



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus Aerostructures GmbH
Hamburg

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

		Summe	Summe
	Anhang	31.12.2025 in TEUR	31.12.2024 in TEUR
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	1.737	1.361
II. Sachanlagen	(2)	834.865	669.760
III. Finanzanlagen	(3)	25.248	15.737
		861.851	686.858
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(4)	2.337.556	1.137.135
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	1.297.926	885.290
		3.635.481	2.022.425
C. Rechnungsabgrenzungsposten		128	1.165
		128	1.165
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(6)	442	2.516
		442	2.516
		4.497.903	2.712.964

Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	Summe 31.12.2025 in TEUR	Summe 31.12.2024 in TEUR
Passiva			
A. Eigenkapital			
I. Stammkapital	(7)	25	25
II. Kapitalrücklage	(7)	1.543.497	980.219
III. Jahresergebnis		0	0
		1.543.522	980.244
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(8)	618.755	344.660
2. Sonstige Rückstellungen	(9)	215.550	130.526
		834.305	475.186
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(10)	868.819	493.674
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(11)	1.093.758	677.647
3. Sonstige Verbindlichkeiten	(11)	157.500	86.213
		2.120.076	1.257.534
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	0
		0	0
		4.497.903	2.712.964

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	Summe	Summe
		01.01.2025 bis 31.12.2025 in TEUR	01.01.2024 bis 31.12.2024 in TEUR
Umsatzerlöse	(12)	5.293.308	3.442.384
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(13)	(5.705.309)	(3.836.066)
Bruttoergebnis vom Umsatz		(412.001)	(393.682)
Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	(14)	(92.997)	(63.618)
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	20.274	29.719
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	(65.459)	(18.390)
Finanzergebnis	(17)	(5.874)	21.302
Ergebnis nach Steuern		(556.057)	(424.669)
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	(18)	(556.057)	(424.669)
Erträge aus Verlustübernahme		556.057	424.669
Jahresergebnis		0	0

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

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 der §§ 242 ff. und 264 ff. HGB 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 Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025, 0:00 Uhr wurde der operative Geschäftsbetrieb (Premium AEROTEC Industries im Folgenden PAI) der Standorte Augsburg und Varel sowie die Beteiligung an der Premium AEROTEC SRL in Ghimbav, Bezirk Braşov (Kronstadt), Rumänien im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG gegen Gewährung von Geschäftsanteilen von der Airbus GmbH übertragen. Die Übertragung erfolgte zu Buchwerten; dabei ging ein Reinvermögen in Höhe von 563.278.134,69 € auf die ASA über. Hiervon entfiel 1 € auf die Erhöhung des Stammkapitals von 25.000 € auf 25.001 € und 563.278.133,69 € auf die Einstellung in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

Durch die Ausgliederung sind die ausgewiesenen Beträge des Berichtsjahres nicht mit denen des Vorjahres vergleichbar. Daher wurde sofern notwendig bei den einzelnen Posten die Werte des ausgegliederten Betriebsteils zum 31. Dezember 2024 ergänzt, um eine Vergleichbarkeit gemäß § 265 Abs. 2 HGB zu gewährleisten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird gem. § 275 Abs. 3 HGB 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

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

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.

Maschinen im Zusammenhang mit der zivilen Flugzeugfertigung werden aktiviert und 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 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 Bewertung der Anschaffungskosten erfolgt nach der Durchschnittsbewertung gemäß §240 Abs. 4 HGB.

Die *Erzeugnisse* werden zu Herstellungskosten bewertet. Dazu zählen 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. Das Wahlrecht gemäß § 255 Abs. 2 S. 3 HGB wird ausgeübt

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.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, soweit sie Ausgaben für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, gemäß § 250 Abs. 1 HGB.

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 2,06 % (i. Vj. 1,90 %) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 2,21 % (i. Vj. 1,97 %) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre nach § 253 Abs. 6 HGB relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,0 % (i. Vj. 3,1 %) p. a., zusätzlich 1,0 % (i. Vj. 1,0 %) bis zum 35. Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten und nicht einkommensabhängigen Anwartschaften mit 2,0 % (i. Vj. 2,1 %) p. a. eingerechnet. Es wurden eine altersabhängige detaillierte Fluktuationstabelle sowie eine Invaliditätswahrscheinlichkeit gemäß Richttafeln 2018 G (30 %) berücksichtigt. Daneben werden unverändert Annahmen über die Inanspruchnahme von Auszahlungsoptionen der Begünstigten getroffen. Die Verpflichtungen für Sterbegeld wurden in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Die *Rückstellungen für Jubiläumsleistungen und Altersteilzeitverpflichtungen* wurden ebenfalls mit dem versicherungsmathematisch ermittelten Anwartschaftsbarwert unter Anwendung der Sterbewahrscheinlichkeit gemäß den Richttafeln 2018 G von Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Bei der Ermittlung wurde ein Rechnungszinsfuß von 1,98 % (i. Vj. 1,68 %) bei Jubiläumsverpflichtungen und 1,85 % (i. Vj. 1,48 %) bei Altersverpflichtungen zugrunde gelegt.

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.

Währungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten sind zum Entstehungskurs oder dem niedrigeren bzw. höheren Devisenkassa-Mittelkurs zum Abschlussstichtag umgerechnet. Bei einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden neben den unrealisierten Verlusten auch die unrealisierten Gewinne aus der Stichtagskursbewertung berücksichtigt

Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH

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

In den mit 2 (i. Vj. 1 und PAI 1) Mio. € ausgewiesenen Immateriellen Vermögensgegenständen ist hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 1 Mio. € an Immateriellen Vermögensgegenständen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

2 <i>Sachanlagen</i>

Die Entwicklung des Sachanlagevermögens im Geschäftsjahr 2025 ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen hauptsächlich das Single Aisle Programm. Die Abgänge betreffen im Wesentlichen den Verkauf von Sonderbetriebsmitteln an die Airbus Operations GmbH.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 235 Mio. € an Sachanlagen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

3 Finanzanlagen

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Anteile an verbundenen Unternehmen	7	0
Wertpapiere des Anlagevermögens	18	15
Sonstige Ausleihungen	0	1
	25	16

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden die Beteiligung an der Premium AEROTEC SRL (Braşov, Rumänien), die gesamten Wertpapiere des Anlagevermögens sowie Sonstige Ausleihungen in Höhe von insgesamt 10 Mio.€ von der Airbus GmbH übertragen.

Aufstellung über den Anteilsbesitz	Kapital- anteil in %	Eigenkapital in Landeswährung	Ergebnis des letzten Jahresabschlusses
Premium AEROTEC SRL, Jud. Braşov, Romania *	100,00	237.823.843 RON **	48.678.856 RON

* vorläufiger Jahresabschluss 2025

** Wechselkurs zum 31. Dezember 2025: 5,0913 EUR/ RON

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg, HRB 171306 hinterlegt.

