



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus GmbH
Hamburg

bis 13. Juni 2023: Premium AEROTEC GmbH

Bilanz der Airbus GmbH (bis 13. Juni 2023: Premium AEROTEC GmbH), Hamburg

	Anhang	31.12.2023 in TEUR	31.12.2022 in TEUR
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	217	252
II. Sachanlagen	(2)	149.018	144.471
III. Finanzanlagen	(3)	3.012.156	3.011.572
		3.161.391	3.156.295
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(4)	620.829	531.375
II. Forderungen	(5)	1.361.819	313.411
III. Sonstige Vermögensgegenstände	(6)	95.472	18.976
		2.078.120	863.762
C. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(7)	3.892	5.469
		5.243.403	4.025.526
Passiva			
A. Eigenkapital			
I. Stammkapital	(8)	938.020	938.020
II. Kapitalrücklage	(8)	2.185.900	2.185.900
III. Gewinnrücklagen	(8)	15.261	15.261
IV. Bilanzverlust	(8)	-1.482.765	-2.203.025
		1.656.416	936.156
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(9)	819.371	833.521
2. Sonstige Rückstellungen	(10)	57.790	117.068
		877.161	950.589
C. Verbindlichkeiten			
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(11)	146	146
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(12)	108.212	120.566
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(13)	2.542.866	1.951.974
4. Sonstige Verbindlichkeiten	(13)	57.457	65.966
		2.708.681	2.138.652
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(13)	1.145	129
		5.243.403	4.025.526

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus GmbH (bis 13. Juni 2023: Premium AEROTEC GmbH), Hamburg

	Anhang	01.01.2023 bis 31.12.2023 in TEUR	01.01.2022 bis 31.12.2022 in TEUR
Umsatzerlöse	(14)	973.723	1.181.622
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(15)	(1.095.131)	(1.438.536)
Bruttoergebnis vom Umsatz		(121.408)	(256.914)
Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	(16)	(26.719)	(24.041)
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	3.044	17.617
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	(5.628)	(13.338)
Finanzergebnis	(19)	(72.967)	(27.989)
Ertrag /Aufwand aus Verlustübernahme auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrags	(20)	1.036.393	(140.030)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(21)	(92.450)	361
Ergebnis nach Steuern		720.265	(444.334)
Sonstige Steuern	(22)	(5)	(18)
Jahresüberschuss (i. Vj. Jahresfehlbetrag)		720.260	(444.352)
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		(2.203.025)	(1.758.673)
Bilanzverlust		(1.482.765)	(2.203.025)

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Anhang der Airbus GmbH (bis 13. Juni 2023 Premium AEROTEC GmbH)

**Kreetslag 10
21129 Hamburg
Registergericht: Amtsgericht Hamburg
Handelsregisternummer: HRB 181379**

Allgemeine Angaben

Grundlagen und Methoden

Der Jahresabschluss wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellt.

Die Werte sind in TEUR ausgewiesen. Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten werden im Anhang gesondert aufgeführt und -soweit erforderlich- erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren erstellt. Nach dem Umsatzkostenverfahren werden die Kosten den Funktionsbereichen Herstellung, Vertrieb und Verwaltung zugeordnet. Die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen umfassen die gesamten Herstellungskosten der im Berichtszeitraum verkauften Flugzeugbauteile und sonstigen Leistungen.

In diesem Posten werden im Wesentlichen Aufwendungen für Material, bezogene Leistungen und Personal sowie Aufwendungen für den Werteverzehr des Anlagevermögens sowie die Bildung/Verbrauch der sonstigen programmbezogenen Rückstellungen und die Veränderung der Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen dargestellt.

Zu den allgemeinen Verwaltungskosten zählen die Aufwendungen der zentralen Verwaltungsbereiche, zu denen die kaufmännische Leitung, das Controlling, das Finanz- und Rechnungswesen, die IT-Abteilung, der Vertrieb sowie die Personal- und Rechtsabteilung gehören.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen sind die nicht unmittelbar den Umsatzerlösen bzw. den Funktionskosten zuordenbaren Posten enthalten. In das Finanzergebnis gehen die Erträge aus Beteiligungen, das Zinsergebnis sowie das übrige Finanzergebnis ein. Der Zinsanteil aus der Entwicklung der Rückstellungen ist Bestandteil des Zinsergebnisses.

Die bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht gesondert ausgewiesenen Positionen „Materialaufwand“ und „Personalaufwand“ werden im Anhang erläutert. Erstattungen von Sozialversicherungsbeiträgen werden gegen den Personalaufwand verrechnet; Aufstockungsbeträge werden im Personalaufwand erfasst.

Mit Wirkung zum 29. März 2023 wurde das bis dahin bestehende Gesellschafterdarlehen von 225.000 TEUR auf 2.000 MEUR erhöht und gleichzeitig das Kreditlimit für den Cashpool auf 500.000 TEUR herabgesetzt. Die Laufzeit bleibt unverändert. Damit wird auf Basis der vorliegenden operativen Unternehmens- und Liquiditätsplanung erreicht, dass die Gesellschaft jederzeit über ausreichende Liquidität verfügt, um die Fortführung des Unternehmens zu gewährleisten.

Durch die Ausgliederung einzelner Betriebsteile in die ASA GmbH zum 1. Juli 2022 sind die ausgewiesenen Beträge der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres nicht uneingeschränkt mit denen des Vorjahres vergleichbar, da in den Werten des ersten Halbjahres noch die der ausgegliederten Standorte Bremen und Nordham enthalten sind.

Bilanzierung und Bewertung

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, *Sachanlagen* zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, die um planmäßige Abschreibungen vermindert sind.

Entwicklungsaufwendungen im Zusammenhang mit Flugzeugprogrammen werden, sofern sie nicht Gegenstand einer Beauftragung sind, sofort als Aufwand erfasst.

Die Airbus GmbH geht bei den Sachanlagen überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 10 bis 33 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 5 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 3 bis 23 Jahre für andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Zugänge geringwertiger Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen 250 EUR und 1.000 EUR werden im Jahr der Anschaffung und den folgenden vier Jahren jeweils mit 20 % linear abgeschrieben. Der Abgang wird im fünften Jahr unterstellt.

Bei dauernder Wertminderung werden bei immateriellen Vermögensgegenständen, Sach- und Finanzanlagen zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

Die Bewertung der Anteile an *verbundenen Unternehmen* erfolgt zu Anschaffungskosten oder bei dauernder Wertminderung zum niedrigeren am Abschlussstichtag beizulegendem Wert. Die *Wertpapiere des Anlagevermögens* werden zu Anschaffungskosten oder bei dauernder Wertminderung zu niedrigeren Tageswerten mit dem am Abschlussstichtag beizulegendem Wert angesetzt. Unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert bilanziert.

Vermögensgegenstände (Wertpapiere des Anlagevermögens), die gemäß § 246 Abs. 2 HGB dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Verpflichtungen für Aufbaukonto, Altersteilzeit-Erfüllungsrückstand und Lebensarbeitszeitkonten dienen (Deckungsvermögen), wurden in der Höhe ihres Zeitwertes mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet (§ 246 Abs. 2 i.V.m. § 253 Abs. 1 HGB). Entsprechend wurden auch die zugehörigen Erträge mit den Aufwendungen verrechnet. Der aktive Überhang, nach Verrechnung von Verpflichtungen mit Deckungsvermögen, ist unter dem gesonderten Posten als „*Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung*“ in der Bilanz ausgewiesen.

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

Forderungen und *Sonstige Vermögensgegenstände* werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind nach den anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC) errechnet. Der Verpflichtungsumfang der wertpapiergebundenen Leistungszusagen des APP-Plans ergibt sich dabei aus dem Maximum aus dem Marktwert (Zeitwert) der Wertpapiere und dem Barwert der erdienten Mindestgarantien. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die „Richttafeln 2018G“ von Klaus Heubeck verwendet. Im Berichtsjahr wird der von der Deutsche Bundesbank vorgegebene durchschnittliche Marktzins (10-Jahres Durchschnitt) von 1,82 % (i. Vj. 1,78 %) bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren für die Bewertung zugrunde gelegt. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,40 % p.a. (i. Vj. 3,40 %) mit zusätzlich 1,0 % bis zum 35ten Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten sowie der Anwartschaften mit 2,4 % (i. Vj. 2,4 %) eingerechnet. Die Inflationserwartung orientiert sich wie am mittelfristigen Inflationsziel der EZB von derzeit knapp unter 2 % p.a. Es wurde eine altersabhängige detaillierte Fluktuationstabelle berücksichtigt, sowie Annahmen bezüglich der Inanspruchnahme der Auszahlungsoptionen getroffen. Für die Invaliditätswahrscheinlichkeiten wurden die „Richttafeln Heubeck 2018 G“ herangezogen.

Zum 01. Januar 2010 betrug der Unterschiedsbetrag aus der versicherungsmathematischen Bewertung der Pensionsverpflichtungen nach altem und neuem Handelsrecht (BilMoG) 27.579 TEUR. Es wurde von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, diesen Unterschiedsbetrag über 15 Jahre zu verteilen.

Die *Sonstigen Rückstellungen* werden mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag gem. § 252 Abs. 1 HGB angesetzt. Alle Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzins gem. § 253 Abs. 2 Satz 4 HGB abgezinst. Für die langfristigen Personalrückstellungen wurde jeweils eine durchschnittliche Restlaufzeit ermittelt. Für die Bewertung wurden die Zinsinformationen der Deutsche Bundesbank des maximal drei Monate vor dem Bilanzstichtag liegenden Monatsendes verwendet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern werden auf sich in Folgejahren wieder ausgleichende Differenzen in den handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen gebildet, sofern sich daraus zukünftige Steuerbe- und -entlastungen ergeben, wobei auch quasi-permanente Differenzen berücksichtigt werden. Sich daraus ergebende aktive und passive latente Steuern werden saldiert. Ein Aktivüberhang von latenten Steuern wird nicht in der Bilanz angesetzt.

Im Rahmen des konzerninternen „Reshape-Supply-Chain“ Projektes wurde vor dem Hintergrund einer konzerneinheitlichen Vorgehensweise entschieden, von dem Ansatzwahlrecht für aktive latente Steuern nicht weiter Gebrauch zu machen.

Kurssicherung

Zum Jahresende 2023 bestehen keine Hedges in der Airbus GmbH mehr, stattdessen wird das gesamte Netto-Währungskursrisiko der Airbus GmbH aus der Geschäftsbeziehung mit Airbus Commercial im Rahmen der Airbus Hedging Policy mit einem fixen USD-Kurs auf Basis der gruppenweiten Hedges abgesichert werden.

Für Planungszwecke wurde für den ungesicherten Anteil ein Kurs von 1,25 USD / € zugrunde gelegt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den mit 217 TEUR (i. Vj. 252 TEUR) ausgewiesenen immateriellen Vermögensgegenständen sind hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten. Die Aufgliederung und Entwicklung der immateriellen Vermögensgegenstände ist im Anlagenspiegel dargestellt.

(2) Sachanlagen

Die Aufgliederung und Entwicklung des Sachanlagevermögens im Geschäftsjahr ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die laufenden Zugänge in das Sachanlagevermögen von 55.868 TEUR (i. Vj. 42.044 TEUR) betreffen unter anderem die Neubeschaffung von Nietanlagen sowie Fräsmaschinen.

(3) Finanzanlagen

	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Anteile an verbundenen Unternehmen	3.010.169	3.010.169
Wertpapiere des Anlagevermögens	1.884	1.225
Sonstige Ausleihungen	103	178
	3.012.156	3.011.572

Die Entwicklung des Finanzanlagevermögens im Geschäftsjahr ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Der Anteilsbesitz der Gesellschaft ergibt sich wie folgt:

Aufstellung über den Anteilsbesitz	Kapital- anteil in %	Eigenkapital in Landeswährung	Ergebnis des letzten Jahresabschlusses
Premium AEROTEC SRL, Jud. Braşov, Romania *	100,00	187.260.094 RON	42.202.013 RON
Airbus Operations GmbH, Hamburg **	100,00	1.255.917.546 EUR	1.614.228.871 EUR
Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg **	100,00	980.243.513 EUR	-97.503.504 EUR

* vorläufiger Jahresabschluss 2023 / ** Ergebnis vor Ergebnisabführung an die Airbus GmbH

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Satz 1 Nr. 11 HGB ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg, HR B 181379 hinterlegt.

Wertpapiere des Anlagevermögens / Deckungsvermögen:	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
<hr/>		
<u>Deckungsvermögen für Pensionsverpflichtungen aus</u>		
<u>Entgeltumwandlung</u>		
Beizulegender Wert	5.785	5.822
./ Saldierung mit Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	-5.785	-5.822
Summe Deckungsvermögen für Pensionsverpflichtung aus		
Entgeltumwandlung	0	0
<hr/>		
<u>Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus Airbus-Pension-Plan</u>		
<u>Konten (APP)</u>		
Beizulegender Wert	63.581	46.260
./ Saldierung mit Pensionsverpflichtungen	-25.570	-17.207
./ Saldierung mit Verpflichtung aus Entgeltumwandlung	-38.011	-29.053
Summe Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus APP	0	0
<hr/>		
<u>Deckungsvermögen für Altersteilzeitverpflichtungen</u>		
Beizulegender Wert	12.795	16.054
./ Saldierung mit Verpflichtung aus Altersteilzeitverhältnissen	-6.049	-10.585
./ Aktiver Unterschiedsbetrag	-6.746	-5.469
Summe Deckungsvermögen für Altersteilzeitverpflichtungen	0	0
<hr/>		
<u>Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten</u>		
Beizulegender Wert	11.713	10.334
./ Saldierung mit Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten	-11.713	-10.334
Summe Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus		
Lebensarbeitszeitkonten	0	0
<hr/>		
<u>Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus Sicherheitskonten</u>		
Beizulegender Wert	1.884	1.225
./ Saldierung mit Verpflichtung aus Sicherheitskonten	0	0
Summe Deckungsvermögen für Verpflichtungen aus		
Sicherheitskonten	1.884	1.225
<hr/>		
Summe Wertpapiere / Deckungsvermögen	1.884	1.225
<hr/>		
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	3.892	5.469
<hr/>		

Gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB n.F. wurden die Anteile am Kapitalanlagefonds zur Sicherung der Lebensarbeitszeitkonten zum beizulegenden Zeitwert mit dem Erfüllungsbetrag der langfristig fälligen Verpflichtung verrechnet. Da das Vertragsmodell der Lebensarbeitszeitkonten bei der Airbus GmbH eine Verpflichtung gegenüber den Arbeitnehmern zum beizulegenden Zeitwert oder höheren Anschaffungswert der Fondsanteile garantiert, erfolgt eine vollständige Verrechnung. Der beizulegende Zeitwert beträgt 11.713 TEUR (i. Vj. 10.334 TEUR), der Anschaffungswert 11.435 TEUR (i. Vj. 10.615 TEUR). Die Fondsanlagen betreffen marktgängige Wertpapiere, die zu Marktwerten am Stichtag bewertet werden.

(4) Vorräte

	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	153.309	130.892
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	467.520	397.379
Geleistete Anzahlungen	0	3.104
	620.829	531.375

In den Beständen für Unfertige Erzeugnisse und Leistungen sind angearbeitete und den einzelnen Flugzeugprogrammen zugeordnete Fertigungsaufträge und das Drittgeschäft enthalten. Für das Programm A380 bestehen zum Stichtag Wertberichtigungen i. H. v. insgesamt 1.500 TEUR (i. Vj. 3.000 TEUR).

(5) Forderungen

	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.906	18.937
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	22.906	18.937
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.338.913	294.474
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.338.913	294.474
Forderungen gesamt	1.361.819	313.411

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen unter anderem aus Lieferungs- und Leistungsforderungen gegen die ASA GmbH i. H. v. 71.276 TEUR (i. Vj. 116.186 TEUR), gegen die Airbus Operations GmbH i. H. v. 83.716 TEUR (i. Vj. 95.622 TEUR) sowie gegen die Airbus Defence and Space GmbH i. H. v. 38.270 TEUR (i. Vj. 29.942 TEUR).

Aus der erstmaligen Anwendung des Ergebnisabführungsvertrages mit der Airbus Operations GmbH bestehen Forderungen i. H. v. 1.133.896 TEUR.

(6) Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2023	31.12.2022
Ansprüche	TEUR	TEUR
Anlagen im Bau vorgesehen zum Verkauf an die Airbus RE	11.341	0
Guthaben bei Lieferanten	6.584	3.801
Forderungen gegenüber Mitarbeitern	2.916	1.606
Energiesteuerrückerstattung	2.690	5.180
Forderungen gegen das Finanzamt	69.699	503
Umsatzsteuer	980	3.949
Übrige	1.262	3.937
Sonstige Vermögensgegenstände	95.472	18.976

In den Forderungen gegen das Finanzamt sind Forderungen aus geleisteten Steuervorauszahlungen i. H. v. 68.513 TEUR ausgewiesen.

(7) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Hier handelt es sich um Übersicherung von Wertpapieren zur Insolvenzsicherung von Altersteilzeitansprüchen i. H. v. 3.892 TEUR (i. Vj. 5.469 TEUR), die nicht mit den Altersteilzeitverbindlichkeiten saldiert werden konnten (siehe Punkt (3) Finanzanlagen).

(8) Eigenkapital

Das Eigenkapitals setzt sich wie folgt zusammen...	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Stammkapital	938.020	938.020
Kapitalrücklage	2.185.900	2.185.900
Gewinnrücklagen	15.261	15.261
Bilanzverlust	-1.482.765	-2.203.025
Eigenkapital	1.656.416	936.156

Bei den Gewinnrücklagen handelt es auch ausschließlich um „andere Gewinnrücklagen“ nach § 266 Abs. 3 HGB.

Der Bilanzverlust ergibt sich aus dem Verlustvortrag von 2.203.025 TEUR (i.Vj. 1.758.673 TEUR) und dem Jahresüberschuss 2023 von 720.260 TEUR (i.Vj. Fehlbetrag 444.352 TEUR) und verringert sich damit auf 1.482.765 TEUR.

Zum 31. Dezember 2023 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB ein Gesamtbetrag von 20.165 TEUR (i. Vj. 56.782 TEUR) der Ausschüttungssperre. Der Betrag ermittelt sich aus dem Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 S. 3 HGB i. H. v. 13.149 TEUR (i. Vj. 56.343 TEUR) sowie aus der Bewertung des Planvermögens für das Aufbaukonto, für den Altersteilzeit-Erfüllungsrückstand, für das Sicherheitskonto, für die Lebensarbeitszeitkonten und für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert von 7.016 TEUR (i. Vj. 439 TEUR).

(9) Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen

Die Pensionsverpflichtung aus dem Basiskonto des P3 Pensionsplans und die Verpflichtung aus dem Airbus Pension Plan Hauptkonto i. H. v. insgesamt 731.469 TEUR (i. Vj. 731.587 TEUR) wurde mit dem Deckungsvermögen i. H. v. 27.065 TEUR (i. Vj. 17.207 TEUR) verrechnet. Die hierfür entstandenen Anschaffungskosten betragen 25.312 TEUR (i. Vj. 18.491 TEUR).

Die Verpflichtung aus dem Aufbaukonto des P3 Pensionsplans und aus dem Airbus Pension Plan Zusatzkonto i. H. v. insgesamt 157.269 TEUR (i. Vj. 154.016 TEUR) wurde mit dem Deckungsvermögen i. H. v. 42.666 TEUR (i. Vj. 34.875 TEUR) verrechnet. Die hierfür entstandenen Anschaffungskosten betragen 38.779 TEUR (i. Vj. 36.178 TEUR).

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 S. 3 HGB beträgt 13.149 TEUR (i. Vj. 56.782 TEUR).

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.

Aus unmittelbaren Zusagen besteht zum 31. Dezember 2023 eine Unterdeckung i. H. v. 1.843 TEUR (i. Vj. 3.686 TEUR) aus der ratierlichen Verteilung des Umstellungsbetrags aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG.

(10) Sonstige Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem auftragsbezogene Rückstellungen (Nachlaufkosten und Abrechnungsrisiken) sowie Verpflichtungen, die die Belegschaft betreffen (im Wesentlichen Sondervergütung, Erfolgsbeteiligung, Jubiläumsrückstellungen und Altersteilzeit) enthalten.

(11) Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen

Die erhaltenen Anzahlungen betragen 146 TEUR (i. Vj. 146 TEUR) und haben eine Laufzeit bis zu einem Jahr.

(12) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	108.212	120.566
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	108.212	120.566

(13) Verbindlichkeiten ggü. verbundenen Unternehmen und Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2023	31.12.2022
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten ggü. verbundenen		
Unternehmen	2.542.866	1.951.974
davon Restlaufzeit bis zu einem Jahr	728.273	1.711.959
davon AIRBUS SE	385.543	1.480.709
davon Restlaufzeit zwischen einem und fünf Jahren	1.814.593	240.015
davon ggü. AIRBUS SE	1.800.000	225.000
davon ggü. Airbus Operations GmbH	14.593	15.515
Sonstige Verbindlichkeiten	57.457	65.966
davon Restlaufzeit bis zu einem Jahr	57.457	65.966
davon aus Steuern	3.994	9.483

Das zum Geschäftsjahresende 2022 bestehende Gesellschafterdarlehen der AIRBUS SE von 225.000 TEUR wurde am 29. März 2023 auf 2.000.000 TEUR erhöht und wird mit 4,25 % p.a. verzinst. Gemäß Tilgungsplan wird bei einer Gesamtlaufzeit bis Mai 2027 die erste Rückzahlungsrate in 2024 fällig.

Ein weiteres Darlehen i. H. v. 15.187 TEUR (i. Vj. 15.515 TEUR) für den A350 besteht gegenüber der Airbus Operations GmbH. Weiterhin wird in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen das Cash-Pooling mit der AIRBUS SE i. H. v. 405.631 TEUR (i. Vj. 1.423.241 TEUR) sowie mit 97.504 TEUR (i. Vj. 140.030 TEUR) die Verlustübernahme der ASA GmbH dargestellt.

Die **Sonstigen Verbindlichkeiten** enthalten unter anderem die Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern aus Urlaub und Mehrarbeit i. H. v. 18.800 TEUR (i. Vj. 19.257 TEUR). Des Weiteren sind hier Verbindlichkeiten für Pensionszahlungen i. H. v. 27.201 TEUR (i. Vj. 26.105 TEUR) enthalten.

Die Altersteilzeitverpflichtung für den Erfüllungsrückstand i. H. v. 8.902 TEUR (i. Vj. 11.610 TEUR) konnte vollständig mit dem Deckungsvermögen verrechnet werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 147.568 TEUR (i. Vj. 147.736 TEUR). Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen i. H. v. 96.307 TEUR (i. Vj. 76.791 TEUR). Bei den verbundenen Unternehmen handelt es sich um Mietverträge mit der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Augsburg GmbH & Co. KG, der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG und der Airbus Operations GmbH. Darin sind mit 32.785 TEUR (i. Vj. 29.506 TEUR) Verpflichtungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren ausgewiesen.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo, bewegen sich im geschäftsüblichen Rahmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse aus der Veräußerung von Produkten teilen sich wie folgt auf...	2023	2022
	TEUR	TEUR
Deutschland	882.839	1.090.027
EU (ohne Deutschland)	67.053	61.205
Übrige Regionen	23.831	30.390
	973.723	1.181.622

In den Umsatzerlösen werden auch die negativen Ergebniseffekte aus der Fremdwährungsbewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 6.256 TEUR (i. Vj. positive Effekte von 19.375 TEUR) und aus der Einlösung von Sicherungsgeschäften i. H. v. 40.396 TEUR (i. Vj. 80.455 TEUR) ausgewiesen.

(15) Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen von 1.095.131 TEUR (i. Vj. 1.438.536 TEUR) sind im Wesentlichen Material- und Personalaufwendungen sowie Kursgewinne aus der Fremdwährungsbewertung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 1.073 TEUR (i. Vj. Kursverluste von 3.498 TEUR) enthalten.

