



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus Aerostructures GmbH
Hamburg

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	31.12.2023 in TEUR	31.12.2022 in TEUR
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	1.499	1.075
II. Sachanlagen	(2)	594.499	562.238
III. Finanzanlagen	(3)	10.962	7.242
		606.960	570.555
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(4)	976.826	705.145
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	671.129	1.032.752
III. Kassenbestand			
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		1.647.955	1.737.897
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		455	0
		455	0
D. Aktiver Unterschiedsbetrag			
	(6)	1.965	0
		1.965	0
		2.257.335	2.308.451
Passiva			
A. Eigenkapital			
I. Stammkapital	(7)	25	25
II. Kapitalrücklagen	(7)	980.219	980.219
III. Bilanzgewinn /-verlust		0	0
		980.244	980.244
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(8)	366.164	387.843
2. Sonstige Rückstellungen	(9)	197.153	162.744
		563.316	550.588
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(10)	379.402	345.921
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(11)	273.975	362.290
3. Sonstige Verbindlichkeiten	(11)	60.398	69.085
		713.775	777.297
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	324
		2.257.335	2.308.451

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	01.01.2023 bis 31.12.2023 in TEUR	01.01.2022 bis 31.12.2022 in TEUR
Umsatzerlöse	(12)	2.887.238	1.594.375
Umsatzkosten	(13)	(2.927.853)	(1.649.690)
Bruttoergebnis vom Umsatz		(40.614)	(55.315)
Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	(14)	(66.337)	(11.929)
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	10.201	(150)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	(36.859)	(46.148)
Finanzergebnis	(17)	36.105	(26.488)
Ergebnis nach Steuern		(97.504)	(140.030)
Sonstige Steuern		0	0
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	(18)	(97.504)	(140.030)
Erträge aus Verlustübernahme		97.504	140.030
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag		0	0

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Anhang der Airbus Aerostructures GmbH

mit Sitz in Hamburg, eingetragen in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg
unter HRB 171306

Allgemeine Angaben

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 im Wesentlichen die an die Airbus Operations GmbH abgerechneten Leistungen, die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten der im Berichtszeitraum verkauften Flugzeugbauteile und die sonstigen Leistungen.

In dieser Position werden im Wesentlichen Aufwendungen für Material, bezogene Leistungen und Personal sowie Aufwendungen für den Werteverzehr des Anlagevermögens sowie die Bildung/den Verbrauch der sonstigen programmbezogenen

Rückstellungen und die Veränderung der Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen dargestellt.

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.

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 Aerostructures GmbH geht bei den Sachanlagenzugängen überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 20 bis 50 Jahre für Gebäude, 10 bis 33 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.

Sonderbetriebsmittel im Zusammenhang mit der zivilen Flugzeugfertigung werden aktiviert und für das A350 Programm sowie für das Single Aisle Programm in der Airbus-Cabin-Flex-Konfiguration (ACF) planmäßig über die Anzahl der erwarteten Auslieferungen im Programm abgeschrieben. Für die übrigen Serienprogramme werden sie linear über 5 Jahre 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 wird im fünften Jahr unterstellt.

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

Die Bewertung der *übrigen Finanzanlagen* erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu dem am Abschlusstichtag 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.

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden 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.Vj. 1,78%) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 1,74% (i.Vj. 1,44%) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,40% (i.Vj. 3,40%) p. a., zusätzlich 1,00% (i.Vj. 1,00%) bis zum 35. Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten und nicht einkommensabhängigen Anwartschaften mit 2,40% (i.Vj. 2,40%) p. a. eingerechnet. Es wurden 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 *Sonstigen Rückstellungen* wurden auf der Grundlage des § 253 HGB ermittelt. Anzusetzen ist hierbei der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendige Erfüllungsbetrag gemäß § 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.

Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

In den mit 1 (i.Vj. 1) Mio. € ausgewiesenen Immateriellen Vermögensgegenständen ist hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten.

2 Sachanlagen

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

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen hauptsächlich das Single Aisle Programm.

3 Finanzanlagen

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 arbeitgeber- und 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. Die Überdeckung wird als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

4 Vorräte

	31.12.2023 Mio. €	31.12.2022 Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	189	147
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	780	543
Geleistete Anzahlungen	8	15
davon an verbundene Unternehmen	0	0
	977	705

In den Beständen für Unfertige Erzeugnisse und Leistungen sind angearbeitete und den einzelnen Flugzeugprogrammen zugeordnete Fertigungsaufträge sowie das Drittgeschäft enthalten.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	41
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	641	974
Sonstige Vermögensgegenstände	15	18
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1	2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände gesamt	671	1.033

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend aus Lieferungs- und Leistungsforderungen gegen die Airbus Operations GmbH in Höhe von 417 (i.Vj. 142) Mio. €, die Airbus Defence and Space GmbH in Höhe von 58 (i.Vj. 39) Mio. € und die Airbus S.A.S. in Höhe von 57 (i.Vj. 15) Mio. €.

Gegen die Gesellschafterin Airbus GmbH (i. Vj. Premium AEROTEC GmbH) bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 11 (i.Vj. 27) Mio. € sowie aus dem Ergebnisabführungsvertrag von 98 (i.Vj. 140) Mio. €.

