

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG Blankenfelde-Mahlow	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss/Jahresfinanzbericht zum Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021	12.08.2022

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG

Blankenfelde-Mahlow

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

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

1. Grundlagen

1.1 Geschäftsmodell

Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG (RRD) hat das unternehmerische Ziel, zivile, militärische Turbinentriebwerke und alternative Antriebssysteme 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 elektrische und hybrid-elektrische Antriebssysteme entwickelt. 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[™] und TotalCare[®]) sichern dabei eine hohe Kundenbindung sowie ein langfristiges After-Sales Geschäft ab.

Wirtschaftlicher Erfolg basiert auch auf der Fähigkeit, technologisch anspruchsvolle Triebwerksbauteile und Triebwerkskomponenten kostengünstig und in der erforderlichen Qualität herstellen zu können sowie 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 Steuerungsgrößen sind die Umsatzerlöse, die Herstellungskosten, das Ergebnis vor Steuern sowie die Liquidität. In den Umsatzerlösen reflektiert sich die Termintreue bei der Auslieferung der bestellten Triebwerke sowie die Marktpenetration durch langfristige Wartungsverträge und damit einhergehend die Nutzung, der durch diese Wartungsverträge zu betreuenden Triebwerke durch die jeweiligen Kunden. Um die Wettbewerbsfähigkeit von RRD sicher zu stellen, setzt sich das Unternehmen 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 und durch Ermittlung von kundenorientierten Kennzahlen ständig überwacht.

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. Nach erfolgreichen Tests mit einem weiterentwickelten Getriebestandard, bei dem ein simulierter Transatlantikflug ohne Störungen durchgeführt werden konnte und ein vielbeachteter Weltrekord für Hochleistungsgetriebe in der Luftfahrt erreicht wurde, erfolgte im März 2022 die Auslieferung eines Getriebes mit umfangreicher Instrumentierung für den erstmaligen Einsatz in einem UltraFan® Demonstrationstriebwerk. Die Bodenstandsversuche mit diesem Triebwerk sind für das 2. Halbjahr 2022 geplant. Ein weiteres Getriebe für einen zweiten Triebwerksaufbau befindet sich derzeit in der Montage und wird im dritten Quartal 2022 einem sogenannten Pass-Off Test auf dem Hochleistungsgetriebeprüfstand in Dahlewitz unterzogen. Die 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 2021 an regionalen, nationalen und europäischen Forschungsprojekten beteiligt. Wesentliche Zielsetzung dieser Forschungsprojekte ist die Entwicklung von Technologien zur Reduzierung von Emissionen (CO₂, NO_x) und Fluglärm sowie die Digitalisierung bei Produkten und Dienstleistungen. Zu den geförderten Technologien gehören auch revolutionäre Ansätze wie voll-elektrische, hybrid-elektrische, Wasserstoffverbrennung sowie mehr elektrische Flugzeugantriebe. Den höchsten Anteil an der öffentlichen Förderung hatte im abgelaufenen Geschäftsjahr das Nationale Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Pearl® 700

Im Rahmen unseres Advance2 Technologieprogramms arbeiten wir ständig an der Entwicklung neuer und der Weiterentwicklung bestehender Technologien für potenzielle zukünftige Zweiwellentriebwerke. In den vergangenen Jahren hat RRD Tests an verschiedenen Demonstratoren als Basis künftiger Antriebe für Geschäftsreiseflugzeuge mit unterschiedlichen technischen Spezifikationen durchgeführt.

Resultat dieser Arbeiten ist neben dem bereits am Markt eingeführten Pearl® 15 Triebwerk das Pearl® 700 Triebwerk, welches im Oktober 2019 als neue exklusive Antriebseinheit für das Geschäftsreiseflugzeug G700 des Kunden Gulfstream bekanntgegeben wurde. Die Weiterentwicklung der Pearl® 700 ist ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsaufwendungen in RRD mit dem Ziel der Zertifizierung in 2022 und der Inbetriebnahme in 2022.

Pearl® 10X

Das jüngste Mitglied der Pearl® Triebwerksfamilie, die Pearl 10X (Projektname RB3070), wurde am 06. Mai 2021 als exklusive Antriebseinheit für das Geschäftsreiseflugzeug Falcon 10X des Kunden Dassault präsentiert. Die Markteinführung ist für 2025 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.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Rahmenbedingungen

Wir sehen für das Geschäftsjahr 2022 derzeit (Stand April 2022) einen deutlichen Anstieg von ca. 100% beim Absatz von Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge gegenüber dem Vorjahr. Die Flugstunden im Bereich Business Aviation übertreffen im ersten Quartal 2022 bereits das Niveau der beiden Vorjahre, für den weiteren Geschäftsjahresverlauf erwarten wir insgesamt eine Steigerung gegenüber dem Niveau der beiden Vorjahre. Für den Regionalflugbetrieb erwarten wir im Jahr 2022 ein leicht erhöhtes Volumen von Flugstunden gegenüber den beiden Vorjahren.

Die geopolitische Lage, insbesondere die Krise in der Ukraine, die Sanktionen gegen Russland, die Corona-Rahmenbedingungen in China und deren Auswirkung auf Lieferketten, Inflation, etc., wird von uns regelmäßig überprüft und Maßnahmen eingeleitet, um den Effekt auf das Unternehmen zu minimieren.

Unsere Planungen für das Geschäftsjahr 2023 prognostizieren eine Nachfrage nach Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge deutlich über der Größenordnung des Geschäftsjahres 2021. Wir gehen weiterhin davon aus, dass sich der Markt für Geschäftsreiseflugzeuge langfristig stabilisieren wird und erwarten eine kontinuierlich steigende Nachfrage. Die Erfahrungen aus den letzten beiden Rezessionen (09/11 sowie Finanzkrise 2008) haben gezeigt, dass der spezifische Markt im Bereich Business Aviation sehr robust ist. Diese Einschätzung wird durch die Entwicklungen im abgelaufenen Geschäftsjahr bestätigt und von vielen Experten in der Branche geteilt.

2.2 Geschäftsverlauf 2021

Überblick

Im Geschäftsjahr 2021 ist die Auslieferung von BR725 Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge von Gulfstream (G650) gegenüber dem Vorjahr um 18% gesunken. Es wurden insgesamt 56 Triebwerke dieser Baureihe ausgeliefert, ein Rückgang von 12 Triebwerken gegenüber dem Vorjahr mit 68 Einheiten. Die Auslieferung von BR710 Triebwerken für Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier und Gulfstream ist gegenüber dem Vorjahr um 68% gesunken. Im Geschäftsjahr 2021 wurden insgesamt 14 Triebwerke abgesetzt, im

Vorjahr waren es 44 Einheiten. Die Auslieferung von BR710 Triebwerken im militärischen Bereich ist gegenüber dem Vorjahr um 75% gesunken. Im Geschäftsjahr 2021 wurden insgesamt 2 Triebwerke abgesetzt, im Vorjahr waren es 8 Einheiten.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden 37 Pearl[®] 15 Triebwerke an den Kunden Bombardier ausgeliefert, im Vorjahr waren es 56 Triebwerke. Dies stellt einen Rückgang um 34% gegenüber dem Vorjahr dar.

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 nun neben der Wartung des Kerntriebwerks als wesentlichste Erweiterung auch die Wartung der Gondel (Nacelle und Trust Reverser). Der Leistungsumfang der MissionCare[™] Verträge wurde aufgrund der kleineren Kundenbasis im militärischen Bereich nicht verändert.

Im Auftrag von Rolls-Royce plc (RR plc) wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Trent XWB Triebwerke (i. Vj. 12 Triebwerke) gefertigt. Dies entspricht einem Rückgang um 100% gegenüber dem Vorjahr.

Des Weiteren wurden für das TP400 Triebwerksprogramm insgesamt 35 Teilesätze zur Triebwerksendmontage an die MTU München ausgeliefert, im Vorjahr waren es 44 Teilesätze. Dies entspricht einem Rückgang um 20% gegenüber dem Vorjahr.

Auch im Geschäftsjahr 2021 hat RRD in Anlehnung an das Konzept Industrie 4.0 den Ausbau seiner Luftfahrtforschungs- und Technologiekapazitäten weiter vorangetrieben. RRD möchte gemeinsam mit anderen Unternehmen und Einrichtungen auch künftig Forschungsprojekte durchführen, um weiterhin moderne Antriebssysteme wettbewerbsfähig entwickeln und produzieren zu können.

RRD hat zum Geschäftsjahresende 2021 3.214 Mitarbeiter inklusive Leiharbeitnehmer beschäftigt, im Vorjahr waren es 3.619 Mitarbeiter.

Verkauf von Flugzeugtriebwerken und Triebwerksmontage

RRD produziert am Standort Dahlewitz Triebwerke der Baureihen BR710, BR725, Pearl[®] 15 und Pearl[®] 700. Im Auftrag von RR plc wurden zudem Triebwerke der Baureihe Trent XWB montiert. Die Triebwerksauslieferungen haben sich wie folgt entwickelt:

Einheiten	2021	2020
BR710	16	52
BR725	56	68
Pearl [®] 15	37	56
Pearl [®] 700	7	16
Trent XWB	0	12
Triebwerke gesamt	116	204

Der Auftragsbestand mit externen Kunden umfasste zum Jahresende 2021 11 Triebwerke der Baureihe BR710, 116 Triebwerke der Baureihe BR725 sowie 59 Triebwerke der Baureihe Pearl[®] 15 und 201 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, als auch für die Triebwerksreihen V2500, Trent 700, Trent 900, Trent 1000, Trent 7000 und Trent XWB für RR 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 2022 und 2023 vorbereitet.

Die Folgen der Covid-19 Pandemie sind auch im Geschäftsjahr 2021 noch deutlich spürbar gewesen. Die Auslastung stieg jedoch wieder leicht von 365 Tsd. Stunden in 2020 auf 421 Tsd. Stunden in 2021. Dies entspricht einer Steigerung von 15 %.

Der Mitarbeiterbedarf in Oberursel wurde über Kurzarbeit und mit Hilfe eines Abschlusses zum Interessenausgleich sowie der Einrichtung einer Transfergesellschaft angepasst. Der zukünftige Mitarbeiterbedarf richtet sich nach der erwarteten Auslastung von ca. 620 bis 640 Tsd. Stunden für das Geschäftsjahr 2022.

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 2015 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.

Derzeit sind 105 Flugzeuge des Typs A400M im Einsatz (20 in England, 18 in Frankreich, 37 in Deutschland, 9 in der Türkei, 1 in Malaysia, 11 in Spanien, 4 in Luxemburg sowie 5 in Belgien).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden 35 Teilesätze an EPI (i. Vj. 44 Einheiten) verkauft. Der gesamte Auftragsbestand des TP400 Programms umfasst 712 Triebwerke für 178 Flugzeuge sowie 63 Ersatztriebwerke. RRD hat dementsprechend einen Auftragsbestand von 775 Teilesätzen. Zum Jahresende 2021 sind hiervon noch 226 Teilesätze zu liefern.

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

Zum Jahresende 2021 waren 1.651 (i. Vj. 1.662) Geschäftsreiseflugzeuge mit BR710 Triebwerken im Einsatz. Für 1.113 (i. Vj. 1.109) Flugzeuge dieser Flotte bestanden zum Jahresende langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. Im gleichen Zeitraum waren 69 (i. Vj. 60) militärische Flugzeuge mit BR710 Triebwerken im Einsatz, für 23 (i. Vj. 22) 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 33% (i. Vj. 37%).

CorporateCare[®] und CorporateCare[®] Enhanced BR725

Zum Jahresende 2021 waren 470 (i. Vj. 433) Geschäftsreiseflugzeuge des Typs Gulfstream G650 mit BR725 Triebwerken im Einsatz. Für 334 (i. Vj. 291) Flugzeuge dieser Flotte bestanden zum Jahresende langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. 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 71% (i. Vj. 67%).

CorporateCare[®] und CorporateCare[®] Enhanced Pearl[®]15

Zum Jahresende 2021 waren 41 (i. Vj. 19) Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier mit Pearl[®] 15 Triebwerken im Einsatz. Für 26 (i. Vj. 12) Flugzeuge dieser Flotte bestanden langfristige Wartungsverträge, sogenannte CorporateCare[®] Verträge. Bei CorporateCare[®] 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 63% (i. Vj. 63%).

TotalCare[®] und SelectCare[™] BR715

	2020	2021	Vorschau 2022
Anzahl Flugzeuge			
Delta (TCA/SC)	91	91	91
Hawaiian Airlines (TCA)	19	19	19
Qantas / Cobham (TCA)	20	20	20
Volotea (TCA)	9	0	0
vorübergehend nicht im Flugbetrieb	8	17	17
Gesamt	147	147	147

(TCA: Triebwerke mit TotalCare[®] Wartungsvertrag, (SC: Triebwerke mit SelectCare[™] Wartungsvertrag)

Die BR715 Triebwerke werden in dem Flugzeug B717 von Boeing eingesetzt. Bis zur Einstellung der Produktion dieses Flugzeugtyps im Jahr 2006 wurden insgesamt 155 Flugzeuge ausgeliefert. Bis Ende 2021 sind 8 Flugzeuge aus dem Flugbetrieb ausgeschieden.

Es wird erwartet, dass zum Ende des Geschäftsjahres 2022 keine weiteren Flugzeuge aus dem Flugbetrieb ausscheiden.

Aufgrund der durch die andauernde Coronavirus-Pandemie bedingten Restriktionen im weltweiten Flug- und Reiseverkehr haben sich die abgerechneten Flugstunden gegenüber 2019 um circa 57% reduziert, für das Geschäftsjahr 2022 wird eine Reduzierung der Flugstunden um circa 45% gegenüber dem Niveau vor der Pandemie (Geschäftsjahr 2019) für die gesamte BR715 Flotte erwartet.

Repair und Overhaul im Werk Oberursel

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

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

Nach einer Transformationsphase in den Jahren 2018 und 2019, in der die Organisation und Prozesse auf eine deutlich geringere Kundennachfrage eingestellt werden mussten, stagnierte die Auslastung unter Berücksichtigung der Folgen der Coronavirus-Pandemie für die Luftfahrtindustrie auf 33,4 Tsd. Stunden in 2020 (i. Vj. 34 Tsd. Stunden). Im Geschäftsjahr 2021 sank die Auslastung auf 29,8 Tsd. Stunden. Dies entspricht einem Rückgang von 11% gegenüber dem Vorjahr.

Für 2022 ist eine Auslastung in Höhe von 32,6 Tsd. Stunden prognostiziert (ein Anstieg von 9% gegenüber 2021).

2.3 Ertragslage

Ergebnisübersicht

Das Ergebnis vor Steuern beträgt im Geschäftsjahr -3,0 Mio. EUR. Im Vorjahr wurde ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von -123,2 Mio. EUR ausgewiesen.

Mio. EUR	2021	2020
Umsatzerlöse	1.313,6	1.864,0
Herstellungskosten	-1.279,4	-1.789,7
Bruttoergebnis	34,2	74,3
Vertriebskosten	-88,4	-118,8
allgemeine Verwaltungskosten	-21,6	-27,2
sonstige betriebliche Erträge	124,1	72,0
sonstige betriebliche Aufwendungen	-42,7	-117,8
Finanzergebnis	-8,6	-5,8
Ergebnis vor Steuern	-3,0	-123,2

Umsatzentwicklung

Mio. EUR	2021	2020
Umsatz Gesamt	1.314	1.864
OEM-Umsatz	414	733
Langfristige Wartungsverträge, Instandsetzung und Ersatzteile	753	889
Leistungen für RR Programme	24	106
Sonstige Leistungen	123	136

Die Umsatzerlöse sind insgesamt um 550 Mio. EUR auf 1.314 Mio. EUR gesunken. In 2021 sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 16,3 Mio. EUR resultierend aus den Endabrechnungen der Flugstunden aus Fleet-Hour Agreements für 2020 in den Umsatzerlösen ausgewiesen, in 2020 waren periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR sowie 3,0 Mio. EUR periodenfremde Erträge enthalten. Der Umsatz aus dem OEM-Geschäft ist aufgrund der deutlich gesunkenen Produktionszahlen aller Triebwerksprogramme sowie einem deutlich geringeren Effekt aus der Fremdwährungsbewertung gegenüber dem Vorjahr um 319 Mio. EUR gesunken.

Der Umsatz aus langfristigen Wartungsverträgen, Instandsetzung und Ersatzteilen ist gegenüber dem Vorjahr um 136 Mio. EUR gesunken. Dies ist bei einem leichten Anstieg der Anzahl von CorporateCare[®] Verträgen zum Jahresende auf den deutlich geringeren Effekt aus der Fremdwährungsbewertung sowie die Umstellung des langfristigen Wartungsvertrages mit Delta Airlines von TotalCare[®] auf SelectCare[™] zurückzuführen.

Die Leistungen für RR Programme haben sich gegenüber dem Vorjahr um 82 Mio. EUR verringert. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Wegfall der Produktionstätigkeit für das Trent XWB Triebwerk sowie einem Rückgang der verrechneten sonstigen Leistungen für außerplanmäßige Abschreibungen von Produktionsequipment im Zusammenhang mit den Triebwerksprogrammen Trent XWB und Trent 1000 gegenüber RR plc.

Die Sonstigen Leistungen bestehen im Wesentlichen aus Entwicklungsleistungen für RR plc, sie haben sich insbesondere aufgrund gesunkener Leistungen im Ingenieursbereich gegenüber dem Vorjahr um 13 Mio. EUR leicht verringert. In 2021 werden unter den Sonstigen Leistungen aus dem Konzernverbund erhaltene Zuschüsse für bestimmte Entwicklungsarbeiten in Höhe von 70 Mio. EUR ausgewiesen. Die gewährten Zuschüsse im Geschäftsjahr 2020 betragen 92 Mio. EUR.

Kostenentwicklung

Die **Herstellungskosten** haben sich im Geschäftsjahr 2021 um 510,2 Mio. EUR auf 1.279,4 Mio. EUR verringert. Dies ist auf gesunkene Produktionszahlen im OEM-Geschäft, eine gesunkene Anzahl von Triebwerkswartungen und den damit verbundenen Aufwendungen im After-Sales-Bereich sowie auf gesunkene Aufwendungen für Entwicklungsprogramme zurückzuführen.

Die Herstellungskostenquote (Herstellungskosten/Umsatzerlöse) erhöhte sich geringfügig von 96,1% im Vorjahr auf 97,4% in 2021.

Die Vertriebskosten haben sich gegenüber dem Vorjahr um 30,3 Mio. EUR verringert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Vertriebskosten im Zusammenhang mit dem TP400 Programm sowie den Programmen Trent 1000 und Trent XWB und eine im Vorjahr durchgeführte Einzelwertberichtigung zurückzuführen. Der Anteil der Vertriebskosten am Umsatz liegt in 2021 mit 6,7% leicht über dem Vorjahreswert. Der Anteil der Verwaltungskosten am Umsatz ist mit 1,6% ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau.

Sonstige Aufwendungen und Erträge

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von 124,1 Mio. EUR (i. Vj. 72,0 Mio. EUR) enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge in Höhe von 78,7 Mio. EUR (i. Vj. 44,6 Mio. EUR) und Zuschüsse der öffentlichen Hand zu bestimmten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von RRD. Diese betragen in 2021 36,7 Mio. EUR. In 2020 betragen die Zuschüsse der öffentlichen Hand 25,4 Mio. EUR.

Die periodenfremden Erträge resultieren in Höhe von 46,9 Mio. EUR (i. Vj. 22,2 Mio. EUR) aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus anderen periodenfremden Erträgen in Höhe von 31,7 Mio. EUR (i. Vj. 22,4 Mio. EUR) aus Zuschüssen aus dem Konzernverbund für bestimmte Entwicklungsleistungen für Vorjahre sowie sonstigen Bilanzanpassungen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** betragen 42,7 Mio. EUR (i. Vj. 117,8 Mio. EUR). Sie enthalten im Wesentlichen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 38,7 Mio. EUR (i. Vj. 46,9 Mio. EUR) aus Wertberichtigungen sowie Nachverrechnungen für Transaktionen mit der RR plc.

Das **Finanzergebnis** hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. EUR auf -8,6 Mio. EUR verschlechtert. Es enthält im Wesentlichen Aufwand für die Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 8,2 Mio. EUR (i. Vj. 4,3 Mio. EUR), den Zinsaufwand für ein bedingt rückzahlbares Darlehen in Höhe von 1,2 Mio. EUR (i. Vj. 1,4 Mio. EUR) und Zinsaufwendungen für Rückstellungen in Bezug auf Verrechnungspreissrisiken in Höhe von 1,4 Mio. EUR (i. Vj. 3,1 Mio. EUR) sowie Zinserträge aus geänderten Gewerbesteuererklärungen für den Zeitraum 2013 bis 2017 als Folgewirkung der abgeschlossenen Betriebsprüfung 2010 bis 2012 in Höhe von 3,3 Mio. EUR (i. Vj. 0 Mio. EUR).

Die Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Mio. EUR gesunken.

Belegschaft und Personalaufwand

Mio. EUR	2021	2020
Personalaufwand	319,4	330,8
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Anzahl)	3.188	3.555
Beschäftigte zum Stichtag	3.100	3.479

Der Personalaufwand hat sich im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 11,4 Mio. EUR verringert, dies entspricht einem Rückgang um 3,4%. Die Anzahl der im Jahresdurchschnitt Beschäftigten ist gegenüber dem Vorjahr um 10,3% gesunken. Der Rückgang des Personalaufwandes resultiert im Wesentlichen aus den durch Restrukturierungsmaßnahmen gesunkenen durchschnittlichen Beschäftigungszahlen sowie der vollständigen Umwandlung eines tariflichen Zusatzgeldes in Freizeitguthaben (TZuG) in 2021.

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 618,2 Mio. EUR, die als Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen werden. Die Guthaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Mio. EUR erhöht.

Rolls-Royce Deutschland hat darüber hinaus Guthaben in Höhe von 14,0 Mio. EUR (i. Vj. 17,0 Mio. EUR) bei Kreditinstituten. Die Guthaben haben sich um 3,0 Mio. EUR verringert. Bankverbindlichkeiten bestehen keine.

Der Mittelzufluss aus dem operativen Geschäft betrug 39,7 Mio. EUR (i. Vj. 254,3 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit beinhaltet die planmäßigen Tilgungen und die Zinszahlungen für ein Darlehen sowie eine Entnahme durch die Gesellschafter in Höhe von 3,1 Mio. EUR (i. Vj. 53,1 Mio. EUR) und betrug 7,8 Mio. EUR (i. Vj. 59,2 Mio. EUR). Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Sachanlagen, immaterielle Wirtschaftsgüter und Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzmitteldisposition betrug 34,8 Mio. EUR (i. Vj. 183,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss betrug insgesamt 2021 3,0 Mio. EUR (i. Vj. 12,1 Mio. EUR Mittelzufluss).

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt 2.045,5 Mio. EUR und hat sich gegenüber dem Vorjahr um 67,3 Mio. EUR erhöht.

Im **Immateriellen Anlagevermögen** sind im Wesentlichen Belieferungsrechte für Triebwerksprogramme und Aufwendungen für Anwendersoftware aktiviert. Des Weiteren wird ein entgeltlich erworbener Geschäfts- oder Firmenwert aus dem Erwerb der eAircraft Sparte der Siemens AG unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Der Buchwert des Immateriellen Anlagevermögens beträgt 318,7 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2021 resultieren die Abgänge im Wesentlichen aus der planmäßigen Abschreibung der Vermögensgegenstände.

Die **Sachanlagen** haben sich von 348,0 Mio. EUR in 2020 auf 328,2 Mio. EUR in 2021 verringert. Die Bruttoinvestitionen und laufenden Abschreibungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2021	2020
Investitionen in das Sachanlagevermögen	22,5	23,1
Abgänge (Buchwert)	-4,9	-2,8
Abschreibungen	-37,3	-74,0
Umgliederung zwischen Anlagen im Bau, immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen	-0,1	-0,5

Der Großteil der Investitionen in das Sachanlagevermögen betraf die Modernisierungsmaßnahmen der Prüf- und Messtechnik an den Standorten Dahlewitz und Oberursel. Die im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringeren Abschreibungen resultieren aus außerplanmäßigen Abschreibungen des Sachanlagevermögens (im Wesentlichen Tooling und Maschinen) für die Programme Trent XWB und Trent 1000 des Vorjahres.

Die **Vorräte** ohne Berücksichtigung der geleisteten Anzahlungen haben sich im Jahr 2021 insbesondere aufgrund von erhöhten Beständen für das Triebwerksprogramm Pearl@700 sowie die Fertigung am Standort Oberursel um 75,7 Mio. EUR auf 346,6 Mio. EUR erhöht. Die geleisteten Anzahlungen verringerten sich von 35,5 Mio. EUR in 2020 auf 34,7 Mio. EUR in 2021.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich im Geschäftsjahr mit 138,7 Mio. EUR gegenüber 144,7 Mio. EUR in 2020 verringert. Dies ist insbesondere auf gestiegene Forderungen gegenüber ausländischen Kunden für OEM-Umsätze bei gleichzeitig gesunkenen Forderungen gegenüber ausländischen Kunden für langfristige Wartungsverträge zurückzuführen.

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** (793,7 Mio. EUR in 2021, 770,0 Mio. EUR in 2020) enthalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Guthaben von RRD aus dem Cash Pooling der Rolls-Royce Gruppe und einer Geldanlage bei RR plc. Die Geldanlage sowie das Cash-Pooling bei RR plc betragen insgesamt 618,2 Mio. EUR (Vorjahr 606,9 Mio. EUR). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen (175,5 Mio. EUR in 2021, 163,1 Mio. EUR in 2020). Dies ist im Wesentlichen auf Forderungen im Zusammenhang mit den Triebwerksprogrammen Trent XWB und Trent 1000 gegenüber RR plc zurückzuführen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Geschäftsjahr um 6,6 Mio. EUR auf 65,2 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzsteuerforderungen bei gleichzeitig gesunkenen Forderungen aus langfristigen Wartungsverträgen, Förderprogrammen und debitorischen Kreditoren.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mio. EUR verringert. Er betrifft Mietvorauszahlungen.

Das **Eigenkapital** hat sich um den Jahresüberschuss in Höhe von 5,2 Mio. EUR erhöht sowie um die Entnahme in Höhe von 3,1 Mio. EUR verringert. Es beträgt 258,1 Mio. EUR (Vorjahr 256,0 Mio. EUR). Das Anlagevermögen ist zu 39,9% durch Eigenkapital gedeckt (Vorjahr 37,9%). Die Eigenkapitalquote beträgt 12,6% (Vorjahr 12,9%).

Die **Rückstellungen** haben sich um 69,4 Mio. EUR von 985,0 Mio. EUR in 2020 auf 1.054,5 Mio. EUR in 2021 erhöht. Die Pensionsrückstellung hat sich von 134,5 Mio. EUR auf 153,9 Mio. EUR erhöht. Für Gewerbesteuer existiert eine Rückstellung in Höhe von 0,6 Mio. EUR. Für Risiken eines im Rahmen der laufenden Betriebsprüfung eröffneten Verständigungsverfahrens wurde eine Rückstellung in Höhe von 3,1 Mio. EUR gebildet. Für die sich daraus ergebenden Zinsen wurde zusätzlich eine Rückstellung in Höhe von 0,3 Mio. EUR gebildet. Die sonstigen Rückstellungen haben sich um 52,5 Mio. EUR erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Wartungsverträgen sowie der Erhöhung von Rückstellungen für ausstehende Lieferantenrechnungen bei gleichzeitigem Rückgang der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** gegenüber externen Geschäftspartnern haben sich um 3,9 Mio. EUR auf 106,6 Mio. EUR verringert. Ursächlich ist im Wesentlichen der Rückgang von Produktionsteilen für die Produktion von Triebwerken.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** haben sich um 53,9 Mio. EUR auf 112,6 Mio. EUR verringert und bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung. Dies ist im Wesentlichen durch die niedrigeren

Verbindlichkeiten für Triebwerkswartungen und Leistungen im Konzernverbund sowie durch die niedrigeren Verbindlichkeiten für Arbeiten im Zusammenhang mit dem Programm TP400 begründet.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** sind um 51,3 Mio. EUR auf 110,9 Mio. EUR gestiegen. Sie enthalten unter anderem ein verzinsliches, bedingt rückzahlbares Darlehen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, das im Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 3,5 Mio. EUR getilgt wurde. Weiterhin ist der Anstieg auf gestiegene kreditorische Debitoren (Erhöhung um 55,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr) zurückzuführen.

Die **erhaltenen Anzahlungen** sind um 2,8 Mio. EUR auf 378,4 Mio. EUR gestiegen, sie enthalten Anzahlungen von Kunden für künftige Lieferungen von Triebwerken und Anzahlungen für die Lieferung von Teilesätzen für das TP400.

Insgesamt haben sich die Verbindlichkeiten von 712,2 Mio. EUR in 2020 auf 708,5 Mio. EUR in 2021 verringert.

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“ („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 mobile App sowie als Broschüre zugegriffen werden. Auch im Jahr 2021 haben die RRD Mitarbeiter unsere Ethikschulung abgeschlossen. Weiterhin bestätigten die RRD Manager den Code of Conduct. Alle Lieferanten sind weiterhin verpflichtet, sich an unseren Lieferanten Verhaltenskodex oder eine einvernehmlich festgelegte Alternative zu halten.

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 Joint Ventures eingehen, und arbeiten mit unseren bestehenden Joint Ventures zusammen, um ihre eigenen Ethik- und Compliance-Programme zu verbessern.

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

Die geplanten Triebwerks-Auslieferungen für die Programme BR710, BR725, Pearl® 15 und Pearl® 700 werden sich im Jahr 2022 um ca. 100% auf 233 Triebwerke erhöhen. Die Auslieferungen von Bausätzen für TP400 werden in 2022 mit 30 Einheiten unter dem Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres liegen.

Für das Geschäftsjahr 2022 planen wir mit einem Investitionsvolumen in Sachanlagen von ca. 34,7 Mio. EUR gegenüber 22,5 Mio. EUR im Jahr 2021. Der überwiegende Anteil der Investitionen betrifft den Ausbau der Engineering Kapazitäten am Standort Dahlewitz sowie Programm- und Dienstleistungserweiterungen im Bereich Business Aviation.

Die Ausgaben für Technologieentwicklung für zukünftige Anwendungen werden bei anhaltenden konzernweiten Kostenreduzierungsmaßnahmen auf Grund weiterer Investitionen in Konzeptprogramme sowie in die Entwicklung alternativer Antriebssysteme in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Wie auch in den Vorjahren wird der Entwicklungsbereich von RRD Entwicklungsarbeiten für verschiedene RR plc Programme unterstützen.

Innerhalb des RR Konzerns wird weiterhin an der Konzeption alternativer Antriebssysteme gearbeitet sowie konzernweite Kooperationen und Strategien diskutiert.

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2021 hinsichtlich der erwarteten Triebwerksauslieferungen wurde geringfügig unterschritten. Es wurden 116 Triebwerke ausgeliefert, prognostiziert waren 120. Insgesamt sind die Triebwerksauslieferungen durch Streichungen bzw. Verschiebungen von Bestellungen aufgrund der Coronavirus-Pandemie gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Das After-Sales Geschäft ist hinsichtlich der Marktdurchdringung und der geleisteten Flugstunden etwa auf Vorjahresniveau geblieben. Die Entwicklungskosten für Konzeptprogramme haben sich planmäßig leicht verringert. Die Prognose eines Geschäftsergebnisses auf vergleichbarem Niveau wie in 2020 konnte insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sowie der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag deutlich übertroffen werden.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwarten wir insbesondere aufgrund der zuvor beschriebenen positiven Entwicklung der Triebwerksauslieferungen sowie des stabilen After-Sales-Geschäfts ein Geschäftsergebnis deutlich über dem Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres. Wie auch in Vorjahren wird das Investitionsvolumen in die Technologieentwicklung bei RRD auf hohem Niveau bleiben. Aufgrund der anhaltenden Folgewirkungen der Coronavirus-Pandemie und damit einhergehenden Verzögerungen in der Lieferkette wird der Druck auf die Herstellungskosten in 2022 unverändert hoch bleiben.

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, dass nach der erwarteten, reduzierten Auslastung der Montage in Dahlewitz im Jahre 2021, in den Folgejahren ein deutlicher Absatzanstieg, insbesondere wegen der neuen Pearl[®]-Triebwerksfamilie, zu erwarten ist. Mittel- und langfristig sehen wir aufgrund der Marktsituation einen positiven Trend und eine Stabilisierung für die Auslastung der Montage in Dahlewitz.

Wir investieren weiterhin in neue Triebwerkstechnologien, um auch zukünftig bei Neuentwicklungen im Markt der Geschäftsreiseflugzeuge eine gute Positionierung zu erzielen. Die Nachfrage nach dem BR710 und dem BR725 Triebwerk wird aufgrund des Alters der Flugzeugplattformen sowie dem Eintreten von neuen Marktteilnehmern in das Marktsegment rückläufig sein. Chancen ergeben sich insbesondere aus der Markteinführung neuer Triebwerksprogramme (z.B. Pearl[®] 700, Pearl[®] 10X) sowie aus dem Ausbau der Marktanteile der Triebwerke neuer Generation (Pearl[®] 15). Kurz- bis mittelfristige Risiken sehen wir derzeit insbesondere aufgrund der geopolitischen Lage (z.B. Ukraine-Krise, Sanktionspolitik) und deren Auswirkung auf die Stabilität der Lieferketten sowie die einhergehende Volatilität der Inflation und Wechselkurschwankungen.

Bei den Geschäftsreiseflugzeugen mit BR710 Triebwerken besteht aktuell eine Absicherung von 67% mit CorporateCare[®] Verträgen, bei der BR725 beträgt diese 71%, bei der Pearl[®] 15 beträgt der Anteil 63%. 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 33% 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 2022 gegenüber 2020 wieder ansteigen. Sie liegt jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2019. 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 2021 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.

Die Forschungsprogramme, insbesondere im Bereich der Elektrifizierung von Antriebssystemen, von RRD bieten die Chance, mit dem bestehenden Know-how des Entwicklungsbereiches und verschiedenen Kooperationspartnern (wie z.B. der Landesregierung Brandenburg oder der deutschen Bundesregierung) neue disruptive, CO₂-neutrale Antriebssysteme zu entwickeln und anbieten zu können. Des Weiteren erwarten wir für die Zeit nach der Coronavirus-Pandemie eine Stärkung des Marktes für Geschäftsreiseflugzeuge, sodass RRD den Fokus auf gemeinsame Strategien für weitere neue Produkte in diesem Markt verstärken kann. Es besteht das Risiko, dass ohne neue Triebwerksentwicklungen das Know-how des Entwicklungsbereiches, Marktanteile und damit zukünftige Ertragspotentiale verloren gehen.

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.

Die Auswirkungen des zum 01. Januar 2021 erfolgten Brexits insbesondere auf logistische und luftfahrtrechtliche Prozesse im RR Konzern sind in die bestehenden Prozesse integriert worden und somit Teil des existierenden Risikomanagementsystems in RRD.

4.3 Wechselkursrisiken

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 2021 zu Ausgleichszahlungen von RRD an RR plc in Höhe von 1,5 Mio. EUR (i. Vj. 20,1 Mio. EUR von RR plc an RRD) geführt.

4.4 Sonstige Risiken

Im Januar 2017 haben verschiedene Unternehmen des Rolls-Royce Konzerns nach uneingeschränkter Zusammenarbeit Vereinbarungen über die Aussetzung der Strafverfolgung mit dem Serious Fraud Office (SFO), einer unabhängigen Regierungsbehörde im Vereinigten Königreich, und dem US-amerikanischen Justizministerium sowie eine Vereinbarung zur Milde bei der Strafverfolgung mit dem Ministério Público Federal (MPF), der brasilianischen Strafverfolgungsbehörde, abgeschlossen.

Beide Vereinbarungen über die Aussetzung der Strafverfolgung sind mittlerweile ausgelaufen.

Die Vereinbarung über die Aussetzung der Strafverfolgung mit dem US-amerikanischen Justizministerium durch das US-Berichtsgericht am 19. Mai 2020 abgewiesen.

Das SFO hat am 18. Januar 2022 eine Mitteilung über die Einstellung des Verfahrens beim zuständigen Gericht eingereicht.

Andere 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 des Rolls-Royce Konzerns oder einzelner Personen können nicht ausgeschlossen werden.

Des Weiteren können wir Maßnahmen, die durch Kunden des Rolls-Royce Konzerns oder deren Geldgeber betrieben werden, weiterhin nicht ausschließen.

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.

4.5 Gesamtrisikoposition

Die Risiko- und Chancensituation der RRD hat sich im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Die aufgrund des weltweiten Ausbruchs der Coronavirus-Pandemie im Vorjahr erfolgte Risikoeinschätzung hat sich nicht wie prognostiziert bestätigt, der negative Einfluss der Pandemie auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist nicht in vollem Umfang eingetreten. Aktuell gehen wir neben den aktuell weltweit bestehenden Verzögerungen in der Lieferkette nicht von weiteren direkten Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das Unternehmen aus. Der im Geschäftsjahr 2022 eingetretene Ukraine-Konflikt und damit einhergehende Sanktionsmechanismen gegenüber Russland stellen derzeit kein signifikantes Risiko für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft dar.

Risiken, die den Bestand der Gesellschaft gefährden könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

Blankenfelde-Mahlow

Rolls-Royce General Partners

¹ Das SFO ist für die Verfolgung komplexer und umfangreicher Korruptionsverfahren nach dem UK Bribery Act 2010 („UK Bribery Act“) mit internationalem Bezug zuständig.

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	308.954	317.095
2. Geschäfts- oder Firmenwert	9.777	10.544
	318.731	327.639
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	120.900	130.460
2. Technische Anlagen und Maschinen	160.883	162.260

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35.653	41.115
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.784	14.196
	328.220	348.031
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	1	1
2. Sonstige Ausleihungen	411	462
	412	463
	647.363	676.133
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	135.040	113.706
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	89.054	52.120
3. Fertige Erzeugnisse	122.491	105.048
4. Geleistete Anzahlungen	34.692	35.483
	381.277	306.357
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	138.673	144.669
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	793.701	770.011
3. Sonstige Vermögensgegenstände	65.163	58.519
	997.537	973.199
III. Kasse und Guthaben bei Kreditinstituten	14.025	16.979
	1.392.839	1.296.535
C. Rechnungsabgrenzungsposten	5.265	5.484
	2.045.467	1.978.152

Passiva

	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
A. Eigenkapital - Komanditkapital		
I. Kapitalanteile der Kommanditisten	15.850	15.850
II. Rücklagen	242.292	240.177
	258.142	256.027
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	24.388	24.868
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	153.904	134.488
2. Steuerrückstellungen	3.698	6.188
3. Sonstige Rückstellungen	896.867	844.364
	1.054.469	985.040
D. Verbindlichkeiten		
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	378.365	375.611
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106.635	110.546
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	112.586	166.513
4. Sonstige Verbindlichkeiten	110.882	59.548
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit T€ 5.039; Vorjahr T€ 5.187)		
	708.468	712.218
	2.045.467	1.978.152

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021 T€	2020 T€
1. Umsatzerlöse	1.313.645	1.864.004
2. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-1.279.420	-1.789.662
3. Bruttoergebnis vom Umsatz	34.225	74.342
4. Vertriebskosten	-88.438	-118.785
5. Allgemeine Verwaltungskosten	-21.623	-27.157
6. Sonstige betriebliche Erträge	124.116	72.020

	2021 T€	2020 T€
7. Sonstige betrieblichen Aufwendungen	-42.700	-117.809
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	13
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.872	3.578
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.444	-9.408
11. Ergebnis vor Steuern	-2.992	-123.207
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8.707	-13.530
13. Ergebnis nach Steuern	5.716	-136.737
14. Sonstige Steuern	-532	-1.183
15. Jahresüberschuss /Jahresfehlbetrag	5.184	-137.920
16. Einstellung in die Rücklagen	-5.184	137.920
17. Bilanzgewinn	0	0

ANHANG ZUM 31. Dezember 2021

DER ROLLS-ROYCE DEUTSCHLAND LTD & CO KG, Blankenfelde-Mahlow

1. Allgemeines
2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
3. Erläuterungen zur Bilanz zum 31. Dezember 2021
4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021
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 2021 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 wesentlich verändert.

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.

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 übersteigt) wird entsprechend seiner wirtschaftlichen Nutzungsdauer über 15 Jahre linear abgeschrieben.

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 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 anderen Anlagegüter über 6 bis 10 Jahre abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis zu 150 EUR werden im Jahr der Anschaffung sofort im Aufwand erfasst. Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen 150 EUR und 1.000 EUR werden linear zu 20 % pro Jahr abgeschrieben.

Die Beteiligungen werden mit den Anschaffungskosten, die sonstigen Ausleihungen mit dem Nennwert angesetzt.

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.

Die flüssigen Mittel sind zu Nennwerten bilanziert.

Die Gesellschaft nimmt am Cash Pooling des 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, Finanzanlagen und Vorräten sowie aus einem handelsrechtlichen höheren Ansatz von erhaltenen Anzahlungen, Pensions- und sonstigen langfristigen Rückstellungen. Passive Steuerlatenzen resultieren aus dem handelsrechtlichen höheren Ansatz des Sachanlagevermögens. Die Steuerlatenzen werden mit einem Steuersatz von 29,13 % bewertet. 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 1,87 % 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 3,05 %, Rentensteigerungen in Höhe von 1,80 %. Die Bewertung der Pensionsrückstellung mit dem 7-Jahres-Durchschnittzinssatz von 1,35 % p.a. würde zum Bilanzstichtag zu einer um TEUR 18.783 höheren 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 unregulierten 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 0,29 % angewendet und ein Gehaltstrend von 3,05 % berücksichtigt.

Die Jubiläumsrückstellungen wurden unter Einbeziehung erwarteter Lohn- und Gehaltssteigerungen von 3,05 % ermittelt. Für die Abzinsung wurde ein Zinssatz im Sinne des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB in Höhe von 1,35 % 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 und Pearl®15-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 das Triebwerk Pearl®15 wird mangels Erfahrungswerten der Durchschnittswert der im Geschäftsjahr geltenden Zuführungen der Triebwerke BR710 und BR725 angewendet.

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.

Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen und Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Ertrag und Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

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 2021 zu einer Ausgleichszahlung von RRD an RR plc in Höhe von 1,5 Mio. EUR. Im Vorjahr erhielt RRD von RR plc 20,1 Mio. 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) bewertet, der zwischen RRD und RR plc schriftlich vereinbart wurde. Zum Bilanzstichtag wurden Vermögensgegenstände (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Bankbestände) in Höhe von 78,2 Mio. USD, 27,6 Mio. GBP, 0,6 Mio. CAD sowie 0,6 Mio. CHF in die Bewertung einbezogen. Fremdwährungsschulden (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Rückstellungen) gingen in Höhe von 161,9 Mio. USD, und 27,1 Mio. GBP in die Bewertung ein. Der Unterschiedsbetrag zwischen Bewertung zum Stichtagskurs und Bewertung zum Sicherungskurs beläuft sich auf 7,4 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 2021

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten und der Abschreibungen des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021 ergibt sich aus dem als Anlage beigefügten Anlagenspiegel.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Anlagen für das Triebwerksprogramm Trent 1000 an Rolls-Royce plc. in Höhe von 3.693 Tsd. EUR verkauft sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.350 Tsd. EUR vorgenommen.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Als immaterielle Vermögensgegenstände werden Know-how-Rechte, Belieferungs- und Nutzungsrechte sowie Software ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2021 resultieren die Rückgänge im Wesentlichen aus der planmäßigen Abschreibung der Vermögensgegenstände.

Des Weiteren wird ein entgeltlich erworbener Geschäfts- oder Firmenwert aus dem Erwerb der eAircraft Sparte der Siemens AG unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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

Sachanlagen

Der Rückgang im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus den Abschreibungen der Gebäude und der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung an den Standorten Dahlewitz und Oberursel.

Vorräte

Die Vorräte ohne Berücksichtigung der geleisteten Anzahlungen haben sich im Jahr 2021 insbesondere aufgrund von erhöhten Beständen für das Triebwerksprogramm Pearl®700 sowie die Fertigung am Standort Oberursel um 75.711 Tsd. EUR auf 346.585 Tsd. EUR erhöht. Die geleisteten Anzahlungen verringerten sich von 35.483 Tsd. EUR in 2020 auf 34.692 Tsd. EUR in 2021.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Alle Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen in Höhe von 175.481 Tsd. EUR (i. Vj. 163.121 Tsd. EUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Forderungen bestehen weiterhin aus einer Geldanlage und Cash Pooling-Guthaben in Höhe von insgesamt 618.220 Tsd. EUR (i. Vj. 606.890 Tsd. EUR).

Gegenüber Gesellschaftern bestehen, wie auch im Vorjahr, keine Forderungen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände haben sich im Geschäftsjahr von 58.519 Tsd. EUR auf 65.163 Tsd. EUR erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsatzsteuerforderungen bei gleichzeitig gesunkenen Forderungen aus langfristigen Wartungsverträgen, Förderprogrammen und debitorischen Kreditoren.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten betrifft in Höhe von 5.265 Tsd. EUR (i. Vj. 5.484 Tsd. EUR) Mietvorauszahlungen.

Eigenkapital/Entwicklung der Kapitalkonten

Das Eigenkapital entwickelte sich wie folgt:

Eigenkapital am 1.1.2021		256.027	Tsd. EUR
Entnahmen in 2021		3.068	Tsd. EUR
Jahresüberschuss in 2021		-5.184	Tsd. EUR
Eigenkapital am 31.12.2021		258.142	Tsd. EUR

Der Jahresüberschuss im Jahr 2021 beträgt insgesamt 5.184 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 (Haft einlage)	31.12.2020	7.846	8.004	15.850
Kapitalkonto I (Haft einlage)	31.12.2021	7.846	8.004	15.850
Kapitalkonto II (Rücklagen)	31.12.2020	110.955	129.221	240.177
Entnahmen 2021		1.519	1.549	3.068
Jahresüberschuss 2021		2.566	2.618	5.184
Kapitalkonto II (Rücklagen)	31.12.2021	112.002	130.290	242.292
Summe Eigenkapital	31.12.2021	119.848	138.294	258.142

Die Haft einlage 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.

Termingelder mit historischen Anschaffungskosten in Höhe von 1.547 Tsd. EUR (i. Vj. 2.247 Tsd. EUR) sowie Bankbestände auf Tagesgeldkonten in Höhe von 10.572 Tsd. EUR (i. Vj. 8.677 Tsd. EUR) dienen der Insolvenzversicherung 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 von 25.298 Tsd. EUR (i. Vj. 25.565 Tsd. EUR) verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2021 12.119 Tsd. EUR (i. Vj. 10.924 Tsd. EUR).

Termingelder mit historischen Anschaffungskosten in Höhe von 2.819 Tsd. EUR dienen der Insolvenzversicherung von Wertguthaben für Pensionen. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Erfüllungsbetrag aus Pensionsverpflichtungen von 3.050 Tsd. EUR (i. Vj. 2.637 Tsd. EUR) verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2021 3.050 Tsd. EUR (i. Vj. 2.637 Tsd. EUR).

Die verrechneten Erträge hieraus belaufen sich auf 270 Tsd. EUR (i. Vj. 3 Tsd. EUR) und die verrechneten Aufwände auf 0 Tsd. EUR (i. Vj. 2.992 Tsd. EUR).

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 ein verzinsliches und bedingt rückzahlbares Darlehen in Höhe von 22.094 Tsd. EUR (i. Vj. 25.629 Tsd. EUR) zur Finanzierung der Entwicklungskosten des Triebwerks BR725 sowie Verbindlichkeiten aus kreditorischen Debitoren in Höhe von 76.266 Tsd. EUR (i. Vj. 21.207 Tsd. EUR).

Tsd. EUR	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2021
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (i. Vj.)	378.365 375.611	0 0	0 0	378.365 375.611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (i. Vj.)	106.635 110.546	0 0	0 0	106.635 110.546
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (i. Vj.)	112.586 166.513	0 0	0 0	112.586 166.513
Sonstige Verbindlichkeiten (i. Vj.)	94.619 37.206	16.263 22.342	0 0	110.882 59.548
- davon aus Steuern	0	0	0	0
- davon für soziale Sicherheit (i.Vj.)	5.039 5.187	0 0	0 0	5.039 5.187
Summe (i. Vj.)	692.205 689.877	16.263 22.342	0 0	708.468 712.218

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

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

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt:

Mio. EUR	2021	2020
Umsatz Gesamt	1.314	1.864
OEM-Umsatz	414	733
Langfristige Wartungsverträge, Instandsetzung und Ersatzteile	753	889
Leistungen für RR Programme	24	106
Sonstige Leistungen	123	136

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 beinhaltet die Produktbetreuung der Programme TAY, V2500 sowie Trent XWB (nur Montage und Test) im Auftrag von RR plc. Die sonstigen Leistungen enthalten im Wesentlichen Entwicklungsarbeiten für RR Triebwerksprogramme.

In 2021 werden unter den Umsatzerlösen aus sonstigen Leistungen aus dem Konzernverbund Erträge für bestimmte Entwicklungsarbeiten in Höhe von 70.451 Tsd. EUR (i. Vj. 92.256 Tsd. EUR) ausgewiesen.

In 2021 sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 16.294 Tsd. EUR (i. Vj. 748 Tsd. EUR) resultierend aus den Endabrechnungen der Flugstunden aus FHA für 2020 in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Mio. EUR	2021	2020
Umsatz nach geografisch bestimmten Märkten	1.314	1.864
Amerika	730	1.103
Deutschland	117	120
Großbritannien und übriges Europa	323	467
Sonstige	143	174

In den in Großbritannien erzielten Umsatzerlösen im Geschäftsjahr 2021 sind Erträge der RR plc für bestimmte Entwicklungsleistungen im Konzernverbund in Höhe von 70.451 Tsd. EUR (i. Vj. 92.256 Tsd. EUR) enthalten.

Herstellungskosten

Die Herstellungskosten haben sich im Geschäftsjahr 2021 um 510.243 Tsd. EUR auf 1.279.420 Tsd. EUR verringert. Dies ist auf gesunkene Produktionszahlen im OEM-Geschäft, eine gesunkene Anzahl von Triebwerkswartungen und den damit verbundenen Aufwendungen im After-Sales-Bereich sowie auf gesunkene Aufwendungen für Entwicklungsprogramme zurückzuführen.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten haben sich im Geschäftsjahr 2021 um 30.347 Tsd. EUR auf 88.438 Tsd. EUR verringert. 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	2021	2020
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe bezogene Leistungen	528.847	620.836
	69.253	114.418
	598.100	735.254

Der Rückgang der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ist im Wesentlichen auf gesunkene Aufwendungen für Kaufteile zur Fertigung von Triebwerken zurückzuführen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen haben sich im Wesentlichen aufgrund gesunkener Aufwendungen für Triebwerkswartungen, Modulservices und Umlagen aus der Einkaufsorganisation des Rolls-Royce Konzerns verringert.

Personalaufwand

Tsd. EUR	2021	2020
Löhne und Gehälter	248.883	258.064
soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	70.513	72.686
- davon für Altersversorgung	26.505	25.247
	319.396	330.750

Der Rückgang des Personalaufwandes resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Aufwendungen für Löhne und Gehälter aufgrund gesunkener Mitarbeiterzahlen.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten betrug im Geschäftsjahr 2021 316.031 Tsd. EUR (i. Vj. 336.388 Tsd. EUR). Es wurden keine Entwicklungskosten aktiviert.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 124.116 Tsd. EUR (i. Vj. 72.020 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge in Höhe von 78.685 Tsd. EUR (i. Vj. 44.590 Tsd. EUR) und Zuschüsse der öffentlichen Hand zu bestimmten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten von RRD. Diese betragen in 2021 36,7 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2020 betragen die Zuschüsse der öffentlichen Hand 25,4 Mio. EUR.

Die periodenfremden Erträge resultieren in Höhe von 46.947 Tsd. EUR (i. Vj. 22.161 Tsd. EUR) aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus anderen periodenfremden Erträgen in Höhe von 31.737 Tsd. EUR (i. Vj. 22.429 Tsd. EUR) aus Zuschüssen aus dem Konzernverbund für bestimmte Entwicklungsleistungen für Vorjahre sowie aufgrund der Ausbuchung von sonstigen Verbindlichkeiten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 42.700 Tsd. EUR (i. Vj. 117.809 Tsd. EUR). Sie enthalten im Wesentlichen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 38.655 Tsd. EUR (i. Vj. 46.705 Tsd. EUR) aus Wertberichtigungen sowie Korrekturen von Zuschüssen aus dem Konzernverbund für bestimmte Entwicklungsleistungen für Vorjahre.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von 3.872 Tsd. EUR (i. Vj. 3.578 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen Zinserträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von 509 Tsd. EUR (i. Vj. 3.451 Tsd. EUR) sowie Zinserträge aus geänderten Gewerbesteuererklärungen für den Zeitraum 2013 bis 2017 als Folgewirkung der abgeschlossenen Betriebsprüfung 2010 bis 2012 in Höhe von 3.349 Tsd. EUR (i. Vj. 0 Tsd. EUR).

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von 12.444 Tsd. EUR (i. Vj. 9.408 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen Zinsaufwendungen für Aufzinsungen von Rückstellungen in Höhe von 8.135 Tsd. EUR (i. Vj. 4.029 Tsd. EUR), Zinsaufwendungen für Rückstellungen in Bezug auf Verrechnungspreisrisiken in Höhe von 1.387 Tsd. EUR (i. Vj. 3.085 Tsd. EUR), Zinsaufwendungen aus verbundenen Unternehmen in Höhe von 1.524 Tsd. EUR (i. Vj. 0,2 Tsd. EUR) sowie Zinsaufwendungen in Höhe von 1.210 Tsd. EUR (i. Vj. 1.416 Tsd. EUR) für ein Förderdarlehen.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Steuerertrag von 8.707 Tsd. EUR (i. Vj. 13.530 Tsd. EUR) enthält im Wesentlichen den Ertrag für Gewerbesteuer für Vorjahre in Höhe von 9.153 Tsd. EUR.

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern von 532 Tsd. EUR (i. Vj. 1.183 Tsd. EUR) enthalten im Wesentlichen Aufwand für Grundsteuer sowie Umsatzsteuer auf Sachbezüge.

5. Sonstige Angaben

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2021	2020
Gewerbliche	1.091	1.270
Angestellte	2.097	2.285
	3.188	3.555

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 11.908 Tsd. EUR (i. Vj. 1.978 Tsd. EUR). Im Wesentlichen beziehen sich diese auf Zolbürgschaften in Höhe von 345 Tsd. EUR (i. Vj. 345 Tsd. EUR), eine Steuerbürgschaft in Höhe von 695 Tsd. EUR (i. Vj. 662 Tsd. EUR), eine Lieferantenbürgschaft in Höhe von 2.127 Tsd. EUR (i. Vj. 0 EUR) sowie eine Bürgschaft für Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern in Höhe von 8.721 Tsd. EUR (i. Vj. 950 EUR). Mit einer Inanspruchnahme der Bürgschaften wird nicht gerechnet.

b) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Tsd. EUR
2022	14.371
2023 bis 2027	14.454
2028 bis 2038	4.721
	33.546

Die Miet- und Leasingverpflichtungen bestehen im Wesentlichen in Höhe von 22.823 Tsd. EUR gegenüber Rolls-Royce Omega Leasing und 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	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	430	696
davon für Vorjahre	30	201
Sonstige Leistungen	0	0
davon für Vorjahre	0	0
	430	696

Zusammensetzung der Geschäftsführung

Die Geschäftsführung wurde im Geschäftsjahr 2021 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
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 betragen im Geschäftsjahr 2021 761 Tsd. EUR. Des Weiteren wurden für Mitglieder der Geschäftsführung Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 883 Tsd. EUR geleistet. Des Weiteren wurden für frühere Mitglieder der Geschäftsführung Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 2.120 Tsd. EUR geleistet. Für frühere Mitglieder der Geschäftsführung sind zum Stichtag Pensionsrückstellungen in Höhe von 11.109 Tsd. EUR gebildet.

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 2021 die Rücklagen (Kapitalkonto II).

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine wesentlichen zu berichtenden Ereignisse.

Blankenfelde-Mahlow, 2. August 2022

Rolls-Royce General Partner Limited

Dr. Dirk Geisinger

Simon Burr

Dr. Steffen Appel

Dr. Jörg Au

	Buchwert	
	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	120.900	130.460
2. Technische Anlagen und Maschinen	160.883	162.260
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35.653	41.115
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.784	14.196
	328.220	348.031
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	1	1
2. Sonstige Ausleihungen	411	462
	412	463
	647.363	676.133

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen 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 - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 30. Juni 2022

**PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Dr. Frederik Mielke, Wirtschaftsprüfer
ppa. Maïke Thamm, Wirtschaftsprüferin**

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 wurde am 8. Juli 2022 festgestellt.