(16) Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten

Die allgemeinen Verwaltungskosten belaufen sich auf 25.439 TEUR (i. Vj. 22.542 TEUR) und die Vertriebskosten betragen 1.280 TEUR (i. Vj. 1.499 TEUR). Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

(17) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen...	2023	2022
	TEUR	TEUR
Erträge aus Kostenerstattungen von Versicherungen für Schadensfälle	0	445
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	3.044	11.130
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0	6.042
	3.044	17.617

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen...	2023	2022
	TEUR	TEUR
Wertberichtigung auf Forderung aus Energiesteuerrückstattung	2.490	0
Aufwendungen aus dem Unterschiedsbetrag der versicherungsmathematischen Bewertung der Pensionsverpflichtungen nach altem und neuem Handelsrecht (BilMoG)	1.843	1.839
Aufwendungen für Schadensfälle	0	4.424
Verkauf Beteiligung APWORKS GmbH	0	2.315
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	1.295	4.760
	5.628	13.338

(19) Finanzergebnis

	2023	2022
	TEUR	TEUR
Erträge aus Beteiligungen	0	6.073
davon aus verbundenen Unternehmen	0	6.073
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5.817	2.743
davon aus verbundenen Unternehmen	1.765	2.739
davon von Gesellschafter	1.765	2.739
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(85.160)	(44.418)
davon an verbundene Unternehmen	(277)	(142)
davon an Gesellschafter	(81.627)	(19.999)
Übriges Finanzergebnis	6.376	7.613
Finanzergebnis gesamt	(72.967)	(27.989)

Zinserträge betreffen die Guthabenverzinsung der Währungskonten bei der Airbus SE, die Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen sowie den Zinsanteil aus der Altersversorgung.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten mit 65.289 TEUR (i. Vj. 9.563 TEUR) die Verzinsung des Gesellschafterdarlehens sowie mit 16.338 TEUR (i. Vj. 10.436 TEUR) den Zinsanteil aus der Verbindlichkeit aus dem Cashpool mit der AIRBUS SE.

Aus der Veränderung des durchschnittlichen Marktzinses ergab sich ein positiver Zinseffekt aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen von 3.009 TEUR (i.Vj. Zinsaufwand 21.174 TEUR).

Im Übrigen Finanzergebnis sind negative Ergebniseffekte der Fremdwährungsbewertung der Cashpool Konten i. H. v. 1.472 TEUR (i. Vj. Ertrag von 17.496 TEUR) enthalten. Die aus der Wertentwicklung der Wertpapiere, die gem. § 246 Abs. 2 i.V.m. § 253 Abs. 1 HGB mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet wurden, resultierenden Erträge von 7.932 TEUR (i. Vj. Aufwendungen 9.884 TEUR) sind im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen.

(20) Gewinn aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages

Aus Basis der mit der ASA GmbH und der Airbus Operations GmbH geschlossenen Ergebnisabführungsverträge erzielt die Airbus GmbH im Geschäftsjahr einen Gewinn von 1.036.393 TEUR.

Davon entfallen 1.133.896 TEUR (i. Vj. 0 TEUR) auf die Airbus Operations GmbH, gegenläufig wirkt die Verlustübernahme bei der ASA GmbH mit TEUR 97.503 (i. Vj. 140.030 TEUR).

(21) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Steueraufwand beträgt 92.450 TEUR, wovon 49.415 TEUR auf Gewerbesteuer und 43.035 TEUR auf Körperschaftsteuer (incl. Solidaritätszuschlag) entfallen.

(22) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen für sonstige Steuern i. H. v. 5 TEUR (i. Vj. 18 TEUR) betreffen die Grund- und Kfz-Steuer.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand	2023	2022
	TEUR	TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	291.087	351.494
Aufwendungen für bezogene Leistungen	124.982	118.577
	416.069	470.071

Personalaufwand	2023	2022
	TEUR	TEUR
Löhne und Gehälter	303.693	399.753
Soziale Abgaben	55.303	70.123
Aufwendungen für Altersversorgung	26.486	113.912
	385.482	583.788

Anzahl der Beschäftigten	Stichtag		Durchschnitt	
	2023	2022	2023	2022
Beschäftigte	4.119	3.883	4.064	5.274
Auszubildende	230	245	211	279
	4.349	4.128	4.275	5.553

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung wird der Gesellschafterversammlung vorschlagen, den zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Jahresüberschuss i. H. v. 720.260 TEUR zusammen mit dem Verlustvortrag i. H. v. 2.203.025 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Nachtragsbericht

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

Sonstige Angaben

Organe der Airbus GmbH

Die Gesellschaft hat zum Geschäftsjahresende fünf GeschäftsführerInnen. Die GeschäftsführerInnen erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftstätigkeit.

Die **Bezüge für den Aufsichtsrat** betragen für das Berichtsjahr 30 TEUR (i. Vj. 42 TEUR).

Gesamthonorar des Abschlussprüfers	2023	2022
	TEUR	TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	372	333
Andere Bestätigungsleistungen	83	42
Steuerberatungsleistungen	3	7
sonstige Leistungen	29	20
	487	402

Aufsichtsrat

Name, Vorname:	ausgeübter Beruf:	Wohnort:
Dr. Klauke, Sabine (Vorsitzende)	Chief Technical Officer (CTO)	Toulouse (Frankreich)
Gutierrez, Alberto	Chief Operation Officer (COO)	Toulouse (Frankreich)
Hoffmann, Marcella	Head of Human Resources Airbus Germany	München
Haselhof, Carola	Head of Corporate Audit & Fo- rensic	Colomiers (Frankreich)
Jestin, Catherine	Chief Information Officer (CIO)	Toulouse (Frankreich)
Oeking, Daniela	Head of Public Affairs Ger- many	Herrsching am Ammersee
Loiselet, Didier	Head of Performance Manage- ment and Controlling	Neuilly-sur-Seine (Frankreich)
Dr. Schöllhorn, Michael	CEO Airbus Defence and Space	München
Westermeier, Jür- gen	Chief Procurement Officer	Blagnac (Frankreich)
Mhun, Philippe	Executive Vice President Pro- grammes & Services	Tournefeuille (Frankreich)
Friedrich, Daniel (Stellvertretender Vorsitzender)	Leiter des Bezirkes Küste, IG Metall	Lübeck
Steiger, Torsten	Gesamtbetriebsratsvorsitzen- der	Stade
Thurau-Vetter, Kristina	Gewerkschaftssekretärin IG Metall - Bezirk Küste	Hamburg
Collomb, Sandra	Head of Transformation & Governance	Hamburg
Kunzendorf, Sebastian	Betriebsratsvorsitzender Augsburg	Neusäß
Kerner, Jürgen	Geschäftsführendes Vorstandsmitglied IG Metall, Hauptkassierer IG Metall	Königsbrunn
Junge, Holger	Konzernbetriebsratsvor- sitzender	Hamburg
Busch, Thomas	Gesamtbetriebsrats- Vorsitzender Varel	Varel
Kielhorn, Sophia	Betriebsratsvorsitzende Hamburg	Hamburg
Eilers, Michael	Betriebsratsvorsitzender Nordenham	Nordenham

Geschäftsführung

Dr. André Walter
Chief Executive Officer Airbus GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung
Ganderkesee

Thorsten Fischer
Chief Financial Officer Airbus GmbH
Landsberg am Lech

Melanie Bergmann (ab 06.03.2023)
HO HR Germany et HR Tech & Engineering
Deinste

Marco Wagner (bis 06.03.2023)
Senior Vice President Human Resources
Hetzerath

Sebastian Peters
HO Premium Aerotec Industry
München

Gerd Weber (bis 16.04.2024)
HO A320 Family Value Stream Mgmt & FALs
Buchholz i.d. Nordheide

Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus GmbH ist mit 94,7% die Airbus Operations S.A.S. (Société par Action Simplifiée - S.A.S.). Die restlichen 5,3% werden direkt von der Airbus SE gehalten. Der Abschluss der Airbus Operations S.A.S. einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften wird in den Konzernabschluss der Airbus SE, Amsterdam/Niederlande, einbezogen, der in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) herausgegebenen International Financial Reporting Standards („IFRS“), wie sie in der Europäischen Union („EU“) anzuwenden sind, aufgestellt wird. Dieser wird einschließlich des Konzernlageberichts im Unternehmensregister offengelegt und beim Handelsregister in deutscher Sprache hinterlegt. Die Airbus GmbH macht daher nach § 291 HGB von der Möglichkeit zur Befreiung von der Verpflichtung Gebrauch, einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufzustellen.

Hamburg, den 17. Mai 2024

Die Geschäftsführung

Dr. André Walter

Thorsten Fischer

Sebastian Peters

Melanie Bergmann

Airbus GmbH, Hamburg

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2023

in TEURO	Anschaffungs-/Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2023	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.971	196	-8.333	0	834	-8.719	-230	8.332	0	-617	217	252
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	8.971	196	-8.333	0	834	-8.719	-230	8.332	0	-617	217	252
1. Grundstücke, grundstücksgl. Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	34.469	189	-48	0	34.610	-22.045	-1.787	38	0	-23.794	10.816	12.424
2. Technische Anlagen und Maschinen	487.663	11.284	-77.195	7.045	428.797	-395.822	-22.322	61.374	-7	-356.777	72.020	91.841
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausst.	95.979	3.824	-12.619	746	87.930	-81.446	-3.978	12.371	7	-73.046	14.884	14.533
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	25.673	40.571	-7.155	-7.791	51.298	0	0	0	0	0	51.298	25.673
SACHANLAGEN	643.784	55.868	-97.017	0	602.635	-499.313	-28.087	73.783	0	-453.617	149.018	144.471
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.010.169	0	0	0	3.010.169	0	0	0	0	0	3.010.169	3.010.169
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	1.225	659	0	0	1.884	0	0	0	0	0	1.884	1.225
3. Sonstige Ausleihungen	179	0	-66	0	113	-1	-9	0	0	-10	103	178
FINANZANLAGEN	3.011.573	659	-66	0	3.012.166	-1	-9	0	0	-10	3.012.156	3.011.572
ANLAGEVERMÖGEN	3.664.328	56.723	-105.416	0	3.615.635	-508.033	-28.326	82.115	0	-454.244	3.161.391	3.156.295

Airbus GmbH (bis 13. Juni: Premium AEROTEC GmbH) Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

Grundlagen des Unternehmens

Der Airbus-Konzern umfasst die drei berichtspflichtigen Geschäftsbereiche Airbus Commercial Aircraft, Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space. Als Teil des Geschäftsbereichs Commercial Aircraft ist Airbus einer der führenden Hersteller von Passagierflugzeugen weltweit. Die Geschäftstätigkeiten umfassen die Entwicklung und Herstellung, das Marketing und den Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzen, Flugzeugumrüstungen und zugehörige Dienstleistungen sowie von Turboprop-Flugzeugen für den regionalen Luftverkehr und von Flugzeugbauteilen.

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

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

Die Airbus GmbH gehört zum Geschäftsbereich Airbus Commercial Aircraft. Beteiligt an der Airbus GmbH sind mit 94,7 % die Airbus Operations S.A.S. und mit 5,3 % die AIRBUS SE.

Das Kerngeschäft der Airbus GmbH umfasst die Entwicklung und Herstellung von Flugzeugstrukturen aus Metall und Kohlenstofffaserverbundwerkstoff und ist in den großen zivilen und militärischen Flugzeugprogrammen vertreten (Airbus A319-A321, A330, A350 XWB, A380, A400M und Eurofighter). In den kommenden Jahren soll sich das Unternehmen von einem der wichtigsten Lieferanten erster Ordnung (Tier 1-Zulieferer) für zivile und militärische Flugzeugstrukturen schrittweise hin zu einer Holding-Gesellschaft der Division Airbus Commercial in Deutschland entwickeln. In diesem Zusammenhang wurde der Sitz des Unternehmens von Augsburg nach Hamburg verlegt und im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung die Anteile an der AO GmbH von der Airbus S.A.S. in die Airbus GmbH gegen Gewährung von Anteilen an der Airbus GmbH eingebracht.

Die Geschäftstätigkeiten der Standorte Augsburg und Varel werden als eigener Geschäftsbereich mit dem Namen Premium AEROTEC Industry (nachfolgend PAI) innerhalb der Airbus GmbH geführt. Ziel ist es, die beiden Standorte – nach der Umsetzung von dringend notwendigen Transformationsmaßnahmen – als wettbewerbsfähig produzierende Werke in die ASA GmbH zu integrieren. Dies dient dem gemeinsamen Airbus-Verständnis, Vorreiter für die nachhaltige Luftfahrt zu sein. Die Transformation soll die PAI fit machen für den Übergang zur ASA GmbH und auf die Herausforderungen der Zukunft

vorbereiten. Dazu wurde das Projekt PACT (Premium AEROTEC Competitiveness Transformation) ins Leben gerufen.

Wichtigste Ziele der Airbus GmbH sind die Kundenzufriedenheit und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Die angestrebte erhöhte Rentabilität in allen Unternehmensbereichen ist die Basis für die kontinuierliche Weiterentwicklung und Transformation der Airbus GmbH als eines der führenden Unternehmen in diesem Industriesegment. Zentrale Bereiche wie beispielsweise Engineering und der Finanzbereich werden über eine sogenannte GÜF ("Gesellschaftsübergreifende Führung") geführt. Dahinter verbirgt sich, dass diese Bereiche neben ihren Aufgaben in der ASA GmbH parallel auch für die PAI tätig sind, unter der Leitung von ASA-Führungskräften. Die Leistungsverrechnung sowie -inhalte sind vertraglich geregelt.

Der Standort Augsburg zählt mit seiner über 100-jährigen Geschichte zu den Pionierstandorten des deutschen Flugzeugbaus. Ende 2023 zählte der Standort 2.930 Beschäftigte, davon 138 Auszubildende und duale Studenten. 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 1.315 Beschäftigten Ende 2023 – davon 108 Auszubildende und duale Studenten – 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. Die Airbus GmbH 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 Airbus GmbH eingebunden.

Durch die Ausgliederung einzelner Betriebsteile in die ASA GmbH im Juni 2022 sind die ausgewiesenen Beträge der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres nicht uneingeschränkt mit denen des Vorjahres vergleichbar, da in den Werten des ersten Halbjahres noch die der ausgegliederten Standorte Bremen und Nordenham enthalten sind.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft erholt sich weiterhin langsam von den Auswirkungen der Pandemie, der russischen Invasion in der Ukraine und der Lebenshaltungskostenkrise. Prognostizierte der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem „World Economic Outlook“ vom Oktober 2022 noch einen Anstieg des weltwirtschaftlichen Wachstums im Jahr 2023 in Höhe von 2,7%, rechnet der IWF für das Jahr 2024 mit einem globalen Wirtschaftswachstum in Höhe von 2,9%.

Zivile Luftfahrt

Die starke Nachfrage nach Flugreisen hat die Erholung der Passagiermärkte im Jahr 2023 weiter vorangetrieben. Die gesamte Branche verzeichnete ein bemerkenswertes Wachstum von 36,9 % gegenüber dem Vorjahr. Das Verkehrsaufkommen, gemessen in verkauften Passagierkilometern, erreichte 94,1 % des Niveaus von 2019. Dies bedeutet einen deutlichen Anstieg gegenüber 2022, als es bei 68,7 % lag. Für das Jahr 2024 geht die IATA von einem geringeren Wachstum aus.

Airbus rechnet in seinem Global Market Forecast 2023-2042 damit, dass zur Deckung des wachsenden Bedarfs und der Modernisierung veralteter Flotten bis 2042 ca. 40.850 neue Flugzeuge (Passagierflugzeuge mit mehr als 100 Sitzen sowie Frachter) benötigt werden.

Im Februar 2023 hat Airbus bekannt gegeben, dass die monatliche Produktionsrate der A320-Familie im Jahr 2026 auf 75 Flugzeuge pro Monat steigen soll, die der A330 bis zum Jahr 2024 von drei auf vier Flugzeuge im Monat und die der A350 XWB bis 2026 auf zehn Flugzeuge im Monat.

Militärische Luftfahrt

Der europäische Markt für militärische Flugzeugprogramme hängt weiterhin stark von der Budgetsituation der europäischen Staaten ab. Nach Jahren der Reduzierung bzw. Stagnation steigen die Verteidigungsausgaben in Europa weiter an. Vor dem Hintergrund der geänderten geopolitischen Situation, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, scheint eine Fortsetzung dieses Trends wahrscheinlich. Ob und in welchem Umfang die Airbus GmbH davon im Bereich der Strukturmontage für Militärflugzeuge in der Zukunft profitieren kann, ist derzeit noch nicht klar absehbar.

Die Airbus GmbH ist einer der führenden Strukturlieferanten im A400M-Programm. Gegenwärtig bleibt die Produktionsrate der A400M auf niedrigem Niveau von jährlich rund acht Shipsets stabil.

Hinsichtlich des Eurofighter-Programms verfolgt Airbus Defence and Space weiterhin verschiedene Vertriebskampagnen in Europa sowie international. Sofern diese positiv verlaufen, würde die Airbus GmbH auch von diesen als Unterauftragnehmer profitieren.

Die Airbus GmbH ist im militärischen Flugzeugbau gut gerüstet und steht auch für neue militärische Luftfahrtprogramme, wie beispielsweise Europas zukünftiges Luftkampfsystem (Future Combat Air System – FCAS) sowie für künftige europäische Drohnenprogramme als starker industrieller Partner bereit. Die Airbus GmbH ist bereits im FCAS-Umfeld aktiv und unterstützt die derzeitigen Prime-Kunden bei den ersten Schritten für diese zukünftigen Verteidigungssysteme.

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der Geschäftsverlauf der Airbus GmbH kann nur in Verbindung mit dem Geschäftsverlauf von Airbus als Ganzes beurteilt werden. Airbus konnte mit im Branchenvergleich hohen Auslieferungszahlen und Auftragseingängen seine gute Position am Markt weiterhin behaupten.

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2023 ist wesentlich geprägt durch einen weiteren Hochlauf der Flugzeugproduktion infolge einer weiteren Steigerung des Flugverkehrs. Die Stabilisierung der Lieferketten wie auch die Sicherstellung des industriellen Hochlaufes stellen allerdings große Herausforderungen dar, wobei angesichts der hohen Nachfrage Qualitäts- und Sicherheitsstandards höchste Priorität haben.

Diese Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar auch auf den Geschäftsbereich PAI der Airbus GmbH aus.

Auslieferungen

Im Jahr 2023 hat Airbus insgesamt 735 Verkehrsmaschinen ausgeliefert und übertraf damit leicht die Prognose. Verglichen mit 661 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2022 unterstreicht das die fortschreitende Erholung der Luftfahrtmärkte, besonders im Single-Aisle-Segment. Für das Jahr 2024 strebt das Unternehmen die Auslieferung von rund 800 Verkehrsflugzeugen an.

Entwicklung des Auftragsbestandes

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

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

Schlüsselkennzahlen

	2023	2022	Veränderung (absolut)
Umsatz (in Mio. EUR)	973,7	1.181,6	-207,9
EBIT (in Mio. EUR) *	885,7	-410,6	+1.296,3
Jahresüberschuss/-fehlbetrag (in Mio. EUR)	720,3	-444,4	+1.164,7
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit (in Mio. EUR)	-722,9	-112,6	-610,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit (in Mio. EUR)	-34,1	-40,6	+6,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (in Mio. EUR)	+1.774,7	-0,3	+1.775,0
Free Cash Flow (in Mio. EUR)	+1.017,7	-153,5	+1.171,2
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)	4.191	5.553	-1.362

*Einschließlich Beteiligungsergebnis i.H.v. EUR 1036,4 Mio. (i.Vj. EUR 134,0 Mio.)

Im Jahresdurchschnitt 2023 beschäftigte die Airbus GmbH 4.191 Mitarbeiter (2022: 5.553), davon 215 (2022: 279) Auszubildende und duale Studenten.

Der Personalaufwand einschließlich der Aufwendungen für Altersversorgung belief sich auf insgesamt EUR 385,5 Mio. (2022: EUR 583,8 Mio.). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den im Gegensatz zum Vorjahresdurchschnitt niedrigeren Beschäftigtenzahlen und den damit verbundenen niedrigeren Aufwendungen für Löhne und Gehälter sowie an den um EUR 87,4 Mio. geringeren Aufwendungen für Altersversorgung.

Geschäftsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2023 erzielte das Unternehmen einen positiven EBIT (einschließlich Beteiligungsergebnis) von EUR 885,7 Mio., der sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 1.296,3 Mio. deutlich verbesserte. Für eine weitergehende Analyse der Ergebnisentwicklung wird auf die Ertragslage verwiesen.

Die Entwicklung der Digitalisierungs- und Transformationsinitiative verläuft nach Plan, seit 2022 unter dem Projektnamen PACT (Premium Aerotec Competitiveness Transformation) geführt. PACT zielt auf die Umsetzung von Transformationsmaßnahmen ab, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und die langfristige Zukunftsfähigkeit der Standorte zu garantieren. Mit dem Transformationsprogramm wird in die Stärken der Standorte investiert und hierbei geben insbesondere die strategischen Aktionsfelder wie Effizienzsteigerung in den Werken, Spezialisierungsstrategie je Werk, Verlagerung von Arbeitspaketen und die Verbesserung der Einkaufskonditionen die Richtung für den Transformationsweg vor. Zielbild der Transformation ist der Flugzeugbau mit wettbewerbsfähigen Produkten und einer hochmodernen Fertigung. Die hochspezialisierten Standorte werden durch Ihre Kernfähigkeiten in der Strukturmontage sowie in der Zerspannung zukunftsfähig und sicher aufgestellt sein sowie eine noch engere Verzahnung im Airbus Konzern garantieren.

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

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

Entwicklungen in den bedeutenden Programmen

Nach Programmen ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 die folgenden Stückzahlen:

Single Aisle Programm (563 Einheiten, im Vorjahr 511 Einheiten), **A330 Programm** (26 Einheiten, im Vorjahr 28 Einheiten).

Das Unternehmen erzielte im **A350 Programm** eine positive Bruttomarge und lieferte 55 (vs. 49 Einheiten im Vorjahr) Seitenschalen RH/LH für die Section 16/18.

Im **A400M Programm** hat die Airbus GmbH Bauteile für 7 Maschinen (8 Einheiten im Vorjahr) geliefert. Das hohe Kostenniveau führte hierbei zu einer negativen Bruttomarge, die periodischen Kosten der geringeren Auslastung waren stabil.

Nach dem erfolgreichen Wiederanlauf im **Eurofighter Programm** konnte die Produktionsrate bei ca. 13 Einheiten stabilisiert werden. Die deutsche Luftwaffe wird in den nächsten Jahren 38 neue Kampfflugzeuge vom Typ Eurofighter im Rahmen des so genannten Quadriga-Vertrages (Tranche 4) erhalten. Ebenfalls erhält die spanische Luftwaffe 20 Eurofighter Kampfflugzeuge (Halcon Vertrag). Für beide Verträge soll die Auslieferung der Flugzeuge ab 2025 beginnen und 2030 abgeschlossen sein.

Der **Auftragsbestand** der Airbus GmbH hängt überwiegend vom Auftragsbestand von Airbus ab. Der Kunde vergibt „Programm Life-Time Contracts“, die grundsätzlich jährlich in der Planung abgestimmt und durch Abrufe konkretisiert werden.

Im Berichtsjahr lag der Wert der Lieferungen von Bauteilen des Tochterunternehmens Premium AEROTEC SRL in Rumänien an die Standorte der Airbus GmbH mit EUR 62,2 Mio. leicht unter dem Vorjahreswert von EUR 64,0 Mio.

Steuerungsgrößen

Als Schlüsselindikatoren für die wirtschaftliche Leistung des Unternehmens verwendet die Airbus GmbH neben dem Umsatz auch den EBIT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Zinsen und übrigen Finanzergebnis) und den Free Cash-Flow (Veränderung des Finanzmittelbestandes).

Ertrags- / Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Der Jahresüberschuss betrug im Geschäftsjahr 2023 EUR 720,3 Mio. gegenüber eines Jahresfehlbetrages von EUR 444,4 Mio. im Vorjahr. Das EBIT belief sich auf EUR 885,7 Mio. gegenüber EUR -410,6 Mio. im Vorjahr und verbesserte sich damit um EUR 1.296,3 Mio. deutlich. Ausschlaggebend für diese signifikante Verbesserung waren vor allem die in Summe positiven Erträge in Höhe von EUR 1.036,4 Mio. aus den aktuellen Ergebnisabführungsverträgen mit der AO GmbH und der ASA GmbH.

Auch das um EUR 135,5 Mio. bessere Bruttoergebnis vom Umsatz, das sich vor allem bedingt durch geringere Aufwendungen für Altersvorsorge gegenüber dem Vorjahr auf EUR -121,4 Mio. verbesserte, trug zum verbesserten EBIT bei. Auch wurden im Vorjahr noch Rückstellungen in Höhe von EUR 11,2 Mio. für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften aufgrund negativer Marktwerte von Sicherungsgeschäften gebildet. Der EBIT des Berichtsjahres lag deutlich über dem prognostizierten negativen EBIT, im Wesentlichen begründet aus dem in Summe positiven Ertrag aus der Ergebnisabführung der Tochtergesellschaften.

Die einzelnen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung entwickelten sich wie folgt:

Der **Umsatz** erreichte im Berichtsjahr einen Wert von EUR 973,7 Mio. (2022: EUR 1.181,6 Mio.). Für 2023 wurde aufgrund der Neugestaltung des industriellen Setups ein Umsatzrückgang von 24 % prognostiziert. Der durch die allgemeine Erholung der Luftfahrtindustrie einhergehende Ratenanstieg bei den Programmen Single Aisle, Long Range und A350 hatte positive Auswirkungen auf die Auslieferungen und Umsätze.

Das Portfolio der zivilen Airbus-Flugzeuge (A320-Familie, A330 und A350 XWB) repräsentierte rund 76 % des Gesamtumsatzes. Der Anteil des Single-Aisle Programms betrug EUR 405 Mio. (i. Vj. EUR 559 Mio.)

Die **Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen** reduzierten sich unter anderem aufgrund niedrigerer Personalkosten (v. a. Altersvorsorge und Entgelte) und geringeren Materialaufwendungen um insgesamt EUR 343,4 Mio. auf EUR 1.095,1 Mio.

Die Aufwendungen für eigenfinanzierte **Forschung und Entwicklung (F&E)**, die in den Herstellungskosten erfasst sind, betrugen im Berichtsjahr EUR 5,3 Mio. (2022: EUR 2,8 Mio.).

Die Research & Technologie Schwerpunkte lagen im Berichtsjahr in der Reifmachung von jungen Technologien aus den Werkstoff-Portfolios - thermoplastische und auch verstärkte CFK-Strukturkomponenten. Im Bereich der Metall-Technologien wurden wichtige Schritte geleistet, um das Angebot an fertigen Technologiebausteinen für UltraLowCostMetal Bauweisen für Single Aisles bzw. neue Flugzeugprogramme auszubauen. Ein dritter Technologieschwerpunkt lag auf dem Ausbau unserer Automatisierungsfähigkeiten.

Die **allgemeinen Verwaltungs- und Vertriebskosten** betrugen EUR 26,7 Mio. (i. Vj. EUR 24,0 Mio.). Es handelt sich dabei überwiegend um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** reduzierten sich um EUR 14,6 Mio. auf EUR 3,0 Mio. (i. Vj. EUR 17,6 Mio.). Das Vorjahr war durch vor allem durch Erträge aus der Einbringung von Sachanlagevermögen zu Zeitwerten (EUR 11,1 Mio.) in die ASA GmbH sowie mit EUR 6,1 Mio. aus der Auflösung von Rückstellungen für Verpflichtungen aus "Altersteilzeit und Jubiläen" geprägt.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von EUR 5,6 Mio. (i. Vj. EUR 13,3 Mio.) betreffen unter anderem Verluste aus dem Verkauf von Anlagevermögen sowie die Wertberichtigung auf Forderungen für Stromsteuererstattung der Jahre 2017 bis 2019.

Das **Finanzergebnis** betrug EUR -73,0 Mio. (i. Vj. EUR -28,0 Mio.) und verschlechterte sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 45,0 Mio., unter anderem bedingt durch Zinsaufwendungen für das im Berichtsjahr erhaltene Gesellschafterdarlehen über EUR 2.000 Mio. Im Vorjahr wurde das Finanzergebnis durch Zinsaufwendungen für Altersvorsorge mit EUR 21,2 Mio. belastet. Gegenläufig wirkte sich im Vorjahr die Ausschüttung der Premium AEROTEC SRL in Höhe von EUR 6,1 Mio., die für Steuerzwecke im EBIT berichtet wird. In 2023 erfolgte keine Ausschüttung der Premium AEROTEC SRL. Aufgrund der bestehenden Ergebnisabführungsverträge mit der AO GmbH und der ASA GmbH wurde im Berichtsjahr ein Gewinn von EUR 1.036,4 Mio. erzielt, die sich mit EUR 1.133,9 Mio. auf die AO GmbH und mit EUR -97,5 Mio. (2022: -140,0 Mio.) auf die ASA GmbH verteilen.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurde ein **Steueraufwand** von EUR 92,5 Mio. ermittelt, wovon EUR 49,4 Mio. auf Gewerbesteuer und EUR 43,1 Mio. auf Körperschaftsteuer (incl. Solidaritätszuschlag) entfallen.

Der Jahresüberschuss von EUR 720,3 Mio. ergibt zusammen mit dem bestehende Verlustvortrag von EUR 2.203,0 Mio. einen **Bilanzverlust** von nunmehr EUR 1.482,7 Mio. Das Jahresergebnis des Berichtsjahres lag deutlich über dem prognostizierten Ergebnis aufgrund der in Summe positiven Erträge aus der Ergebnisabführung der Tochtergesellschaften.

Vermögenslage

Im Berichtsjahr erhöhte sich das **Anlagevermögen** (ohne Finanzanlagen) leicht um EUR 4,5 Mio. auf EUR 149,2 Mio. (2022: EUR 144,7 Mio.). Den Investitionen in Höhe von EUR 56,1 Mio. (2022: EUR 42,3 Mio.) stehen planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 28,3 Mio. (2022: EUR 46,6 Mio.) gegenüber. Die Investitionen betrafen unter anderem die Neubeschaffung von Fräsmaschinen und Nietanlagen.

Die Finanzanlagen stiegen im Berichtsjahr geringfügig um EUR 0,6 Mio., im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Deckungsvermögens aus der Verpflichtung des Sicherheitskontos.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um EUR 1.214,4 Mio. auf nun EUR 2.078,1 Mio. Dabei stieg der Nettovorratsbestand leicht um EUR 89,5 Mio. auf EUR 620,8 Mio. Dagegen lag der Forderungsbestand mit EUR 1.361,8 Mio. signifikant über dem Vorjahreswert von EUR 313,4 Mio. Bereinigt um die darin enthaltene Forderung über EUR 1.133,9 Mio. aus der erstmaligen Anwendung des Ergebnisabführungsvertrages mit der AO GmbH ergibt sich ein Rückgang der Forderungen um EUR 85,5 Mio. Die Sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um EUR 76,5 Mio. Der Anstieg resultierte hauptsächlich aus den Forderungen gegenüber dem Finanzamt aus Steuervorauszahlungen (EUR 68,5 Mio.) sowie der Einbuchung von zum Verkauf an die Airbus Real Estate Premium AEROTEC Augsburg GmbH & Co.KG

stehendem Anlagevermögen.

Im Berichtsjahr reduzierten sich die **Rückstellungen** gegenüber dem Vorjahr um EUR 73,4 Mio. auf EUR 877,2 Mio. Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich um EUR 14,1 Mio. auf EUR 819,4 Mio., da die Änderungen bei den versicherungsmathematischen Berechnungsparametern (i. W. Zinseffekte) eher moderat ausfielen.

Die sonstigen Rückstellungen reduzierten sich um EUR 59,3 Mio. auf EUR 57,8 Mio., grundsätzlich bedingt durch den Verbrauch von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften von EUR 11,2 Mio. und um EUR 27,3 Mio. geringere Rückstellungen für Nachlaufkosten.

Die **Verbindlichkeiten** inklusive der **erhaltenen Anzahlungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 570,0 Mio. auf nun EUR 2.708,7 Mio., im Wesentlichen durch um EUR 590,9 Mio. höhere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Dieser Anstieg resultiert aus dem im Berichtsjahr um EUR 1.775 Mio. erhöhten Gesellschafterdarlehen sowie dem damit einhergehenden Rückgang der Verbindlichkeit aus dem CashPooling (EUR 1.017,6 Mio.). Gegenläufig wirken die um EUR 42,5 Mio. niedrigeren Verbindlichkeiten aus der Ergebnisübernahme gegenüber der ASA GmbH. Bereinigt um diese Effekte erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen geschäftsbedingt um EUR 124,0 Mio.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um EUR 12,4 Mio. auf EUR 108,2 Mio. Bei den sonstigen Verbindlichkeiten handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber den Mitarbeitern sowie gegenüber Finanzbehörden.

Finanzlage

Zur Sicherstellung der ausreichenden Liquidität besteht bei der Airbus GmbH ein dediziertes Cash-Controlling, das wöchentlich kurzfristige rollierende Ist-Erwartungen zum Liquiditätsbedarf erstellt und monatlich einen – unter Berücksichtigung von ausgewählten operativen Liquiditätssteuerungsgrößen – mittelfristigen Cash-Ausblick generiert. Dieses Controlling und die entsprechende rollierende Liquiditätssimulation mit einem hierfür entwickelten Steuerungsinstrument soll die mittelfristige Liquiditätsentwicklung des Unternehmens antizipieren, um gegebenenfalls unterstützende Maßnahmen einleiten zu können.