Weiterhin wird in den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen das Cash-Pooling mit der AIRBUS SE in Höhe von 0 (i.Vj. 499) Mio. € ausgewiesen.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus der Weiterverrechnung von Anlagen im Bau an die Real Estate Gesellschaften von 5 Mio. €, aus Personalthemen von 3 Mio. € sowie mit 3 Mio. € aus Umsatzsteuerforderungen.

6 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Hier handelt es sich um Übersicherung von Wertpapieren zur Involvenzsicherung von Altersteilzeitansprüchen zum Zeitwert in Höhe von 2 (i.Vj. 0) Mio. €, die nicht mit den Altersteilzeitverbindlichkeiten saldiert werden konnten (siehe Punkt (3) Finanzanlagen).

Der Erfüllungsrückstand von 20 Mio € wurde mit dem beizulegenden Wert der Wertpapiere von 22 Mio. € vollständig verrechnet. Es verbleibt ein aktiver Unterschiedsbetrag von 2 Mio €.

7 Eigenkapital: Gezeichnetes Kapital u. Kapitalrücklage

Das Stammkapital beträgt 25T€. Der Anteilseigner ist die Airbus GmbH.

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Kapitalrücklage	980	980

Im Rahmen der Gründung der ASA GmbH wurden die Vermögensgegenstände des Standortes Nordenham und Bremen zu Verkehrswerten in die ASA GmbH eingebracht. Der Unterschiedsbetrag zu den Anschaffungs-/Herstellungskosten betrug 11 Mio. €.

Zum 31. Dezember 2023 unterliegt nach § 253 Abs. 6 HGB ein Gesamtbetrag von 23 (i. Vj. 63) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus dem Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 Satz 3 HGB i. H. v. 15 (i. Vj 62) Mio. € sowie aus der Bewertung des Planvermögens für das Aufbaukonto, für den Altersteilzeit-Erfüllungsrückstand, für das Sicherheitskonto, für die Lebensarbeitszeitkonten sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert von 8 (i.Vj. 1) Mio €.

8 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	300	315
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus	66	73
Entgeltumwandlung	366	388

Die Pensionsverpflichtung aus dem Basiskonto des P3 Pensionsplans und die Verpflichtung aus dem Airbus Pensions Plan Hauptkonto von 698 (i.Vj. 662) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 398 (i.Vj. 347) Mio. € verrechnet. Die hierfür entstandenen Anschaffungskosten betrugen 379 (i.Vj. 357) Mio. €.

Die Verpflichtung aus dem Aufbaukonto des P3 Pensionsplans und aus dem Airbus Pension Plan Zusatzkonto von 170 (i.Vj. 160) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 104 (i.Vj. 87) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 97 (i.Vj. 88) Mio. €.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr 15 Mio. (i.Vj. 62). Mio. €.

Für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen werden keine Rückstellungen gebildet.

Das Deckungsvermögen besteht im Wesentlichen aus Fondsanlagen in marktgängigen Wertpapieren, die zu Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet sind. Wertpapiere werden mit Hilfe von allgemein anerkannten Bewertungsmethoden auf Grundlage von aktuellen verfügbaren Marktinformationen bewertet. Notierte Preise auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte beruhen typischerweise auf beobachtbaren Marktdaten wie Börsenkursen, Zinssätzen und Wechselkursen. Daneben werden auch Fondsanlagen in nicht marktgängigen Anlagen gehalten, zum Beispiel Private Equity. Für diese Anlagen

liegen in der Regel keine notierten Preise an aktiven Märkten vor. Die Bewertung erfolgt mittels anerkannter Bewertungsmethoden auf den Grundlagen auch von nicht beobachtbaren Informationen.

9 *Übrige Rückstellungen*

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Sonstige Rückstellungen	197	163

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen auftragsbezogene Rückstellungen (Nachlaufkosten und Abrechnungsrisiken) in Höhe von 62 (i. Vj. 58) Mio. € sowie mit 90 (i. Vj. 95) Mio. € Verpflichtungen, die die Belegschaft betreffen (im Wesentlichen Sondervergütung, Erfolgsbeteiligung, Jubiläum und Altersteilzeit), enthalten.

10 *Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen*

	31.12.2023	31.12.2022
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	379	346
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	379	346

11 *Übrige Verbindlichkeiten*

	31.12.2023 Mio. €	31.12.2022 Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	274	362
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	274	362
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	60	69
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	60	69
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	0	0
davon Steuern	13	30
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	2
Übrige Verbindlichkeiten	334	431

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen, davon gegenüber der Gesellschafterin Airbus GmbH GmbH, Augsburg, 71 (i.Vj. 127) Mio. € sowie gegenüber der Airbus Operations GmbH, Hamburg, 183 (i.Vj. 117) Mio. €.

Ebenso enthalten sind Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Airbus SE 2 Mio €.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern aus Urlaub und Mehrarbeit i. H. v. 43 (i.Vj. 34) Mio. €.

Die Altersteilzeitverpflichtung für den Erfüllungsrückstand i. H. v. 20 (i.Vj. 5) Mio. € konnte mit dem Deckungsvermögen i. H. v. 20 (i.Vj. 4) Mio. € vollständig verrechnet werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 256 Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 237 Mio. €.

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Aerostructures GmbH

12 Umsatzerlöse

	2023 Mio. €	2022 Mio. €
Nach Regionen		
Deutschland	2.850	1.575
EU-Länder ohne Deutschland	30	17
Übrige Regionen	7	2
	2.887	1.594

Darin werden die negativen Ergebniseffekte aus der Fremdwährungsbewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und damit im Zusammenhang stehende Effekte aus der Einlösung von konzerninternen Sicherungsgeschäften i. H. v. 240 (i.Vj. 169) Mio. € ausgewiesen.