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 <i>Vorräte</i>		
	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	458	230
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	1.872	901
Geleistete Anzahlungen	8	6
davon an verbundene Unternehmen	0	0
	2.338	1.137

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

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 716 Mio. € an Vorratsbeständen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

5	<i>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>
----------	---

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	48	53
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.150	799
Sonstige Vermögensgegenstände	100	33
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände gesamt	1.298	885

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend gegen die Airbus Operations GmbH in Höhe von 492 (i. Vj. 265) Mio. €, die Airbus Defence and Space GmbH in Höhe von 49 (i. Vj. 24) Mio. € und die Airbus S.A.S. in Höhe von 17 (i. Vj. 6) Mio. €.

Gegen die Gesellschafterin Airbus GmbH bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 2 (i. Vj. 58) Mio. € sowie aus dem Ergebnisabführungsvertrag von 556 (i. Vj. 425) Mio. €.

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 84 Mio. € sowie 5 Mio. € aus Erstattungsanspruch Stromsteuer.

Im Rahmen der Ausgliederung zur Aufnahme wurden alle operativen Sachverhalte von der Airbus GmbH an die ASA übertragen, darunter mit 39 Mio. € die bestehenden Forderungen aus Lieferbeziehungen sowie 231 Mio. € Forderungen gegen verbundene Unternehmen.

6 *Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung*

Hier handelt es sich um Übersicherung von Wertpapieren zur Insolvenzsicherung von Altersteilzeitansprüchen zum Zeitwert in Höhe von 0,4 (i. Vj. 2) Mio. €, die die Altersteilzeitverbindlichkeiten übersteigen (siehe Punkt (3) Finanzanlagen).

Der Erfüllungsbetrag von 34 (i. Vj. 22 und PAI 10) Mio € wurde mit dem beizulegenden Wert der Wertpapiere von 35 (i. Vj. 24 und PAI 5) Mio € vollständig verrechnet. Es verbleibt ein aktiver Unterschiedsbetrag von 0,4 (i. Vj. 2) Mio €.

7 *Eigenkapital*

Das Stammkapital beträgt nach einer unterjährigen Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr 2025 um 1 € nunmehr 25.001 €. Die alleinige Anteilseignerin ist die Airbus GmbH. Die Kapitalrücklage stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Kapitalrücklage	1.543	980

Bei der Umwandlung aus Ausgliederung von Vermögensgegenständen sowie Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus der Airbus GmbH auf die ASA erfolgte die Übertragung zu Buchwerten. Dabei ging ein Reinvermögen in Höhe von 563.278.134,69 € auf die ASA über; hiervon entfiel 1 € auf die Erhöhung des Stammkapitals von 25.000 € auf 25.001 € und 563.278.133,69 € auf die Einstellung in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

Zum 31. Dezember 2025 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB ein Gesamtbetrag von 127 (i. Vj. 77) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus dem Unterschiedsbetrag aus der Bewertung des Planvermögens für das Aufbaukonto, für den Altersteilzeit-Erfüllungsrückstand, für das Sicherheitskonto, für die Lebensarbeitszeitkonten sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert.

8	<i>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</i>
----------	---

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	501	283
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus Entgeltumwandlung	118	62
	619	345

Die Pensionsverpflichtung aus dem Basiskonto des P3 Pensionsplans und die Verpflichtung aus dem Airbus Pensions Plan Hauptkonto von 1.087 (i. Vj. 734 und PAI 300) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 586 (i. Vj. 451 und PAI 83) Mio. € verrechnet. Die hierfür entstandenen Anschaffungskosten betrugen 516 (i. Vj. 403 und PAI 78) Mio. €.

Die Verpflichtung aus dem Aufbaukonto des P3 Pensionsplans und aus dem Airbus Pension Plan Zusatzkonto von 287 (i. Vj. 183 und PAI 85) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 169 (i. Vj. 121 und PAI 28) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betrugen 139 (i. Vj. 105 und PAI 23) Mio. €.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr -33 Mio. (i. Vj. -11 und PAI -5). Mio. €. Für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen werden keine Rückstellungen gebildet.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 274 Mio. € an Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

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 <i>Sonstige Rückstellungen</i>		
	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Sonstige Rückstellungen	216	131

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen auftragsbezogene Rückstellungen (Nachlaufkosten und Abrechnungsrisiken) in Höhe von 54 (i. Vj. 43 und PAI 12) Mio. € sowie mit 149 (i. Vj. 79 und PAI 34) Mio. € Verpflichtungen, die die Belegschaft betreffen (hauptsächlich Sondervergütung, Erfolgsbeteiligung, Jubiläum und Altersteilzeit), enthalten.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 48 Mio. € an Sonstigen Rückstellungen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	869	494
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	869	494

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 218 Mio. € an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

11 Übrige Verbindlichkeiten

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.094	678
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.094	678
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	158	86
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	158	86
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	0	0
davon Steuern	18	12
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	1.252	764

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Airbus SE i. H. v. 939 (i. Vj 380 und PAI 46) Mio. € aus dem konzerninternen Cashpool.

Ebenso enthalten sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, davon gegenüber der Gesellschafterin Airbus GmbH 1 (i. Vj. 135) Mio. €, gegenüber der Airbus Operations GmbH 50 (i. Vj. 86 und PAI 4) Mio. € sowie gegenüber der Airbus S.A.S. 64 (i. Vj. 53 und PAI 0) Mio. €.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 131 Mio. € an Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern aus Urlaub und Mehrarbeit i. H. v. 85 (i. Vj. 52 und PAI 20) Mio. €.

Die Altersteilzeitverpflichtung für den Erfüllungsrückstand i. H. v. 34 (i. Vj. 21 und PAI 10) Mio. € konnte mit dem Deckungsvermögen i. H. v. 35 (i. Vj. 24 und PAI 5) Mio. € vollständig verrechnet werden.

Im Rahmen der Ausgliederung durch Aufnahme wurden insgesamt 70 Mio. € an Sonstigen Verbindlichkeiten von der Airbus GmbH an die ASA übertragen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 441 Mio. € (i. Vj. 252 und PAI 129) Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 333 (i. Vj. 233 und PAI 81) 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

	2025 Mio. €	2024* Mio. €	2024 Mio. €
Nach Regionen			
Deutschland	5.093	3.859	3.379
EU-Länder ohne Deutschland	163	136	51
Übrige Regionen	37	31	12
	5.293	4.026	3.442

*incl. PAI

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. 53 (i. Vj. 202 und PAI 75) Mio. € ausgewiesen.

13 Umsatzkosten

Die Umsatzkosten betrugen 5.705 (i. Vj. 3.836 und PAI 791) Mio. €, was insgesamt zu einem negativen Bruttoergebnis vom Umsatz von 412 (i. Vj. -394 und PAI -207) Mio. € führt. 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. 478 (i. Vj. 315 und PAI 3) Mio. € enthalten.

14 *Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten*

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten betrugen 93 (i. Vj. 64 und PAI 23) Mio. €. Es handelt sich dabei überwiegend um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

15 *Sonstige betriebliche Erträge*

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 20 (i. Vj. 30 und PAI 77) Mio. €, die im Geschäftsjahr vor allem den Verkauf von Altmaterial und Produktionsabfällen und damit generierte Schrotterlöse von 12 Mio. € beinhalten.

Im Vorjahr wirkten im Wesentlichen die bei der PAI entstandenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für das Eurofighter Programm 37 Mio. € und aus dem A400M Programm 14 Mio. €. Daneben ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für die Erfolgsbeteiligung der Mitarbeiter von 6 Mio. € bei ASA und von 9 Mio. € bei PAI. Ebenso ergab sich im Vorjahr ein sonstiger betrieblicher Ertrag aus der Devisenbewertung von 24 (17 bei ASA und 7 bei PAI) Mio. €.

16 *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich im Ergebnis mit 65 (i. Vj. 18 und PAI 0) Mio. € aus. Im Wesentlichen wirkten hier Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 56 Mio. € (i. Vj. 24 Mio. € sonstige betriebliche Erträge).

17 *Finanzergebnis*

	2025	2024	2024
	Mio. €	Mio.€*	Mio. €
Zinsergebnis			
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	30	60	48
davon aus verbundenen Unternehmen	17	27	21
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(36)	(47)	(27)
davon an verbundene Unternehmen	(35)	(44)	(26)
	(6)	13	21
Übriges Finanzergebnis	0	0	0
Finanzergebnis gesamt	(6)	13	21

*incl. PAI

Die sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge beinhalten im Wesentlichen Zinsen aus dem Zinsanteil der Altersversorgung in Höhe von 12 (i. Vj. 24 und PAI 8) Mio. € sowie die Verzinsung aus dem Cash-Pool in Höhe von 17 (i. Vj. 21 und PAI 5) Mio. €.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten im Wesentlichen die Verzinsung aus dem Cash-Pool.

18 *Jahresergebnis vor Verlustübernahme*

Für das Geschäftsjahr weist die ASA einen Jahresfehlbetrag vor der Verlustübernahme von 556 (i. Vj. 425 und PAI 161) Mio. € aus. Es besteht ein Ergebnisabführungs- bzw. Verlustübernahmevertrag mit der Airbus GmbH.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand

	2025	2024*	2024
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	2.774	2.016	1.450
Aufwendungen für bezogene Leistungen	164	166	140
	2.938	2.182	1.590

*incl. PAI

Personalaufwand / Beschäftigte

	2025	2024*	2024
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Löhne und Gehälter	1.537	1.404	1.059
Soziale Abgaben	276	247	182
Aufwendungen für Altersversorgung	50	39	23
Aufwendungen für Unterstützung	0	0	0
	1.863	1.690	1.264

*incl. PAI

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl*	Anzahl
Aktive Belegschaft männlich	17.314	16.689	12.359
Aktive Belegschaft weiblich	2.256	2.193	1.569
Aktive Belegschaft keine Angabe	65	113	1
	19.635	18.995	13.929

*incl. PAI

Die Anzahl der in einer Berufsausbildung befindlichen Beschäftigten betrug 553 (i. Vj. 285 und PAI 213).

Sonstige Angaben / Organe

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

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

Für das Jahr 2025 sind bei der Airbus Aerostructures GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 1,1 (i. Vj. 0,4 und PAI 0,4) Mio. € angefallen.

Nachtragsbericht

Seit dem 28. Februar 2026 findet ein kriegerischer Konflikt zwischen den USA und Israel einerseits und dem Iran andererseits statt. Dieses Ereignis hat keine wertaufhellende Auswirkung auf den Jahresabschluss 2025 der Airbus Aerostructures GmbH. Verlässliche Aussagen zur konkreten Art und zu den finanziellen Auswirkungen des Ereignisses nach dem Abschlussstichtag auf die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft sind derzeit nur schwer zuverlässig ermittelbar. Airbus beobachtet die aktuelle Lage und zukünftige Entwicklung weiterhin sehr genau.

Aufsichtsrat

Thomas Hundt

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Blagnac, Frankreich

Executive Vice President Finance

Airbus S.A.S.

Michael Eilers*)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Nordenham

Betriebsratsvorsitzender Nordenham

Airbus Aerostructures GmbH

Daniel Friedrich*)

Hamburg

Leiter des Bezirkes Küsten, IG Metall

Tamer Yüksel*)

Stade

Betriebsratsvorsitzender Stade

Airbus Aerostructures GmbH

Emanuel Glass*)

Hamburg

Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg

Sebastian Züge*)

Hamburg

Airbus Aerostructures GmbH

Sustainability Manager

Dimitrios Dimos

Hamburg

Leiter CoC Airframe

Airbus S.A.S.

Kristina Thureau-Vetter*)

Hamburg

Gewerkschaftssekretärin IG Metall

Armel Djeukou

Hamburg

Head of Digital / Manufacturing & Services

Airbus S.A.S.

Rainer Knoob*)

Hamburg

Betriebsrat Hamburg

Airbus Operations GmbH

Mona Michaelis*)

Hamburg

Gesamtbetriebsratsvorsitzende Nordenham

Airbus Aerostructures GmbH

Dr. Marc Fischer

Hamburg

Leiter Cabin & Cargo

bis zum 30. Juni 2025

Petra Deters*)

Nordenham
Betriebsrat Nordenham
Airbus Aerostructures GmbH

Carlos Alcantara*)

Hamburg
HO Service Center
Airbus Aerostructures GmbH

Jürgen Westermeier

Blagnac, France
Chief Procurement Officer
Airbus S.A.S.
bis zum 31. Oktober 2025

Christoph Zammert

Hamburg
Leiter A320 Family Programme
Airbus Operations GmbH

Gregoire Jedrzychowski

Blagnac, France
Leiter Quality und AOS
Airbus S.A.S.

Claudia Oeking

München
Leiterin Public Affairs Deutschland
Airbus Defence & Space GmbH

Stefan Römelt

München
Leiter Aircraft and Systems AD&S
Airbus Defence & Space GmbH

Marco Wagner

Blagnac, France
Leiter HR Operations
Airbus S.A.S

Isabelle Gradert

Bremen
HO Central Research & Technology
Airbus Operations GmbH
seit dem 1. Juli 2025

Benoit Schultz

Blagnac, France

Chief Procurement Officer

Airbus S.A.S

seit dem 1. November 2025

*) von den Arbeitnehmern gewählt

Geschäftsführung

Dr. André Walter

Vorsitzender der Geschäftsführung

Alexander Thierer

HO Finance & Controlling

bis zum 20. Mai 2025

Carsten Peetz

HO Finance & Controlling

vom 20. Mai 2025 bis zum 30. Juni 2025

Maximilian Thomasius

HO Finance & Controlling

seit dem 27. November 2025

Dr. Daniela Haller

HO HR & Security

Norbert Peer

HO Operations

seit dem 4. September 2025

Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus Aerostructures GmbH ist die Airbus GmbH, Hamburg, 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. Die Airbus SE stellt somit den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen auf.

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

Die Airbus Aerostructures 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 2026

Die Geschäftsführung

Dr. Walter

Thomasius

Dr. Haller

Peer

Airbus Aerostructures GmbH

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2025

in TEURO	Anschaffungs-/Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2025	Übertragung von Airbus GmbH	Zugänge lfd. Jahr	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2025	Stand 01.01.2025	Übertragung von Airbus GmbH	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.847	926	770	-481	111	4.172	-1.486	-387	-1.043	481	0	-2.435	1.737	1.361
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	2.847	926	770	-481	111	4.172	-1.486	-387	-1.043	481	0	-2.435	1.737	1.361
1. Grundstücke, grundstücksgl. Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	2.839	34.973	4.182	-503	1.608	43.098	-771	-25.672	-2.094	481	0	-28.057	15.042	2.068
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.285.857	507.919	108.868	-9.540	86.164	1.979.267	-1.001.819	-386.575	-96.209	8.127	-179	-1.476.656	502.612	284.038
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausst.	1.383.491	96.128	30.972	-1.082.613	5.629	433.608	-1.160.191	-75.928	-44.284	947.971	179	-332.252	101.356	223.300
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	160.354	84.316	119.334	-43.937	-104.212	215.856	0	0	0	0	0	0	215.856	160.354
SACHANLAGEN	2.832.541	723.336	263.357	-1.136.592	-10.811	2.671.830	-2.162.781	-488.176	-142.587	956.579	0	-1.836.965	834.865	669.760
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	7.239	0	0	0	7.239	0	0	0	0	0	0	7.239	0
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	15.442	2.282	0	0	0	17.725	0	0	0	0	0	0	17.725	15.442
3. Sonstige Ausleihungen	295	74	0	-84	0	285	0	0	0	0	0	0	285	295
FINANZANLAGEN	15.737	9.595	0	-84	0	25.248	0	0	0	0	0	0	25.248	15.737
ANLAGEVERMÖGEN	2.851.125	733.857	264.126	-1.137.158	-10.700	2.701.251	-2.164.267	-488.563	-143.630	957.060	0	-1.839.399	861.851	686.858

Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Grundlagen der Gesellschaft

Geschäftsmodell der Gesellschaft

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

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

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.

Zur umfassenden Produktpalette von Airbus gehören die folgenden Flugzeugfamilien mit einer Kapazität von 100 bis über 400 Sitzen: die A220-Familie, die am Markt besonders erfolgreiche A320-Familie, die A330-Familie und die A350-Familie inklusive deren Frachtervariante A350F.

Das Airbus-Produktportfolio verfügt über eine hohe Kommunalität hinsichtlich der Flugzeugstruktur, On-Board-Systemen, Cockpits und Bedienabläufe, welche die Kosten für die Betreiber reduziert.

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

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

Das Operations-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.

Die Airbus Aerostructures GmbH (nachfolgend ASA), ist Bestandteil von Airbus und eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH, die wiederum zu 95% der Airbus Operations S.A.S., einer Gesellschaft nach französischem Recht (Société par Action Simplifiée - S.A.S.) gehört. Weitere 5% werden von der Airbus SE, der Airbus-Konzerngesellschaft, gehalten.

Die Gesellschaft bündelt die Fertigung großer Strukturkomponenten und liefert diese auf Rechnung an die Airbus Operations GmbH (nachfolgend AOG). Es vereint die vorherigen AOG-Produktionsstätten in Hamburg und Stade sowie die früheren Airbus GmbH Werke Augsburg, Bremen, Nordenham und Varel. Die ASA 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 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.

Mit 7.598 ASA-Mitarbeitern zum Jahresende 2025 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 2.368 Mitarbeitende.

Der Standort Nordenham bildet mit 3.834 Beschäftigten zum Ende 2025 das Zentrum für den Schalen- und Sektionsbau sowie die Großblechfertigung der ASA. 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 628 Mitarbeiter zum Ende 2025 und ist das Kompetenzzentrum für Blech- und Thermoplast-Teile sowie die Teilefertigung. Für die A350 XWB werden hier spezielle Thermoplast-Clips hergestellt.

Zum 1. Januar 2025 wurde der gesamte operative Geschäftsbetrieb der Airbus GmbH für die Standorte Augsburg und Varel im Wege der Umwandlung durch Ausgliederung der Premium Aerotec Industries (im folgenden PAI) sowie die Beteiligung an der Premium

AEROTEC SRL in Ghimbav, Rumänien, auf die ASA übertragen. Die Übertragung erfolgte mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2025 (00:00 Uhr) und wurde sowohl steuer- als auch handelsrechtlich mit den Buchwerten fortgeführt. Dabei ging ein Reinvermögen in Höhe von 563.278.134,69 € auf die ASA über. Hierdurch sind die Werte aus 2025 nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Deshalb wurden die Vorjahreswerte nach ASA und PAI getrennt aufgeführt.

Der Standort Augsburg zählt mit seiner über 100-jährigen Geschichte zu den Pionierstandorten des deutschen Flugzeugbaus. Ende 2025 zählte der Standort 3.605 Beschäftigte. Schwerpunkte in Augsburg sind die Fertigung und Montage von Rumpfteilen und hochbelastbaren Strukturkomponenten für zivile und militärische Programme. Eine führende Rolle spielt der Standort im Bereich der CFK-Technologien.

Der Standort Varel mit seinen 1.603 Beschäftigten Ende 2025 ist ausgestattet mit einem hochmodernen Maschinenpark. Hier werden hochkomplexe Zerspanteile sowie Dreh- und Frästeile aus Aluminium, Stahl und Titan für alle Baumuster der Airbus-Familie, den Militärtransporter A400M und den Eurofighter produziert. Darüber hinaus ist dieser Standort Vorreiter im Bereich der Additiven Fertigung. Airbus betreibt hier seit einigen Jahren 3D-Drucker für die Serienfertigung von komplexen Luftfahrt- als auch Automotive-Bauteilen aus Titan und Aluminium.

Die Tochtergesellschaft Premium AEROTEC SRL in Ghimbav, Bezirk Braşov (Kronstadt), Rumänien, dient der Produktion und Montage von Metall-Strukturen für Airbus-Serienprogramme, den Militärtransporter A400M, sowie für CFK Thermoplast-Komponenten. Das Werk ist damit nahtlos in die Prozesskette der deutschen Standorte der ASA eingebunden.

Die Geschäftstätigkeiten der ASA, über alle Programme, gehören zum Kerngeschäft von Airbus. Seit dem 1. Juli 2022 erhält die ASA für Serienkomponenten (u. a. auch Rumpfsektionen) und sonstige Leistungen eine Beauftragung. Die Abrechnung erfolgt über Beauftragungen pro Flugzeug für den gesamten Lieferumfang 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 geregelt.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der ASA berichtet direkt an den Airbus COO (Chief Operating Officer).

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 2025 betragen bei der ASA 478 (i.Vj. 315 und PAI 3) Mio. €.

Technologien und Grundlagenforschung

Die Forschungs- und Technologie-Aufwendungen der ASA gliedern sich im Jahr 2025 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 Flugzeugrümpfe, 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 2025 beteiligte sich die ASA weiterhin am Luftfahrtförderprogramm LuFo 7 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

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 Erstflug im Jahr 2022 erfolgten die EASA-Zulassung für CFM LEAP-1A Triebwerke im Juli 2024 sowie für Pratt & Whitney GTF-Triebwerke im Februar 2025.

A350 Frachter

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

Die Montage des ersten Testflugzeugs wurde im Jahr 2025 begonnen, der Erstflug ist für 2026 geplant. Ein weiteres Testflugzeug befindet sich in der Montage.

Digitalisierung

Die Entwicklungsaufwendungen für die digitale Transformation innerhalb der Programmentwicklung, i. W. DDMS (Digital Design, Manufacturing and Services), werden seit dem Jahr 2021 erstmals bei Airbus gebündelt und programmübergreifend ausgewiesen.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der Geschäftsverlauf der ASA kann nur in Verbindung mit dem Geschäftsverlauf von Airbus als Ganzes beurteilt werden. Das Jahr 2025 zeigte einen weiteren deutlichen Anstieg des Luftverkehrs, der sich trotz globaler Handelsunwägbarkeiten in einer starken Nachfrage nach Passagierflügen äußerte.

Geschäftsverlauf

Im Jahr 2025 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der ASA geprägt von erheblichen geopolitischen und industriellen Herausforderungen.

Airbus behauptete sich erfolgreich in einem komplexen und dynamischen Unternehmensumfeld. Im Laufe des Jahres erreichte die Gesellschaft strategische Meilensteine, die angepassten Vorgaben und erzielte gute Finanzergebnisse, während die Herausforderungen in der Lieferkette andauerten. Die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen in der Verkehrsflugzeugbranche war weiterhin hoch und bestätigte den von Airbus verfolgten Produktionshochlauf.

Diese Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar auch auf die ASA aus.

Auslieferungen

Airbus hat im Jahr 2025 insgesamt 793 Verkehrsflugzeuge ausgeliefert und liegt damit im Rahmen der im Dezember leicht nach unten angepassten Auslieferungszahlen. Verglichen mit 766 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2024 zeigt sich damit die anhaltend hohe Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen, besonders im Single-Aisle-Segment.

Im Berichtsjahr lieferte die ASA insgesamt 767 Flugzeugbauteile aus, davon 655 für die A320-Familie, 64 für die A350-Familie, 40 für die A330-Familie und 8 A400M.

Entwicklung des Auftragsbestandes

Der Euro-Wert des Auftragsbestands von Airbus ist um 19,2 Mrd. € auf 539,7 Mrd. € gesunken, i.W. durch den geschwächten Dollar-Wechselkurs bei einem Book-to-Bill-Verhältnis von über 1. Der Auftragseingang bei Airbus Commercial Aircraft umfasste 2025 insgesamt 889 Nettobestellungen (verglichen mit 826 in 2024), davon für die Single-Aisle-Familie 604, für die A330-Familie 100 und für die A350-Familie 185 Nettofestbestellungen.

Ende 2025 betrug der Gesamtauftragsbestand bei Airbus 8.754 Flugzeuge (verglichen mit 8.658 Flugzeugen Ende 2024).

Produktion

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

Im Jahr 2025 wurden 793 Flugzeuge ausgeliefert. Die Auslieferungen stiegen damit um 4% gegenüber dem Vorjahr und entsprachen damit im Wesentlichen dem angepassten Ziel trotz eines komplexen und volatilen Geschäftsumfeldes mit angespannter Lieferkettensituation und geopolitischen Unruhen.

Airbus befindet sich weiterhin im Hochlauf, um die hohe Nachfrage zu erfüllen.

Die Fertigungssituation 2025 für die stellt sich wie folgt dar:

Die A320-Familie befindet sich weiterhin im Produktionshochlauf, der aufgrund eingeschränkter Triebwerksverfügbarkeit beeinträchtigt ist. Das Unternehmen strebt jetzt eine monatliche Produktionsrate von 70 bis 75 Flugzeugen pro Monat bis Ende 2027 an, um danach eine dauerhafte Rate von 75 Flugzeugen pro Monat zu gewährleisten.

Im A330-Programm wird eine monatliche Fertigungsrate von 5 Flugzeugen in 2029 und im A350-Programm eine Rate von zwölf in 2028 angestrebt.

Um die Lieferketten abzusichern, hat Airbus im Dezember 2025 wie geplant Teile von Spirit AeroSystems und damit wesentliche Arbeitspakete übernommen.

A320-Familie

Im Jahr 2025 wurde die A320-Familie zum am häufigsten ausgelieferten Flugzeug in der Luftfahrtgeschichte. Mit 19.635 verkauften und 12.472 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 einen ausgedehnten Unterflur-Frachtraum. Die A320-Familie verfügt über digitale Fly-by-Wire-Steuerungen, ein ergonomisches Cockpit und eine moderne Auswahl an Strukturmaterialien. Konkurrenten der Flugzeuge der A320-Familie sind die 737-Serie von Boeing und die Comac C919.

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

Angesichts der Nachfrage nach größeren Reichweiten wurde die A321LR mit einer Reichweite von 7.280 km (4.000 nm) entwickelt. Die A321LR, die im Oktober 2024 an den ersten Kunden ausgeliefert wurde, kombiniert Single-Aisle-Effizienz mit Widebody-Reichweite und -Komfort.

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

Im Jahr 2025 erhielt Airbus 656 Bruttobestellungen (560 netto) für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 607 Flugzeuge aus.

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

A330-Familie

Mit 1.953 verkauften Flugzeugen (davon 472 A330neo) und 1.659 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 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 2025 erhielt Airbus 102 Bruttobestellungen (100 netto) und lieferte 36 A330-Flugzeuge aus.

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

A350 XWB-Familie

Die A350 mit 1.529 verkauften (inkl. 81 A350 Frachter) und 699 ausgelieferten Flugzeugen gehört zur Familie der Widebody-Flugzeuge, die für 300 bis 410 Passagiere bzw. für bis zu 111 Tonnen als Frachterversion ausgelegt ist. Die A350 bietet verbesserte Kabinenfunktionen, Rolls-Royce Trent-Triebwerke, fortschrittliche Aerodynamik und Systemtechnologie mit mehr als 50% an Verbundstoffen in der Rumpfstruktur.

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

Die Frachterversion soll zudem die neuesten Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Treibstoffeffizienz und CO₂-Emissionen erfüllen.

Im Jahr 2025 erhielt Airbus 193 Bruttobestellungen (davon 28 A350 Frachter) und 185 (davon 20 A350 Frachter) Nettobestellungen, 57 Flugzeuge wurden ausgeliefert.

Die ASA 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.

Airbus und OCCAR haben mit den A400M-Erstkundennationen eine Vereinbarung getroffen, um die Produktion für das Programm auf absehbare Zeit sicherzustellen, die Betriebskosten zu senken und gemeinsam neue Fähigkeiten zu entwickeln. Im Rahmen der Vereinbarung haben Frankreich und Spanien ihre Absicht bekundet, vier bzw. drei A400Ms in ihrem Lieferplan vorzuziehen.

Mit der Auslieferung einer A400M an Indonesien am 3. November 2025 ist es das zehnte Land weltweit, das diesen Transportflugzeug betreibt. Indonesien ist neben Malaysia und Kasachstan ein weiterer Exportkunde außerhalb des europäischen Konsortiums.

In 2025 wurden 7 Flugzeuge ausgeliefert, so dass sich die Gesamtzahl an A400M Auslieferungen auf 137 beläuft.

Die ASA liefert das Seitenleitwerk sowie die Flügelanbauteile.

A380-Programm

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

Digitalisierung und Effizienzsteigerungsmaßnahmen

Neue digitale Technologien werden Wettbewerbsfähigkeit und Kundenzufriedenheit wesentlich beeinflussen. Airbus entwickelt innovative Geschäftsideen mit der Unterstützung digitaler Technologien.

Unter dem Programm "LEAD" sollen außerdem unter anderem das Technologie- und Produktportfolio angepasst, neue Treibstoffe, z. B. Wasserstoff als Ersatz für fossile Brennstoffe, erforscht und die Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter u. a. in den Bereichen SAF (Sustainable Aviation Fuel), Wasserstoff, Brennstoffzellen und Künstliche Intelligenz entwickelt werden. Flächendeckende Automatisierung und Robotik sind ebenfalls Teil des Projektes.

Darüber hinaus gilt es, die Restrukturierungen, Investitionen und Optimierungen im Rahmen der Eingliederung der ehemaligen PAI Werke fortzusetzen und die Vorbereitungen für eine neue Generation von Single Aisle Flugzeugen zu starten, damit die vorhandenen Kernkompetenzen für Automatisierung, Ablauf und Produktionsoptimierung wie auch Entwicklungs-Know-how weiterentwickelt und eingesetzt werden können.

Um länderübergreifend industrielle Prozesse zu harmonisieren, wurde das transnational einheitliche Airbus Ressource Planning (ARP) System auf der Basis von SAP ausgewählt und erste Schritte zur Erneuerung der Systemlandschaften in Richtung SAP S/4 Hana unternommen.

Die ASA beteiligt sich an den oben genannten und weiteren zentralen Digitalisierungsmaßnahmen, setzt aber im Bereich der Einzelteilmontage 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. Weitere große Schwerpunkte sind die Harmonisierung und Erneuerung der bestehenden Shopfloor Systemlandschaft, die integrierte Nutzung einer Airbus-weiten Data Analytics Platform sowie die Nutzung künstlicher Intelligenz.

Um auch weiterhin im Wettbewerb zu bestehen, führt Airbus darüber hinaus regelmäßig Effizienzsteigerungsmaßnahmen und Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung durch. Die ASA verfolgt hier den sogenannten Competitiveness Plan mit einem dazugehörigen Projekt Portfolio.

Risikomanagement- und internes Kontrollsystem

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

ERM ist für Airbus als börsennotiertes Unternehmen eine gesetzliche Verpflichtung, aber auch eine große Chance, ein operatives Management-Tool zur Maximierung der Effizienz und des Unternehmenswerts zu nutzen. Sowohl der Airbus-Verwaltungsrat (Board of Directors) als auch Investoren und Aktionäre vertrauen darauf, dass das ERM-System ein professionelles und effektives Management von Risiken und Chancen durch die Organisation gewährleistet, unsere Grundwerte anwendet und unsere Mission erfüllt.

Die Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens haben einen langfristigen Entwicklungs-, Produktions- und Support-Lebenszyklus. Dies macht das Enterprise Risk Management (ERM) zu einem entscheidenden Mechanismus, um sowohl die Risiken für das Unternehmen zu mindern als auch künftige Chancen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu identifizieren.

Das Enterprise Risk Management integriert dynamisch das Risiko- und Chancenmanagement aller Stakeholder im Unternehmen über alle Aktivitäten, Prozesse und Vermögenswerte hinweg, um den Schutz und die Schaffung von Werten sowie die Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen. Das ERM-Netzwerk und seine Stakeholder stärken die Resilienz des Unternehmens, indem sie es unserer Organisation ermöglichen, sich in einem sich wandelnden Umfeld zu absorbieren, sich anzupassen und vorzuschauen, um Ziele zu erreichen, zu bestehen und erfolgreich zu sein.

Das Enterprise Risk Management umfasst ein konzernweites 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 jedes Quartal 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 (u.a. auch für Ethics & Compliance)
- ERM-Experten unterstützen die einzelnen Unternehmensbereiche mit spezifischen Berichten und Schulungsangeboten
- Leitfäden (z.B. ARM Tool Handbook, diverse ERM Trainings und Governance)
- Frühwarnsysteme, die allen Mitarbeitern vertraulich zugänglich sind

Das Risikomanagement-System der ASA wurde im Jahr 2025 im Rahmen der EN 9100:2018 (ISO 9001:2018) im Überwachungsaudit erfolgreich ohne Feststellungen geprüft.

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 ASA im September 2023 beschlossen, einen Frauenanteil in der

Geschäftsführung von 33% bis zum 31. Dezember 2026 anzustreben. Per 31. Dezember 2025 betrug der Frauenanteil in der Geschäftsführung 25%.

Die Zielvorgabe für den Frauenanteil für den Aufsichtsrat liegt bei 30%, die ebenfalls bis zum 31. Dezember 2026 erreicht werden soll.

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 (31.12.2025) beträgt der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 23,8% und in der zweiten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 9,5%.

Wirtschaftliche Lage

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren sind für die ASA Umsatzerlöse, EBIT (Earning before interest and tax) und Jahresergebnis vor Ergebnisabführung. Der wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikator ist die Anzahl von ausgelieferten Flugzeugbauteilen.

Im Jahr 2025 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der ASA geprägt durch eine weitere Stabilisierung der Luftfahrtbranche und den anhaltenden Produktionshochlauf, besonders im Single-Aisle-Segment. Bei der ASA sind hierfür hohe Aufwendungen entstanden.

Wesentliche Kennzahlen der ASA:

in Mio. €	2025	2024*	2024	Siehe Kapitel
Lieferungen Flugzeugbauteile	767	734	734	Auslieferungen
Umsatzerlöse	5.293	4.026	3.442	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	478	318	315	Forschung und Entwicklung
EBIT	(550)	(599)	(446)	Ertragslage
Jahresfehlbetrag vor EAV	(556)	(586)	(425)	Ertragslage
Eigenkapital	1.544	1.544	980	Vermögenslage

*incl. PAI

Ertragslage

Die Gesamtumsätze der ASA belaufen sich auf 5.293 (i.Vj. 3.442 und PAI 584) Mio. €. Damit liegen die Gesamtumsätze über den Erwartungen der Prognose.

Das Single-Aisle Programm ist mit einem Anteil von 3.074 (i.Vj. 2.200) Mio. € der größte Umsatzträger gefolgt von A350 mit 1.229 (i.Vj. 872) Mio. €.

Die Umsatzkosten betrugen 5.705 Mio. € (i.Vj. 3.836 und PAI 791), was insgesamt zu einem negativen Bruttoergebnis vom Umsatz von 412 (i.Vj. 394 und PAI 207) Mio. € führt. Die größten Kostentreiber waren vor allem die stark gestiegenen Energie- und Materialpreise, gestiegene Personalkosten, erhöhte Aufwände für Stabilisierung und Recovery Maßnahmen.

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten betrugen 93 Mio. € (i.Vj. 64 und PAI 23) Mio. €. Es handelt sich dabei überwiegend um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 20 (i.Vj. 30 und PAI 77) Mio. €, die im Geschäftsjahr vor allem den Verkauf von Schrotterlösen beinhalten (12 Mio. €).

Im Vorjahr wirkten im Wesentlichen die bei PAI entstandenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für das Eurofighter Programm 37 Mio. € und aus dem A400M Programm 14 Mio. €. Daneben ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für die Erfolgsbeteiligung der Mitarbeiter von 6 Mio. € bei ASA und von 9 Mio. € bei PAI. Ebenso ergab sich im Vorjahr ein sonstiger betrieblicher Ertrag aus der Devisenbewertung von 24 (17 bei ASA und 7 bei PAI) Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich im Ergebnis mit 65 (i.Vj 18 und PAI 0) Mio. € aus. Im Wesentlichen wirkten hier Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 56 Mio. €.

Das Finanzergebnis beträgt -6 (i.Vj. 21 und PAI -8) Mio. €. Das rückläufige Finanzergebnis ergab sich durch das reduzierte Zinsergebnis aus den Gutachten für Pensionen und Altersteilzeit-Rückstellungen (-20 Mio. €).

Das EBIT beläuft sich auf -550 (i.Vj. -446 und PAI -153) Mio. €. Damit hat sich das EBIT analog der Prognose entwickelt. Vor allem Fixkosteneffekte, bedingt durch die Ratenreduktion, im Vergleich zu der prognostizierten leichten Steigerung der Raten sowie erhöhte Aufwände für Stabilisierung und Recovery Maßnahmen führten zu einer weiteren Verschlechterung.

Der Jahresfehlbetrag beläuft sich auf 556 (i. Vj. 425 und PAI 161) Mio. € vor Verlustübernahme durch die Airbus GmbH. Damit ist der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung analog dem prognostizierten Fehlbetrag im mittleren dreistelligen Millionenbereich.

Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen beträgt 835 (i.Vj. 670 und PAI 235) Mio. €. Den Investitionen in Höhe von 264 (i.Vj. 243 und PAI 126) Mio. € standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von 143 (i.Vj 146 und PAI 39) Mio. € gegenüber. Die Investitionen betreffen im Wesentlichen das Single Aisle Programm. Die Abgänge betreffen im Wesentlichen den Verkauf von Sonderbetriebsmitteln an die Airbus Operations GmbH.

Der Bestand an Vorräten beträgt 2.338 (i.Vj. 1.137 und PAI 716) Mio. €. Die Erhöhung der Bestände für Unfertige Erzeugnisse und Leistungen um 441 (i.Vj. 120 und PAI 63) Mio. € ergibt sich im Wesentlichen infolge des Hochlaufs.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände betragen zum Bilanzstichtag 1.298 (i.Vj. 885 und PAI 344) Mio. € und betreffen mit 1.150 (i.Vj. 799 und PAI 231) Mio. € im Wesentlichen verbundene Unternehmen. Zu erwähnen ist hier vor allem die Forderung gegen die Gesellschafterin Airbus GmbH aus dem Ergebnisabführungsvertrag von 556 (i.Vj. 425) Mio. € sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die Airbus Operations GmbH von 492 (i.Vj. 265 und PAI 25) Mio. €.

Das Geschäftsjahr 2025 endet mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 556 (i.Vj. 425 und PAI 161) Mio. €, der auf Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Airbus GmbH getragen wird.

Die Kapitalrücklage beträgt 1.543 (i.Vj. 980) Mio. €. Die Erhöhung ist bedingt durch die Einbringung von Vermögenswerten und Schulden aus der Airbus GmbH auf die ASA und erfolgte zu Buchwerten. Das übertragene Reinvermögen von 563 Mio. € wurde zur Aufstockung des Stammkapitals um 1 € sowie zur Zuführung in die Kapitalrücklage genutzt.

Die nahezu unveränderten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen 619 (i.Vj. 345 und PAI 274) Mio. €. Das Planvermögen konnte mit den Pensionsverpflichtungen entsprechend saldiert werden.

Die übrigen Rückstellungen liegen mit 216 (i.Vj. 131 und PAI 48) Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultiert vor allem aus dem Anstieg der Rückstellungen für Erfolgsbeteiligung an Mitarbeitern von 18 Mio. € sowie der Rückstellung für die ausstehende Dezemberabrechnung der Leiharbeitskräfte von 12 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 869 (i.Vj. 494 und PAI 218) Mio. € und stiegen im Vergleich zum Vorjahreswert, bedingt durch die Stabilisierung des Geschäftsvolumens und den Ratenhochlauf in allen Programmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betragen 1.094 (i.Vj. 678 und PAI 130) Mio. €. Sie betreffen im Wesentlichen den negativen Cash-Saldo von 939 (i.Vj. 380 und PAI 46) Mio. € aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE.

Die übrigen Verbindlichkeiten bewegten sich annähernd auf Vorjahresniveau von 158 (i.Vj. 86 und PAI 70) Mio. €.

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 -939 (i.Vj. -380 und PAI -46) Mio. €.

in Mio. €	2025	2024*	2024
Jahresfehlbetrag vor EAV	(556)	(586)	(425)
Jahresüberschuss/-fehlbetrag nach EAV	0	0	0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	(471)	141	(175)
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	(43)	(303)	(178)
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(0)	(32)	(25)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	(514)	(194)	(378)
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	(425)	(231)	(2)
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(939)	(425)	(380)

*incl. PAI

Der Finanzmittelfonds beinhaltet das Cash-Pooling gegenüber der Airbus SE. Die Kreditlinie für den Cash-Pool beträgt 1.600 Mio. €. Diese Linie deckt die unterjährig anfallenden Liquiditätsbedarfsspitzen ab. Die Kreditlinie ist ausreichend, um den auf Basis der Unternehmensplanung abgeleiteten Finanzbedarf bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2027 zu decken. Aufgrund der strategischen Bedeutung der ASA für den Airbus Konzern gehen wir als gesetzliche Vertreter derzeit fest davon aus, dass die Airbus SE der ASA bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2027 die zur Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit benötigten finanziellen Mittel jeweils rechtzeitig und in ausreichendem Umfang bereitstellen wird.

Der operative Cash-Flow (Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit) sank auf -471 (i.Vj. +141) Mio. €. Wesentliche Treiber für diesen Rückgang waren der Aufbau der Vorräte (-222 Mio. €) sowie die Veränderung der Eigenkapitalposition durch die Einbringung von Vermögens- und Kapitalwerten aus der Airbus GmbH (-547 Mio. €). Gegenläufig wirkte die Veränderung der Rückstellungen (+187 Mio.€).

Gesamtaussage

Das Jahr 2025 war für die ASA 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 2026. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der ASA sind die Anzahl der an die AOG ausgelieferten Bauteile.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2025 mit 767 Auslieferungen fortgesetzt und entspricht i.W. der Prognose für 2025. Für 2026 wird eine weitere Steigerung auf etwa 926 Auslieferungen geplant.

Der Global Market Forecast 2025 von Airbus prognostiziert eine weiter stark steigende Nachfrage nach Passagierflugzeugen bei ebenfalls steigender Nachfrage nach Frachterflugzeugen.

Die zentralen Herausforderungen in 2026 für Airbus gesamt und damit auch für die ASA bestehen darin, weitere Ratensteigerungen und die Lieferkettensicherheit, insbesondere in Bezug auf die Triebwerkshersteller und die Integration des Zulieferers Spirit AeroSystems zu gewährleisten.

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

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

Zweitens sind Investitionen in die Unternehmenskompetenzen hinsichtlich Designs, Entwicklung und Auslieferung von Flugzeugen anhaltend vorgesehen. Airbus wird weiterhin die Liefer- und Wertschöpfungsketten und das zukünftige industrielle Konzept sicherstellen sowie eine Diversifizierung der Ertragsbasis verfolgen.

Drittens hat Airbus den Anspruch, eine führende Rolle in der Dekarbonisierung der Luftfahrtindustrie einzunehmen und die Treibhausgasemissionen zu vermindern. Flottenerneuerung wirkt durch die höhere Treibstoffeffizienz neuerer Flugzeuge unmittelbar. Zusätzlich investiert Airbus in die Weiterentwicklung bestehender Produkte und Technologien sowie die für das nächste Jahrzehnt angestrebte Neuentwicklung des Single-Aisle-Programms.

Die Dekarbonisierung kann darüber hinaus durch neue Treibstoffe erreicht werden. Airbus arbeitet mit strategischen Partnern an der Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF).

Da das Wasserstoff-Ökosystem langsamer voranschreitet als erwartet, nutzt Airbus diese zusätzliche Zeit, um die Leistung der Brennstoffzellenantriebs- und Flüssigwasserstoffsystem-Technologien weiterzuentwickeln.

Das Ziel besteht weiterhin darin, ein marktfähiges, wasserstoffbetriebenes Elektroflugzeug ab 2035 in Betrieb zu nehmen.

Um wettbewerbs- und zukunftsfähig zu bleiben, hat Airbus seine industrielle Aufstellung in Deutschland grundlegend neu strukturiert. Daraus folgten die Gründung der ASA im Jahr 2022 und der Beschluss zur Integration der Airbus GmbH Standorte Augsburg und Varel in die ASA zum 1. Juli 2025. Ab dem 1. Juli 2025 wurde das operative Geschäft der Airbus GmbH im Rahmen des COMPLETE Projektes in die ASA überführt, mit wirtschaftlicher Rückwirkung auf den 1. Januar 2025. Zum 1. Juli 2025 wurden in einem ersten Schritt die Arbeitsverhältnisse aller Beschäftigten im Wege eines Betriebsübergangs übertragen. Zudem wurden die Standorte Augsburg und Varel in den Geltungsbereich des Tarifvertrags “Zukünftiges Industrielles Konzept Airbus” aufgenommen.

Die vollständige systemseitige Integration in die ASA wurde zum 1. Januar 2026 durchgeführt. Die Airbus GmbH bleibt als reine Finanzholding bestehen.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2025 fortgesetzt. Für 2026 wird eine knapp 20%ige Steigerung in Auslieferungen geplant. Der geplante Umsatz wird die

6,0 Mrd. € Grenze leicht überschreiten. Der negative EBIT wird sich im unteren dreistelligen Millionenbereich bewegen. Der geplante Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung wird sich im unteren dreistelligen Millionenbereich bewegen.

A320-Familie

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

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

A350 XWB-Programm

Die monatlichen Fertigungsraten sollen auf etwa zwölf bis 2028 erhöht werden. Der Erstflug der A350 Frachtervariante soll planmäßig in 2026 stattfinden. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

A330-Programm

Für die A330-Serienfertigung wird eine monatliche Fertigungsrate von fünf in 2029 angestrebt.

A400M-Programm

Im A400M-Programm wird für 2026 mit einer weiterhin stabilen Fertigungsrate gerechnet.

Chancen und Risiken

Airbus und Airbus Aerostructures 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. Die Chancen werden ebenfalls in einer ähnlichen 16-Felder-Matrix abgebildet.

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

Kontinuierliche Effizienzsteigerungskampagnen sollen die Konkurrenzfähigkeit auch für die Zukunft sicherstellen.

Dies würde sich über die Produktion ebenfalls positiv auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der ASA auswirken.

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

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 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 ASA aus der Risikomatrix abgeleitet und entsprechend der Höhe ihres Risikofaktors in absteigender Reihenfolge aufgeführt.

Industrieller Hochlauf

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

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

Airbus begegnet den Risiken in Zusammenhang mit dem industriellen Hochlauf, indem es seine Resilienz gegenüber Produktionsunterbrechungen und -verzögerungen durch höhere Vorräte oder alternative Quellen für bestimmte Komponenten steigert.

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

Die Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2027 ist über den Cashpoolvertrag mit der Airbus SE gewährleistet, welche der Gesellschaft ein Kreditlimit bis zu 1.600 Mio. € gewährt. Die Kreditlinie ist ausreichend, um den auf Basis der Unternehmensplanung abgeleiteten Finanzbedarfs bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2027 zu decken.

Abhängigkeit von wesentlichen Zulieferern und Subunternehmern

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

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

Die möglichen Lieferkettenstörungen wirken sich damit auch auf die Produktionsabläufe bei Airbus und damit bei der ASA 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.

Geopolitische, makroökonomische und globale Unsicherheiten

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

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

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

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

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

Im Hinblick auf den am 28. Februar 2026 ausgebrochenen Konflikt im Iran und in der weiteren Region beobachtet Airbus die aktuelle Lage und zukünftige Entwicklung weiterhin sehr genau, um auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können und Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit auszuschließen oder zu minimieren. Hierfür steht Airbus auch mit den zuständigen Behörden in Kontakt. Verlässliche Aussagen zur konkreten Art und zu den finanziellen Auswirkungen des Ereignisses nach dem Abschlussstichtag auf die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft sind derzeit nur schwer zuverlässig ermittelbar.

Cybersicherheit

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

Airbus sensible Daten zur nationalen Sicherheit verarbeitet und vielen privaten Datenschutzrechten unterliegt.

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

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

Klimabezogene Risiken

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

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

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 nicht in gleichem Umfang in US-Dollar, sondern auch in Euro anfallen bzw. in geringerem Maße in Pfund Sterling. Mit einem langfristig angelegten Hedging-Portfolio 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. Das gesamte Netto-Währungskursrisiko der ASA aus der Geschäftsbeziehung mit Airbus Commercial im Rahmen der Airbus Hedging Policy wird mit einem fixen USD-Kurs auf Basis der gruppenweiten Hedges abgesichert. Für Planungszwecke wurde für den ungesicherten Anteil ein Kurs von 1,1758 \$/€ zugrunde gelegt (i.Vj. 1,125) USD.

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

Hamburg, 30. April 2026

Die Geschäftsführung

Dr. Walter

Thomasius

Dr. Haller

Peer

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 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 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben

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

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 30. April 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thiele
Wirtschaftsprüfer

Dübeler
Wirtschaftsprüfer