Die Cash-Versorgung der Airbus GmbH war im Berichtsjahr und bleibt durch die Teilnahme am Cashpool der AIRBUS SE im Rahmen der gewährten Linien gesichert. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind ein Gesellschafterdarlehen der AIRBUS SE über EUR 2.000 Mio. sowie ein Darlehen der AO GmbH von EUR 15,2 Mio. für die Entwicklung der A350 XWB ausgewiesen, dessen Tilgung entsprechend der Auslieferungen durch Airbus an die Fluggesellschaften erfolgt. Ebenso wird hier die Cashpool-Verbindlichkeit gegenüber der AIRBUS SE in Höhe von EUR 405,6 Mio. ausgewiesen (2022: EUR 1.423,3 Mio.).

Das Gesellschafterdarlehen der AIRBUS SE wurde mit Wirkung zum 29. März 2023 von EUR 225 Mio. auf EUR 2.000 Mio. erhöht und ist bis 14. Mai 2027 nach einem festgelegten Tilgungsplan zurückzuführen. Die erste Tilgung über EUR 200 Mio. wurde auf 2024 gelegt.

In diesem Zusammenhang wurde das Kreditlimit für den Cashpool von EUR 2.400 Mio. auf EUR 500 Mio. herabgesetzt. Die Linie deckt auch unterjährig anfallende Liquiditätsbedarfsspitzen ab. Damit stellt die Airbus GmbH auf Basis der vorliegenden operativen Unternehmens- und Liquiditätsplanung sicher, dass die Gesellschaft jederzeit über ausreichende Liquidität verfügt, um die Fortführung des Unternehmens zu gewährleisten.

Der Free Cash Flow hat sich im Geschäftsjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr signifikant auf EUR 1.017,7 Mio. verbessert (EUR -153,5 Mio. in 2022) und liegt damit deutlich über dem prognostizierten negativen Free Cash Flow von EUR -238 Mio. Der stark positive Free Cash Flow des Geschäftsjahres resultierte im Wesentlichen aus dem hohen Zahlungsmittelzufluss (Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit) aus der Erhöhung des Gesellschafterdarlehens (EUR 1.774,7 Mio.). Gegenläufig wirkt der starke Anstieg der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der AO GmbH (EUR -1.133,9 Mio.).

In 2023 ergab sich ein Cash Flow aus der Investitionstätigkeit von EUR -34,1 Mio. (2022: EUR -40,6 Mio.) Hierbei wirkten sich insbesondere höhere Zugänge im Sachanlagevermögen von EUR 55,9 Mio. aus (2022: EUR 42,0 Mio.).

Prognose, Chancen- und Risikobericht

Prognose

Bei den folgenden zukunftsbezogenen Aussagen ist zu berücksichtigen, dass die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten Entwicklung abweichen kann. Die vorliegende Prognose beruht auf der im November 2023 verabschiedeten Unternehmensplanung.

Der geplante Ratenanstieg in 2024 in den Programmen A350 XWB, Single Aisle sowie der A330 spiegelt sich im geplanten Auftragsvolumen wider.

Im militärischen Seriengeschäft wird das A400M Programm auf niedrigem Niveau stabil bleiben. Die Raten im Eurofighter Programm werden sich weiterhin auf stabilem Niveau entwickeln.

Zum Planungszeitpunkt ging das Unternehmen von einer weiteren Erholung der weltweiten Luftfahrtindustrie aus und bereitete sich entsprechend auf den durch den Kunden Airbus angekündigten Hochlauf der Produktion vor.

Von hoher Bedeutung für die Zukunft von Airbus GmbH ist die Umsetzung des unternehmensinternen Erneuerungsprogramms PACT. Dieses Programm zielt darauf ab, dass das Unternehmen nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit am globalen Markt mittel- bis langfristig sichert und ausbaut, sondern auch die Rentabilität der Geschäftsfelder nachhaltig vorantreibt.

Die Geschäftsführung erwartet somit, dass die laufenden Effizienzsteigerungsmaßnahmen weitere positive Effekte auf die Rentabilität der zivilen Serienprogramme im Jahr 2024 haben werden.

Die Umsatzentwicklung wird maßgeblich durch das Produktionsverhalten von Airbus bestimmt. Der Auftragsbestand von Airbus sichert, in Verbindung mit den bestehenden „Programme Life-Time Contracts“ für die Serienprogramme, die Grundauslastung für die mittelfristige Zukunft. Trotzdem ist es möglich, dass es unterjährig produktionsbedingt Änderungen des jeweiligen Produktionsplans oder eine Neuordnung innerhalb der einzelnen Programme oder zwischen den Programmen geben kann. Laut der im November verabschiedeten Geschäftsplanung erwartet das Unternehmen Umsatzerlöse von etwa EUR 793 Mio.

Energiekrise, Materialengpässe sowie durch Inflation gestiegene Preise stellen allerdings große Herausforderungen dar. Auf dieser Basis wird für 2024 mit einem negativen EBIT im niedrigen dreistelligen Millionenbereich gerechnet. Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet die Gesellschaft, im Wesentlichen bedingt durch die positiven Effekte aus den Ergebnisabführungsverträgen, mit einem positiven Free Cash Flow von EUR 317 Mio.

Am 22. November 2022 haben sich die IG Metall und der Arbeitgeberverband vbm auf einen neuen Tarifvertrag mit einer Laufzeit von 24 Monaten geeinigt. Zum März 2023 wurde die erste Tranche der steuerfreien Inflationsausgleichsprämie ausbezahlt und die tariflichen Entgelte sind ab Juni 2023 um 5,2 % gestiegen. Im März 2024 wird dann die zweite Tranche der Inflationsausgleichsprämie ausbezahlt und die tariflichen Entgelte werden im Mai 2024 um weitere 3,3 % angehoben.

Die sich hierbei ergebenden zukünftigen Anpassungen des Lohn- und Gehaltsniveaus wurden in den Planungsannahmen berücksichtigt.

Auf Grundlage der vorliegenden Unternehmensplanung geht die Geschäftsführung von einer Fortführung des Unternehmens aus. Die Sicherstellung der Liquidität verfolgt sie darüber hinaus jederzeit durch geeignete Maßnahmen.

Ferner kann das Eintreten von Risiken, die im Abschnitt „Chancen und Risiken“ detaillierter beschrieben werden, den Umsatz, das EBIT und den Free Cash Flow gegenüber den geplanten und prognostizierten Werten beeinträchtigen.

Risikomanagement- und internes Kontrollsystem

Die Airbus GmbH ist eingebettet in das konzernweite Enterprise Risk Management (ERM)-System, der Airbus SE. Der ERM-Prozess ist modelliert und in die bestehenden Geschäftsprozesse der Airbus GmbH integriert. Durch das ERM-System werden operationale, finanzielle, strategische sowie rechtliche Risiken und Chancen erfasst, die Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens beurteilt sowie mögliche Belastungen (positive Effekte bei Chancen) und ihre Auswirkung auf das Geschäftsergebnis bewertet und Aktionspläne zur Mitigation der Risiken oder das Nutzen von Chancen festgelegt. Die Informationen über Risiken und deren Auswirkungen sowie Gegenmaßnahmen werden regelmäßig an die Geschäftsführung berichtet. Das ERM umfasst ein hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, mit dem die Risiken und Chancen des Konzerns transparenter dargestellt werden können.

Das ERM-System der Airbus SE wird ergänzt durch:

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

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.

Das Risikomanagement-System der Airbus GmbH wurde im Jahr 2023 im Rahmen der EN 9100:2018 (ISO 9001:2018) im Rezertifizierungsaudit erfolgreich geprüft.

Chancen und Risiken

Airbus und die Airbus GmbH sind einer Reihe von Chancen und Risiken ausgesetzt, die ihre Finanz- und Ertragslage beeinflussen können. Chancen und Risiken werden im ERM-System, das oben beschrieben

ist, erfasst.

Chancen ergeben sich aus der Tatsache, dass Airbus ein weltweit anerkannter Flugzeughersteller mit einem breiten Kundenportfolio ist. Mit überarbeiteten Fertigungsraten erhöht Airbus seine Fähigkeit zur Erfüllung der Kundenbedarfe und gleichzeitig seine Fähigkeit zur weiteren Anpassung an globale Marktentwicklungen. Airbus rechnet damit, dass sich der Verkehrsflugzeugmarkt bis 2025 wieder auf dem Niveau von vor der COVID-19-Krise einpendeln wird. Dies würde sich über die Produktion und die SEP-Ergebnisbeteiligung ebenfalls positiv auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der Airbus GmbH auswirken.

Weiterhin hohe Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sichern die Zukunftsfähigkeit von Airbus und damit auch der Airbus GmbH. