. Ein mögliches Inflationsszenario oberhalb des EZB-Ziels, konjunkturelle Risiken, verbunden mit weniger Spielraum für Leitzinssenkungen aufgrund immanentem Inflationsrisikos sowie Risiken in der Strombeschaffung und -bepreisung könnten sich negativ auswirken. Hiermit einhergehend besteht auch das Risiko verspäteter Auslieferungen unserer Triebwerke sowie damit verbundener Vertragsstrafen. Wechselkursrisiken sehen wir im kurz- und mittelfristigen Horizont aufgrund der Absicherung der Fremdwährungsvolumen im Rahmen eines Makrohedging nicht.

Bei den Geschäftsreiseflugzeugen mit BR710 Triebwerken besteht aktuell eine Absicherung von 67% mit CorporateCare® Verträgen, bei der BR725 beträgt diese 70%, bei der Pearl®15 beträgt der Anteil 67%. Die Anzahl der Flugzeuge mit CorporateCare® Verträgen wird entsprechend der Triebwerksauslieferungen weiterhin zunehmen und das Ersatzteilgeschäft langfristig sichern. Bei den im militärischen Bereich eingesetzten BR710 Triebwerken besteht aktuell eine Absicherung von 40% mit MissionCare™ Verträgen.

Das After-Sales Geschäft der BR715 Triebwerke für die in Flugbetrieb befindlichen B717 Flugzeuge ist mittelfristig vertraglich gesichert. Allerdings ist aufgrund des zunehmenden Alters der Flugzeuge weiterhin das Risiko zu sehen, dass die Margen in diesem Bereich sinken könnten. Vermehrte Stilllegungen von B717 Flugzeugen aufgrund von wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften oder Flottenumstrukturierungen können die Umsätze und das Ergebnis aus dem After-Sales Geschäft ebenfalls weiterhin negativ beeinflussen. Es ergeben sich jedoch auch Chancen aus notwendigen Vertragsneugestaltungen mit den bestehenden BR715 Kunden.

Die Fertigung am Standort Oberursel wird nach derzeitigem Stand im Jahr 2025 gegenüber 2024 weiter ansteigen. Der Fokus liegt daher nach wie vor auf Maßnahmen zur Anpassung von Kostenstrukturen an die geplante Auslastung, der ständigen Qualitätsverbesserung, weiteren Kostenreduzierungsprogrammen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und der Optimierung des Standortlayouts. Diese wurden bereits im Jahr 2020 eingeleitet und werden auch über 2024 hinaus fortgesetzt.

Bedeutend für die Sicherung sowie den Erhalt und den Ausbau der Standortfähigkeiten ist nach wie vor die kontinuierliche Einführung neuer Fertigungstechnologien, die digitale Vernetzung von Fertigungsprozessen im Hinblick auf die Digitalisierung und die weitere Umsetzung der Lean-Methoden in Fertigung und indirekten Bereichen zur Effizienzsteigerung.

Im Bereich Maintenance, Repair & Overhaul (MRO) Defence Oberursel wird der Konsolidierungsprozess aufgrund zurückgehender Auslastung in den kommenden Jahren weitergeführt. Dies betrifft insbesondere Programme wie Gem, Gnome und T56. Wir sehen künftig gute Chancen für die Übernahme neuer MRO Aufträge am Standort Oberursel.

Die militärische Nutzung der BR700 Triebwerksreihe sowie langfristig auch der Pearl®15 bietet auch weiterhin Potentiale für künftige Projekte.

Chancen bei der TP400 Baureihe (für das Transportflugzeug A400M von Airbus) können sich vor allem aus einem veränderten Preismodell ergeben. Derzeit wird ein Teil des Wartungs- und Servicegeschäfts nach öffentlichem Preisrecht abgerechnet. Bei einer Änderung zum kommerziellen Preismodell ließen sich höhere Absatzpreise erzielen. Darüber hinaus kann eine Erhöhung des Absatzvolumens an Exportnationen (z.B. Malaysia) zu einer weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen.

Risiken können insbesondere durch technische Probleme beim Einsatz der Triebwerke, welche zukünftig höhere Kosten verursachen können, eingeschränkte Lieferfähigkeit durch Engpässe oder Unterbrechungen der Lieferantenkette sowie durch den Druck auf die Kostensituation entstehen. Auch können Veränderungen der Flugstunden beispielsweise wegen höherer oder geringerer verfügbarer Budgets bei den Nationen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit nehmen.

Risiken aus Betriebsunterbrechungen und der Produkthaftung sind durch Versicherungsverträge wirtschaftlich sinnvoll abgedeckt. Speziell für Risiken, die signifikante Betriebsunterbrechungen verursachen können, werden vorbeugende Maßnahmen getroffen. Darüber hinaus existieren Pläne für einen möglichen Ernstfall, Pläne für eine schnelle Wiederaufnahme eines provisorischen Betriebes sowie Pläne zur beschleunigten Wiederaufnahme des Regelbetriebes und es werden regelmäßige Trainings und/oder Szenario-Übungen auf allen Ebenen bis hin zur Geschäftsleitung durchgeführt. Für Risiken aus Gewährleistungsansprüchen sind entsprechende Rückstellungen gebildet.

Der Umsatz im internationalen Triebwerksgeschäft wird überwiegend in US-Dollar abgewickelt. RRD strebt durch Einkäufe im US-Dollar Bereich eine ausgeglichene Währungsbilanz an. Der Anteil des US-Dollars am Umsatz ist grundsätzlich höher als der Anteil des US-Dollars an den Kosten. Die Kurssicherung erfolgt zentral für die Rolls-Royce Gruppe, der Anteil von RRD an der Sicherung ist vertraglich vereinbart. Durch die Einbeziehung von RRD in Kurssicherungsmaßnahmen auf Konzernebene haben Wechselkursänderungen am Markt keine unmittelbaren Auswirkungen auf RRD. Es besteht jedoch eine nicht unwesentliche Abhängigkeit von den auf Konzernebene erzielten Kurssicherungsergebnissen, die sich positiv oder negativ auf das Ergebnis vor Steuern auswirken können. Die Entwicklung der Wechselkurse und die von RR plc für RRD abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte haben in 2024 erneut zu einer Ausgleichszahlung von RRD an RR plc in Höhe von 28,9 Mio. EUR (i. Vj. 28,9 Mio. EUR von RRD an RR plc) geführt.

Verschiedene Behörden haben Ermittlungen im Zusammenhang mit Geschäftsaktivitäten in der Vergangenheit gegen Unternehmen des Rolls-Royce Konzerns eingeleitet. Die betroffenen Gesellschaften werden angemessen auf diese Ermittlungen reagieren.

Eine strafrechtliche Verfolgung einzelner Gesellschaften des Rolls-Royce Konzerns oder einzelner Personen können nicht ausgeschlossen werden.

Des Weiteren können wir Maßnahmen, die durch Kunden des Rolls-Royce Konzerns, deren Geldgeber oder aktuell sowie frühere Investoren des Rolls-Royce Konzerns betrieben werden,

weiterhin nicht ausschließen. Diese könnten insbesondere Forderungen betreffen, die bislang offengelegte Geschäftsaktivitäten in der Vergangenheit betreffen.

Der Geschäftsführung des Rolls-Royce Konzerns sind momentan keine Sachverhalte bekannt, die zu einem, über die bislang festgesetzten Strafen hinausgehenden finanziellen Schaden für das Unternehmen führen können. Mögliche weiterführende behördliche Maßnahmen und ihre potenziellen Konsequenzen können jedoch nicht vorausgesehen werden.

4.3 Gesamtrisikoposition

Die Risiko- und Chancensituation der RRD ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Der im Geschäftsjahr 2022 eingetretene Ukraine-Konflikt und damit einhergehende Sanktionsmechanismen gegenüber Russland stellen weiterhin kein signifikantes Risiko für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft dar. Die im Laufe des ersten Halbjahres 2025 eingesetzten US-Zölle sowie Gegenmaßnahmen betroffener Staaten stellten aufgrund des Volumens des US-Geschäfts ein zu berücksichtigendes Risiko dar. Gerade im Hinblick auf weitere Eskalationen und daraus folgender Verunsicherungen an den weltweiten Märkten wurde ein aktiveres Risikomanagement nötig und die Situation wurde laufend beobachtet und analysiert. Am 27. Juli 2025 haben sich die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Union auf ein Maßnahmenpaket in Bezug auf die Handelsbeziehungen und zu erhebende Zölle geeinigt. Auf die überwiegende Mehrheit der Exporte aus der Europäischen Union in die Vereinigten Staaten von Amerika wird ein Zollsatz von 15% erhoben, davon ausgenommen sind jedoch Güter aus der Luftfahrt und anderer strategischer Industrien. Durch diese Einigung konnte Klarheit und Planbarkeit auch für RRD geschaffen werden, sodass die Geschäftsführung hier kein weiteres Risiko sieht.

Weitere Risiken, insbesondere aus den Bereichen IT, Fluktuation und Beschaffung von Personal, die den Bestand der Gesellschaft gefährden könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024**

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, Blankenfelde-Mahlow

Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva

	31.12.2024	31.12.2023
	T€	T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	253.277	303.660
2. Geschäfts- oder Firmenwert	0	8.244
	253.277	311.903
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	108.154	111.919
2. technische Anlagen und Maschinen	119.297	128.249
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.110	25.256
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	27.637	25.296
	263.199	290.720
III. Finanzanlagen		
sonstige Ausleihungen	352	419
	516.828	603.042
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	232.525	304.833
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	128.575	125.245
3. fertige Erzeugnisse	159.415	147.861
4. geleistete Anzahlungen	43.730	32.980
	564.245	610.919
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	198.406	152.192
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.078.927	1.489.488
3. sonstige Vermögensgegenstände	176.144	104.945
	2.453.477	1.746.625
III. Guthaben bei Kreditinstituten	8.398	20.118
	3.026.120	2.377.662
C. Rechnungsabgrenzungsposten	5.084	5.936
	3.548.033	2.986.640

Passiva

	31.12.2024	31.12.2023
	T€	T€
A. Eigenkapital - Kommanditkapital		
I. Kapitalanteile der Kommanditisten	15.850	15.850
II. Rücklagen	903.684	619.394
	919.534	635.244
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen		
	19.399	21.217
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	170.403	183.730
2. Steuerrückstellungen	18.491	34.510
3. sonstige Rückstellungen	1.236.537	1.209.588
	1.425.431	1.427.828
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19	55.062
2. erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	498.037	554.422
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	189.221	177.585
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	335.983	84.922
5. sonstige Verbindlichkeiten (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit T€ 4.935; Vorjahr T€ 4.077)	160.410	30.360
	1.183.670	902.351
	3.548.033	2.986.640

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, Blankenfelde-Mahlow

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	2024	2023
	T€	T€
1. Umsatzerlöse	2.751.559	2.455.712
2. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-2.068.587	-2.158.416
3. Bruttoergebnis vom Umsatz	682.973	297.296
4. Vertriebskosten	-156.297	-145.845
5. allgemeine Verwaltungskosten	-38.126	-25.009
6. sonstige betriebliche Erträge	176.026	102.566
7. sonstige betrieblichen Aufwendungen	-319.209	-55.944
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	5
9. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	92.532	59.584
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6.649	-7.047
11. Ergebnis vor Steuern	431.249	225.608
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-59.010	-30.137
13. Ergebnis nach Steuern	372.239	195.471
14. sonstige Steuern	-2.950	-4.283
15. Jahresüberschuss	369.289	191.188
16. Einstellung in die Rücklagen	-369.289	-191.188
17. Bilanzgewinn	0	0

ANHANG DER

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, Blankenfelde-Mahlow

für das Geschäftsjahr 2024

1. Allgemeines
2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
3. Erläuterungen zur Bilanz zum 31. Dezember 2024
4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024
5. Sonstige Angaben

1. Allgemeines

Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag ein verbundenes Unternehmen der Rolls-Royce Holdings plc Gruppe (kurz: RR) und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Die Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG (kurz: RRD) erfüllt die Voraussetzungen des § 264a Abs. 1 HGB. Demzufolge wurde der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 auf Grundlage der allgemeinen Vorschriften des dritten Buches des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung sowie der ergänzenden Vorschriften für Kapitalgesellschaften und bestimmte Personenhandelsgesellschaften aufgestellt.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Blankenfelde-Mahlow, sie ist beim Amtsgericht Potsdam unter der Registernummer HRA 2731 P eingetragen.

Die besonderen Bestimmungen des § 264c HGB zur Anpassung der für Kapitalgesellschaften geltenden Rechnungslegungsvorschriften an die gesellschaftsrechtlichen Besonderheiten von Personengesellschaften sowie die Regelungen des Gesellschaftsvertrages wurden bei der Aufstellung des Jahresabschlusses beachtet.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

RRD erhält aus dem Konzernverbund und von öffentlicher Hand Aufwandszuschüsse für bestimmte Forschungs- und Entwicklungsleistungen. Diese werden im Geschäftsjahr in den Umsatzerlösen (soweit ein Leistungsaustausch vorliegt) bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Gliederung der Bilanz entspricht § 266 HGB und wurde hinsichtlich des Eigenkapitalausweises an die Besonderheiten einer Ltd. & Co KG angepasst. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben sich zum Vorjahr nicht verändert.

Die Position Ergebnis vor Steuern ist unter Berücksichtigung des § 265 Abs. 5 Satz 2 HGB aus Gründen der Transparenz, in der Gewinn- und Verlustrechnung ergänzt worden.

Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden unverändert zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen ausgewiesen. Je nach vertraglicher Ausgestaltung bei Anschaffung der immateriellen Vermögensgegenstände erfolgt die Abschreibung entsprechend der Vertragslaufzeit oder der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer. Gegebenenfalls werden Anpassungen aufgrund einer

veränderten voraussichtlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Entgeltlich erworbene Software wird zu Anschaffungskosten angesetzt und über 3 Jahre linear abgeschrieben. Selbsterstellte immaterielle Vermögensgegenstände werden nicht angesetzt. Entgeltlich erworbene Belieferungsrechte im After-Sales-Geschäft werden als immaterielle Vermögensgegenstände ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt zu Anschaffungskosten, die Abschreibung erfolgt über 10 Jahre linear. Finanzanlagen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Ende September 2024 hat die Geschäftsführung der RRD als Ergebnis einer Überprüfung der strategischen Ausrichtung der Gesellschaft sowie des RR-Konzerns die Beendigung der Aktivitäten im Bereich Advanced Air Mobility (AAM) bekannt gegeben. Der entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwert (Unterschiedsbetrag um den die für die Übernahme der eAircraft Sparte der Siemens AG bewirkte Gegenleistung den Wert der einzelnen Vermögensgegenstände abzüglich der Schulden im Zeitpunkt der Übernahme) wurde damit einhergehend vollständig wertberichtigt, i.H.v 7.541 Tsd. EUR.

Das Sachanlagevermögen ist unverändert mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung planmäßiger linearer Abschreibungen aktiviert. Die Herstellungskosten umfassen gemäß § 255 Abs. 2 Satz 2 HGB neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten. Die aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Sozialkosten sind nicht einbezogen. Die unbeweglichen Vermögensgegenstände werden linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen auf das bewegliche Anlagevermögen werden ebenfalls nach der linearen Methode entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Die Betriebs- und Geschäftsgebäude werden über eine Nutzungsdauer von 8 bis 33 Jahren, technische Anlagen und Maschinen über bis zu 25 Jahre abgeschrieben. Die in den anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Hardware wird überwiegend über 3 Jahre, die übrigen Anlagegüter über 6 bis 10 Jahre abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis zu 250 EUR werden im Jahr der Anschaffung sofort im Aufwand erfasst. Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen 250 EUR und 1.000 EUR werden als Sammelposten aktiviert und linear über 5 Jahre abgeschrieben.

Bei Vorliegen von voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Umlaufvermögen

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen (fortgeschriebene Einkaufspreise) unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips bewertet. Dabei werden auch Abschläge wegen Ungängigkeit und geminderter Verwertbarkeit berücksichtigt.

Die Bewertung der unfertigen und fertigen Erzeugnisse sowie Leistungen erfolgt zu Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips. Diese umfassen gemäß § 255 Abs. 2 Satz 2 HGB neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten des Fertigungs- (inkl. anteiliger Abschreibungen des Produktionsbereichs) und Materialbereichs sowie Sondereinzelkosten der Fertigung. Die aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Sozialkosten sind nicht einbezogen. Für Risiken aus Ungängigkeit und mangelnder Verwertbarkeit wurden Abschläge vorgenommen.

Geleistete Anzahlungen sind zum Nennbetrag bilanziert.

Die Bewertung der Forderungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens erfolgt zum Nennwert oder dem niedrigeren beizulegenden Wert. Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist eine Pauschalwertberichtigung abgesetzt, die dem allgemeinen Ausfall- und Kreditrisiko Rechnung trägt. Für zweifelhafte Forderungen werden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Langfristige unverzinsliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind mit dem Barwert angesetzt. Die Abzinsung erfolgte mit dem der Laufzeit entsprechenden Zinssatz für festverzinsliche Inhaberschuldverschreibungen.

Die flüssigen Mittel sind zu Nennwerten bilanziert.

Die Gesellschaft nimmt am Cash Pooling des RR-Konzerns teil. Die als kurzfristige Geldanlagen an RR plc ausgeliehenen Finanzmittel werden unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen.

Das Eigenkapital wird zum Nennwert bilanziert.

Latente Steuern

Aktive Steuerlatenzen ergeben sich aus dem handelsrechtlich niedrigeren Ansatz von Immateriellen Vermögensgegenständen sowie aus einem handelsrechtlichen höheren Ansatz von erhaltenen Anzahlungen, Pensions- und sonstigen langfristigen Rückstellungen. Passive Steuerlatenzen resultieren aus dem handelsrechtlichen höheren Ansatz des Sachanlagevermögens. Der für die Bewertung der Steuerlatenzen heranzuziehende Steuersatz beträgt im Geschäftsjahr 2024 28,78 %. Von dem Wahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB, den Überhang an latenten Steuern zu aktivieren, wird kein Gebrauch gemacht.

Sonderposten

Für Investitionszuschüsse wird ein Sonderposten gebildet, welcher korrespondierend zur Restnutzungsdauer der betroffenen Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens aufgelöst wird.

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellung erfolgte nach dem versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC-Methode). Der Berechnung der Pensionsrückstellung wurden ein von der Deutschen Bundesbank nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB vorgegebener durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre von 1,90 % bei einer fünfzehnjährigen Laufzeit sowie die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Hierbei wurden die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten der Richttafeln nur zu 50 % angesetzt. Bei der Berechnung wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt: Gehaltssteigerungen in Höhe von 3,25 %, Rentensteigerungen in Höhe von 2,00 %. Die Bewertung der Pensionsrückstellung mit dem 7-Jahres-Durchschnittszinssatz von 1,96 % p.a. würde zum Bilanzstichtag zu einer um TEUR 2.035 niedrigeren Rückstellung führen. Der Zinsanteil aus der Zuführung zur Pensionsrückstellung sowie Effekte aus der Änderung von Abzinsungssätzen werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Den Rückstellungen für Altersteilzeit (ATZ) liegen die geregelten und ungeregelten ATZ-Vereinbarungen zugrunde. Der angesetzte Betrag umfasst den Erfüllungsrückstand für laufende sowie den Aufstockungsbetrag für laufende und zukünftige ATZ-Fälle. Für die zukünftigen Aufstockungsbeträge hat die Gesellschaft den Grad der wahrscheinlichen Inanspruchnahme geschätzt. Die voraussichtlich zu leistenden Beträge wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ermittelt. Die Verpflichtungen sind zu ihrem Barwert ausgewiesen. Für die Ermittlung wurde ein durchschnittlicher laufzeitadäquater Zinssatz von 1,51 % angewendet und ein Gehaltstrend von 3,25 % berücksichtigt.

Die Jubiläumsrückstellungen wurden unter Einbeziehung erwarteter Lohn- und Gehaltssteigerungen von 3,25 % ermittelt. Für die Abzinsung wurde ein Zinssatz im Sinne des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB in Höhe von 1,96 % angesetzt.

Bei der Bemessung der Steuerrückstellungen und der sonstigen Rückstellungen ist den erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten angemessen Rechnung getragen worden. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, soweit für ihren Eintritt ausreichend objektive Hinweise gegeben sind.

Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Wartungsverträgen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelten notwendigen Erfüllungsbetrags in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. Dieser ermittelt sich dabei unter Berücksichtigung der individuellen Marge aus den langfristigen Wartungsverträgen.

Für die allgemeinen Gewährleistungsrisiken aus den ausgelieferten BR710, BR725, Pearl®15 und Pearl®700-Triebwerken wurden für den Anteil der Time and Material Kunden pauschale Gewährleistungsrückstellungen gebildet.

Die Zuführung je ausgeliefertes Triebwerk wurde anhand der durchschnittlichen Inanspruchnahme der vergangenen Geschäftsjahre ermittelt.

Für das BR710 Triebwerk sowie das BR725 Triebwerk wurde ein Zeitraum von 6 Geschäftsjahren berücksichtigt.

Für die Triebwerke Pearl®15 und Pearl 700 wurde auf Basis der Erfahrungswerte aus den laufenden Programmen ein Zeitraum von 6 Geschäftsjahren berücksichtigt.

Langfristige Rückstellungen werden entsprechend ihrer erwarteten Fristigkeit gemäß den von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Zinssätzen abgezinst.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt. Erhaltene Anzahlungen sind zum Nennbetrag bilanziert.

Umsatzrealisierung von After-Sales-Verträgen

Die im Rahmen der Verträge erbrachten, kontinuierlichen Leistungen dienen der Sicherstellung der laufenden Betriebsbereitschaft der Triebwerke. Aus diesem Grund werden die Umsatzerlöse für den Teil der im Rahmen der als Dauerschuldverhältnisse zu klassifizierenden After-Sales Verträge erbrachten laufenden Leistungen realisiert.

Währungsumrechnung

Seit dem 1. Januar 2002 nimmt RRD an dem gruppenweiten Hedging von Fremdwährungen teil. Dabei werden zum Ausgleich von Währungsrisiken, aufgrund der Fremdwährungsschwankungen in US-Dollar und GBP, die US-Dollar- und GBP-Überhänge zu Bewertungseinheiten zusammengefasst und im Rahmen von Makro-Hedging (Absicherungsgeschäft für eine Gesamtrisikoposition, die aus mehreren Einzelteilen bzw. -risiken besteht) auf Gruppenebene abgesichert. Die Fremdwährungssalden werden bei ihrer Ersterfassung mit der zwischen RRD und RR plc vereinbarten Pool Accounting Rate erfasst. Die Pool Accounting Rate entspricht einem langfristig angestrebten Sicherungskurs. Zum

Jahresende erfolgt eine Anpassung der zur Pool Accounting Rate erfassten Transaktionen an den tatsächlich erzielten Sicherungskurs (achieved rate) des Geschäftsjahres.

Diese Systematik der Währungsabsicherung führte in 2024 zu einer Ausgleichszahlung von RRD an RR plc in Höhe von 28.913 Tsd. EUR. Im Vorjahr zahlte RRD an RR plc 28.943 Tsd. EUR.

Die Ausgleichszahlungen werden unter den Herstellungskosten in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt.

Die Fremdwährungssalden monetärer Posten in der Bilanz werden zum Bilanzstichtag mit dem Sicherungskurs (forward achieved rate) und die nicht monetären Posten mit dem erzielten Sicherungskurs (achieved rate) bewertet, die zwischen RRD und RR plc schriftlich vereinbart wurden. Die Umsatz- und Herstellungskosten des Umsatzes zu Standardkosten werden zu jeweiligen Marktraten, zum Umsatzzeitpunkt bewertet. Die Bewertung erfolgt zu Monatsdurchschnittskursen. Zum Bilanzstichtag wurden Vermögensgegenstände (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Bankbestände) in Höhe von 446 Mio. USD, 26,6 Mio. GBP, 2,2 Mio. CAD sowie 0,01 Mio. CHF in die Bewertung einbezogen. Fremdwährungsschulden (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Rückstellungen) gingen in Höhe von 819,7 Mio. USD, 135,5 Mio. GBP, 0,3 Mio. CHF in die Bewertung ein. Der Unterschiedsbetrag zwischen Bewertung zum Stichtagskurs und Bewertung zum Sicherungskurs beläuft sich auf -37 Mio. EUR. Umsätze der zivilen OEM und Service Programme werden im Wesentlichen in USD realisiert. Die monatlichen Durchschnittskurse lagen im Mittelwert, wie auch im Median, bei EUR/ USD 1,09, vs. der Pool Accounting Rate von EUR/ USD 1,17. Der Effekt aus der Fremdwährungsbewertung beträgt hier 139 Mio. EUR.

Die gegenläufigen Wert- und Zahlungsstromänderungen gleichen sich vollständig bis zum Zeitpunkt der Zahlungsein- bzw. -ausgänge der entsprechenden Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft demselben Risiko (Währungsidentität) ausgesetzt sind und sich entsprechen. Der Ausgleichszeitraum beträgt in der Regel 12 Monate, er kann sich in Einzelfällen auf max. 5 Jahre beziehen. Die Wirksamkeit der gebildeten Bewertungseinheit besteht auch prospektiv, da erwartet wird, dass sich die Wert- und Zahlungsstromänderungen über die gesamte Laufzeit der Bewertungseinheit ausgleichen. Zur bilanziellen Abbildung wird die Durchbuchungsmethode angewendet.

3. Erläuterungen zur Bilanz zum 31. Dezember 2024

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten und der Abschreibungen des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024 ergibt sich aus dem als Anlage beigefügten Anlagenspiegel.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Als immaterielle Vermögensgegenstände werden Know-how-Rechte, Belieferungs- und Nutzungsrechte sowie Software ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2024 resultieren die Rückgänge im Wesentlichen aus der planmäßigen Abschreibung der Vermögensgegenstände sowie der Wertberichtigung der im Zusammenhang mit dem AAM-Geschäft bilanzierten immateriellen Vermögensgegenstände und des Geschäfts- oder Firmenwertes nach Nichtfortführung des Geschäftsbereiches AAM, insgesamt i.H.v. 25.765 Tsd. EUR

Von dem handelsrechtlichen Wahlrecht, Entwicklungskosten zu aktivieren, wurde kein Gebrauch gemacht.

Sachanlagen

Der Rückgang des Sachanlagevermögens resultiert im Wesentlichen neben den planmäßigen Abschreibungen von Gebäuden, anderen Anlagen sowie von Betriebs- und Geschäftsausstattung der Standorte Dahlewitz und Oberursel, auch aus einer Wertberichtigung auf Sachanlagen in Höhe von 12.256 Tsd. EUR im Zusammenhang mit der Aufgabe des AAM-Geschäftsbereiches.

Vorräte

Die Vorräte ohne Berücksichtigung der geleisteten Anzahlungen haben sich im Jahr 2024 insbesondere aufgrund von erhöhten Beständen von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie unfertigen Erzeugnissen im Zusammenhang mit der laufenden Triebwerksproduktion von 577.939 Tsd. EUR auf 536.617 Tsd. EUR verringert. Die geleisteten Anzahlungen erhöhten sich von 32.980 Tsd. EUR in 2023 auf 43.730 Tsd. EUR in 2024.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind gegenüber dem Vorjahr von 1.746.625 Tsd. EUR auf 2.453.477 Tsd. EUR in 2024 gestiegen. Forderungen größer ein Jahr betragen 4.014 Tsd. EUR (i. Vj. 0 EUR). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 46.214 Tsd. EUR auf 198.406 Tsd. EUR erhöht.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 589.439 Tsd. EUR auf 2.078.927 Tsd. EUR erhöht. Sie betreffen in Höhe von

277.389 Tsd. EUR (i. Vj. 245.475 Tsd. EUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von 1.851.538 Tsd. EUR (i. Vj. 1.244.013 Tsd. EUR) Forderungen aus einer Geldanlage und Cash Pooling-Guthaben.

Die sonstigen Vermögensgegenstände haben sich im Geschäftsjahr von 104.945 Tsd. EUR auf 176.144 Tsd. EUR erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzsteuerforderungen sowie einem Anstieg der debitorischen Kreditoren bei gleichzeitigem Rückgang der Forderungen aus langfristigen Wartungsverträgen.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten betrifft im Wesentlichen in Höhe von 5.084 Tsd. EUR (i. Vj. 5.936 Tsd. EUR) Mietvorauszahlungen für einen Getriebeprüfstand beim DLR.

Eigenkapital/Entwicklung der Kapitalkonten

Das Eigenkapital entwickelte sich wie folgt:

Eigenkapital am 1.1.2024	635.244	Tsd. EUR
Jahresüberschuss in 2024	369.289	Tsd. EUR
Entnahme in 2024	85.000	Tsd. EUR
Eigenkapital am 31.12.2024	919.534	Tsd. EUR

Der Jahresüberschuss im Jahr 2024 beträgt insgesamt 369.289 Tsd. EUR.

Der Jahresüberschuss des laufenden Jahres wird den beiden Kommanditisten nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages im Verhältnis ihrer Anteile am Kommanditkapital zugerechnet und auf dem Kapitalkonto II (Rücklagenkonto) erfasst. Auf die Rolls-Royce Erste Beteiligungs GmbH (im Folgenden „RR1“) entfallen 49,5 % und auf die Rolls-Royce Zweite Beteiligungs GmbH (im Folgenden „RR2“) entfallen 50,5 % des Jahresüberschusses.

Die Kapitalkonten entwickelten sich wie folgt:

in Tsd. EUR		RR1	RR 2	Gesamt
Kapitalkonto I (Hafteinlage)	31.12.2023	7.846	8.004	15.850
Kapitalkonto I (Hafteinlage)	31.12.2024	7.846	8.004	15.850
Kapitalkonto II (Rücklagen)	31.12.2023	298.668	320.727	619.394
Entnahmen 2024		42.075	42.925	85.000
Anteiliger Jahresüberschuss 2024		182.798	186.491	369.289
Kapitalkonto II (Rücklagen)	31.12.2024	439.391	464.292	903.683
Summe Eigenkapital	31.12.2024	447.237	472.297	919.534

Das Kapitalkonto der RR2 enthält neben dem Rücklagenanteil aus dem Anteil von 50,5% am Kommanditkapital der Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG den Beteiligungswert der MTOC GmbH aus der Verschmelzung von 2017 i.H.v. 16.029 Tsd. EUR.

Die Hafteinlage ist vollständig erbracht.

Rückstellungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeiter/-innen der RRD.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen überwiegend Risiken aus Leistungsverpflichtungen für langfristige Wartungsverträge, Gewährleistungen, ausstehende Eingangsrechnungen und Personalaufwendungen.

Bankbestände auf Fest- und Tagesgeldkonten in Höhe von 13.830 Tsd. EUR dienen der Insolvenzsicherung von Wertguthaben in Zusammenhang mit der Betriebsvereinbarung über die Gewährung der Altersteilzeit und erfüllen die Anforderungen an Deckungsvermögen. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Erfüllungsbetrag aus Altersteilzeitverpflichtungen (21.338 Tsd. EUR) verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der

verrechneten Vermögensgegenstände beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2024 12.560 Tsd. EUR.

Die verrechneten Erträge hieraus belaufen sich auf 764 Tsd. EUR es gibt keine verrechneten Aufwände.

Termingelder mit historischen Anschaffungskosten in Höhe von 3.018 Tsd. EUR dienen der Insolvenzversicherung von Wertguthaben für Pensionen. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Erfüllungsbetrag aus Pensionsverpflichtungen (3.050 Tsd. EUR) verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2024 3.067 Tsd. EUR.

Rückstellungen und sonstigen Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst. Der Aufwand ist in den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt. Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte. Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich wie im Vorjahr im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gegenüber Gesellschaftern bestehen, wie im Vorjahr, keine Verbindlichkeiten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Sozialkosten in Höhe von 28.533 Tsd. EUR (i. Vj. 5.311 Tsd. EUR) aus Aktiensparprogrammen; Verbindlichkeiten aus kreditorischen Debitoren in Höhe von 47.187 Tsd. EUR (i. Vj. 16.505 Tsd. EUR) sowie 27.748 Tsd. EUR (i. Vj. 3.186 Tsd. EUR) aus Umsatzabgrenzungen innerhalb des TP400 Programmes.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten belaufen sich auf 19 Tsd. EUR (i. Vj. 55.062 Tsd. EUR). Das verzinsliche und bedingt rückzahlbare Darlehen in Höhe von 1.078 Tsd. EUR (i. Vj. 11.350 Tsd. EUR) zur Finanzierung der Entwicklungskosten des Triebwerks BR725 endet im Jahr 2025.

Tsd. EUR	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2024
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19	0	0	19
(i. Vj.)	55.062	0	0	55.062
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	498.037	0	0	498.037
(i. Vj.)	554.422	0	0	554.422
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	189.221	0	0	189.221
(i. Vj.)	177.585	0	0	177.585
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	335.983	0	0	335.983
(i. Vj.)	84.922	0	0	84.922
Sonstige Verbindlichkeiten	160.410	0	0	160.410
(i. Vj.)	27.607	2.753	0	30.360
- davon aus Steuern	0	0	0	0
- davon für soziale Sicherheit	4.935	0	0	4.935
(i.Vj.)	4.077	0	0	4.077
Summe	1.183.670	0	0	1.183.670
(i.Vj.)	899.578	2.753	0	902.350

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Umsatzkostenverfahren gem. § 275 HGB Abs. 3 aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt:

Mio. EUR	2024	2023
Umsatz Gesamt	2.751	2.456
OEM-Umsatz	1.340	1.079
Langfristige Wartungsverträge, Instandsetzung und Ersatzteile	1.348	1.339
Leistungen für RR Programme	12	19
Sonstige Leistungen	51	19

Der OEM-Umsatz beinhaltet den Umsatz aus Triebwerken, Teilesätzen und Bauteilen für die RRD Triebwerksprogramme im zivilen und militärischen Bereich. Der zweite Gliederungspunkt beinhaltet Umsätze aus langfristigen Wartungsverträgen im Rahmen von Flight-Hour-Agreements (kurz: FHA) und CorporateCare® Verträgen (kurz: CC), aus Instandsetzungen sowie aus Komponentenreparaturen und Teilelieferungen im Rahmen des Ersatzteilgeschäftes. Der Umsatz aus Leistungen für RR Programme beinhaltet die Produktbetreuung der Programme TAY und V2500 im Auftrag von RR plc. Die sonstigen Leistungen enthalten im Wesentlichen Entwicklungsarbeiten für RR Triebwerksprogramme. In 2024 werden unter den Umsatzerlösen 4.314 Tsd. EUR für aus dem Konzernverbund erhaltene Zuschüsse für bestimmte Entwicklungsarbeiten (i. Vj. 0 Tsd. EUR) ausgewiesen.

In 2024 sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.141 Tsd. EUR (i. Vj. 6.148 Tsd. EUR) sowie in Höhe von 10.292 Tsd. EUR (i. Vj. 687 Tsd. EUR) periodenfremde Erträge resultierend aus den Endabrechnungen der Flugstunden in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Mio. EUR	2024	2023
Umsatz nach geografisch bestimmten Märkten	2.752	2.456
Amerika	1.851	1.742
Deutschland	146	122
Großbritannien und übriges Europa	481	380
Sonstige	274	212

Herstellungskosten

Die Herstellungskosten haben sich im Geschäftsjahr 2024 um 89.829 Tsd. EUR auf 2.068.587 Tsd. EUR verringert. Dies ist insbesondere trotz gestiegener Produktionszahlen im OEM-Geschäft auf gesunkene Entwicklungsaufwendungen in 2024 sowie auf hohe Fremdwährungseffekte aus 2023 zurückzuführen.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten haben sich im Geschäftsjahr 2024 um 10.452 Tsd. EUR auf 156.297 Tsd. EUR erhöht. Sie beinhalten neben den Personal- und Gemeinkosten der Vertriebsorganisation von RRD auch Kosten für den technischen Support von Kunden sowie die Zertifizierung von Produkten von RRD.

Materialaufwand

Tsd. EUR	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	971.864	756.254
bezogene Leistungen	175.454	110.928
	<u>1.147.318</u>	<u>867.182</u>

Der Anstieg des Materialaufwandes ist im Wesentlichen auf gestiegene Aufwendungen für Kaufteile und bezogene Leistungen zur Fertigung von Triebwerken zurückzuführen, ursächlich hierfür sind zum einen die gestiegene Anzahl verkaufter Triebwerke (+24 % gegenüber 2023) und zum anderen inflationsbedingt gestiegene Einkaufspreise.

Personalaufwand

Tsd. EUR	2024	2023
Löhne und Gehälter	371.070	306.558
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	42.829	62.257
- davon für Altersversorgung	5.396	16.230
	<u>413.899</u>	<u>368.815</u>

Der Anstieg des Personalaufwandes resultiert bei nahezu konstanter Anzahl von Mitarbeitern im Jahresdurchschnitt im Wesentlichen aus gestiegenen Aufwendungen für Löhne und Gehälter aufgrund von Tarifsteigerungen sowie Zahlungen im Zusammenhang mit der Inflationsausgleichsprämie und Aufwendungen für Abfindungsansprüche ausscheidender Mitarbeiter des eingestellten AAM-Geschäftsbereiches.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten betrug im Geschäftsjahr 2024 246.360 Tsd. EUR (i. Vj. 274.606 Tsd. EUR). Es wurden keine Entwicklungskosten aktiviert.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten werden innerhalb der Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen ausgewiesen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 176.026 Tsd. EUR (i. Vj. 102.566 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge in Höhe von 88.036 Tsd. EUR (i. Vj. 20.055 Tsd. EUR) sowie Zuschüsse der öffentlichen Hand zu bestimmten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von RRD. Diese betrugen in 2024 19.726 Tsd. EUR (i. Vj. 32.754 Tsd. EUR).

Die periodenfremden Erträge enthalten im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Verpflichtungen aus dem Ersatzteil- und Servicegeschäft in Höhe von 39.049 Tsd. EUR, sowie periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 39.729 Tsd. EUR (i. Vj. 11.177 Tsd. EUR).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 319.012 Tsd. EUR (i. Vj. 55.944 Tsd. EUR). Sie enthalten im Wesentlichen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 151.950 Tsd. EUR (i. Vj. 10.223 Tsd. EUR), welche vorwiegend aus Nachverrechnungen von Zuschüssen aus dem Konzernverbund für bestimmte Entwicklungsleistungen für Vorjahre in Höhe von 125.003 Tsd. EUR (i. Vj. 1.153 Tsd. EUR) resultieren.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen vorwiegend Restrukturisierungskosten für die Einstellung des AAM-Geschäftsbereiches in Höhe von 65.191 Tsd. EUR sowie Bereinigungen von Kontensalden in Höhe von 18.841 Tsd. EUR und Aufwendungen aus Anlagenabgängen in Höhe von 54.494 Tsd. EUR.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von 92.532 Tsd. EUR (i. Vj. 59.584 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen Zinserträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von 23.875 Tsd. EUR (i. Vj. 20.663 Tsd. EUR) sowie der Verzinsung von EURO Bankguthaben in Höhe von EUR 63.707 Tsd. EUR (i. Vj. 36.222 Tsd. EUR).

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von 6.649 Tsd. EUR (i. Vj. 7.047 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen Zinsaufwendungen für Aufzinsungen von Rückstellungen in Höhe von EUR 5.944 Tsd. EUR (i. Vj. 5.658 Tsd. EUR).

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Steueraufwand von 59.010 Tsd. EUR (i. Vj. Steueraufwand 30.137 Tsd. EUR) enthält im Wesentlichen den Aufwand für Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 58.827 Tsd. EUR.

Für das Geschäftsjahr ergibt sich keine steuerliche Mehrbelastung aus der Anwendung der Globalen Mindestbesteuerung im Rahmen der OECD Pillar II-Modellregelungen. Es wird von der verpflichtenden Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern aus Pillar II gemäß § 274 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht.

Sonstige Steuern

Der Aufwand für sonstige Steuern von 2.950 Tsd. EUR (i. Vj. 4.283 Tsd. EUR) betrifft im Wesentlichen einbehaltene Quellensteuer für die Nutzung des Rolls-Royce Markenlogos.

5. Sonstige Angaben

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2024	2023
Gewerbliche	1.377	1.103
Angestellte	1.837	2.139
	<u>3.214</u>	<u>3.242</u>

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Haftungsverhältnisse gem. §§ 251, 268 Abs. 7 HGB und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen gem. § 285 Nr. 3 und 3a HGB stellen sich wie folgt dar:

a) Bürgschaften

Es bestehen Bürgschaften in Höhe von 8.815 Tsd. EUR (i. Vj. 9.238 Tsd. EUR). Im Wesentlichen beziehen sich diese auf eine Bürgschaft für Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 6.300 Tsd. EUR (i. Vj. 6.300 EUR), eine Lieferantenbürgschaft in Höhe von 1.501 Tsd. EUR (i. Vj. 1.877 EUR), eine Steuerbürgschaft in Höhe von 647 Tsd. EUR (i. Vj. 695 Tsd. EUR) sowie Zollbürgschaften in Höhe von 345 Tsd. EUR (i. Vj. 345 Tsd. EUR). Mit einer Inanspruchnahme der Bürgschaften wird nicht gerechnet, da die zugrundeliegenden Zahlungsverpflichtungen nicht gefährdet sind – RRD verfügt über ausreichend liquide Mittel.

b) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der finanziellen Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen, hauptsächlich für Triebwerke, setzt sich unabgezinst nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

	<u>Tsd. EUR</u>
2025	14.592
2025 bis 2030	43.062
2031 bis 2041	<u>26.811</u>

Die Miet- und Leasingverpflichtungen bestehen im Wesentlichen in Höhe von 84.465 Tsd. EUR gegenüber der Rolls-Royce Partner Finance sowie der Rolls-Royce Inc.

Angaben zur Komplementärin

Komplementärin der Rolls-Royce Deutschland ist die Rolls-Royce General Partner Limited mit Sitz in Dublin, Irland. Das Stammkapital der Gesellschaft (registered share capital) beträgt zum Bilanzstichtag 1 EUR.

Abschlussprüferhonorare

Der Gesamtbetrag für Abschlussprüferhonorare setzt sich wie folgt zusammen:

Tsd. EUR	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	625	488
<i>davon für Vorjahre</i>	60	21
Sonstige Leistungen	28	31
<i>davon für Vorjahre</i>	0	0
	653	519

Zusammensetzung der Geschäftsführung

Die Geschäftsführung wurde im Geschäftsjahr 2024 durch die Rolls-Royce General Partner Limited als Komplementärin wahrgenommen. Die Rolls-Royce General Partner Limited wird vertreten durch deren Geschäftsführer (Directors):

Dr. Dirk Geisinger

Director Business Aviation, Chairman RRD

Simon Burr – abberufen am 15. Mai 2024

Director of Product Development & Technology

Dr. Steffen Appel

Executive Director and Director Operations RRD & Defence Germany

Dr. Jörg Au

Engineering Director RRD and Chief Engineer Business Aviation

Bezüge der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge für die Mitglieder der Geschäftsführung betrugen im Geschäftsjahr 2024 1.976 Tsd. EUR. Des Weiteren wurden für Mitglieder der Geschäftsführung Zuführungen zu

Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.385 Tsd. EUR geleistet.

Für frühere Mitglieder der Geschäftsführung sind zum Stichtag Pensionsrückstellungen in Höhe von 10.817 Tsd. EUR gebildet worden.

Konzernzugehörigkeit

RRD ist zum Bilanzstichtag ein Tochterunternehmen der Rolls-Royce Holdings plc, London, Großbritannien, und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss wird an der London Stock Exchange, London, Großbritannien, offengelegt. Die Rolls-Royce Holdings plc stellt den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis auf.

Ergebnisverwendung

Gemäß Gesellschaftsvertrag erhöht der Jahresüberschuss 2024 die Rücklagen (Kapitalkonto II).

Blankenfelde-Mahlow, 10. September 2025

Rolls-Royce General Partner Limited

Dr. Dirk Geisinger

Dr. Steffen Appel

Dr. Jörg Au

Anlagenspiegel

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, Blankenfelde-Mahlow

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, Blankenfelde-Mahlow, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich

der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 10. September 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer

ppa. Thomas Arthur Lang
Wirtschaftsprüfer





20000006551940