13 Umsatzkosten

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind im Wesentlichen Material- und Personalaufwendungen enthalten. Des Weiteren sind Aufwendungen für Forschung und Entwicklung i. H. v. 260 (i.Vj. 51) Mio. € sowie Kursgewinne aus der Fremdwährungsbewertung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 5 (i.Vj. 1) Mio. € enthalten.

14 Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 66 (i.Vj. 12) Mio. €, Vertriebskosten fielen wie im Vorjahr keine an. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

15 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen umfänglich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen 10 (i.Vj. 0) Mio. €.

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 34 (i.Vj. 45) Mio €. Des Weiteren sind Verluste aus Sachanlagenabgängen 3 (i.Vj. 1) Mio. € entstanden.

17 Finanzergebnis

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	45	7
davon aus verbundenen Unternehmen	14	7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(4)	(32)
davon an verbundene Unternehmen	(4)	(1)
	41	(25)
Übriges Finanzergebnis	(5)	(1)
Finanzergebnis gesamt	36	(26)

Die sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge beinhalten Zinsen aus dem Zinsanteil der Altersversorgung sowie die Verzinsung aus dem Cashpool.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen entstand ein Zinsertrag von 31 Mio. (i.Vj. Zinsaufwand -31 Mio.) €.

Im Übrigen Finanzergebnis sind die Ergebniseffekte der Fremdwährungsbewertung der Cashpool Konten in fremder Währung sowie die Erträge aus der Wertsteigerung der Kapitalanlagefonds enthalten..

18 Jahresergebnis vor Ergebnisabführung

Für das Geschäftsjahr weist die ASA GmbH einen Jahresfehlbetrag vor der Verlustübernahme von 98 (i.Vj. 140) Mio. € aus. Es besteht ein Ergebnisabführungs- bzw. -übernahmevertrag mit der Airbus GmbH.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		
und bezogene Waren	917	977
Aufwendungen für bezogene Leistungen	163	92
	1.080	1.069

Personalaufwand/ Beschäftigte

	2023	2022
	Mio. €	Mio. €
Entgelte	854	380
Soziale Abgaben	150	62
Aufwendungen für Altersversorgung	32	21
Aufwendungen für Unterstützung	0	0
	1.036	463

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Aktive Belegschaft männlich	9.519	8.231
Aktive Belegschaft weiblich	1.193	1.029
	10.712	9.260

Die Anzahl der in einer Berufsausbildung befindlichen Beschäftigten betrug 250 (i.Vj. 248).

Sonstige Angaben / Organe

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

Die Bezüge für den Aufsichtsrat betragen im Berichtsjahr 0,1 (i.Vj. 0) Mio. €.

Für das Jahr 2023 sind bei der Airbus Aerostructures GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 0,3 Mio. € angefallen.

Nachtragsbericht

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

Aufsichtsrat

Alberto Gutierrez

Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 31. Mai 2023)

Blagnac, Frankreich
Chief Operating Officer
Airbus S.A.S.

Michael Eilers*)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 31. Mai 2023)

Nordenham
Betriebsratsvorsitzender Nordenham
Airbus GmbH

Didier Loiselet

Blagnac, Frankreich
Leiter Performance Management and Controlling
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Daniel Friedrich*)

Hamburg
Leiter des Bezirkes Küsten, IG Metall
ab 31. Mai 2023

Tamer Yüksel*)

Stade
Betriebsratsvorsitzender Stade
Airbus Operations GmbH
ab 31. Mai 2023

Emanuel Glass*)

Hamburg
Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg
ab 31. Mai 2023

Michael Menking

Blagnac, Frankreich
Leiter Programm BS A320
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023 bis 30. Juni 2023

Sebastian Züge*)

Hamburg
Betriebsrat
Airbus Aerostructures GmbH
ab 31. Mai 2023

Mathieu Callewaert

Blagnac, Frankreich
HO HR Operations EU Indus. Rel
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Dimitrios Dimos

Hamburg
Leiter CoC Airframe
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Kristina Thurau-Vetter*)

Hamburg
Gewerkschaftssekretärin IG Metall
ab 31. Mai 2023

Armel Djeukou

Hamburg
Digital and Information Management
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Daniela Lamm

Blagnac, Frankreich
Leiterin Affiliates Governance
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Daniela Lohwasser

Bremen
Leiterin Engineering
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Rainer Knoob*)

Hamburg
Betriebsrat Hamburg
Airbus Operations GmbH
ab 31. Mai 2023

Mona Michaelis*)
Hamburg
Betriebsrat Hamburg
Airbus Operations GmbH
ab 31. Mai 2023

Dr. Marc Fischer
Hamburg
Leiter Cabin & Cargo
ab 31. Mai 2023

Petra Deters*)
Nordenham
Betriebsrat Nordenham
Airbus Aerostructures GmbH
ab 31. Mai 2023

Carlos Alcantara*)
Hamburg
Leiter KAO Service
Airbus Aerostructures GmbH
ab 31. Mai 2023

Jürgen Westermeier
Blagnac, France
Chief Procurement Officer
Airbus S.A.S.
ab 31. Mai 2023

Christoph Zammert
Hamburg
Leiter A320 Family Programme
Airbus Operations GmbH
ab 1. Juli 2023

*) von den Arbeitnehmern gewählt

Geschäftsleitung

Dr. André Walter

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Alexander Thierer

HO Finance & Controlling

Daniela Haller

HO HR & Security

Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus Aerostructures GmbH ist die Airbus GmbH, Hamburg (vormals Premium AEROTEC GmbH, Augsburg), diese wiederum ist ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse mit einem Beteiligungsanteil von 94,70%. Die restlichen 5,30% werden direkt von der Airbus SE, Amsterdam gehalten. Der Abschluss der Airbus Operations S.A.S. einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften wird in den Konzernabschluss der Airbus SE, Amsterdam, 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.

Hamburg, den 14. Mai 2024

Die Geschäftsführung

Walter

Thierer

Haller

Airbus Aerostructures GmbH

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2023

in TEURO	Anschaffungs-/Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2023	Zugänge lfd. Jahr	Abgänge	Umbuchungen	Transfer	Stand 31.12.2023	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Transfer	Stand 31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizzenzen an solchen Rechten und Werten	3.369	402	-1.804	449	13	2.429	-2.295	-440	1.804	0	0	-930	1.499	1.075
IMMATERIELLE VERMOGENSGEGENSTANDE	3.369	402	-1.804	449	13	2.429	-2.295	-440	1.804	0	0	-930	1.499	1.075
1. Grundstücke, grundstücksgl. Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	2.394	267	-65	-51	0	2.545	-564	-111	36	2	0	-637	1.908	1.830
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.169.701	36.735	-40.810	16.947	-39.682	1.142.890	-929.795	-63.236	39.695	5	32.988	-920.343	222.547	239.906
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausst.	1.227.706	26.385	-25.969	12.288	4.741	1.245.151	-1.067.669	-66.886	25.750	-7	-12	-1.108.824	136.327	160.036
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	160.466	112.866	-855	-29.633	-9.127	233.717	0	0	0	0	0	0	233.717	160.466
SACHANLAGEN	2.560.266	176.253	-67.699	-449	-44.068	2.624.303	-1.998.028	-130.233	65.481	0	32.976	-2.029.804	594.499	562.238
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	6.804	3.818	0	0	0	10.622	0	0	0	0	0	0	10.622	6.804
3. Sonstige Ausleihungen	439	1	-98	0	0	341	0	0	0	0	0	0	341	439
FINANZANLAGEN	7.242	3.818	-98	0		10.962	0	0	0	0		0	10.962	7.242
ANLAGEVERMOGEN	2.570.877	180.473	-69.602	0	-44.056	2.637.694	-2.000.323	-130.672	67.285	0	32.976	-2.030.734	606.960	570.555

Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

Lagebericht 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.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Juli 2022 ist das neue industrielle Setup von Airbus im Bereich Zivilflugzeugbau in Deutschland in Kraft getreten. Im Rahmen dieser Umstrukturierung wurde die Strukturmontage der Standorte Bremen und Nordenham aus der Airbus GmbH sowie Hamburg und Stade aus der Airbus Operations GmbH (nachfolgend AOG) ausgegliedert und in die Airbus Aerostructures GmbH (nachfolgend ASA GmbH) eingebbracht. Die ASA GmbH ist nach wie vor eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH.

Das Airbus Unternehmen bündelt die Fertigung großer Strukturkomponenten und liefert diese auf Rechnung an die AOG. Es vereint drei vorherige AOG-Produktionsstätten in Hamburg, Stade und Bremen sowie die früheren Airbus GmbH Werke Nordenham und Bremen. Die ASA GmbH ist in großen zivilen und militärischen Flugzeugprogrammen vertreten (Airbus A319-A321, A330, A350 XWB, A400M und Eurofighter).

Sitz des Unternehmens ist Hamburg. Wichtigste Ziele der ASA GmbH sind die Kundenzufriedenheit und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Die angestrebte erhöhte Rentabilität in allen Unternehmensbereichen ist die Basis für die kontinuierliche Weiterentwicklung und Transformation und Basis für die Geschäftsgrundlage.

Zentrale Bereiche wie beispielsweise Engineering und der Finanzbereich werden über eine sogenannte “gesellschaftsübergreifende Führung” an den Standorten Augsburg und Varel geführt. Dahinter verbirgt sich, dass diese Bereiche neben ihren Aufgaben in der ASA GmbH auch simultan in der Airbus GmbH arbeiten, unter disziplinarischer Führung von ASA-Managern. Die Leistungsverrechnung sowie Inhalte sind vertraglich über einen Management Vertrag geregelt.

Mit 6.190 ASA-Mitarbeitern zum Jahresende 2023 ist Hamburg der größte Standort. Hier befindet sich das Kompetenzzentrum für die Strukturmontage der Rumpfsektionen, es werden u.a. die Struktur- und Ausrüstungsmontage der A320-Familie sowie für die A330 und A350 durchgeführt. Der Standort ist mit seinen roboter- und laserunterstützten Fertigungslinien der modernste des Konzerns.

Hamburg ist ein Gemeinschaftsbetrieb zwischen der ASA und der AOG. Standortbezogene Umlagen werden zwischen beiden Firmen anteilig aufgeteilt.

Der Standort Stade gilt als Kompetenzzentrum für leichte Kohlenfaserverbundwerkstoffe (CFK). Dort erfolgt die Montage der Seitenleitwerke aller Flugzeugmodelle, ausgenommen des Airbus A220. Zudem wird die Flügeloberschale des Airbus A350 XWB in Stade produziert. Sie gilt als eines der größten CFK-Integralbauteile der Welt. Der Standort Stade hat zum Jahresende 2.053 Mitarbeitende.

Der Standort Nordenham bildet mit 3.143 Beschäftigten zum Ende 2023 das Zentrum für den Schalen- und Sektionsbau sowie die Großblechfertigung der ASA GmbH. Im Bereich der integrierten Schalenfertigung zählt Nordenham zu den modernsten Produktionsstandorten. Weitere Schwerpunkte bilden die Profilfertigung, das Streckziehen von großflächigen Metallstrukturen sowie die FML- und CFK-Klebetechnik.

Der Werksteil Bremen beschäftigt 506 Mitarbeiter zum Ende 2023 und ist das Kompetenzzentrum für Blech- und Thermoplast-Teile sowie die Teilefertigung. Für die A350 XWB werden hier spezielle Thermoplast-Clips hergestellt.

Die Geschäftstätigkeiten der ASA GmbH gehören über alle Programme zum Kerngeschäft von Airbus. Seit dem 1. Juli 2022 erhält die ASA GmbH für Serienkomponenten (u. a. auch Rumpfsektionen) und sonstige Leistungen eine Beauftragung. Die Abrechnung erfolgt über Beauftragungen pro Flugzeug für den gesamten Lieferumfang von der AOG. Die ASA rechnet ihre Lieferungen und Leistungen unmittelbar mit der AOG ab. Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage von Preisen, die für einen 3-Jahreszeitraum vereinbart wurden. Vorzeitige Preisanpassungen sind möglich, sofern signifikante Abweichungen zu den der Preisfindung zugrunde liegenden operativen Planungen auftreten. Zusätzlich werden einmalige Aufwände, wie beispielsweise große Entwicklungsprojekte, separat beauftragt und abgerechnet. Die entsprechenden Mechanismen und Preiskataloge werden in den Intragroup Supply Agreements zwischen der AOG und der ASA GmbH geregelt.

Airbus ist einer der führenden Hersteller von Passagierflugzeugen. Die Geschäftstätigkeiten von Airbus umfassen die Entwicklung und Herstellung, das Marketing und den Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzen, Flugzeugumrüstungen und zugehörige Dienstleistungen sowie von Turboprop-Flugzeugen für den regionalen Luftverkehr und von Flugzeugbauteilen.

Zur umfassenden Produktpalette von Airbus gehören die folgenden Flugzeugfamilien mit einer Kapazität von 100 bis über 600 Sitzen: die A220-Familie, die A320-Familie, die A330-Familie sowie die A350 XWB.

Die Entwicklungs- und Produktionsstandorte von Airbus sind in Europa auf die vier Ländergesellschaften AOG (Deutschland), Airbus Operations S.A.S. (Frankreich), Airbus Operations Ltd. (Großbritannien) und Airbus Operations S.L. (Spanien) sowie die Produktionsgesellschaften ASA GmbH 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.

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 ASA GmbH berichtet direkt an den Airbus COO (Chief Operating Officer).

Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsprogramme dienen vorwiegend 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 ASA GmbH 260 (i.Vj. 51) Mio. €.

Auf die einzelnen Programme entfallen davon:

A321 XLR	114 (i.Vj. 22) Mio. €
A350 XWB	126 (i.Vj. 19) Mio. €
Digitalisierung	5 (i.Vj. 2) Mio. €
Technologien	9 (i.V. 4) Mio. €
Sonstige	6 (i.Vj. 4) Mio. €

Technologien und Grundlagenforschung

Die Forschungs- und Technologie-Aufwendungen der ASA GmbH gliedern sich im Jahr 2023 in drei Ausrichtungen. Zum einen betrifft es die Erhöhung des Reifegrades kosten- und gewichtseffizienter Strukturbauweisen- und -technologien der unterschiedlichen Materialklassen (Aluminium, thermoplastisches und duromeres CFK) für Flugzeuggrümpfe, Leitwerke und Flügelschalen. Zum anderen waren die Schwerpunkte der Forschungsarbeiten die Intensivierung von Automatisierungslösungen sowohl für zukünftige Montage- und Produktionsprozesse als auch für effiziente datenbasierte Vernetzung über die gesamte Prozesskette. Die angestrebten Innovationen aus den mehrjährigen Forschungsprojekten werden helfen, die Umweltauswirkungen der zukünftigen Luftfahrt zu reduzieren.

In 2023 beteiligte sich die ASA GmbH weiterhin am Luftfahrtförderprogramm LuFo 6 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Zudem beteiligt sich die ASA GmbH am von der Europäischen Union finanzierten Clean Aviation-Programm zur Entwicklung von Konzepten für eine neue Generation von Flugzeugen.

Die Aufwendungen bei der ASA GmbH für Technologien und Grundlagenforschung betrugen in 2023 9 (i.V. 4) Mio. €.

A321 XLR

Im Jahr 2019 stellte Airbus die A321XLR (Xtra Long Range) auf der Pariser Luftfahrtmesse vor. Diese neueste Single-Aisle-Variante wird auf Langstrecken mit bis zu 4.700 nautischen Meilen eingesetzt werden 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 ASA GmbH insgesamt 37 (i.Vj. 22) Mio. € Neuentwicklungsaufwendungen für die XLR-Variante angefallen.

A350 XWB

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 ASA GmbH sind im Berichtsjahr 40 (i.Vj. 19) 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 erstmalig bei Airbus gebündelt und programmübergreifend ausgewiesen. Sie betrugen im Berichtsjahr 5 (i.Vj. 2) Mio. €.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der Geschäftsverlauf der ASA 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 ASA 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.

Im Berichtsjahr lieferte die ASA GmbH insgesamt 671 Flugzeugbauteile aus, davon 580 für die A320-Familie, 57 für die A350-Familie, 27 für die A330-Familie und 7 A400M.

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, Rumpfsegmente) 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.

Fertigungsrationen Ende 2023:

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

Damit entsprachen die Fertigungsrationen 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 Produktpportfolios, einschließlich der Weiterentwicklung der A320neo-Familie, insbesondere der kürzlich eingeführten A321 XLR. Die A320neo beinhaltet zahlreiche Innovationen, wie die neueste Generation von Triebwerken, Sharklet-Flügel spitzen 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 A320ceo 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.

Die ASA GmbH liefert die hinteren Rumpfsektionen und das Seitenleitwerk für sämtliche Varianten. Die Flügelanbauteile werden nur für die A320 Varianten geliefert.

A330-Familie

Mit 1.771 verkauften Flugzeugen (davon 296 A330neo) und 1.591 ausgelieferten Flugzeugen deckt die A330-Familie sämtliche Marktsegmente mit einem zweistrahlgigen 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.

Die ASA GmbH liefert v. a. die mittlere sowie die hinteren Rumpfsektionen, das Seitenleitwerk sowie Flügelanbauteile für sämtliche Varianten.

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.

Die ASA GmbH liefert die mittleren sowie die hinteren Rumpfsektionen, sowie das Seitenleitwerk und die Flügelanbauteile für sämtliche Varianten.

A400M

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

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.

Die ASA GmbH liefert das Seitenleitwerk, sowie die Flügelanbauteile.

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.

Unter der Projektbezeichnung „Next Chapter Rewired“ sollen außerdem unter anderem das Technologie- und Produktpotential angepasst, neue Treibstoffe, z. B. Wasserstoff als Ersatz für fossile Brennstoffe, erforscht und die Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter u. a. in den Bereichen Wasserstoff, Brennstoffzellen und Künstliche Intelligenz entwickelt werden. Flächendeckende Automatisierung und Robotik sind ebenfalls Teil des Projektes.

Ein weiteres wesentliches Ziel zur Erreichung einer nachhaltigen Luftfahrt ist die Entwicklung emissionsfreier Flugzeuge (ZEROe). Im Jahr 2022 hat Airbus neue

Partnerschaften bei nachhaltigen Treibstoffen, grünem Wasserstoff und der „Direct Air Capture“-Technologie bekannt gegeben.

Um länderübergreifend industrielle Prozesse zu harmonisieren, wurde das transnational einheitliche Airbus Ressource Planning (ARP) System auf der Basis von SAP ausgewählt.

Darüber hinaus wurde im Rahmen des Projekts Airplan ein weiteres übergreifendes System auf SAP-Basis zur integrierten Planung über alle Standorte ausgewählt.

Airbus Aerostructures beteiligt sich an diesen und weiteren zentralen Digitalisierungsmaßnahmen, setzt aber im Bereich der Einzelteifertigung und im Bereich der Montage auch auf eigene, optimierte Lösungen. Der Schwerpunkt liegt hier ebenfalls auf den Bereichen SAP und Software zur Datenvernetzung und Steuerung in den Fertigungsbereichen.

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

Zukunftstarifvertrag

Der 2012 von der AOG und der IG Metall abgeschlossene Zukunftstarifvertrag (ZTV) zur Sicherung der Arbeitsplätze und der deutschen Standorte wurde bis zum 31.03.2024 verlängert und gilt sowohl für die AOG als auch für die Standorte Hamburg und Stade der ASA GmbH. Für die Standorte der ASA GmbH in Nordenham und Bremen wurde der Tarifvertrag „Sicherheit durch Flexibilität“ entsprechend bis zum 31.03.2024 verlängert.

Risikomanagement- und internes Kontrollsyste

Die ASA 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 (z. B. „Accounting Manual“)
- Frühwarnsysteme, die allen Mitarbeitern vertraulich zugänglich sind

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 ASA GmbH im Dezember 2023 beschlossen, einen Frauenanteil in der Geschäftsführung von 33% und im Aufsichtsrat von 30% bis zum 31. Dezember 2026 anzustreben. Per 31. Dezember 2023 betrug der Frauenanteil in der Geschäftsführung 33% und im Aufsichtsrat 25%.

Im September 2023 legte die Geschäftsführung fest, bis zum 31. Dezember 2026 den Frauenanteil in der ersten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 25% und der zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 25% zu erreichen.

Zum Stichtag beträgt der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 28% und in der zweiten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 9%.

Wirtschaftliche Lage

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren sind für die ASA GmbH Umsatzerlöse, EBIT und Jahresergebnis vor Ergebnisabführung. Der wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikator ist die Anzahl von ausgelieferten Flugzeugbauteilen.

Im Jahr 2023 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der ASA 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.

Wesentliche Kennzahlen der ASA GmbH:

in Mio. €	2023	2022	Siehe Kapitel
Lieferungen Flugzeugbauteile	671	283	Auslieferungen
Umsatzerlöse	2.887	1.594	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	260	51	Forschung und Entwicklung
EBIT (Earning before interest and tax)	(134)	(114)	Ertragslage
Jahresfehlbetrag vor EAV	(98)	(140)	Ertragslage
Eigenkapital	980	980	Vermögenslage

Das negative EBIT entsprach mit 134 (i.Vj. -114) Mio. € der Prognose.

Ertragslage

Die Gesamtumsätze der ASA GmbH belaufen sich auf 2.887 (i.Vj. 1.594) Mio. € und entsprechen damit der Prognose des Vorjahres. Das Single-Aisle Programm ist mit einem Anteil von 1.771 (i.Vj. 1.099) Mio. € der größte Umsatzträger gefolgt von A350 mit 902 (i.Vj. 497) Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Flugzeugauslieferungen zurückzuführen und weist die erwartete Tendenz auf.

Die Umsatzkosten betrugen 2.928 Mio. €, was insgesamt zu einem negativen Bruttoergebnis vom Umsatz von 41 (i.Vj. 55) Mio. € führt. Die größten Kostentreiber waren vor allem die stark gestiegenen Energie- und Materialpreise, hohe Personalkosten (Altersvorsorge, Transformationsgeld sowie die Inflationsausgleichsprämie).

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten betragen 66 Mio. €. Es handelt sich dabei überwiegend um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich im Ergebnis mit 37 (i.Vj. 46) Mio. € aus. Maßgeblich waren Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 34 (i.Vj. 45) Mio. €.

Das Finanzergebnis beträgt 36 (i.Vj. -26) Mio. €. Im Wesentlichen beeinflusste der Zinsanteil der Altersversorgung von +31 (i.Vj. -31) Mio. € das Finanzergebnis. Ebenso positiv wirkten sich die Zinsen aus dem Cashpool von 10 (i.Vj. 5) Mio. € aus.

Der Jahresfehlbetrag beläuft sich auf 98 (i. Vj. 140) Mio. € vor Verlustübernahme durch die Airbus GmbH. Damit entspricht der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung den Prognosen. Auf Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages mit der Airbus GmbH wird der Jahresfehlbetrag von der Airbus GmbH ausgeglichen.

Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen beträgt 594 (i.Vj. 562) Mio. €. Den Investitionen in Höhe von 176 (i.Vj. 132) Mio. € standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von 130 (i.Vj. 68) Mio. € gegenüber.

Der Bestand an Vorräten beträgt 977 (i.Vj. 705) Mio. €. Die Erhöhung der Bestände für Unfertige Erzeugnisse und Leistungen um 237 (i.Vj. 297) Mio. € ergibt sich im Wesentlichen infolge des Hochlaufs.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände betragen zum Bilanzstichtag 671 (i.Vj. 1.033) Mio. € und betreffen mit 641 (i.Vj. 974) Mio. € im Wesentlichen verbundene Unternehmen.

Das Eigenkapital hat sich aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages mit der Airbus GmbH nicht verändert und beläuft sich wie im Vorjahr auf 980 Mio. €.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen 366 (i.Vj. 388) Mio. €. Das Planvermögen konnte mit den Pensionsverpflichtungen entsprechend saldiert werden.

Die übrigen Rückstellungen liegen mit 197 (i.Vj. 163) Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultiert vor allem aus der Erhöhung der Rückstellungen fehlende Eingangsrechnungen sowie Rückstellungen aus Vertragsnichterfüllung. Die übrigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Personal- und Sozialrückstellungen sowie Rückstellungen für Nachlaufkosten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 379 (i.Vj. 346) Mio. € und stiegen in Vergleich zum Vorjahreswert, bedingt durch die Stabilisierung des Geschäftsvolumens und den Ratenhochlauf in allen Programmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betragen 274 (i.Vj. 362) Mio. €. Es betrifft vor allem die Verbindlichkeit gegenüber der AOG aufgrund des hohen Abrufs von Konzernleistungen.

Auch die übrigen Verbindlichkeiten reduzierten sich geringfügig auf 60 (i.Vj. 69) Mio. €. Dies ist vor allem dem Rückgang der Lohnsteuerverbindlichkeit gegenüber Finanzbehörden geschuldet.

Finanzlage

Die ASA GmbH nimmt am Cash-Pooling der Airbus SE teil und stellt hierdurch die laufende Liquidität sicher. Die Höhe der Finanzmittel zum Stichtag betragen -2 Mio. €.

in Mio. €	2023	2022
Jahresfehlbetrag vor EAV	(98)	(140)
Jahresüberschuss/-fehlbetrag nach EAV	0	0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	(378)	81
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	(119)	(133)
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(4)	551
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	(501)	499
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	499	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(2)	499

Der Finanzmittelfonds beinhaltet das Cash-Pooling gegenüber der Airbus SE. Die Kreditlinie für den Cashpool beträgt 900 Mio. €. Diese Linie deckt die unterjährig anfallenden Liquiditätsbedarfsspitzen ab.

Gesamtaussage

Das Jahr 2023 war für die ASA 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 Wirtschaftsjahr 2024. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der ASA GmbH sind die Anzahl der an die AOG ausgelieferten Bauteile.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2023 fortgesetzt und übertraf leicht die angestrebte Prognose. Für 2024 wird eine weitere deutliche Steigerung sowohl in Auslieferungen als auch im Umsatz geplant. Der geplante Umsatz wird die 3,5 Mrd. Grenze überschreiten. Der negative EBIT wird sich wie in dem Geschäftsjahr 2023 weiterhin im niedrigen dreistelligen Millionenbereich bewegen. Der geplante Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung wird sich im niedrigen dreistelligen Millionenbereich bewegen.

Die zentralen Herausforderungen in 2024 für die Airbus Gruppe und damit auch für die ASA GmbH bestehen darin, die 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 ASA 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 Fertigungsrationen 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.

Chancen und Risiken

Airbus und die ASA 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 Fertigungsrsaten 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 ASA 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 sieht die Geschäftsführung 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. Auf diese Weise könnte es zu einem beschleunigten Austausch der weltweiten Flugzeugflotte und zu neuen Geschäftsfeldern kommen.

Foren sowie Werkstätten mit neuen Methoden zu Arten des Lernens und Arbeitens wurden eingerichtet. Diese dienen der Untersuchung, der Budgetierung sowie der Implementierung neuer Arbeitsmethoden und bieten die Chance, den Ramp-up z.B. im Programm Single-Aisle zu unterstützen.

Ebenso als Chance wird die Anwendung von Integral Komponenten gesehen. Hierbei handelt es sich um die Integration von komplexen Bauteilformen und Luftfahrzeugstrukturen durch neueartige Fertigungsverfahren und Materialen. Das ermöglicht Einsparungen von Rohmaterial, sowie beschleunigte und vereinfachte Fertigungsverfahren. Es gibt weniger Fertigungsteile, damit eine höhere Qualität und geringere Kosten.

Als Chance wird auch das Prüfen von weiteren Ländern gesehen, die eine Optimierung der Produktionskosten bieten, unter Beibehaltung der hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards.

Die konkreten Auswirkungen dieser Chancen werden mittelfristig als mittel bis hoch eingestuft und würden sich über die Produktion entsprechend auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der ASA 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 auswirken.

Die nachfolgenden Risiken sind für die ASA 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 ASA GmbH aus.

Airbus ist bestrebt, die Widerstandsfähigkeit seiner Lieferkette zu verbessern, und hat ein verstärktes Kontrollsysteem 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 ASA 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.

Dabei müssen die gesetzlichen Bestimmungen zum Datenschutz berücksichtigt werden. Soziale Medien können zur Verbreitung von Fehlinformationen genutzt werden, um dem Unternehmen zu schaden.

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

Klimabezogene Risiken

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

Risiken ergeben sich besonders aus 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 die Wechselkurs- und Zinsänderungen, Schwankungen bei Zukaufteilen und dem 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 getätig, da ein erheblicher Anteil der Umsätze bei Airbus in US-Dollar erzielt wird, während die Kosten größtenteils in Euro anfallen. So soll das Währungsrisiko begrenzt werden.

Beginnend mit dem Inkrafttreten der Neustrukturierung Mitte 2022 wurden Sicherungsgeschäfte von der Airbus GmbH (vormals Premium AEROTEC GmbH) im Rahmen des konzernweiten Hedging von Airbus Commercial Hedges allokiert. Mit Abschluss des Jahres 2023 bestehen keine weiteren Hedges in der ASA GmbH. Stattdessen soll das gesamte Netto-Währungskursrisiko der ASA GmbH aus der Geschäftsbeziehung mit Airbus Commercial im Rahmen der Airbus Hedging Policy mit einem fixen USD-Kurs auf Basis der gruppenweiten Hedges abgesichert werden. Für Planungszwecke wurde für den ungesicherten Anteil ein Kurs von 1,25 USD / € zugrunde gelegt.

Exportkontrolle

Die ASA GmbH hat die Vorschriften zur Exportkontrolle einzuhalten. Jedes produzierte Gut muss entsprechend den Vorschriften zur Exportkontrolle korrekt klassifiziert (zivil, militärisch und dual nutzbar) werden. Ohne diese Klassifizierung werden für militärisch nutzbare Güter keine Ausfuhr genehmigungen erteilt. Und dies würde unter Umständen den Betriebsablauf der ASA GmbH negativ beeinflussen, mit Auswirkungen auf die nachfolgenden Lieferketten und damit auch auf die Auslieferungen von Flugzeugen.

Bei identifizierten Verstößen im Bereich Exportkontrolle werden die Behörden unverzüglich informiert, entsprechende Maßnahmen definiert und diese in die

bestehenden Prozesse integriert oder neue definiert. Des Weiteren werden alle Mitarbeiter im Rahmen obligatorischer Schulungen auf die Risiken hingewiesen und für entsprechende Verhaltensweisen in Bezug auf die Exportkontrolle sensibilisiert.

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 somit direkt auf die ASA GmbH ausstrahlen können.

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

Hamburg, 14. Mai 2024

Die Geschäftsführung

Walter

Thierer

Haller

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Airbus Aerostructures 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 Aerostructures 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 dem Abschnitt „Förderung weiblicher Führungskräfte“ des Lageberichts enthalten ist.

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

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

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

Verantwortung der 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 Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität 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 Kontrollsysten 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 unan-

gemessen 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 Unternehmensaktivität 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 Kontrollsysteem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 14. Mai 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Buske
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer

