



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus Operations GmbH
Hamburg

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bilanz der Airbus Operations GmbH, Hamburg

zum 31. Dezember 2023

	Anhang	31.12.2023 in Mio. €	31.12.2022 in Mio. €
AKTIVA			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	4	4
Sachanlagen	(2)	582	543
Finanzanlagen	(3)	1.907	2.369
		2.493	2.916
Umlaufvermögen			
Vorräte	(4)	463	533
Erhaltene Anzahlungen	(5)	(16)	(18)
Forderungen	(6)	4.789	2.838
Sonstige Vermögensgegenstände	(7)	167	24
		5.403	3.377
Rechnungsabgrenzungsposten		0	1
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(8)	18	12
		7.914	6.306
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(9)	476	476
Kapitalrücklage	(10)	482	483
Gewinnrücklagen	(11)	298	297
Bilanzgewinn/-verlust		0	(480)
		1.256	776
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(12)	495	718
Übrige Rückstellungen	(13)	357	583
		852	1.301
Verbindlichkeiten			
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(14)	81	88
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(15)	1.357	1.111
Übrige Verbindlichkeiten	(16)	4.368	3.030
		5.806	4.229
		7.914	6.306

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Operations GmbH, Hamburg

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	Anhang	2023 in Mio. €	2022 in Mio. €
Umsatzerlöse	(17)	11.696	10.796
Umsatzkosten	(18)	(10.158)	(9.615)
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.538	1.181
Vertriebskosten		(10)	(8)
Allgemeine Verwaltungskosten		(142)	(118)
Sonstige betriebliche Erträge	(19)	117	97
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	(1)	(23)
Finanzergebnis	(21)	128	(480)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	(16)	(1.158)
Ergebnis nach Steuern		1.614	(509)
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(23)	(1.134)	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		480	(509)
Verlust-/Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	(24)	(480)	29
Bilanzgewinn/-verlust	(24)	0	(480)

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

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 die Airbus GmbH, Hamburg, die wiederum ist ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, und der Airbus SE, Amsterdam.

Allgemeine Angaben

Am 7. Juni 2023 wurde ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Airbus Operations GmbH und der Airbus GmbH geschlossen. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 24. Juli 2023. Auf der Grundlage dieses Vertrags führt die Airbus Operations GmbH ihr handelsrechtliches Ergebnis an die Airbus GmbH ab.

Grundlagen und Methoden

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 1,82% (i.V. 1,78%) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 1,74% (i.V. 1,44%) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,40% (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 2,40% (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 Personalrückstellungen 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.

Entgegen der Darstellung im Vorjahr werden ab dem Geschäftsjahr 2023, im Zuge einer einheitlichen Darstellung innerhalb des Organkreises, gleichartige *Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen* nicht mehr saldiert ausgewiesen. Im Vorjahr wurden somit die Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen um 156 Mio. € niedriger ausgewiesen.

Weiterhin werden die zur Abrechnung an die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG bestimmte unfertige Gebäudeprojekte nicht mehr als Anlagen im Bau, sondern als sonstiger Vermögensgegenstand ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Operations GmbH

1 *Immaterielle Vermögensgegenstände*

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

2 *Sachanlagen*

Die Entwicklung des Sachanlagevermögens im Geschäftsjahr 2023 ist im Anlagenspiegel dargestellt.

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

Im Geschäftsjahr wurden gebrauchte Fertigungsmittel mit einem Buchwert von 27 Mio. € von der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg, gekauft. Im Anlagengitter wurden sowohl die historischen Anschaffungs-/ Herstellkosten in Höhe von 98 Mio. € als auch die kumulierte Abschreibung in Höhe von 71 Mio. € unter den Zugängen ausgewiesen.

Entgegen der Darstellung im Vorjahr werden zur Abrechnung an die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG bestimmte unfertige Gebäudeprojekte ab diesem Geschäftsjahr nicht mehr unter den Anlagen im Bau (AiB), sondern unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen (vgl. hierzu auch Abschnitt 7 sonstige Vermögensgegenstände). Der im Vorjahr in den AiB enthaltene Betrag lautet 96 Mio. €.

3 *Finanzanlagen*

Aufstellung über den Anteilsbesitz zum 31.12.2023

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	830.007	4.547
BILSODA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	75,1	2.394 ^{2 3}	44 ^{2 3}
5 th Paint Shop Property Partnership GmbH & Co. KG, Taufkirchen	5,1	10 ^{2 3}	52 ^{2 3}
Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	100	100.746	10.898
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	29.595 ²	-10.428 ²
ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20	8.432 ²	0 ²

¹ Wert nach Ergebnisabführung

² Hierbei handelt es sich um Werte zum 31.12.2022.

³ indirekt über AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG

Der Beteiligungsansatz der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG entwickelte sich in 2023 wie folgt:

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Vortrag	796	785
Sacheinlage in das Kommanditkapital	83	54
Entnahme aus dem Kommanditkapital	(49)	(43)
	830	796

Die aufgelaufene Liquidität aus dem operativen Geschäft in Höhe von 49 (i.V. 43) 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. 21) Mio. € erhöht. Die Anteile wurden um weitere 5 (i.V. 0) Mio. € wertberichtigt.

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

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen beinhalten hauptsächlich an Airbus GmbH vergebene Darlehen in Höhe von 15 (i.V. 16) 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	<i>Vorräte</i>
----------	-----------------------

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	259	307
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	198	213
Geleistete Anzahlungen	6	13
davon an verbundene Unternehmen	0	0
	463	533

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	<i>Erhaltene Anzahlungen</i>
----------	-------------------------------------

Erhaltene Anzahlungen von 16 (i.V. 18) 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 Forderungen

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31	20
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.758	2.818
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.673	2.723
davon Sonstige Vermögensgegenstände	2.085	95
Forderungen gesamt	4.789	2.838

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend gegenüber Airbus S.A.S. in Höhe von 2.378 (i.V. 2.609) Mio. €, mit 1.898 (i.V. Verbindlichkeiten 386) Mio. € aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE, gegenüber der Airbus Aerostructures GmbH in Höhe von 146 (i.V. 0) Mio. €, der Airbus Defence and Space GmbH in Höhe von 111 (i.V. 78) Mio. € und der Unión Temporal de Empresas (UTE) A400M, Madrid, in Höhe von 78 (i.V. 95) Mio. €. Gegenüber dem Gesellschafter Airbus GmbH liegen Forderungen über 3 (i.V. 0) Mio. € vor.

Die sonstigen Vermögensgegenstände gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten neben der vorstehend genannten Forderung aus dem Cash-Pooling 105 (i.V. 72) Mio. € aus Umsatzsteuerforderungen gegenüber der Airbus Defence and Space GmbH als umsatzsteuerliche Organträgerin. Weiterhin besteht eine Forderung aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag mit der CTC GmbH in Höhe von 67 (i.V. 11) Mio. € sowie Forderungen aus dem der Airbus Operations GmbH als alleiniger Kommanditistin zugewiesenen Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 11 (i.V. 10) Mio. € gegenüber der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

7 *Sonstige Vermögensgegenstände*

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Sonstige Vermögensgegenstände	167	24
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	3	3

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Personalthemen sowie gegenüber Finanzbehörden und Forderungen gegenüber einem verbundenen Unternehmen (AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG) aus noch abzurechnenden Gebäudeprojekten in Höhe von 99 (i.V. 0) Mio. €.

8 *Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung*

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden übersteigt mit 18 (i.V. 12) Mio. € die zu sichernden Erfüllungsbeträge.

Siehe dazu (12) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen 0 (i.V. 0) Mio. € sowie (16) Übrige Verbindlichkeiten 18 (i.V. 12) Mio. €.

9 *Gezeichnetes Kapital*

--- unverändert ---

10 Kapitalrücklage

Der absolute Wert der Kapitalrücklage ist in EUR unverändert. Der Ausweis in Mio. € wurde in den beiden Eigenkapitalkomponenten Kapitalrücklage und Gewinnrücklage einmalig aufgrund einer veränderten Rundung im Vergleich zu Vorjahren angepasst.

11 Gewinnrücklagen

Die anderen Gewinnrücklagen beinhalten Erträge aus der erstmaligen Anwendung des HGB in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Auch der absolute Wert der Gewinnrücklage in EUR ist unverändert geblieben. Gegenläufig zur Kapitalrücklage wurde aufgrund einer veränderten Rundung im Vergleich zu Vorjahren die Gewinnrücklage ebenfalls einmalig angepasst.

12 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	330	503
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus Entgeltumwandlung	165	215
	495	718

Mio. €	Verpflichtung	Planvermögen Zeitwert	Planvermögen Anschaffungskosten
unmittelbare Pensionsverpflichtungen	2.391 (i.V. 2.347)	2.061 (i.V. 1.843)	1.848 (i.V. 1.805)
Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	712 (i.V. 698)	547 (i.V. 483)	481 (i.V. 466)

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr 45 (i.V. 201) Mio. €.

Für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen werden keine Rückstellungen gebildet. Fehlbeträge aus der Unterdeckung von Unterstützungskassen bestehen in Höhe von 831 (i.V. 820) Mio. €. Eine Inanspruchnahme wird nicht vor dem Geschäftsjahr 2024 erwartet.

13 *Übrige Rückstellungen*

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Steuerrückstellungen	46	261
Sonstige Rückstellungen	311	322
	357	583

Die Steuerrückstellungen umfassen Rückstellungen für noch nicht veranlagte Zeiträume 46 (i.V. 213) Mio. €.

Die Sonstigen Rückstellungen umfassen vor allem Personalrückstellungen wie z. B. Jubiläumszuwendungen, Sondervergütungen, Sterbegeld und Altersteilzeit in Höhe von 169 (i.V. 195) Mio. €, darüber hinaus sind Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen enthalten über 73 (i.V. 70) Mio. €. Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem beizulegenden Zeitwert von 276 (i.V. 248) Mio. € wurde mit dem Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten in Höhe von 276 (i.V. 248) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 237 (i.V. 223) Mio. €. Das aus der Wertentwicklung der Fonds resultierende Finanzergebnis in Höhe von (+)15 (i.V. -23) 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	<i>Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen</i>
-----------	--

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Erhaltene Anzahlungen	81	88
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	44	45
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	20	20
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	17	23

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.

Durch 8 in 2023 (10 in 2022) ausgelieferte A400M-Flugzeuge reduziert sich der verbliebene Teil dieser Anzahlung weiter auf 37 (i.V. 43) Mio.€.

In den Vorräten wurde der auf die A400M-Serienfertigung entfallende Anteil über 16 (i.V. 18) Mio. € aktivisch abgesetzt.

Weiterhin hat die Airbus Operations GmbH von der Europäischen Union 44 (i.V. 45) Mio. € an Anzahlungen erhalten.

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

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.357	1.111
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.357	1.111

16 Übrige Verbindlichkeiten	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	918	940
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	45	24
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	329	202
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	544	714
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.265	1.936
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.790	461
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	9	7
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	1.466	1.468
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	602	35
davon Sonstige Verbindlichkeiten	2.663	1.901
Sonstige Verbindlichkeiten	185	154
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	145	89
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	31	56
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	9	9
davon Steuern	29	15
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	53	45
Übrige Verbindlichkeiten	4.368	3.030

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten ein von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährtes Darlehen für die Entwicklung der A350 XWB in Höhe von 918 (i.V. 940) 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 2023 der Airbus Urban Mobility GmbH ist in Höhe von 62 (i.V. 49) Mio. € angefallen.

Weiterhin belaufen sich die Verbindlichkeiten gegenüber der Airbus Aerostructures GmbH auf 380 (i.V. 11) Mio. €.

Gegenüber dem Gesellschafter Airbus GmbH liegen Verbindlichkeiten über 1.218 (i.V. 11) Mio. € vor, die im Wesentlichen aus der Ergebnisübernahme resultieren.

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem Zeitwert von 49 (i.V. 47) Mio. € wurde mit einem Erfüllungsbetrag für Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit für den Erfüllungsrückstand aus Altersteilzeit von 31 (i.V. 35) Mio. € verrechnet. Daraus ergibt sich ein „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ von 18 (i.V. 12) Mio. €. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 46 (i.V. 45) Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 616 (i.V. 649) Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 350 (i.V. 361) Mio. €.

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

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Nach Regionen		
Deutschland	359	213
EU-Länder ohne Deutschland	11.306	10.555
Übrige Regionen	31	28
	11.696	10.796

Die Umsatzerlöse beinhalten auch realisierte Kursgewinne in Höhe von 285 (i.V. 77) Mio. €.

18 Umsatzkosten

In den Umsatzkosten sind Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 1.018 (i.V. 971) Mio. € enthalten.

19 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung aus dem Abgang von Gegenständen des Finanzanlagevermögens in Höhe von 63 Mio. €. Diese Erträge wurden im

Rahmen der an die Airbus SE veräußerten Anteile an der Airbus Defence and Space GmbH erzielt. Ferner enthalten sind die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 41 (i.V. 61) Mio. €. Des Weiteren sind Erträge aus der Devisenbewertung in Höhe von 8 (i.V. 29) Mio. € angefallen.

20 <i>Sonstige betriebliche Aufwendungen</i>
--

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres beinhalten im Wesentlichen eine Zuführung von außergewöhnlicher Bedeutung zu einer sonstigen Rückstellung in Höhe von 18 Mio. €. Hintergrund ist die Verständigung von Airbus mit der französischen Steuerbehörde, das SEP Tax Result der Jahre 2010 bis 2015 anzupassen.

21 *Finanzergebnis*

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Beteiligungsergebnis		
Erträge aus Beteiligungen	11	10
davon aus verbundenen Unternehmen	11	10
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	69	13
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(65)	(49)
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(5)	0
	10	(26)
Zinsergebnis		
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	207	1
davon aus verbundenen Unternehmen	33	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(90)	(456)
davon an verbundene Unternehmen	(67)	(10)
	118	(454)
Finanzergebnis gesamt	128	(480)

Im Beteiligungsergebnis ist der von der Airbus Urban Mobility GmbH übernommene Verlust in Höhe von 62 (i.V. 49) Mio. € und der von der KID-Systeme GmbH übernommene Verlust in Höhe von 3 (i.V. 0) Mio. € enthalten. Ferner ist im Rahmen der Gewinnabführungsverträge der von der CTC GmbH erhaltene Jahresüberschuss in Höhe von 67 (i.V. 11) Mio. € und der von der Airbus Logistik GmbH erhaltene Jahresüberschuss in Höhe von 2 (i.V. 2) Mio. € enthalten. Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2023 der Airbus Real Estate

Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG, der der Airbus Operations GmbH als alleinige Kommanditistin zuzurechnen ist, beläuft sich auf 11 (i.V. 10) Mio. €.

Ferner beinhaltet das Beteiligungsergebnis eine weitere im laufenden Geschäftsjahr vorgenommene Wertberichtigung der Anteile an der Aerostack GmbH in Höhe von 5 (i.V. 0) Mio. €.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus dem Zinsanteil von -53 (i.V. -60) Mio. € aus der Entwicklung der Rückstellungen und den Erträgen aus dem zweckgebundenen Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Verpflichtungen in Höhe von 226 (i.V. -367) Mio. €. Weiterhin hat Airbus Operations GmbH Zinserträge in Höhe von 33 (i.V. 1) 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 22 (i.V. 17) Mio. € angefallen.

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

Das Ergebnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet Aufwendungen aus tatsächlichen Steuern in Höhe von 16 (i.V. 404) 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. Unter Berücksichtigung des vororganschaftlichen Verlustvortrages ergibt sich somit ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.134 Mio. €.

Der ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 257 Mio. € unterschreitet die freien Rücklagen in Höhe von 780 Mio. € und kann daher bei der Ermittlung des abzuführenden Jahresüberschusses außer Acht bleiben.

24 <i>Bilanzgewinn-/verlust</i>

Der vororganschaftlich entstandene, aus dem Vorjahr vorgetragene Bilanzverlust in Höhe von 480 Mio. € wurde im Geschäftsjahr ausgeglichen.

Ausschüttungssperre

Zum 31. Dezember 2023 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB und § 253 Abs. 6 HGB ein Gesamtbetrag von 257 (i.V. 261) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus der Bewertung des Planvermögens für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert 257 (i. V. 60) Mio. €. Der Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 S.3 HGB in Höhe von 45 (i.V. 201) Mio. € ist hingegen nicht zur Ausschüttung innerhalb eines Ergebnisabführungsvertrags gesperrt.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	6.613	5.547
Aufwendungen für bezogene Leistungen	0	3
	6.613	5.550

Personalaufwand / Beschäftigte

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Entgelte	1.474	1.586
Soziale Abgaben	226	245
Aufwendungen für Altersversorgung	67	437
	1.767	2.268

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Aktive Belegschaft White Collar	11.388	11.519
Aktive Belegschaft Blue Collar	2.616	4.060
	14.004	15.579

Die Anzahl der Auszubildenden betrug 1.156 (i.V. 983) Beschäftigte.

Aufgrund der Abspaltung des Teilbetriebs „ASA-Geschäftstätigkeiten“ der Werke Hamburg und Stade im Wege der Umwandlung rückwirkend zum 1. Juli 2022 auf die Airbus Aerostructures GmbH mit Sitz in Hamburg hat sich der Durchschnitt der Aktiven Belegschaft von 15.579 um 1.575 auf 14.004 Beschäftigte reduziert.

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 16.204 Tsd. €. Im Geschäftsjahr 2023 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 911 Tsd. €.

Für ehemalige Aufsichtsratsmitglieder wurden 6.524 Tsd. € zurückgestellt. Im Geschäftsjahr 2023 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 151 Tsd. €.

Die Bezüge für den Aufsichtsrat betragen im Geschäftsjahr 2023 113 Tsd. €.

Für das Jahr 2023 sind bei der Airbus Operations GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 0,4 Mio. € angefallen.

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.

Emanuel Glass*)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Hamburg

Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg

bis zum 31. Mai 2023

Torsten Steiger *)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Hamburg

Gesamtbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

ab dem 1. Juni 2023 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Jens Brüggemann*)

Bremen

Betriebsratsvorsitzender Bremen

Airbus Operations GmbH

Sandra Collomb*)

Hamburg

Leiterin Transformation & Governance

Airbus Operations GmbH

Jean-Brice Dumont

Madrid, Spanien

EVP Military Aircraft

Airbus Defence and Space S.A.

bis zum 31. Mai 2023

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

Dr. Gerlinde Honold

München

Privatier

bis zum 31. Mai 2023

Holger Junge*)

Hamburg

Konzernbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

Catherine Jestin

Blagnac, Frankreich

EVP Digital and Information Management

Airbus S.A.S.

Sophia Kielhorn*)

Hamburg

Betriebsratsvorsitzende Hamburg

Airbus Operations GmbH

Rainer Knoob*)

Hamburg

Betriebsrat Hamburg

Airbus Operations GmbH

bis zum 31. Mai 2023

Didier Loiselet

Blagnac, Frankreich

Leiter Performance Management and Controlling

Airbus S.A.S.

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

Thomas Kattein*)

Buxtehude

Betriebsratsvorsitzender Buxtehude

Airbus Operations GmbH

bis zum 31. Mai 2023

Jürgen Westermeier

Blagnac, Frankreich

Chief Procurement Officer

Airbus S.A.S.

Carola Haselhof

Blagnac, Frankreich

Leiterin Corporate Audit & Forensic

Airbus S.A.S.

ab dem 15. Mai 2023

Dr. Andreas Riecker

München

Leiter Legal & Compliance Airbus DS

Airbus Defence and Space GmbH

ab dem 1. Juni 2023

Daniela Lamm

Blagnac, Frankreich

Leiterin Affiliates Governance

Airbus S.A.S.

ab dem 1. Juni 2023 bis zum 31. Oktober 2023

Anika Thomas*)

Bremen

Betriebsrat Bremen

Airbus Operations GmbH

ab dem 1. Juni 2023

Birgit Weihrauch *)

Hamburg

Betriebsrat Hamburg

Airbus Operations GmbH

ab dem 1. Juni 2023

Claudia Oeking

Berlin

Leiterin Public Affairs Germany

Airbus Defence and Space GmbH

ab dem 1. November 2023

***) von den Arbeitnehmern gewählt**

Geschäftsführung

Gerd Weber

Vorsitzender der Geschäftsführung

bis zum 31. März 2024

Sebastian Peters

Vorsitzender der Geschäftsführung

ab dem 1. April 2024

Marco Wagner

Human Resources

Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

bis zum 29. Februar 2024

Melanie Bergmann

Arbeitsdirektorin

ab 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., Toulouse, einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, wird in den Konzernabschluss der Airbus SE einbezogen, der nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt wird.

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

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 2024

Die Geschäftsführung

Peters

Bergmann

Dreyer-Langlet

Fischer

Airbus Operations GmbH, Hamburg

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2023

in Mio. €	Anschaffungs- / Herstellungskosten					Abschreibungen						Buchwerte	
	01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2023	01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13	2	-5	0	10	-9	-2	5	0	0	-6	4	4
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	13	2	-5	0	10	-9	-2	5	0	0	-6	4	4
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	5	3	0	0	8	-2	0	0	0	0	-2	6	3
Technische Anlagen und Maschinen	492	27	-57	13	475	-376	-25	50	0	0	-351	124	116
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.123	174	-77	31	2.251	-1.881	-164	73	0	0	-1.972	279	242
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	182	133	-98	-44	173	0	0	0	0	0	0	173	182
SACHANLAGEN	2.802	337	-232	0	2.907	-2.259	-189	123	0	0	-2.325	582	543
Anteile an verbundenen Unternehmen	2.328	46	-509	0	1.865	-29	-5	0	0	0	-34	1.831	2.299
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	16
Beteiligungen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wertpapiere des Anlagevermögens	14	5	0	0	19	0	0	0	0	0	0	19	14
Sonstige Ausleihungen	39	2	-1	0	40	0	0	0	0	0	0	40	39
FINANZANLAGEN	2.398	53	-510	0	1.941	-29	-5	0	0	0	-34	1.907	2.369
ANLAGEVERMÖGEN	5.213	392	-747	0	4.858	-2.297	-196	128	0	0	-2.365	2.493	2.916

Lagebericht der Airbus Operations GmbH, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2023

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 Commercial Aircraft, Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space.

Die Airbus Operations GmbH, als Bestandteil der Airbus Commercial Aircraft, war bis zum 30. Juni 2022 ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., einer Gesellschaft nach französischem Recht (Société par Action Simplifiée - S.A.S.).

Infolge einer Umstrukturierung der Airbus Operations GmbH ist die Gesellschaft seit dem 1. Juli 2022 eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH (vormals Premium AEROTECH GmbH), die wiederum zu 95% der Airbus Operations S.A.S. gehört, deren Anteile von der Airbus S.A.S. gehalten werden, welche wiederum zu Airbus Commercial Aircraft (im Folgenden „Airbus“) gehört. Weitere 5% werden von der Airbus SE, der Airbus-Konzerngesellschaft, gehalten. Im Rahmen dieser Umstrukturierung wurden Teile der Geschäftstätigkeiten in die Airbus Aerostructures GmbH abgespalten, sodass die Airbus Operations GmbH nicht mehr die gesamte Fertigungskette abbildet, sondern erhebliche Produktionsanteile (u. a. die Rumpfstruktur- und Ausrüstungsmontage sowie die Herstellung von Seitenleitwerken und CFK-Flügel- und Rumpfbauteilen) insbesondere von der neu gegründeten Airbus Aerostructures GmbH zugeliefert bekommt.

Aufgrund dieser Umstrukturierung sind die Jahre 2022 und 2023 nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Die Geschäftsbereichsstruktur und die Verrechnungspreisvereinbarung (APA) innerhalb des Konzerns bleiben hiervon 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, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Turboprop-Flugzeugen für den regionalen Luftverkehr und von Flugzeugbauteilen. 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 A320-Familie inklusive der technologisch fortschrittlichsten A320neo, die A330-Familie inklusive der weiterentwickelten A330neo, die A350 XWB und deren Frachtervariante A350F.

Die Entwicklungs- und Produktionsstandorte von Airbus sind in Europa 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 2023 betragen bei der Airbus Operations GmbH 1.018 (i.V. 971) Mio. €.

Auf die einzelnen Programme entfallen davon:

A320	310 (i.V. 325) Mio. €
A350 XWB	356 (i.V. 308) Mio. €
A330	50 (i.V. 45) Mio. €
Digitalisierung	28 (i.V. 32) Mio. €
Beluga XL	3 (i.V. 7) Mio. €
Technologien	219 (i.V. 195) Mio. €
Sonstige	52 (i.V. 59) 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. Die ZEROe-Teams haben Ende 2023 erstmals das zukünftige Wasserstoffantriebssystem für das elektrische Konzeptflugzeug erfolgreich in Betrieb genommen.

Die dafür notwendigen Prüfstände befinden sich im Hamburger Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL). In 2023 lag ein Forschungsschwerpunkt außerdem bei der Anwendung weiterer nachhaltiger Flugkraftstoffe. Diese Sustainable Aviation Fuels produzieren im Vergleich zum herkömmlichen Kerosin rund 80 Prozent weniger Kohlendioxid über den gesamten Lebenszyklus und tragen damit kurzfristig zur Dekarbonisierung beim Flugverkehr bei.

In 2023 beteiligte sich die Airbus Operations GmbH weiterhin am Luftfahrtförderprogramm LuFo 6 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Zudem beteiligt sich die Airbus Operations GmbH am von der Europäischen Union finanzierten Clean Aviation-Programm zur Entwicklung von Konzepten für eine neue Generation von Flugzeugen.

Die Aufwendungen bei der Airbus Operations GmbH für Technologien und Grundlagenforschung betragen in 2023 219 (i.V. 195) Mio. €.

A321 XLR

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 als Teil der geplanten Zertifizierungsmaßnahmen von Airbus, die zur erwarteten EASA-Musterzulassung für die neue Variante im Jahr 2024 beitragen sollen. Zudem absolvierte die A321XLR am 5. Oktober 2023 erfolgreich ihren “frühen Passagierflug”, bei dem die Wahrnehmung des Kabinenkomforts durch die Passagiere gemessen wird. Dieser stellt einen wichtigen Beitrag zur Verifizierung und Validierung der A321XLR dar und gewährleistet, dass das Flugzeug bei der Indienststellung für die Kunden im Jahr 2024 vollständig ausgereift ist.

Die Endmontage des ersten Kundenflugzeuges begann pünktlich am 7. Dezember 2023. Im Jahr 2023 sind bei der Airbus Operations GmbH insgesamt 115 (i.V. 123) Mio. € Neuentwicklungsaufwendungen für die XLR-Variante angefallen.

A350 XWB 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 angepasst und so verschiebt sich die Indienststellung in das Jahr 2026.

Für die Airbus Operations GmbH sind in 2023 180 (i.V. 143) 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 betragen im Jahr 2023 28 (i.V. 32) 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 Jahr 2023 wurde eine weitere Beluga XL in Dienst gestellt, sodass nunmehr fünf Flugzeuge im Einsatz sind.

Für die Neuentwicklung sind in 2023 bei der Airbus Operations GmbH 3 (i.V. 7) 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 2023 zeigte einen weiteren deutlichen Anstieg des Luftverkehrs, der sich in einer starken Nachfrage nach Passagierflügen äußerte. Der Inlandsflugverkehr erreichte neue Höchststände und überschritt das vorpandemische Niveau auf den meisten Märkten bereits Mitte des Jahres 2023. Airbus konnte mit im Branchenvergleich hohen Auslieferungszahlen und Auftragseingängen seine gute Position am Markt weiterhin behaupten.

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2023 ist wesentlich geprägt durch einen weiteren Hochlauf der Flugzeugproduktion infolge einer weiteren Steigerung des Flugverkehrs.

Die Stabilisierung der Lieferketten 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 2023 insgesamt 735 Verkehrsflugzeuge ausgeliefert und überschritt damit leicht die Prognose. Verglichen mit 661 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2022 zeigt sich damit die fortschreitende Erholung der Luftfahrtmärkte, besonders im Single-Aisle-Segment.

Entwicklung des Auftragsbestandes

Der Euro-Wert des Auftragsbestands von Airbus ist trotz eines schwächeren US-Dollars um 100,3 Mrd. € auf 490,8 Mrd. € gestiegen, während das Book-to-Bill-Verhältnis deutlich über 1 lag (basierend auf dem Nettoneuauftragseingang). Der Auftragseingang bei Airbus Commercial Aircraft umfasste 2023 insgesamt 2.094 Nettobestellungen (verglichen mit 820 in 2022), davon für die A320-Familie 1.675 und für die A350-Familie 281 Nettofestbestellungen. Der im Vergleich zu 2022 deutlich gestiegene Auftragseingang ist ebenfalls geprägt durch die fortgeschrittene Markterholung, Umstellung der Flugzeugflotten auf effizientere Modelle und der guten Positionierung von Airbus am Flugzeuganbietermarkt.

Ende 2023 betrug der Gesamtauftragsbestand bei Airbus 8.598 Flugzeuge (verglichen mit 7.239 Flugzeugen Ende 2022).

Produktion

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

Im Jahr 2023 wurden 735 Flugzeuge ausgeliefert. Die Auslieferungen stiegen damit um 11% gegenüber dem Vorjahr und übertrafen das prognostizierte Auslieferungsziel trotz angespannter Lieferketten und geopolitischer 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.

Fertigungsraten Ende 2023:

- A320-Familie: 55 Flugzeuge pro Monat
- A330-Familie: Etwa 3 Flugzeuge pro Monat
- A350-Familie: Etwa 6 Flugzeuge pro Monat

Damit entsprechen die Fertigungsraten i. W. der Prognose.

A320-Familie

Mit über 18.460 verkauften und über 11.200 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 A321 XLR. 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.

Im Zuge der innovativen Weiterentwicklung der A321neo startete Airbus 2019 das Langstreckenflugzeug A321XLR, welches Single-Aisle-Effizienz mit Widebody-Reichweite und -Komfort kombiniert. Die Indienststellung ist für das dritte Quartal 2024 geplant.

Im Jahr 2023 erhielt Airbus 1.835 Bruttobestellungen (1.675 netto) für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 571 Flugzeuge aus.

A330-Familie

Mit 1.771 verkauften Flugzeugen (davon 296 A330neo) und 1.591 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 Fracht- sowie 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 2023 erhielt Airbus 42 Bruttobestellungen (- 3 netto) und lieferte 32 A330-Flugzeuge aus.

A350 XWB-Familie

Die A350 XWB mit 1.206 verkauften (inkl. 50 A350 Frachter) und 585 ausgelieferten Flugzeugen ist eine neue Familie von Widebody-Flugzeugen, die für 300 bis 410 Passagiere ausgelegt ist. Die A350 XWB bietet verbesserte Kabinenfunktionen, Rolls-Royce Trent -Triebwerke, fortschrittliche Aerodynamik und Systemtechnologie mit mehr als 50% an Verbundstoffen in der Rumpfstruktur.

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

Im Jahr 2021 beschloss Airbus die neue A350-Frachterversion mit höherer Zuladungskapazität und größerer Reichweite als das Konkurrenzprodukt. Der A350-Frachter soll zudem eine hohe Treibstoffeffizienz und damit geringere CO₂-Emissionen im Vergleich zu Konkurrenzprodukten aufweisen.

Im Jahr 2023 erhielt Airbus 300 Bruttobestellungen (davon 15 A350 Frachter) und 281 Nettobestellungen, 64 Flugzeuge wurden ausgeliefert.

A400M

Die A400M ist als leistungsfähiger Militärtransportflugzeug der neuen Generation ausgelegt. Die A400M erfüllt die Anforderungen der heutigen Luftstreitkräfte und wird kontinuierlich auf die zukünftigen Bedürfnisse vorbereitet. Das A400M-Programm hat den vertraglichen Qualifizierungsprozess mit der Ausstellung und Unterzeichnung der Musterzulassung für den endgültigen Betriebszustand im Oktober 2023 abgeschlossen. Mit diesem Meilenstein beginnt für den Entwicklungsprozess ein neues Kapitel mit Designs und Technologien, die über den Anfangsvertrag hinausgehen und von denen auch neue Kunden profitieren sollen.

In 2023 wurden 8 Flugzeuge ausgeliefert, so dass sich die Gesamtzahl an A400M Auslieferungen auf 123 beläuft.

A380-Programm

Nach Beendigung der Serienfertigung steht im A380-Programm die Betreuung der fliegenden Flotte 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. Mit der Serieneinführung des DDMS im A350-Programm im Jahr 2023 wird die digitale Kontinuität von der Designphase in 3D, über das Manufacturing Engineering bis hin zu den Montagearbeiten an den Fertigungslinien verbessert.

Flächendeckende Automatisierung und Robotik stehen im Mittelpunkt der Transformation. Mit Hilfe von Expertenwissen von übernommenen Robotikunternehmen will Airbus den Hochlauf durch Einsatz einer neuen Generation von Airbus-Robotern und fahrerlosen Transportsystemen beschleunigen.

In diesem Zusammenhang wurde im August 2023 eine neue Halle für die Ausrüstungsmontage der A321XLR in Hamburg eingeweiht, die Hochtechnologie mit Klimaschutz vereint. Ergonomisch durchdachte Bauplätze, autonom bewegliche Taktgestelle und automatisierte Teilelogistik wurden nach neuesten Produktions- und Nachhaltigkeitsstandards konzipiert.

Das transnational einheitliche Airbus Ressource Planning (ARP) System auf der Basis von SAP schafft auch die Voraussetzung für Digitalisierungsinitiativen wie DDMS. Im Jahr 2023 begann die Einführung in Hamburg als zweiter deutscher Standort nach Bremen, der nun auch die Bereiche Einkauf und Logistik einschließt.

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.

Beteiligungen

Im Rahmen der kontinuierlichen Optimierung der rechtlichen Strukturen der Airbus-Divisionen verkaufte die Airbus Operations GmbH ihre Geschäftsanteile in Höhe von 11,3 % an der Airbus Defence and Space GmbH an die Airbus SE im Oktober 2023.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 27. September 2023 wurde dem Verkauf der Anteile zu einem Verkaufspreis in Höhe von 572 Mio. € zugestimmt, der zu einem Veräußerungsgewinn in Höhe von 63 Mio. € führte.

Bei der neunzigprozentigen Tochtergesellschaft Aerostack GmbH wurden Einlagen in Höhe von 12 Mio. € getätigt, die zum Ende des Geschäftsjahres um 5 Mio. € wertberichtigt wurden.

Zukunftstarifvertrag

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

Risikomanagement- und internes Kontrollsystem

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

Das ERM-System zielt darauf ab, dem Management ein erweitertes Instrument für den effektiven Umgang mit den Unsicherheiten und den mit dem Geschäft der Airbus SE einhergehenden Risiken an die Hand zu geben.

ERM wird durchgängig in der Airbus SE, den Tochtergesellschaften und wesentlichen Zulieferern mit weitgehend einheitlichem Verständnis, Methodik und Praxis angewandt. Dafür stehen im Wesentlichen Richtlinien, Berichte, Trainings, interne Kontrollen und IT-Systeme zur Verfügung.

Das ERM umfasst ein konzernweites ERM-Netzwerk mit einem hierarchischen Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, mit dem die Risiken und Chancen funktions- und programmbezogen transparent dargestellt werden können. Ein ERM-Kompetenz-Center erstellt ein globales Bild über die Chancen und Risiken des Unternehmens. Diese werden durch das Board of Directors validiert und anschließend über Risk-Review-Boards in Programmen und Funktionen an das ERM-Netzwerk zurückgespiegelt. Die jährliche Umsetzung des ERM-Prozesses wird in allen Geschäftsbereichen sichergestellt.

Das ERM-System der Airbus SE wird ergänzt durch:

- Kommunikation und Trainings sowie E-Learning-Module (Ethics & Compliance)
- ERM-Experten unterstützen die einzelnen Unternehmensbereiche mit spezifischen Berichten und Schulungsangeboten
- Leitfäden (zB. „Accounting Manual“)
- Frühwarnsysteme, die allen Mitarbeitern vertraulich zugänglich sind

Im Rahmen des Finanzwesens wird, gemäß der Funktionstrennung, die Buchhaltung in separate Abteilungen nach den Nebenbüchern (Accounts Payable / Receivable, Cost Accounting, Fixed Assets, ...) organisiert. Die jeweiligen Arbeitsergebnisse zum Abschluss werden an die Abteilung Accounting übergeben, die darauf aufbauend die relevanten Informationen zur Rechnungslegung des Unternehmens zusammenführt und wiederum der Konsolidierungsabteilung der Airbus S.A.S. zum Konzernabschluss zuarbeitet.

Die Zuordnung der Mitarbeiter zu den Aufgaben für die Rechnungslegung erfolgt über Stellenbeschreibungen.

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 2023 beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 50% und in der Geschäftsführung 25%. 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 2023 beträgt der Frauenanteil in der ersten Ebene 18% und der zweiten Ebene 19,25%.

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 2023 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der Airbus Operations GmbH geprägt durch eine weitere Stabilisierung der Luftfahrtbranche und anhaltenden Produktionshochlauf, besonders im Single-Aisle-Segment. Flankiert wurde diese Entwicklung durch erfolgreiche Einstellungskampagnen zur Rekrutierung von geeigneten Arbeitskräften.

Der Anstieg des im Jahr 2023 zu verteilenden SEP-Ergebnisses auf Airbus-Ebene ist im Wesentlichen auf ein höheres Volumen der Flugzeugauslieferungen sowie vorteilhaften Produktmix gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen.

Der auf die Airbus Operations GmbH entfallende SEP-Ergebnisanteil hat sich in der Folge von 1.433 Mio. € in 2022 auf 1.493 Mio. € in 2023 verbessert.

Der UTE-Verlust-Anteil betrug -38 (i.V. -55) Mio. €. bei gesunkenen Auslieferungen des Militärflugzeugs A400M (8 in 2023 gegenüber 10 in 2022).

Wesentliche Kennzahlen der Airbus Operations GmbH im Vergleich:

in Mio. €	2023	2022	Siehe Kapitel
Auslieferungen (in Flugzeugen)	735	661	Auslieferungen
Umsatzerlöse	11.696	10.796	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	1.018	971	Forschung und Entwicklung
Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung/ -fehlbetrag	1.614	-509	Ertragslage
Eigenkapital	1.256	776	Vermögenslage
SEP-Ergebnis	1.493	1.433	Wirtschaftliche Lage

Ertragslage

Die Gesamtumsätze der Airbus Operations GmbH belaufen sich in 2023 auf 11.696 Mio. € gegenüber 10.796 Mio. € im Vorjahr. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Flugzeugauslieferungen zurückzuführen und entspricht im Wesentlichen der Prognose.

Aus der Ergebnisverteilung anhand des Industrial Key resultiert für die Airbus Operations GmbH ein anteiliger Gewinn von 1.493 (i.V. 1.433) 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 -38 (i.V. -55) Mio. €, der ebenfalls innerhalb des Umsatzes ausgewiesen wird. Dieses „Specific Business“ beinhaltet im Wesentlichen den Militärtransporter A400M sowie Eigenakquisition der Werke. Dies addiert sich auf 168 Mio. € in 2023 gegenüber 265 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 152 Mio. € fielen gegenüber dem Vorjahr (126 Mio. €) etwas höher aus, vor allem aufgrund veränderter Abrechnung von Shared Services Leistungen, sowie einer Korrektur von Leistungen, die die Gesellschaft von der Airbus SE in den Vorjahren bezog.

Die Veränderung des Finanzergebnisses von 480 Mio. € Aufwand im Vorjahr zu 128 Mio. € Ertrag im Jahr 2023 ergibt sich im Wesentlichen aus der positiven Entwicklung des Planvermögens.

Die Steueraufwendungen sanken in 2023 um 1.142 Mio. € auf 16 (i.V. 1.158) Mio. €, i. W. bedingt durch einen seit 2023 gültigen Ergebnisabführungsvertrag mit der Airbus GmbH und die Ausbuchung latenter Steuern i. H. v. 754 Mio. € in 2022.

Aufgrund des in 2023 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages steht der Airbus GmbH, als Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH, der erwirtschaftete Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung zu. Unter Berücksichtigung des vororganschaftlichen Verlustvortrages ergibt sich somit ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.134 Mio. €.

Der verbleibende Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung beläuft sich auf 1.614 Mio. € gegenüber einem Jahresfehlbetrag von 509 Mio. € im Vorjahr. Der Anstieg ist insbesondere auf die Ausbuchung der bis dato aktivierten latenten Steuern im Jahr 2022, einer wiederholt sehr guten SEP-Ergebnisbeteiligung aus dem Common Business mit der Airbus S.A.S. und Erträgen aus der Veräußerung der Anteile an der Airbus Defence and Space GmbH zurückzuführen.

Damit entspricht der Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung der Prognose. Insgesamt führt der ausgewiesene Jahresüberschuss in Höhe des Verlustvortrages in Höhe von 480 Mio. € zu einer Erhöhung des Eigenkapitals des Unternehmens auf 1.256 (i.V. 776) Mio. €.

Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen hat sich auf 582 (i.V. 543) Mio. € leicht erhöht und betreffen hauptsächlich die A320neo- Familie und dort im Wesentlichen Fertigungsmittel.

Die Reduzierung des Finanzanlagevermögens um 462 Mio. € beruht im Wesentlichen auf dem Verkauf der in Höhe von 509 Mio. € bilanzierten Anteile an der Airbus Defence and Space GmbH.

Der Bestand an Vorräten reduzierte sich leicht auf 463 (i.V. 533) Mio. €, vor allem durch den Abbau von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Die Forderungen stiegen aufgrund des weiter gestiegenen Produktionsvolumens und des SEP-Ergebnisses auf 4.789 (i.V. 2.838) Mio. € und bestehen überwiegend gegenüber Airbus S.A.S.

Der Anstieg der Sonstigen Vermögensgegenstände auf 167 (i.V. 24) Mio. € beruht im Wesentlichen auf einer erstmalig vorgenommenen Bilanzierungsänderung bezüglich noch abzurechnender Gebäudeprojekte gegenüber der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sanken deutlich auf 495 (i.V. 718) 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.

Der Rückgang der übrigen Rückstellungen um 226 Mio € auf 357 Mio € ist im Wesentlichen begründet durch die weitestgehende Auflösung der Steuerrückstellung aufgrund der organschaftlichen Umstrukturierung der Gesellschaft.

Die auf der Passivseite ausgewiesenen erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen in Höhe von 81 (i.V. 88) 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 1.357 (i.V. 1.111) Mio. € stiegen aufgrund des gesteigerten Produktionsvolumens.

Ebenfalls erhöhten sich die übrigen Verbindlichkeiten auf 4.368 (i.V. 3.030) 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 XWB ausgewiesen, welches vertragsgemäß getilgt wird. Der Stand des Darlehens Ende 2023 beläuft sich auf 918 (i.V. 940) Mio. €.

Finanzlage

Airbus Operations GmbH nimmt am Cash-Pooling der Airbus SE teil und stellt hierdurch die laufende Liquidität sicher. Der Finanzmittelfonds erhöhte sich um 2.284 Mio. € auf 1.898 Mio. € gegenüber dem Vorjahr i. W. aufgrund der SEP-Ergebnisbeteiligung.

	2023	2022
in Mio. €		
<i>Jahresüberschuss nach Ergebnisabführung/-fehlbetrag</i>	480	(509)
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.700	1.028
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit*	(416)	(371)
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit**	0	(475)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	2.284	182
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	(386)	(568)
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.898	(386)

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

** Eigenkapitalveränderung aus Abspaltung

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 2.375 (i.V. 2.569) Mio. €, diese werden in 2024 in den Finanzmittelfonds einfließen.

In 2023 wurden keine neuen Bankkredite in Anspruch genommen.

Gesamtaussage

Das Jahr 2023 war für die Airbus Operations GmbH ein weiteres Jahr des Produktionshochlaufes unter den Bedingungen einer neuen Unternehmensstruktur mit dem Fokus auf Stabilisierung der Produktionsabläufe und Lieferkettenzuverlässigkeit.

Dies spiegelt sich wider in gestiegenen Fertigungs- und Auslieferungszahlen.

Prognosebericht

Der Prognosebericht bezieht sich auf das gesamte Geschäftsjahr 2024. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der Airbus Operations GmbH sind die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge, der Umsatz und die SEP-Ergebnisbeteiligung.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2023 fortgesetzt und übertraf leicht die angestrebte Prognose 2023. Für 2024 wird eine weitere deutliche Steigerung geplant. Es wird gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 mit deutlich steigenden Umsätzen und einer deutlich verbesserten SEP-Ergebnisbeteiligung gerechnet. Aufgrund von geplanten Einmalaufwendungen wird erwartet, dass das Ergebnis der Airbus Operations GmbH vor Ergebnisabführung gegenüber dem Jahr 2023 etwa gleich ausfällt.

Die zentralen Herausforderungen in 2024 für Airbus gesamt und damit auch für die Airbus Operations GmbH bestehen darin, weitere Ratensteigerungen und die Stabilität der Produktion unter Beibehaltung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Weiterhin müssen die Lieferketten hinsichtlich wesentlicher Flugzeugkomponenten und die Verfügbarkeit und Produktreife der Triebwerke gesichert werden. Die Auslieferungszuverlässigkeit und Kundenunterstützung sowie die Wartungszyklen müssen sichergestellt werden.

Vorrangige Projekte und Entwicklungen wie zum Beispiel A321XLR, A350 Frachter, A350-1000 Sunrise müssen bei erhöhten Zertifizierungsansprüchen abgesichert werden.

Die Airbus Operations GmbH plant weitere Einstellungskampagnen, um auch zukünftig geeignete Arbeitskräfte zu rekrutieren.

A320-Familie

Aufgrund der Nachfrage nach Flugzeugen der A320-Familie wird voraussichtlich eine schrittweise Erhöhung der Fertigungsrate von derzeit ca. 55 Flugzeugen pro Monat auf bis zu 64 bis Ende 2024 und 75 in 2026 erfolgen.

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

Das Unternehmen wird proaktiv und durchgängig den Fertigungsbestand, die interne und externe Lieferkette einschließlich Triebwerke beobachten, um auf weitere Ratenerhöhungen bei entsprechender Nachfrage vorbereitet zu sein, die Lagerbestände möglichst niedrig zu halten und ausreichende Lager-Kapazität für Flugzeuge sicherzustellen. Die planmäßige weitere Entwicklung und Zertifizierung der A321XLR ist zu gewährleisten.

Die Nachfrage nach Flugzeugen der A320 Familie, insbesondere der A321-Version soll weiterhin steigen und Airbus wird insbesondere Risiken innerhalb der Lieferketten besonders beobachten, als auch die Produktreife und Verfügbarkeit von Triebwerken sicherstellen müssen.

A350 XWB-Programm

Die Fertigungsraten sollen von etwa sechs Flugzeugen pro Monat Ende 2023 auf etwa sieben bis Ende 2024 und 10 in 2026 erhöht werden. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

Das Unternehmen wird proaktiv und durchgängig den Fertigungsbestand, die interne und externe Lieferkette einschließlich Triebwerke beobachten, um auf weitere Ratenerhöhungen bei entsprechender Nachfrage vorbereitet zu sein, die Lagerbestände möglichst niedrig zu halten und ausreichende Lager-Kapazität für Flugzeuge sicherzustellen.

Weitere Herausforderungen im A350-Programm bestehen darin, die Produktionsraten der Nachfrage anzupassen, die Lieferkette zu überwachen und zu unterstützen sowie die Serienkosten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt zu reduzieren. Die Entwicklungsziele in Bezug auf die Versionen A350-Frachter und A350-1000 Sunrise müssen umgesetzt werden.

Insbesondere Risiken innerhalb der Lieferketten einschließlich der Triebwerke wie auch Wettbewerbsthemen stehen im Fokus.

A330-Programm

Die A330-Serienfertigung soll von etwa drei auf vier Flugzeuge pro Monat in 2024 erhöht werden. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

Das Unternehmen wird proaktiv und durchgängig den Fertigungsbestand, die interne und externe Lieferkette einschließlich Triebwerke beobachten, um auf weitere Ratenerhöhungen bei entsprechender Nachfrage vorbereitet zu sein, die Lagerbestände möglichst niedrig zu halten und ausreichende Lagerkapazität für Flugzeuge sicherzustellen.

Im A330-Programm ist vor allem die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Wide-Body-Markt sicherzustellen sowie die Lieferketten zu beobachten und notfalls zu unterstützen, auch in Hinsicht auf besondere Risiken innerhalb der Lieferketten, z. B. bei der Triebwerksverfügbarkeit.

A400M-Programm

Im A400M-Programm ist die Betriebszuverlässigkeit des Flugzeugs, insbesondere im Hinblick auf die technischen Fähigkeiten sicherzustellen und die Kostenreduzierung gemäß überarbeiteter Planung zu erreichen. Die endgültigen Verhandlungen über die Vertragsanpassung für eine überarbeitete Planung sind noch nicht abgeschlossen.

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 abgeleiteten 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.

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 rechnet damit, dass sich der Verkehrsflugzeugmarkt bis 2025 wieder auf dem Niveau von vor der COVID-19-Krise einpendeln wird.

Eine weitere Chance liegt in den hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, welche die Zukunftsfähigkeit von Airbus und damit auch der Airbus Operations GmbH sichern. Hier liegt gegenwärtig ein besonderer Fokus auf Änderungen im Flugzeugdesign, um den Betrieb auf Lang- und Kurzstrecken zu optimieren und die nächste Generation von Passagierflugzeugen zu entwickeln und somit neue Absatzpotentiale zu

generieren.

Chancen bietet auch die inkrementelle Weiterentwicklung bei der A320-Familie, welche die Möglichkeit zu weiteren Effizienzsteigerungen durch verbesserte Produktionsabläufe und reduzierte Komplexität eröffnet.

Zudem wird in der Nachfrage nach energieeffizienteren Produkten (angetrieben durch steigende Energiekosten, CO₂-Bepreisung und freiwillige Klimaschutzverpflichtungen) oder Produkten, die die Nutzung anderer Energieformen ermöglichen, eine weitere Chance gesehen. Auf diese Weise könnte es zu einem beschleunigten Austausch der weltweiten Flugzeugflotte und zu neuen Geschäftsfeldern kommen.

Die konkreten Auswirkungen dieser Chancen werden mittelfristig als mittel bis hoch eingestuft und würden sich über die Produktion und die SEP-Ergebnisbeteiligung entsprechend auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der Airbus Operations GmbH auswirken.

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.

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.

Hierbei ist weiterhin mit Schwierigkeiten beim Zugang zu den benötigten Materialien und Komponenten, vor allem Triebwerken, Titan und Stahl, sowie Halbleitern und elektronischen Komponenten, in der erforderlichen Menge und im erforderlichen Zeitrahmen zu rechnen. Außerdem können hohe Inflation und Energiekosten sowie Zinserhöhungen negative Folgen für Zulieferer und Subunternehmer haben.

Der Druck auf die Lieferketten wurde darüber hinaus durch die Invasion Russlands in die Ukraine und die daraus folgenden Auswirkungen auf die Energieversorgung, kritische Rohstoffe und das Wirtschaftswachstum verstärkt.

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.

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.

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. 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.

Weiterhin müssen im Zusammenhang mit Datensicherheit die gesetzlichen Bestimmungen zum Datenschutz berücksichtigt werden. Soziale Medien können zur Verbreitung von Fehlinformationen genutzt werden, um dem Unternehmen zu schaden.

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 dem Übergang zu CO₂-armen Energiequellen und Technologien. Außerdem können sich Regulierungen, Maßnahmen und gesellschaftliche Veränderungen auf den Luftverkehr und damit auf den Flugzeugmarkt auswirken.

Krieg in der Ukraine und bewaffnete Konflikte

Lokale oder regionale Kriege oder bewaffnete Konflikte 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.

Russlands Invasion in die Ukraine am 22. Februar 2022 und die daraus resultierenden Sanktionen haben die Risikoanfälligkeit von Airbus bezüglich Lieferkettenstörungen, insbesondere bei der Versorgung mit Titan, erhöht.

Als Gegenmaßnahme hat Airbus seine Beschaffungspolitik angepasst, 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 2024

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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in „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 gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

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

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

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

- beurteilen wir 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 den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, den 30. April 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Buske
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer