



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus Operations GmbH
Hamburg

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bilanz der Airbus Operations GmbH, Hamburg

zum 31. Dezember 2024

	Anhang	31.12.2024 in Mio. €	31.12.2023 in Mio. €
AKTIVA			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	5	4
Sachanlagen	(2)	708	582
Finanzanlagen	(3)	1.921	1.907
		2.634	2.493
Umlaufvermögen			
Vorräte	(4)	634	463
Erhaltene Anzahlungen	(5)	(17)	(16)
Forderungen	(6)	5.007	4.789
Sonstige Vermögensgegenstände	(7)	218	167
		5.842	5.403
Rechnungsabgrenzungsposten		0	0
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(8)	4	18
		8.480	7.914
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(9)	476	476
Kapitalrücklage	(10)	482	482
Gewinnrücklagen	(11)	298	298
		1.256	1.256
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(12)	295	495
Übrige Rückstellungen	(13)	349	357
		644	852
Verbindlichkeiten			
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(14)	67	81
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(15)	1.458	1.357
Übrige Verbindlichkeiten	(16)	5.055	4.368
		6.580	5.806
		8.480	7.914

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Operations GmbH, Hamburg

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

	Anhang	2024 in Mio. €	2023 in Mio. €
Umsatzerlöse	(17)	13.215	11.696
Umsatzkosten	(18)	(11.149)	(10.158)
Bruttoergebnis vom Umsatz		2.066	1.538
Vertriebskosten		(10)	(10)
Allgemeine Verwaltungskosten		(152)	(142)
Sonstige betriebliche Erträge	(19)	15	117
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	(66)	(1)
Finanzergebnis	(21)	118	128
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	(36)	(16)
Ergebnis nach Steuern		1.935	1.614
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(23)	(1.935)	(1.134)
Jahresüberschuss		0	480
Gewinn-/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	(24)	0	(480)
Bilanzgewinn	(24)	0	0

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

Anhang der Airbus Operations GmbH

mit Sitz in Hamburg, eingetragen in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 43527. Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH ist seit dem 16. November 2022 die Airbus GmbH, Hamburg (vormals: Premium AEROTEC GmbH, Augsburg), die wiederum ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, und der Airbus SE, Amsterdam, ist.

Grundlagen und Methoden

Bei der Bewertung der im Jahresabschluss ausgewiesenen Vermögensgegenstände und Schulden wurde von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit ausgegangen, da dem tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten nicht entgegenstehen.

Der Jahresabschluss wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellt; die Werte sind in Mio. € ausgewiesen. Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten werden im Anhang gesondert aufgeführt und - soweit erforderlich - erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem - international üblichen - Umsatzkostenverfahren erstellt.

Nach dem Umsatzkostenverfahren werden die Kosten den Funktionsbereichen Herstellung, Vertrieb und Verwaltung zugeordnet. Die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position Umsatzkosten ausgewiesen. Der umsatzbezogene Ausweis dieses Postens umfasst neben an Airbus S.A.S., Toulouse, abgerechneten Leistungen, die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten der im Berichtszeitraum verkauften Flugzeugbauteile und die sonstigen Leistungen.

In den Vertriebskosten werden die Personal- und Sachkosten des Vertriebsbereichs erfasst.

Zu den allgemeinen Verwaltungskosten zählen die Personal- und Sachkosten der zentralen Verwaltungsbereiche, d.h. der zentralen Managementfunktionen, des Controllings, des Finanz- und Rechnungswesens sowie der Personal- und Rechtsabteilung.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen sind, die nicht unmittelbar den Umsatzerlösen bzw. den Funktionskosten zuordenbaren Posten enthalten. Hierzu zählen insbesondere Veränderungen bei Rückstellungen sowie Erträge und Aufwendungen aus Devisenbewertung und aus Anlagenabgängen.

In das Finanzergebnis gehen das Beteiligungsergebnis und das Zinsergebnis ein.

Die bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht gesondert ausgewiesenen Positionen „Materialaufwand“ und „Personalaufwand“ werden im Anhang erläutert.

Bilanzierung und Bewertung

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, *Sachanlagen* zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, die um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen vermindert sind. Die selbsterstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Von dem Wahlrecht der Aktivierung von Entwicklungskosten als selbsterstellte immaterielle Vermögensgegenstände gemäß § 248 Abs. 2 HGB wird kein Gebrauch gemacht.

Die Airbus Operations GmbH geht bei den Sachanlagenzugängen überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 20 bis 50 Jahre für Gebäude, 10 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 5 bis 25 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 3 bis 30 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Gebäude und Mobilien werden mit linearen Sätzen abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge werden monatsgenau angesetzt.

Aktivierte Flugversuchsträger werden ab Erstflug linear während der Flugerprobungsphase auf einen möglichen Wiederverkaufswert abgeschrieben.

Sonderbetriebsmittel im Zusammenhang mit der Flugzeugfertigung werden aktiviert und planmäßig abgeschrieben.

Zugänge geringwertiger Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen 250 € und 1.000 € werden im Jahr der Anschaffung und den folgenden vier Jahren jeweils mit 20% linear abgeschrieben. Der Abgang zu Beginn des sechsten Jahres wird unterstellt.

Bei *Sach- und Finanzanlagen* werden außerplanmäßige Abschreibungen nur bei dauernder Wertminderung vorgenommen.

Die Bewertung der Anteile an *verbundenen Unternehmen*, der *Beteiligungen* sowie der *übrigen Finanzanlagen* erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu dem am Abschlussstichtag niedrigeren beizulegenden Wert, sofern eine dauerhafte Wertminderung eingetreten ist. Unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von pensionsähnlichen Verpflichtungen dienen, wurden mit diesen verrechnet, entsprechend wurden auch die zugehörigen Erträge mit den Aufwendungen verrechnet. Eine eventuelle Überdeckung wird gesondert als „*Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung*“ ausgewiesen.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Fertigungsgemeinkosten und Materialgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

Erzeugnisse sind verlustfrei bewertet, dabei werden die in den verschiedenen Programmen liegenden Risiken durch Abwertungen bzw. Rückstellungen ausreichend berücksichtigt.

Forderungen und *Sonstige Vermögensgegenstände* werden - soweit un- bzw. niedrig verzinslich - bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind nach den anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC) errechnet. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Marktzins zur Abzinsung wurde aufgrund der Ausübung des Wahlrechtes nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB mit einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren

angesetzt. Nach § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen 10 Geschäftsjahre von 1,90% (i.V. 1,82%) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 1,97% (i.V. 1,74%) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,10% (i.V. 3,40%) p. a., zusätzlich 1,00% (i.V. 1,00%) bis zum 35. Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten und nicht einkommensabhängigen Anwartschaften mit 2,10% (i.V. 2,40%) p. a. eingerechnet. Es wurde eine altersabhängige detaillierte Fluktuationstabelle sowie eine Invaliditätswahrscheinlichkeit von 30% (nach den Richttafeln 2018 G) berücksichtigt. Daneben werden unverändert Annahmen über die Inanspruchnahme von Auszahlungsoptionen der Begünstigten getroffen. Die Verpflichtungen für Sterbegeld wurden in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Die *Steuerrückstellungen* berücksichtigen alle Risiken, für die die Gesellschaft als Steuerschuldner haftet.

Die *Sonstigen Rückstellungen* wurden auf der Grundlage des § 253 HGB ermittelt. Anzusetzen ist hierbei der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendige Erfüllungsbetrag gem. § 253 Abs. 1 HGB. Alle Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzins gemäß § 253 Abs. 2 Satz 4 HGB abgezinst. Für die langfristigen Personalarückstellungen wurde jeweils eine durchschnittliche Restlaufzeit ermittelt. Für die Bewertung wurden die Zinsinformationen der Deutschen Bundesbank verwendet.

Verbindlichkeiten und *erhaltene Anzahlungen* sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 werden, im Zuge einer einheitlichen Darstellung innerhalb des Organkreises, gleichartige *Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen* nicht mehr saldiert ausgewiesen.

Weiterhin werden seit 2023 die Forderungen an das verbundene Unternehmen AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG aus noch abzurechnenden Gebäudeprojekten nicht mehr als Anlagen im Bau, sondern als sonstiger Vermögensgegenstand ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Operations GmbH

1 <i>Immaterielle Vermögensgegenstände</i>
--

In den mit 5 (i.V. 4) Mio. € ausgewiesenen Immateriellen Vermögensgegenständen ist hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten.

2 <i>Sachanlagen</i>

Die Entwicklung des Sachanlagevermögens im Geschäftsjahr 2024 ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen hauptsächlich die A320neo und die A350-Familie und dort im Wesentlichen Fertigungsmittel.

3 *Finanzanlagen*

Aufstellung über den Anteilsbesitz zum 31.12.2024

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapital- anteil	Eigen- kapital	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres
	in %	T€	T€
CTC GmbH, Stade	100	840.596	0 ¹
AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	100	844.778	6.069
BILSODA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	75,1	2.389 ^{2 3}	51 ^{2 3}
5 th Paint Shop Property Partnership GmbH & Co. KG, Taufkirchen	5,1	120 ^{2 3}	71 ^{2 3}
Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	100	100.746	12.580
Airbus Urban Mobility GmbH, Taufkirchen	100	30.025	0 ¹
KID-Systeme GmbH, Buxtehude	100	144	0 ¹
Airbus Logistik GmbH, Hamburg	100	25	0 ¹
Aerostack GmbH, Dettingen an der Erms	90	29.495 ²	-13.433 ²
ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20	9.288 ²	856 ²

¹ Wert nach Ergebnisabführung

² Hierbei handelt es sich um Werte zum 31.12.2023.

³ indirekt über AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG

Der Beteiligungsansatz der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG entwickelte sich in 2024 wie folgt:

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Vortrag	830	796
Sacheinlage in das Kommanditkapital	95	83
Entnahme aus dem Kommanditkapital	(80)	(49)
	845	830

Die aufgelaufene Liquidität aus dem operativen Geschäft in Höhe von 80 (i.V. 49) Mio. € wurde dem Kommanditkapital entnommen.

Im Laufe des Geschäftsjahres hat die Airbus Operations GmbH die Anteile an der Aerostack GmbH um weitere 12 (i.V. 12) Mio. € erhöht. Die Anteile wurden um weitere 17 (i.V. 5) Mio. € wertberichtigt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen beinhalten hauptsächlich an die Airbus GmbH vergebene Darlehen in Höhe von 15 (i.V. 15) Mio. €.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile zur Insolvenzsicherung der Sicherheitskonten.

Gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB werden die Anteile an den Kapitalanlagefonds zur Sicherung der Lebensarbeitszeitkonten, der arbeitgeberfinanzierten Pensionen, der arbeitnehmerfinanzierten Pensionen sowie zur Sicherung der Erfüllungsrückstände aus der Altersteilzeit zum beizulegenden Zeitwert mit dem Erfüllungsbetrag verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der Deckungsvermögen entspricht dem Marktwert. Eine etwaige Überdeckung wird als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

4 ***Vorräte***

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	331	259
davon wertberichtigt	71	71
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	273	198
davon wertberichtigt	3	9
Geleistete Anzahlungen	30	6
davon an verbundene Unternehmen	0	0
Restbuchwert	634	463

In den Beständen an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen sind angearbeitete und noch nicht einzelnen Flugzeugen zugeordnete Fertigungsaufträge und das Drittgeschäft enthalten.

Die unfertigen Erzeugnisse aus dem Common Business werden monatlich vollständig gemäß Airbus Pricing Agreement (APA) an die Airbus S.A.S. abgerechnet.

5 ***Erhaltene Anzahlungen***

Erhaltene Anzahlungen von 17 (i.V. 16) Mio. € sind ausschließlich für Projekte und Aufträge geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt und enthalten das für das

A400M-Programm gezahlte Export Levy Facility (siehe auch „14 Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen“).

6	<i>Forderungen</i>
----------	---------------------------

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26	31
davon wertberichtigt	1	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.981	4.758
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.198	2.673
davon sonstige Vermögensgegenstände	1.783	2.085
Forderungen gesamt	5.007	4.789

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend gegen Airbus S.A.S. in Höhe von 2.966 (i.V. 2.378) Mio. €, mit 1.628 (i.V. 1.898) Mio. € aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE, gegen die Airbus Aerostructures GmbH in Höhe von 93 (i.V. 146) Mio. € und der Unión Temporal de Empresas (UTE) A400M, Madrid, in Höhe von 65 (i.V. 78) Mio. €.

Gegen den Gesellschafter Airbus GmbH liegen Forderungen über 6 (i.V. 3) Mio. € vor.

Die sonstigen Vermögensgegenstände gegen verbundene Unternehmen beinhalten neben der vorstehend genannten Forderung aus dem Cash-Pooling 52 (i.V. 105) Mio. € aus

Umsatzsteuerforderungen gegen die Airbus Defence and Space GmbH als umsatzsteuerliche Organträgerin. Weiterhin besteht eine Forderung aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag mit der CTC GmbH in Höhe von 72 (i.V. 67) Mio. € sowie Forderungen aus dem der Airbus Operations GmbH als alleiniger Kommanditistin zugewiesenen Jahresüberschuss der Geschäftsjahre 2023 und 2024 in Höhe von 23 (i.V. 11) Mio. € gegen die Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG sowie gegen die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG resultierend aus dem zugewiesenen Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 6 (i.V. 0) Mio. €.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

7	<i>Sonstige Vermögensgegenstände</i>
---	---

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Sonstige Vermögensgegenstände	218	167
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	3

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Personalthemen sowie gegen Finanzbehörden und Forderungen gegen ein verbundenes Unternehmen (AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG) aus noch abzurechnenden Gebäudeprojekten in Höhe von 140 (i.V. 99) Mio. €.

8 <i>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</i>
--

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden übersteigt mit 4 (i.V. 18) Mio. € die zu sichernden Erfüllungsbeträge.

Siehe dazu (16) Übrige Verbindlichkeiten.

9 <i>Gezeichnetes Kapital</i>

--- unverändert ---

10 <i>Kapitalrücklage</i>

--- unverändert ---

11 <i>Gewinnrücklagen</i>

Die Gewinnrücklagen beinhalten Erträge aus der erstmaligen Anwendung des HGB in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

12 *Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen*

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	162	330
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus Entgeltumwandlung	133	165
	295	495

Mio. €	Verpflichtung	Planvermögen Zeitwert	Planvermögen Anschaffungskosten
unmittelbare Pensionsverpflichtungen	2.404 (i.V. 2.391)	2.242 (i.V. 2.061)	1.899 (i.V. 1.848)
Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	734 (i.V. 712)	601 (i.V. 547)	495 (i.V. 481)

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr -34 (i.V. 45) Mio. €.

Für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen werden keine Rückstellungen gebildet. Fehlbeträge aus der Unterdeckung von Unterstützungskassen bestehen in Höhe von 760 (i.V. 831) Mio. €. Eine Inanspruchnahme wird nicht vor dem Geschäftsjahr 2025 erwartet.

13 *Übrige Rückstellungen*

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Steuerrückstellungen	30	46
Sonstige Rückstellungen	319	311
	349	357

Die Steuerrückstellungen umfassen Rückstellungen für noch nicht veranlagte Zeiträume 30 (i.V. 46) Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen umfassen vor allem Personalrückstellungen wie z. B. Jubiläumszuwendungen, Sondervergütungen, Sterbegeld und Altersteilzeit in Höhe von 176 (i.V. 169) Mio. €, darüber hinaus sind Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen enthalten über 78 (i.V. 73) Mio. €. Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem beizulegenden Zeitwert von 314 (i.V. 276) Mio. € wurde mit dem Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten in Höhe von 314 (i.V. 276) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 256 (i.V. 237) Mio. €. Das aus der Wertentwicklung der Fonds resultierende Finanzergebnis in Höhe von +21 (i.V. +15) Mio. € wurde mit den entsprechenden Ergebnissen aus der Rückstellungsentwicklung in den Umsatzkosten verrechnet. Da das Vertragsmodell der Lebensarbeitszeitkonten bei der Airbus Operations GmbH eine Verpflichtung gegenüber den Arbeitnehmern zum beizulegenden Zeitwert oder zum höheren Anschaffungswert garantiert, erfolgt kein Ausweis unter der Position „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“.

14 *Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen*

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Erhaltene Anzahlungen	67	81
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	37	44
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	22	20
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	8	17

Airbus Operations GmbH hat im Geschäftsjahr 2011 als sogenanntes Export Levy Facility (ELF) für das A400M-Programm eine Anzahlung in Höhe von 500 Mio. € erhalten.

Zum 1. Januar 2015 sind im Zusammenhang mit der Ausgliederung des Teilbetriebs „A400M Cargo Hold System und integrierte Rumpffertigung“ erhaltene Anzahlungen in Höhe von 302 Mio. € in die Airbus Defence and Space GmbH eingebracht worden.

Die Anteile an der Airbus Defence and Space GmbH in Höhe von 11,3% wurden in 2023 an die Airbus SE veräußert.

Durch 6 in 2024 (8 in 2023) ausgelieferte A400M-Flugzeuge reduziert sich der verbliebene Teil dieser Anzahlung weiter auf 30 (i.V. 37) Mio.€.

In den Vorräten wurde der auf die A400M-Serienfertigung entfallende Anteil über 17 (i.V. 16) Mio. € aktivisch abgesetzt.

Es wurde eine weitere A400M an Kasachstan ausgeliefert, die bei dieser Anzahlung außer Betracht bleibt.

Weiterhin hat die Airbus Operations GmbH von der Europäischen Union 37 (i.V. 44) Mio. € an Anzahlungen erhalten.

15	<i>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</i>
-----------	--

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.458	1.357
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.458	1.357

16	<i>Übrige Verbindlichkeiten</i>
-----------	--

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	888	918
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	63	45
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	393	329
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	432	544
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.973	3.265
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.500	1.790
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	9	9
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	1.464	1.466
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	518	602

davon sonstige Verbindlichkeiten	3.455	2.663
Sonstige Verbindlichkeiten	194	185
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	147	145
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	37	31
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	10	9
davon Steuern	22	29
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	60	53
Übrige Verbindlichkeiten	5.055	4.368

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten ein von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährtes Darlehen für die Entwicklung der A350 XWB in Höhe von 883 (i.V. 918) Mio. €. Zur Besicherung wurden Fertigungsmittel sicherheitsübereignet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend mit 1.464 (i.V. 1.464) Mio. € das Frozen Current Account mit der CTC GmbH.

Der zu übernehmende Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2024 der Airbus Urban Mobility GmbH ist in Höhe von 56 (i.V. 62) Mio. € angefallen.

Weiterhin belaufen sich die Verbindlichkeiten gegenüber der Airbus Aerostructures GmbH auf 304 (i.V. 380) Mio. €.

Gegenüber dem Gesellschafter Airbus GmbH liegen Verbindlichkeiten in Höhe von 1.989 (i.V. 1.218) Mio. €, davon 1.935 (i.V. 1.134) Mio. € aus abzuführendem Jahresüberschuss vor.

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem Zeitwert von 37 (i.V. 49) Mio. € wurde mit einem Erfüllungsbetrag für Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit für den Erfüllungsrückstand aus Altersteilzeit von 33 (i.V. 31) Mio. € verrechnet. Daraus ergibt sich ein „Aktiver

Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ von 4 (i.V. 18) Mio. €. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 32 (i.V. 46) Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 528 (i.V. 616) Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 330 (i.V. 350) Mio. €.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo für Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen, bewegen sich im geschäftsüblichen Rahmen.

Mit einer Patronatserklärung vom 17. Dezember 2007 trägt die Airbus Operations GmbH als alleinige Kommanditistin der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG dafür Sorge, dass die Gesellschaft ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ist mit einer Inanspruchnahme der ausgestellten Patronatserklärung nicht zu rechnen.

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
der Airbus Operations GmbH**

17 *Umsatzerlöse*

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
<hr/>		
Nach Regionen		
Deutschland	549	359
EU-Länder ohne Deutschland	12.624	11.306
Übrige Regionen	42	31
	<hr/>	<hr/>
	13.215	11.696
	<hr/>	<hr/>

Die Umsatzerlöse beinhalten auch realisierte Kursgewinne in Höhe von 260 (i.V. 285) Mio. €.

18 *Umsatzkosten*

In den Umsatzkosten sind Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 1.114 (i.V. 1.018) Mio. € enthalten.

19 *Sonstige betriebliche Erträge*

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 7 (i.V. 41) Mio. €. Des Weiteren sind im laufenden Geschäftsjahr sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 6 Mio. € ausgebucht worden.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen des Vorjahres sind Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung aus dem Abgang von Gegenständen des Finanzanlagevermögens in Höhe von 63 Mio. € enthalten. Diese Erträge wurden im Rahmen, der an die Airbus SE veräußerten Anteile an der Airbus Defence and Space GmbH erzielt.

20 *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen die Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 65 (i.V. Sonstige betriebliche Erträge 8) Mio. €.

21 *Finanzergebnis*

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Beteiligungsergebnis		
Erträge aus Beteiligungen	18	11
davon aus verbundenen Unternehmen	18	11

Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	73	69
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(56)	(65)
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(17)	(5)
	18	10
Zinsergebnis		
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	195	207
davon aus verbundenen Unternehmen	75	33
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(97)	(90)
davon an verbundene Unternehmen	(71)	(67)
	100	118
Finanzergebnis gesamt	118	128

Im Beteiligungsergebnis ist der von der Airbus Urban Mobility GmbH übernommene Verlust in Höhe von 56 (i.V. 62) Mio. € und der von der KID-Systeme GmbH übernommene Verlust in Höhe von 0 (i.V. 3) Mio. € enthalten. Ferner ist im Rahmen der Gewinnabführungsverträge der von der CTC GmbH erhaltene Jahresüberschuss in Höhe von 72 (i.V. 67) Mio. € und der von der Airbus Logistik GmbH erhaltene Jahresüberschuss in Höhe von 1 (i.V. 2) Mio. € enthalten.

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2024 der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG beläuft sich auf 12 (i.V. 11) Mio. €. Der Jahresüberschuss der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG beläuft sich auf

6 Mio. €. Beide Ergebnisse sind der Airbus Operations GmbH als alleinige Kommanditistin zuzurechnen.

Ferner beinhaltet das Beteiligungsergebnis eine weitere im laufenden Geschäftsjahr vorgenommene Wertberichtigung der Anteile an der Aerostack GmbH in Höhe von 17 (i.V. 5) Mio. €.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus dem Zinsanteil von -56 (i.V. -53) Mio. € aus der Entwicklung der Rückstellungen und den Erträgen aus dem zweckgebundenen Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Verpflichtungen in Höhe von 176 (i.V. 226) Mio. €. Weiterhin hat Airbus Operations GmbH Zinserträge in Höhe von 75 (i.V. 33) Mio. € von der Airbus SE erhalten.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus dem Frozen Current Account mit dem verbundenen Unternehmen CTC GmbH. An Zinsaufwendungen für das von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährte Darlehen für die Entwicklung der A350 XWB sind 26 (i.V. 22) Mio. € angefallen.

22	<i>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</i>
-----------	--

Das Ergebnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet Aufwendungen aus gezahlten Steuern in Höhe von 25 (i.V. 16) Mio. €, sowie Aufwendungen für Steuerrückstellungen in Höhe von 11 (i. V. 0) Mio. €.

23	<i>Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn</i>
-----------	---

Aufgrund des in 2023 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages steht der Airbus GmbH, als Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH, der erwirtschaftete Jahresüberschuss zu.

Der ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 392 Mio. € unterschreitet die freien Kapitalrücklagen und die freien Gewinnrücklagen in Höhe von insgesamt 780 Mio. € und kann daher bei der Ermittlung des abzuführenden Jahresüberschusses außer Acht bleiben.

Somit ergibt sich ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.935 (i.V. 1.134) Mio. €.

24 <i>Bilanzgewinn</i>

Im Vorjahr wurde der vororganschaftlich entstandene und vorgetragene Bilanzverlust in Höhe von 480 Mio. € ausgeglichen. Durch den in voller Höhe abzuführenden Jahresüberschuss liegt für das laufende Geschäftsjahr kein Bilanzgewinn vor.

Ausschüttungssperre

Zum 31. Dezember 2024 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB und § 253 Abs. 6 HGB ein Gesamtbetrag von 392 (i.V. 257) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus der Bewertung des Planvermögens für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert 392 (i. V. 257) Mio. €. Der Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 S. 3 HGB in Höhe von -34 (i.V. 45) Mio. € ist hingegen nicht zur Ausschüttung innerhalb eines Ergebnisabführungsvertrags gesperrt.

Der maximal ausschüttbare Betrag unter Berücksichtigung der Ausschüttungssperre im Sinne des § 268 Abs. 8 HGB beträgt 2.357 Mio. €, sodass der Jahresüberschuss in Höhe von 1.935 Mio. € in voller Höhe im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags abgeführt werden kann.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	7.264	6.613
Aufwendungen für bezogene Leistungen	0	0
	7.264	6.613

Personalaufwand / Beschäftigte

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Entgelte	1.649	1.474
Soziale Abgaben	246	226
Aufwendungen für Altersversorgung	96	67
	1.991	1.767

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Aktive Belegschaft White Collar	11.605	11.388
Aktive Belegschaft Blue Collar	3.021	2.616
	14.626	14.004

Die Anzahl der Auszubildenden betrug 1.347 (i.V. 1.156).

Sonstige Angaben / Organe

Die Gesellschaft hat zum Jahresende vier Geschäftsführer. Die Geschäftsführer erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführertätigkeit.

Für frühere Geschäftsführer bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 16.190 (i. V. 16.204) Tsd. €. Im Geschäftsjahr 2024 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 912 (i. V. 911) Tsd. €.

Für ehemalige Aufsichtsratsmitglieder wurden 6.650 (i. V. 6.524) Tsd. € zurückgestellt. Im Geschäftsjahr 2024 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 151 Tsd. €.

Die Bezüge für den Aufsichtsrat betragen im Geschäftsjahr 2024 113 (i. V. 113) Tsd. €.

Für das Jahr 2024 sind bei der Airbus Operations GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 0,4 (i. V. 0,4) Mio. € angefallen. Weitere Leistungen wurden nicht erbracht.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung haben sich nach Abschluss des Geschäftsjahres nicht ergeben.

Aufsichtsrat

Alberto Gutierrez

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Blagnac, Frankreich

Chief Operating Officer

Airbus S.A.S.

bis zum 31. März 2024

Florent Massou

Vorsitzender des Aufsichtsrats

seit dem 3. Juli 2024

Blagnac, Frankreich

EVP Operations

Airbus S.A.S.

ab dem 1. April 2024

Torsten Steiger *)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Hamburg

Gesamtbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

Emanuel Glass*)

Hamburg

Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg

Jens Brüggemann*)

Bremen

Betriebsratsvorsitzender Bremen

Airbus Operations GmbH

bis zum 10. April 2024

Sandra Collomb*)

Hamburg

Leiterin Transformation & Governance

Airbus Operations GmbH

bis zum 31. Januar 2025

Daniel Friedrich*)

Hamburg

Leiter des Bezirkes Küste, IG Metall

Melanie Bergmann

Blagnac, Frankreich

Leiterin HR Engineering, Techn, Digital & IM

Airbus S.A.S.

bis zum 29. Februar 2024

Holger Junge*)

Hamburg

Konzernbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

Catherine Jestin

Blagnac, Frankreich

EVP Digital and Information Management

Airbus S.A.S.

bis zum 31. März 2024

Sophia Kielhorn*)

Hamburg

Betriebsratsvorsitzende Hamburg

Airbus Operations GmbH

Didier Loiselet

Blagnac, Frankreich

Leiter Performance Management and Controlling

Airbus S.A.S.

bis zum 31. März 2024

Wolfgang Wohlers

Hamburg

Leiter Engineering & Maintenance

Airbus Operations GmbH

Sabine Klauke

Blagnac, Frankreich

Chief Technology Officer (CTO)

Airbus S.A.S.

Dr. Ute Buggeln*)

Bremen

Geschäftsführerin IG Metall Bremen

Jürgen Westermeier

Blagnac, Frankreich

Chief Procurement Officer

Airbus S.A.S.

Carola Haselhof

Blagnac, Frankreich

Leiterin Corporate Audit & Forensic

Airbus S.A.S.

Dr. Andreas Riecker

München

Leiter Legal & Compliance Airbus DS

Airbus Defence and Space GmbH

Anika Thomas*)

Bremen

Betriebsrat Bremen

Airbus Operations GmbH

Birgit Weihrauch *)

Hamburg

Betriebsrat Hamburg

Airbus Operations GmbH

Claudia Oeking

Berlin

Leiterin Public Affairs Germany

Airbus Defence and Space GmbH

Severine Crenn

Blagnac, Frankreich

Leiterin KAM Development

Airbus S.A.S.

seit dem 1. April 2024

Thomas Hundt

Blagnac, Frankreich

EVP Finance

Airbus S.A.S.

seit dem 1. April 2024

Armel Djeukou

Hamburg

Airbus Operations GmbH

Leiter Digital Design / Manuf. and Services

seit dem 1. April 2024

Torsten Olthoff *)

Bremen

Airbus Operations GmbH

Vorsitzender Betriebsrat Bremen

seit dem 11. Mai 2024

***) von den Arbeitnehmern gewählt**

Geschäftsführung

Gerd Weber

Vorsitzender der Geschäftsführung
bis zum 31. März 2024

Sebastian Peters

Vorsitzender der Geschäftsführung
seit dem 1. April 2024

Marco Wagner

Human Resources
Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor
bis zum 29. Februar 2024

Melanie Bergmann

Arbeitsdirektorin
seit dem 1. März 2024

Claudia Nicole Dreyer-Langlet

Research and Technology

Thorsten Fischer

Finanzen

Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH ist seit dem 16. November 2022 die Airbus GmbH, Hamburg (vormals: Premium AEROTEC GmbH, Augsburg), die wiederum ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, und der Airbus SE, Amsterdam, ist. Der Abschluss der Airbus S.A.S., einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, wird in den Konzernabschluss der Airbus SE einbezogen, der nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt wird. Die Airbus SE stellt somit den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen auf.

Der Konzernabschluss der Airbus SE wird einschließlich des dem Konzernlagebericht entsprechenden „Report of the Board of Directors“ von dem Mutterunternehmen der Airbus Operations GmbH, der Airbus GmbH, im Unternehmensregister veröffentlicht.

Die Airbus Operations GmbH macht daher nach § 291 HGB Gebrauch von der Möglichkeit zur Befreiung von der Verpflichtung, einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufzustellen.

Hamburg, den 30. April 2025

Die Geschäftsführung

Peters

Bergmann

Dreyer-Langlet

Fischer

Airbus Operations GmbH, Hamburg

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2024

in Mio. €	Anschaffungs- / Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2024	01.01.2024	Zugänge	Abgänge	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10	3	-2	0	11	-6	-2	2	-6	5	4
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	10	3	-2	0	11	-6	-2	2	-6	5	4
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	8	43	-96	60	15	-2	-1	1	-2	13	6
Technische Anlagen und Maschinen	475	17	-3	14	503	-351	-25	2	-374	129	124
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.251	112	-31	68	2.400	-1.972	-108	30	-2.050	350	279
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	173	186	-1	-142	216	0	0	0	0	216	173
SACHANLAGEN	2.907	358	-131	0	3.134	-2.325	-134	33	-2.426	708	582
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.865	27	0	0	1.892	-34	-17	0	-51	1.841	1.831
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16	0	-1	0	15	0	0	0	0	15	16
Beteiligungen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
Wertpapiere des Anlagevermögens	19	4	0	0	23	0	0	0	0	23	19
Sonstige Ausleihungen	40	2	-1	0	41	0	0	0	0	41	40
FINANZANLAGEN	1.941	33	-2	0	1.972	-34	-17	0	-51	1.921	1.907
ANLAGEVERMÖGEN	4.858	394	-135	0	5.117	-2.365	-153	35	-2.483	2.634	2.493

Lagebericht der Airbus Operations GmbH, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2024

Grundlagen der Gesellschaft

Geschäftsmodell der Gesellschaft

Der Airbus-Konzern umfasst drei berichtspflichtige Geschäftsbereiche, welche je nach Art der bereitgestellten Produkte und Dienstleistungen die interne Organisations- und Führungsstruktur widerspiegeln:

Airbus (ehemals Airbus Commercial), Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space.

Die Airbus Operations GmbH, als Bestandteil der Airbus Commercial Aircraft, ist eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH (vormals Premium Aerotec GmbH), die wiederum zu 95% der Airbus Operations S.A.S., einer Gesellschaft nach französischem Recht (Société par Action Simplifiée - S.A.S.), gehört, deren Anteile von der Airbus S.A.S. gehalten werden, welche wiederum zu Airbus gehört. Weitere 5% werden von der Airbus SE, der Airbus-Konzerngesellschaft, gehalten. Im Rahmen einer Umstrukturierung im Jahr 2022 wurden Teile der Geschäftstätigkeiten in die Airbus Aerostructures GmbH abgespalten, sodass die Airbus Operations GmbH nicht mehr die gesamte Fertigungskette abbildet. Dieser Prozess ist weitgehend abgeschlossen und die Jahre 2023 und 2024 sind somit vergleichbar.

Die Geschäftsbereichsstruktur und die Verrechnungspreisvereinbarung (APA) innerhalb des Konzerns bleiben von der Umstrukturierung unberührt.

Airbus ist einer der führenden Hersteller von Passagierflugzeugen. Die Geschäftstätigkeiten von Airbus umfassen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzen, Flugzeugumrüstungen und zugehörige Dienstleistungen und Entwicklung.

Die Airbus Operations GmbH beteiligt sich vor allem an der Entwicklung und Herstellung von Verkehrsflugzeugen.

Zur umfassenden Produktpalette von Airbus gehören die folgenden Flugzeugfamilien mit einer Kapazität von 100 bis über 400 Sitzen: die A220-Familie, die am Markt besonders erfolgreiche A320-Familie, die A330-Familie und die A350-Familie inklusive deren Frachtervariante A350F. Das Airbus-Produktportfolio verfügt über eine hohe Kommunalität hinsichtlich der Flugzeugstruktur, On-Board-Systemen, Cockpits und Bedienabläufe, welche die Kosten für die Betreiber reduziert.

Airbus ist in Europa, Kanada, den USA, China, Japan, in der Asien-Pazifik-Region, Mittleren Osten und Indien präsent.

Die Entwicklungs- und Produktionsstandorte von Airbus in Europa sind auf die vier Ländergesellschaften Airbus Operations GmbH (Deutschland), Airbus Operations S.A.S. (Frankreich), Airbus Operations Ltd. (Großbritannien) und Airbus Operations S.L. (Spanien), sowie zwei wesentlichen Sub-Produktionsgesellschaften Airbus Aerostructures GmbH (Deutschland) und Airbus Atlantic S.A.S. (Frankreich) verteilt. Sie werden von der Airbus S.A.S. koordiniert. Die produzierten Flugzeugsektionen werden von den entsprechenden Standorten mit eigens entwickelten Transportmitteln, wie den „Beluga“-Transportern, zu den Endlinien transportiert.

Das Programm-Management ist für die Endmontage-Aktivitäten verantwortlich. Es arbeitet eng mit den Werken zusammen, um die termin-, kosten- und qualitätsgerechte Lieferung der Flugzeugsektionen an die Endlinien sicherzustellen.

Im Rahmen einer Verrechnungspreisvereinbarung (Advanced Pricing Agreement, APA) wird das wirtschaftliche Ergebnis des Zivilflugzeuggeschäfts durch die Konsolidierung des „Airbus Common Business“ (gemeinsames Airbusgeschäft), bestehend im Wesentlichen aus Entwicklung, Herstellung und Montage von zivilen Passagier- und Frachtflugzeugen sowie Betreuungsleistungen der vier nationalen Produktions-Gesellschaften sowie der Airbus S.A.S., ermittelt und über den "Industrial Key" (Verteilungsschlüssel) als SEP (Société en Participation)-

Ergebnis auf die betroffenen Unternehmen, entsprechend ihrem Leistungsanteil an der industriellen Kostenbasis, verteilt. Geschäfte mit Dritten, im Wesentlichen mit öffentlichen Auftraggebern für militärische Luftfahrtprodukte und Finanzerträge, verbleiben in den nationalen Gesellschaften als Teil des „Specific Business“.

Innerhalb des “Specific Business” besteht eine gesonderte Verrechnungspreisvereinbarung für die Entwicklung, Herstellung und den Verkauf des Militärflugzeugs A400M an das Unternehmen AMSL. Es handelt sich um dieselben Ländergesellschaften wie im zivilen APA, ausgenommen Airbus Operations S.L., zuzüglich Airbus Defence and Space S.A.U. und Airbus Defence & Space GmbH. Die Ermittlung des gesamten A400M-Ergebnisses und des Verteilungsschlüssels zwischen den Partnern erfolgt über eine spanische Gesellschaft (UTE = Unión Temporal de Empresas). Betreuungs- und Dienstleistungen werden von dieser Vereinbarung nicht erfasst.

Beide Ergebnisse werden gemeinsam den nationalen Besteuerungsregelungen unterworfen.

Ein Executive Committee der Airbus S.A.S. unter dem Vorsitz des Airbus President und Chief Executive Officer Guillaume Faury und die Leiter aller wichtigen Unternehmensfunktionen sind für die Steuerung sämtlicher Aktivitäten einschließlich der Vertriebsaktivitäten und der Produktpolitik von Airbus verantwortlich.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Airbus Operations GmbH berichtet direkt an den Airbus CEO.

Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten umfassen die Technologien und Grundlagenforschung sowie die Entwicklung neuer oder verbesserter Flugzeugprogramme. Zudem dienen sie dazu, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, innovative Lösungen für Marktanforderungen zu finden, Fertigungsaufwand zu reduzieren, die Produktleistung und -marktfähigkeit zu steigern, wie auch die kundenorientierte In-Service-Unterstützung zu verbessern.

Die gesamten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2024 betragen bei der Airbus Operations GmbH 1.114 (i.V. 1.018) Mio. €.

Auf die einzelnen Programme entfallen davon:

A320	326 (i.V. 310) Mio. €
A350	390 (i.V. 356) Mio. €
A330	56 (i.V. 50) Mio. €
Digitalisierung	19 (i.V. 28) Mio. €
Beluga XL	1 (i.V. 3) Mio. €
Technologien	253 (i.V. 219) Mio. €
Sonstige	69 (i.V. 52) Mio. €

Technologien und Grundlagenforschung

Die Technologiestrategie der Airbus Operations GmbH ist Teil eines ganzheitlichen Ansatzes im Rahmen von Airbus, der die vier Schwerpunkte emissionsfreies Fliegen (ZEROe), industrielle Performance, Autonomie (z.B. Cockpit) sowie Services & Operations aufweist. Das Portfolio besteht aus dem Teil „NextGen“, der sich mit der Auswahl innovativer Technologien für die nächste Flugzeuggeneration befasst, und dem Teil „STAR“, welcher über Entwicklungsprojekte die schrittweise Verbesserung aktueller Produkte ermöglicht.

Die Forschungsaktivitäten ermöglichen eine umfassende Zusammenarbeit mit Partnern in Industrie, Forschungszentren und Hochschulen. Im Rahmen des ZEROe-Projektes forscht Airbus parallel an wasserstoffbetriebenen Gasturbinen und luftfahrttauglichen Brennstoffzellen. Strategische Partnerschaften mit externen Partnern, wie zum Beispiel das Joint Venture Aerostack, beschleunigen die Fortschritte, um die Leistung existierender Brennstoffzellen deutlich zu erhöhen bei gleichzeitiger Reduzierung von Größe und Gewicht. Zudem wurde ein neues ZEROe Entwicklungszentrum für Wasserstofftechnologie (ZEDC) in Stade aufgebaut, dessen Fokus auf der Entwicklung von kostengünstigen Leichtbau-Wasserstoffsystemen liegt, die sich durch ein hohes Gewichtseinsparpotential auszeichnen. Das ZEDC in Stade wird durch öffentliche Fördermittel unterstützt.

In 2024 lag ein weiterer Forschungsschwerpunkt bei der Anwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe, die zur Dekarbonisierung beim Flugverkehr beitragen können.

Ein von der EU finanziertes Konsortium unter der Leitung von Airbus hat den weltweit ersten thermoplastischen Rumpf-Demonstrator zur Erforschung neuartiger Werkstoffe und Fertigungsmethoden gebaut, die ebenfalls zu einer Verringerung der Emissionen während des gesamten Lebenszyklus im Einklang mit den Zielen von Clean Sky 2 beitragen sollen.

Außerdem wurde in 2024 im Verbundwerkstoff-Entwicklungszentrum RCDC (RTM Composite Development Center) in Stade mit der 8 m langen Flügelunterschale eines zukünftigen Flugzeuges das größte RTM-Bauteil (Resin Transfer Moulding) der Welt hergestellt. Der Versuch rund um den ersten mit dem RTM-Verfahren hergestellten Flügelschalendemonstrator gilt als eines der Schlüsselprojekte für Airbus auf dem Weg zur dekarbonisierten Luftfahrt und ist Bestandteil des übergreifenden Projekts “Wing of Tomorrow” (WoT).

In 2024 beteiligte sich die Airbus Operations GmbH weiterhin an den Luftfahrtförderprogrammen LuFo 6 und 7 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz.

Zudem erhält die Airbus Operations GmbH eine Förderung von der Europäischen Union für das Clean Aviation-Programm zur Entwicklung von Konzepten für eine neue Generation von Flugzeugen.

Die Aufwendungen bei der Airbus Operations GmbH für Technologien und Grundlagenforschung betrugen in 2024 253 (i.V. 219) Mio. €.

A321XLR

Im Jahr 2019 stellte Airbus die A321XLR (Xtra Long Range) auf der Pariser Luftfahrtmesse vor. Diese neueste Single-Aisle-Variante wird Langstrecken mit bis zu 4.700 nautischen Meilen bedienen können.

Nach dem in 2022 erfolgten Erstflug begann im September 2023 die erste internationale Flugtestkampagne, die zur erfolgreichen EASA-Zulassung für die A321XLR mit CFM LEAP-1A Triebwerken im Juli 2024 führte. Im Oktober 2024 wurde die erste A321XLR an die Fluggesellschaft Iberia ausgeliefert.

Im Jahr 2024 sind bei der Airbus Operations GmbH insgesamt 74 (i.V. 115) Mio. € Neuentwicklungsaufwendungen für die XLR-Variante angefallen.

A350 Frachter

Im Juli 2021 hat Airbus die Entwicklung einer A350-Frachterversion beschlossen und damit auf Kundenwünsche nach mehr Wettbewerb und Effizienz in diesem Marktsegment reagiert. Das Großraumflugzeug basierend auf der A350-1000 soll einen geringeren Treibstoffverbrauch im Vergleich zu anderen Frachtflugzeugen seiner Größe haben und damit klimafreundlicher sein.

Die ersten Meilensteine wurden erreicht. Die industrielle Planung wurde jedoch angepasst, so dass sich die geplante Indienststellung in das 2. Halbjahr 2027 verschiebt.

Für die Airbus Operations GmbH sind in 2024 235 (i.V. 180) Mio. € für die Frachterentwicklung angefallen.

Digitalisierung

Die Entwicklungsaufwendungen für die digitale Transformation innerhalb der Programmentwicklung, i.W. DDMS (Digital Design, Manufacturing and Services) werden seit dem Jahr 2021 gebündelt und programmübergreifend ausgewiesen. Sie betrugen im Jahr 2024 19 (i.V. 28) Mio. €.

Beluga XL

Die Entwicklungsaktivitäten in Zusammenhang mit dem neuen Transportflugzeug-Programm Beluga XL, das auf der A330-200-Frachterversion basiert, nehmen entsprechend dem Projektfortschritt ab.

Im Juni 2024 wurde die letzte Beluga XL in Dienst gestellt, nachdem sie als Testflugzeug gedient hatte. Es sind nunmehr sechs Flugzeuge im Einsatz.

Für die Neuentwicklung sind in 2024 bei der Airbus Operations GmbH 1 (i.V. 3) Mio. € Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen angefallen.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der Geschäftsverlauf der Airbus Operations GmbH kann nur in Verbindung mit dem Geschäftsverlauf von Airbus als Ganzes beurteilt werden. Das Jahr 2024 zeigte einen weiteren deutlichen Anstieg des Luftverkehrs, der sich in einer starken Nachfrage nach Passagierflügen äußerte, i.W. aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Wachstums sowie der demografischen Entwicklung. Airbus konnte durch im Branchenvergleich hohe Auslieferungszahlen und Auftragseingänge seine gute Position am Markt weiterhin ausbauen und verfügt über seinen historisch höchsten Auftragsbestand.

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2024 ist wesentlich geprägt durch einen weiteren Hochlauf der Flugzeugproduktion infolge einer weiteren Steigerung der Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen.

Die Stabilisierung der Lieferketten generell sowie einzelner Zulieferer, wie auch die Sicherstellung des industriellen Hochlaufes stellen allerdings große Herausforderungen dar, wobei angesichts der hohen Nachfrage Qualitäts- und Sicherheitsstandards höchste Priorität haben.

Diese Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar auch auf die Airbus Operations GmbH aus.

Auslieferungen

Airbus hat im Jahr 2024 insgesamt 766 Verkehrsflugzeuge ausgeliefert und liegt damit im Rahmen der angestrebten Auslieferungszahlen. Verglichen mit 735 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2023 zeigt sich damit die fortschreitende Erholung der Luftfahrtmärkte, besonders im Single-Aisle-Segment.

Entwicklung des Auftragsbestandes

Der Euro-Wert des Auftragsbestands von Airbus ist um 68,1 Mrd. € auf 558,9 Mrd. € gestiegen, i.W. durch das Book-to-Bill-Verhältnis von über 1 und den erstarkten Dollar-Wechselkurs. Der Auftragseingang bei Airbus Commercial Aircraft umfasste 2024 insgesamt 826 Nettobestellungen (verglichen mit 2.094 in 2023), davon für die Single-Aisle-Familie 606, für die A330-Familie 82 und für die A350-Familie 138 Nettofestbestellungen.

Ende 2024 betrug der Gesamtauftragsbestand bei Airbus 8.658 Flugzeuge (verglichen mit 8.598 Flugzeugen Ende 2023).

Produktion

Die Organisation von Airbus spiegelt die Wertschöpfungskette der zivilen Flugzeugprogramme wider. Diese verläuft über Zulieferfirmen, die zwei Aerostructures-Gesellschaften, wesentliche Strukturmontagen (Flügel, Rumpfsegmente) bis zu den Endmontagestandorten in Toulouse, Hamburg, Tianjin, Mirabel und Mobile. Dort werden die Flugzeuge dem Programmmanagement zur Auslieferung an die Kunden übergeben.

Im Jahr 2024 wurden 766 Flugzeuge ausgeliefert. Die Auslieferungen stiegen damit um 4% gegenüber dem Vorjahr und entsprachen damit dem angestrebten Ziel trotz eines komplexen und volatilen Geschäftsumfeldes mit angespannter Lieferkettensituation und geopolitischen Unruhen. Airbus befindet sich weiterhin im Hochlauf, um die hohe Nachfrage zu erfüllen.

Im Rahmen dieses Hochlaufes sind mittlerweile alle Endmontagestandorte in der Lage, auch die besonders nachgefragten A321-Versionen auszuliefern.

Die Fertigungssituation 2024 stellt sich wie folgt dar:

Die A320-Familie befindet sich weiterhin im Produktionshochlauf zu einer Rate von 75 Flugzeugen pro Monat in 2027. Im A330-Programm stabilisiert sich die monatliche Fertigungsrate bei etwa 4 Flugzeugen, was dem mittelfristigen Ziel entspricht. Spezifische Lieferkettenstörungen, besonders mit Spirit AeroSystems, belasten zur Zeit den geplanten Produktionshochlauf in der A350-Familie, für die weiterhin die monatliche Rate von 12 im Jahr 2028 angestrebt wird.

Um die Lieferketten abzusichern, hat Airbus eine verbindliche Vereinbarung zum Kauf bestimmter Airbus-Arbeitspakete von Spirit AeroSystems unterzeichnet. Die Übernahme und Integration dieser Arbeitspakete wird eine wesentliche Aufgabe für das Jahr 2025 sein.

A320-Familie

Mit 19.075 verkauften und über 11.865 ausgelieferten Flugzeugen basiert die Single-Aisle-Flugzeugfamilie auf der A320 und enthält die Derivate A319 und A321 sowie Corporate-Jetliner. Alle Flugzeuge der A320-Familie verfügen über die gleichen Systeme, Cockpits, Bedienabläufe und Rumpfquerschnitte.

Mit einem sehr breiten Durchmesser von 3,95 m ist die A320-Kabine mit sechs Sitzen pro Reihe geräumig, bietet hohen Komfort und ausgedehnten Unterflur-Frachtraum. Die A320-Familie verfügt über digitale Fly-by-Wire-Steuerungen, ein ergonomisches Cockpit und eine moderne Auswahl an Strukturmaterialien. Konkurrenten der Flugzeuge der A320-Familie sind die 737-Serie von Boeing und die Comac C919.

Um weiterhin Wettbewerbsvorteile abzusichern, investiert Airbus fortlaufend in Verbesserungen des gesamten Produktportfolios, einschließlich der Weiterentwicklung der A320neo-Familie, insbesondere der kürzlich eingeführten A321XLR. Die A320neo beinhaltet zahlreiche Innovationen, wie die neueste Generation von Triebwerken, Sharklet-Flügelspitzen sowie Kabinenverbesserungen, die zusammen genommen bis zu 20% Treibstoffersparnis im Vergleich zu den Flugzeugen der früheren A320-Familie erbringen sollen. Die Flugzeugzelle der A320neo-Versionen entspricht zu 95% der Vorgängerversion, sodass sie problemlos in bestehende A320-Flotten integriert werden können. Die serienbegleitende Unterstützung, für die sich im Flugbetrieb befindende A320neo Flotte ist, unbeeinträchtigt, da sich hier neue Marktchancen, inklusive der Umrüstung von Passagier- zu Frachterflugzeugen, bieten.

Angesichts der Nachfrage nach größeren Reichweiten wurde die A321XLR mit einer Reichweite von 7.280 km (4.000 nm) entwickelt. Die A321XLR, die im Oktober 2024 an den ersten Kunden, Iberia, ausgeliefert wurde, kombiniert Single-Aisle-Effizienz mit Widebody-Reichweite und -Komfort.

Darüber hinaus führen die Elbe Flugzeugwerke (EFW), Dresden, Frachterumrüstungen von A320- und A321-Passagierflugzeugen durch und erweitern damit das Airbus-Frachtflugzeugangebot.

Im Jahr 2024 erhielt Airbus 637 Bruttobestellungen (615 netto) für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 602 Flugzeuge aus.

A330-Familie

Mit 1.853 verkauften Flugzeugen (davon 374 A330neo) und 1.623 ausgelieferten Flugzeugen deckt die A330-Familie sämtliche Marktsegmente mit einem zweistrahligen Flugzeugmodell ab und ist für die Beförderung von 220 bis über 400 bei maximaler Bestuhlung ausgelegt. Die A330-Familie bietet hohen Passagierkomfort sowie große Unterflur-Frachträume. Das Flugzeug wird außerdem als Flugzeug für militärische Zwecke angeboten. Darüber hinaus bietet Airbus aufgrund der Nachfrage aus dem wachsenden e-commerce Markt auch eine Umrüstung von Passagier- zu Frachterflugzeugen an.

Die Konkurrenzprodukte der A330-Familie sind die Boeing-Flugzeuge der 767- und 787-Serie.

Die neueste Entwicklung der A330-Familie ist die A330neo mit den Versionen A330-800neo und A330-900neo. Diese Flugzeuge sind mit der neuesten Generation von Rolls-Royce Trent 7000 Triebwerken und verbesserter Aerodynamik für mehr Kraftstoffeffizienz ausgerüstet.

Im Jahr 2020 wurde die A330-900 für ein auf 251 Tonnen erhöhtes Abfluggewicht (MTOW) zertifiziert. In 2022 erfolgte die entsprechende Zertifizierung für die A330-800-Variante.

Im Jahr 2024 erhielt Airbus 82 Bruttobestellungen (82 netto) und lieferte 32 A330-Flugzeuge aus.

A350-Familie

Die A350 mit 1.344 verkauften (inkl. 55 A350 Frachter) und 642 ausgelieferten Flugzeugen ist eine neue Familie von Widebody-Flugzeugen, die für 300 bis 410 Passagiere bzw. für bis zu 111 Tonnen als Frachterversion ausgelegt ist. Die A350 bietet verbesserte Kabinenfunktionen, Rolls-

Royce Trent-Triebwerke, fortschrittliche Aerodynamik und Systemtechnologie mit mehr als 50% an Verbundstoffen in der Rumpfstruktur.

Hauptkonkurrenzprodukte der A350 sind die Boeing 787- und 777-Flugzeugserien.

Die Frachterversion soll zudem die neuesten Anforderungen an Treibstoffeffizienz erfüllen.

Im Jahr 2024 erhielt Airbus 142 Bruttobestellungen (davon 5 A350 Frachter) und 138 Nettobestellungen, 57 Flugzeuge wurden ausgeliefert.

A400M

Die A400M ist als leistungsfähiges Militärtransportflugzeug der neuen Generation ausgelegt. Die A400M erfüllt die Anforderungen der heutigen Luftstreitkräfte und wird kontinuierlich auf die zukünftigen Bedürfnisse vorbereitet.

Airbus hat in 2024 zwei strategische Verträge mit der Organisation für gemeinsame Rüstungskoooperation (OCCAR) unterzeichnet, die sogenannten A400M Global Support Services (GSS3) für maßgeschneiderte Dienstleistungen und das Block Upgrade 0, um den Leistungsumfang des Flugzeugs zu erweitern (u.a. Erfüllung der neuesten NATO-Anforderungen).

Mit der Auslieferung einer A400M an Kasachstan im Dezember 2024 ist es das neunte Land weltweit, das dieses Transportflugzeug betreibt.

In 2024 wurden 7 Flugzeuge ausgeliefert, so dass sich die Gesamtzahl an A400M Auslieferungen auf 130 beläuft.

A380-Programm

Nach Beendigung der Serienfertigung steht im A380-Programm die Betreuung der fliegenden Flotte inklusive der Kabinenmodernisierung im Mittelpunkt.

Digitalisierung und Effizienzsteigerungsmaßnahmen

Neue digitale Technologien werden Wettbewerbsfähigkeit und Kundenzufriedenheit wesentlich beeinflussen.

Airbus entwickelt innovative Geschäftsideen unter besonderer Berücksichtigung der Digitaltechnik, dabei ist DDMS (Digital Design, Manufacturing and Services) ein zentrales Element dieser Transformation.

In 2024 erfolgte die Auslieferung der ersten A321neo, die unter Verwendung des gesamten DDMS-Ansatzes entworfen und montiert wurde. Das beinhaltet u.a. die vollständige 3D-Integration und führt zu einer Verringerung der Qualitätsprobleme und einer Verkürzung der Konstruktions- und Produktionsvorlaufzeiten.

Um der steigenden Komplexität mit immer mehr Varianten im Ratenhochlauf der A320-Familie zu begegnen, ist ein wichtiges Projekt Modular Operations (MOps). Dabei wird der Produktionsfluss in der FAL von einer rein sequentiellen Linienproduktion zu einer Organisation verändert, die im vorderen Teil des Bauprozesses getaktete Stationen hat und im hinteren modulare Bauplätze. Auf einem modularen Bauplatz werden die Aktivitäten aller Gewerke durchgeführt, inklusive der Triebwerksmontage und dem Einbau verschiedener Sitzkonfigurationen, so dass Taktzeiten und aufwendige Logistiktransporte entfallen.

Unter der Projektbezeichnung „Next Chapter Rewired“ sollen die langfristig ausgelegten Transformationsinitiativen durch Qualifizierung der Mitarbeiter, durch Fortentwicklung des industriellen Systems und der Technologien unter Berücksichtigung des Ökosystems forciert werden.

Um auch weiterhin im Wettbewerb zu bestehen, führt Airbus darüber hinaus regelmäßig Effizienzsteigerungsmaßnahmen und Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung durch.

Vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten und spezifischer Lieferkettenstörungen, die im Laufe des Jahres 2024 auftraten, hat Airbus ein Effizienzsteigerungsprogramm aufgelegt. Dieses Optimierungsprogramm dient der Steigerung der Leistungsfähigkeit, Nutzung von

Wachstumschancen und Absicherung des Produktionshochlaufs unter Gewährleistung von Sicherheitsstandards und Produktqualität.

Beteiligungen

Gemäß einem neuen Prozess werden die Anlagen im Bau monatlich in die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG eingelegt und belaufen sich in 2024 auf 94,4 Mio. €.

Bei der neunzigprozentigen Tochtergesellschaft Aerostack GmbH wurden Einlagen in Höhe von 12 Mio. € getätigt und zum Ende des Geschäftsjahres Wertberichtigungen in Höhe von 17 Mio. € vorgenommen.

Zukunftstarifvertrag

Der 2012 von der Airbus Operations GmbH und der IG Metall abgeschlossene Zukunftstarifvertrag (ZTV) zur Sicherung der Arbeitsplätze und der deutschen Standorte endete zum 31. März 2024.

Der Folgetarifvertrag “Flexibilität zum Zukünftigen Industriellen Konzept Airbus” (ZIKA) trat zum 15. März 2024 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2030.

Airbus hat mit dem neuen industriellen Konzept die Grundlagen für die Zukunft gelegt. Der neue Tarifvertrag dient der Sicherung der Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Investitionen der Airbus Operations GmbH-Standorte.

Risikomanagement- und internes Kontrollsystem

Die Airbus Operations GmbH ist eingebettet in das konzernweite, von Airbus gestaltete und bestimmte Enterprise Risk Management (ERM)-System.

Aufgrund der langfristigen Entwicklungs- und Produktionszyklen der Airbus-Produkte und -Dienstleistungen in einem globalen und hochregulierten Geschäftsumfeld bietet das ERM-System ein wesentliches Werkzeug, um Risiken zu begrenzen und Chancen zu identifizieren. Das ERM umfasst ein konzernweites ERM-Netzwerk mit einem hierarchischen Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, das durchgängig im Unternehmen und den wesentlichen Tochtergesellschaften angewandt wird. Im Mittelpunkt stehen die Programme und operativen Tätigkeiten des Unternehmens. Zusätzlich werden externe Faktoren berücksichtigt, um die Unternehmensresilienz zu stärken. Das ERM-System ist ein operativer Prozess, der dem Management funktions- und programmbezogen ein globales Bild über die Chancen und Risiken und entsprechende Maßnahmen des Unternehmens vermittelt.

Diese werden durch das Board of Directors vierteljährlich validiert.

Das ERM-System von Airbus basiert auf folgenden Prinzipien:

- frühzeitige Risikominimierung und Beobachtung neu aufkommender Risiken;
- Speak-up-Kultur und Frühwarnsysteme;
- wirksame Risikobegrenzung;
- Chancen nutzen;
- Maßnahmen zur Kontrolle und Steuerung.

Förderung weiblicher Führungskräfte

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat der Airbus Operations GmbH im Dezember 2023 beschlossen, die Zielquote des Frauenanteils im Aufsichtsrat auf mindestens 30% und in der Geschäftsführung auf mindestens 25% festzulegen.

Beide Ziele sollen bis zum 31. Dezember 2026 erreicht werden.

Per 31. Dezember 2024 beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 45 % und in der Geschäftsführung 50 %. Beide Ziele wurden damit bereits erfüllt.

Im September 2023 legte die Geschäftsführung fest, bis zum 31. Dezember 2026 den Frauenanteil in der ersten und zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf mindestens 25% zu erhöhen. Zum 31. Dezember 2024 beträgt der Frauenanteil in der ersten Ebene 16,2 % und der zweiten Ebene 17,8%.

Wirtschaftliche Lage

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren sind für die Airbus Operations GmbH Umsatzerlöse und Jahresergebnis vor Ergebnisabführung. Der wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikator ist die Anzahl von ausgelieferten Flugzeugen.

Im Jahr 2024 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der Airbus Operations GmbH geprägt durch eine weitere Stabilisierung der Luftfahrtbranche und den anhaltenden Produktionshochlauf, besonders im Single-Aisle-Segment.

Der Anstieg des im Jahr 2024 zu verteilenden SEP-Ergebnisses auf Airbus-Ebene ist im Wesentlichen auf ein höheres Volumen der Flugzeugauslieferungen zurückzuführen.

Der auf die Airbus Operations GmbH entfallende SEP-Ergebnisanteil hat sich in der Folge von 1.493 Mio. € in 2023 auf 2.008 Mio. € in 2024 verbessert.

Der UTE-Verlust-Anteil betrug -39 (i.V. -38) Mio. € bei leicht gesunkenen Auslieferungen des Militärflugzeugs A400M (7 in 2024 gegenüber 8 in 2023).

Wesentliche Kennzahlen der Airbus Operations GmbH im Vergleich:

in Mio. €	2024	2023	Siehe Kapitel
Auslieferungen (in Flugzeugen)	766	735	Auslieferungen
Umsatzerlöse	13.215	11.696	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	1.114	1.018	Forschung und Entwicklung
Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung	1.935	1.614	Ertragslage
Eigenkapital	1.256	1.256	Vermögenslage
SEP-Ergebnis	2.008	1.493	Wirtschaftliche Lage

Ertragslage

Die Gesamtumsätze der Airbus Operations GmbH belaufen sich in 2024 auf 13.215 Mio. € gegenüber 11.696 Mio. € im Vorjahr. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Flugzeugauslieferungen sowie die gestiegene SEP-Ergebnisbeteiligung zurückzuführen und entspricht im Wesentlichen der Prognose.

Aus der Ergebnisverteilung anhand des Industrial Key resultiert für die Airbus Operations GmbH ein anteiliger Gewinn von 2.008 (i.V. 1.493) Mio. € am zu verteilenden Gesamtergebnis des „Airbus Common Business“, der als Umsatz ausgewiesen wird.

Der Anteil am zu verteilenden Ergebnis aus dem A400M-Seriengeschäft beträgt für die Airbus Operations GmbH -39 (i.V. -38) Mio. €, der ebenfalls innerhalb des Umsatzes ausgewiesen wird.

Das „Specific Business“ beinhaltet im Wesentlichen den Militärtransporter A400M sowie Eigenakquisition der Werke.

Dies addiert sich auf 191 Mio. € in 2024 gegenüber 168 Mio. € im Vorjahr. Die Veränderung resultiert i.W. aus einer Umsatzkorrektur für 2022, die im Jahr 2023 erfolgte, sowie dem geringeren A400M-Geschäftsvolumen.

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten in Höhe von 162 Mio. € fielen gegenüber dem Vorjahr (152 Mio. €) etwas höher aus, vor allem aufgrund von Leistungen, die die Gesellschaft von der Airbus SE bezog.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich von 117 Mio. € auf 15 Mio. € im Wesentlichen aufgrund der in 2023 veräußerten Anteile der Airbus Defence and Space GmbH an die Airbus SE sowie der geringeren Auflösung von Rückstellungen.

Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1 Mio. € auf 66 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Aufwendungen aus der Devisenbewertung zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verringerte sich unwesentlich von 128 Mio. € im Vorjahr auf 118 Mio. € im Jahr 2024.

Das Ergebnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet Aufwendungen aus gezahlten Steuern in Höhe von 25 (i.V. 16) Mio. €, sowie Aufwendungen für Steuerrückstellungen in Höhe von 11 (i. V. 0) Mio. €.

Aufgrund des in 2023 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages steht der Airbus GmbH, als Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH, der erwirtschaftete Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung zu. Es ergibt sich ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.935 Mio. €, der die Prognose deutlich übersteigt, da für das Jahr 2024 geplante Einmalaufwendungen in das Folgejahr verschoben wurden.

Es verbleibt kein Ergebnis bei der Airbus Operations GmbH, das Eigenkapital beträgt unverändert 1.256 (i.V. 1.256) Mio. €.

Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen hat sich auf 708 (i.V. 582) Mio. € erhöht und betrifft hauptsächlich die A320neo und die A350-Familie und dort im Wesentlichen Fertigungsmittel.

Das Finanzanlagevermögen ist mit 1.921 (i.V. 1.907) Mio. € nahezu konstant geblieben.

Der Bestand an Vorräten erhöhte sich deutlich auf 634 (i.V. 463) Mio. €, vor allem durch den Produktionshochlauf zum Ende des Jahres.

Die Forderungen stiegen aufgrund des weiter gestiegenen Produktionsvolumens und des SEP-Ergebnisses auf 5.007 (i.V. 4.789) Mio. € und bestehen überwiegend gegenüber Airbus S.A.S.

Der Anstieg der Sonstigen Vermögensgegenstände auf 218 (i.V. 167) Mio. € beruht im Wesentlichen auf noch abzurechnenden Gebäudeprojekten gegenüber dem verbundenen Unternehmen AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sanken deutlich auf 295 (i.V. 495) Mio. €. Die Veränderung der Rückstellungen begründet sich im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr anzuwendenden höheren Zinssätzen und einer positiven Entwicklung des mit der Verpflichtung saldierten Planvermögens.

Die Übrigen Rückstellungen liegen mit 349 Mio. € auf ähnlichem Niveau des Vorjahres (357 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Personal- und Steuerrückstellungen.

Die auf der Passivseite ausgewiesenen erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen in Höhe von 67 (i.V. 81) Mio. € beruhen auf der Anzahlung für das A400M-Programm als sogenanntes Export Levy Facility (ELF) und auf einer Anzahlung von der Europäischen Union im Zusammenhang mit Technologieförderprojekten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.458 (i.V. 1.357) Mio. € stiegen aufgrund des gesteigerten Produktionsvolumens.

Ebenfalls erhöhten sich die übrigen Verbindlichkeiten auf 5.055 (i.V. 4.368) Mio. €. Dies ist vor allem auf den Ergebnisabführungsvertrag mit der Airbus GmbH zurückzuführen. Als Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten wird ein von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährtes Darlehen für die Entwicklung der A350 Passagiervariante ausgewiesen, welches vertragsgemäß getilgt wird. Der Stand des Darlehens Ende 2024 beläuft sich auf 883 (i.V. 918) Mio. €.

Finanzlage

Airbus Operations GmbH nimmt am Cash-Pooling der Airbus SE teil und stellt hierdurch die laufende Liquidität sicher. Der Finanzmittelfonds reduzierte sich um 270 Mio. € auf 1.628 Mio. € gegenüber dem Vorjahr.

	2024	2023
in Mio. €		
<i>Jahresüberschuss nach Ergebnisabführung</i>	0	480
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	166	2.700
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit*	(436)	(416)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	(270)	2.284
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.898	(386)
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.628	1.898

* inklusive Zuführung zum Deckungsvermögen zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen und ähnlichen langfristig fälligen Verpflichtungen

Der Finanzmittelfonds beinhaltet die Forderung aus dem Cash-Pooling gegenüber der Airbus SE. Der Finanzmittelfonds enthält abrechnungsbedingt nicht die kurzfristigen Forderungen gegenüber Airbus S.A.S. in Höhe von 2.962 (i.V. 2.375) Mio. €, diese werden in 2025 in den Finanzmittelfonds einfließen. Gegenläufig werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der Airbus GmbH 1.935 (i.V. 1.134) Mio. € dem Finanzmittelfonds entnommen.

In 2024 wurden keine neuen Bankkredite in Anspruch genommen.

Gesamtaussage

Das Jahr 2024 war für die Airbus Operations GmbH ein weiteres Jahr des Produktionshochlaufes unter den Bedingungen einer neuen Unternehmensstruktur mit dem Fokus auf Stabilisierung der Produktionsabläufe, Lieferkettenzuverlässigkeit und Effizienzsteigerung.

Dies spiegelt sich wider in gestiegenen Fertigungs- und Auslieferungszahlen.

Prognosebericht

Der Prognosebericht bezieht sich auf das gesamte Geschäftsjahr 2025. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der Airbus Operations GmbH sind die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge, der Umsatz und das SEP-Beteiligungsergebnis.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2024 mit 766 Auslieferungen fortgesetzt und entsprach i.W. der Prognose für 2024. Für 2025 wird eine weitere Steigerung auf etwa 820 Auslieferungen geplant. Es wird gegenüber dem Geschäftsjahr 2024 mit deutlich steigenden Umsätzen und einem deutlich verbesserten SEP-Beteiligungsergebnis gerechnet. Aufgrund der Verschiebung von für 2024 geplanten Einmalaufwendungen in das Jahr 2025 wird das Ergebnis der Airbus Operations GmbH vor Ergebnisabführung gegenüber dem Jahr 2024 allerdings deutlich geringer erwartet.

Der Global Market Forecast 2024 von Airbus prognostiziert eine weiter stark steigende Nachfrage nach Passagierflugzeugen bis 2027 und anschließend weitere maßvolle Steigerungsraten bei ebenfalls steigender Nachfrage nach Frachterflugzeugen.

Die zentralen Herausforderungen in 2025 für Airbus gesamt und damit auch für die Airbus Operations GmbH bestehen darin, weitere Ratensteigerungen und die Lieferkettensicherheit, insbesondere in Bezug auf den Zulieferer Spirit AeroSystems zu gewährleisten.

Airbus strebt weiterhin profitables Wachstum und nachhaltige Wettbewerbsvorteile an mit dem Schwerpunkt auf folgende drei Bereiche:

Erstens sollen die kontinuierliche Weiterentwicklung bestehender Programme und wegweisende Neuentwicklungen (Next-Generation Aircraft) das Flugzeugportfolio wettbewerbsfähig und kundenorientiert ausrichten. Hervorragender Service soll die Kundenbindung über den gesamten Produktlebenszyklus garantieren.

Zweitens sind Investitionen in die Unternehmenskompetenzen hinsichtlich Design, Entwicklung und Auslieferung von Flugzeugen anhaltend vorgesehen. Airbus wird weiterhin die Liefer- und Wertschöpfungsketten und das zukünftige industrielle Konzept sicherstellen.

Drittens hat Airbus den Anspruch, eine führende Rolle in der Dekarbonisierung der Luftfahrtindustrie einzunehmen und die Treibhausgasemissionen zu vermindern. Flottenerneuerung wirkt durch die höhere Treibstoffeffizienz neuerer Flugzeuge unmittelbar. Zusätzlich investiert Airbus in die Weiterentwicklung bestehender Produkte und Technologien sowie die für das nächste Jahrzehnt angestrebte Neuentwicklung des Single-Aisle-Programms. Die Dekarbonisierung kann darüber hinaus durch neue Treibstoffe erreicht werden. Airbus arbeitet mit strategischen Partnern an der Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und hat das Ziel, ein marktfähiges, wasserstoffbetriebenes Elektroflugzeug ab 2035 in Betrieb zu nehmen.

A320-Familie

Aufgrund der Nachfrage nach Flugzeugen der A320-Familie wird voraussichtlich eine schrittweise Erhöhung der Fertigungsrate auf 75 pro Monat in 2027 erfolgen.

Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

A350-Familie

Die Fertigungsraten sollen auf etwa zwölf bis 2028 erhöht werden. Die A350 Frachtervariante soll planmäßig weiterentwickelt und im zweiten Halbjahr 2027 in Dienst gestellt werden. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

A330-Programm

Die A330-Serienfertigung soll stabil bei etwa vier Flugzeugen pro Monat in 2025 bleiben.

A400M-Programm

Im A400M-Programm wird eine weiterhin stabile Fertigungsrate erwartet.

A380-Programm

Im A380-Programm stehen die Sicherstellung des In-Service-Supports in den kommenden Jahrzehnten und die langfristige Einsatzwirtschaftlichkeit im Mittelpunkt.

Chancen und Risiken

Airbus und Airbus Operations GmbH sind einer Reihe von Chancen und Risiken ausgesetzt, die ihre Finanz- und Ertragslage beeinflussen können.

Chancen und Risiken werden in einem Enterprise-Risk-Management erfasst. In dem daraus abgeleitete vierteljährlich aktualisierten “Operations Risk Report” stellt Airbus die Chancen und Risiken, die die operative Geschäftstätigkeit beeinträchtigen können, dar. In einer 16-Felder-Matrix werden Risiken anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit (“unwahrscheinlich”, “möglich”, “wahrscheinlich”, “fast sicher”) und der Auswirkung (“niedrig”, “mittel”, “hoch”, “sehr hoch”) eingeordnet und in eine Rangfolge gebracht. Es werden verantwortliche Risikoeigner benannt und Maßnahmen erarbeitet und verfolgt, die sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung eindämmen sollen. Die Chancen werden ebenfalls in einer ähnlichen 16-Felder-Matrix abgebildet.

Chancen ergeben sich aus der Tatsache, dass Airbus ein weltweit anerkannter Flugzeughersteller mit einem breiten Kundenportfolio ist. Mit überarbeiteten Fertigungsraten erhöht Airbus seine Fähigkeit zur Erfüllung der Kundenbedarfe und gleichzeitig seine Fähigkeit zur weiteren Anpassung an globale Marktentwicklungen. Airbus unternimmt weiterhin hohe Investitionen, um seine Fähigkeiten im Hinblick auf Design, Entwicklung und Fertigung zu sichern und zu verbessern.

Kontinuierliche Effizienzsteigerungskampagnen sollen die Konkurrenzfähigkeit auch für die Zukunft sicherstellen.

Dies würde sich über die Produktion und die SEP-Ergebnisbeteiligung ebenfalls positiv auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der Airbus Operations GmbH auswirken.

Weiterhin hohe Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sichern die Zukunftsfähigkeit von Airbus und damit auch der Airbus Operations GmbH.

Die konkreten Auswirkungen dieser Chancen werden mittelfristig als mittel bis hoch eingestuft.

Gleichzeitig können die Geschäftsentwicklung, das Unternehmensergebnis bzw. die finanzielle Lage durch die nachstehend beschriebenen Risiken in wesentlichem Maße nachteilig beeinflusst werden. Weitere Risiken und Ungewissheiten, die derzeit nicht bekannt sind oder die derzeit als unwesentlich betrachtet werden, könnten sich ebenfalls negativ auf die Geschäftsentwicklung und das Ergebnis vor Ergebnisabführung auswirken.

Die nachfolgenden Risiken sind für die Airbus Operations GmbH aus der Risikomatrix abgeleitet und entsprechend der Höhe ihres Risikofaktors in absteigender Reihenfolge aufgeführt.

Industrieller Hochlauf

Airbus plant einen industriellen Hochlauf mit deutlicher Steigerung der Produktionsraten in den nächsten Jahren. Dieser Hochlauf ist wesentlich abhängig von dem komplexen Unternehmensumfeld und der Verfügbarkeit knapper Ressourcen, sodass Risiken bestehen, die entsprechende Anpassung des industriellen Systems auf höhere Produktionsraten umzusetzen. Das Unternehmen verfolgt den Hochlauf in der gesamten Wertschöpfungskette für alle zivilen Flugzeugprogramme.

Dies beinhaltet den kompletten industriellen Prozess, einschließlich der Lieferketten (z.B. Rohmaterial, zugelieferte Arbeitspakete, Ausstattung) und personeller Kapazitätsanpassungsmaßnahmen (Arbeitskräfte, Ausbildungsprofile und Kompetenzen) in einem

angespannten Arbeitsmarkt in der Luftfahrtindustrie.

Airbus begegnet den Risiken in Zusammenhang mit dem industriellen Hochlauf mit geeigneten Anpassungen in den Produktionsplänen.

Die mit diesen komplexen Rahmenbedingungen verbundenen Risiken können sich ebenfalls auf die Produktionsabläufe bei der Airbus Operations GmbH auswirken.

Abhängigkeit von wesentlichen Zulieferern und Subunternehmern

Airbus ist von zahlreichen Zulieferern und Subunternehmern abhängig, die Triebwerke, Rohmaterial, Teile, Baugruppen und Systeme für die Herstellung der Produkte liefern. Die Leistung der Lieferanten wird fortwährend überwacht und bewertet, damit bei Lieferproblemen sofort Gegenmaßnahmen ergriffen werden können.

Die Leistungsfähigkeit der Zulieferer und Subunternehmer kann durch verschiedene Faktoren, wie z.B. die Verfügbarkeit von Energie, Rohmaterialien und Komponenten in der erforderlichen Menge und im erforderlichen Zeitrahmen, Unterbrechungen bei Transport und Logistik und Cyber-Sicherheit beeinträchtigt sein. Außerdem können geopolitische Konflikte, Exportkontrollen und Handelsregulierungen wie Zölle oder Sanktionen die Zuverlässigkeit der Lieferketten negativ beeinflussen. Außerdem können hohe Inflation und Energiekosten sowie finanzielle Rahmenbedingungen negative Folgen für Zulieferer und Subunternehmer haben.

Die möglichen Lieferkettenstörungen wirken sich damit auch auf die Produktionsabläufe bei Airbus und damit bei der Airbus Operations GmbH aus.

Airbus ist bestrebt, die Widerstandsfähigkeit seiner Lieferkette zu verbessern, und hat ein verstärktes Kontrollsystem implementiert, um Risiken einer Unterbrechung der Lieferkette zu verhindern, vorherzusehen und zu überwachen und Probleme effizient zu bewältigen.

Cybersicherheit

Die umfangreichen Informations- und Kommunikationssysteme, das industrielle Umfeld, die Produkte und Dienstleistungen von Airbus sind Cybersicherheitsrisiken ausgesetzt, die direkt oder über Lieferketten wirken und vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt werden können. Spionage, Einflussnahme und Sabotage können zu Datenlecks, Beeinträchtigungen der industriellen Systeme, Gefährdung von Produkten und Dienstleistungen sowie Erpressbarkeit führen. Zusätzlich zu direkten operationellen Risiken könnte das Unternehmen einen Reputationsschaden erleiden, insbesondere da Airbus sensible Daten zur nationalen Sicherheit verarbeitet und vielen privaten Datenschutzrechten unterliegt.

Diese Risiken können mit der zunehmenden Nutzung digitaler Anwendungen (inklusive von Cloud-Diensten, Mobilfunknutzung, "Internet of Things") und wachsender Ausgereiftheit der Angriffe in immer schnellerem Ausmaß zunehmen.

Airbus unternimmt auch weiterhin geeignete Maßnahmen, um derartige Risiken abzuwenden. Gezielte Investitionen sollen die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß reduzieren sowie die Cybersicherheit und Resilienz des Unternehmens auch langfristig stärken.

Klimabezogene Risiken

Die Geschäftstätigkeit und die Wertschöpfungsketten von Airbus können durch den Klimawandel beeinflusst werden, sowohl in Bezug auf den Einsatz von Flugzeugen als auch auf den Luftverkehr insgesamt.

Risiken ergeben sich besonders aus der eingeschränkten Verfügbarkeit von und dem Übergang zu CO₂-armen Energiequellen und Technologien. Die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien erfordert signifikante Investitionen in Produkte und entsprechende Infrastruktur. Außerdem können sich Regulierungen, Maßnahmen und gesellschaftliche Veränderungen auf den Luftverkehr und damit auf den Flugzeugmarkt auswirken.

Geopolitische, makroökonomische und globale Unsicherheiten

Airbus ist weltweit tätig und hat einen globalen Kundenkreis. Globale ökonomische Entwicklungen, Finanzmärkte oder geopolitische Unsicherheiten können daher die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation des Unternehmens beeinträchtigen.

Regionale oder globale Krisen oder Rezessionen können sich auf die Verfügbarkeit und die Preise von Waren oder Energie auswirken.

Erhöhte Einfuhrzölle oder andere Handelshemmnisse oder -regulierungen können zu Kostensteigerungen führen oder die Nachfrage nach Airbus-Produkten in bestimmten Märkten senken.

Lokale oder regionale Kriege oder bewaffnete Konflikte, sowie daraus eventuell resultierende Sanktionsmaßnahmen, können Risiken für den Geschäftsverlauf, die Lieferketten und den Zugang zu Rohstoffen für Airbus hervorrufen. Außerdem können der Luftverkehr und die Nachfrage nach zivilen Flugzeugen beeinträchtigt werden.

Als Gegenmaßnahme passt Airbus seine Beschaffungspolitik den globalen Bedingungen entsprechend an, um alternative Quellen zu identifizieren.

Währungsrisiken

Airbus ist bestimmten Preis- und Kursrisiken ausgesetzt, dazu gehören Wechselkurs- und Zinsänderungen, Schwankungen bei Zukaufteilen und der Kurs der eigenen Aktien. Airbus wendet Hedging-Strategien an, um die Auswirkungen solcher Preisfluktuationen auf die eigenen Gewinne zu beherrschen und zu minimieren.

Ein großer Teil der Sicherungsgeschäfte wird für Wechselkursrisiken getätigt, da ein erheblicher Anteil der Umsätze bei Airbus in US-Dollar erzielt wird, während die Kosten größtenteils in Euro anfallen bzw. in geringerem Maße in Pfund Sterling. Mit einem langfristig angelegten Hedging-Portfolio soll das Währungsrisiko begrenzt werden.

Die Wechselkursrisiken und die dagegen eingesetzten Sicherungsgeschäfte wirken sich über das

SEP-Beteiligungsergebnis auch auf die Airbus Operations GmbH aus.

Aus den oben genannten Risiken und Unsicherheiten können sich weitere Konsequenzen für Airbus gesamt ergeben, die über die Auswirkungen auf die Produktion, Lieferketten und die SEP-Ergebnisbeteiligung auf die Airbus Operations GmbH ausstrahlen können.

Airbus unternimmt weiterhin erhebliche Anstrengungen, um das Eintreten solcher Risiken zu verhindern.

Hamburg, 30. April 2025

Die Geschäftsführung

Peters

Bergmann

Dreyer-Langlet

Fischer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Airbus Operations GmbH, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Airbus Operations GmbH, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Airbus Operations GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „Förderung weiblicher Führungskräfte“ des Lageberichts enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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 Anfor-

derungen 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.

Sonstige Informationen

Die Geschäftsführung ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „Förderung weiblicher Führungskräfte“ des Lageberichts enthalten ist.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die Geschäftsführung ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 ist die Geschäftsführung verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Außerdem ist die Geschäftsführung 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 ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet hat, 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.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von der Geschäftsführung dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von der Geschäftsführung zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, den 30. April 2025

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Buske
Wirtschaftsprüfer

Dübeler
Wirtschaftsprüfer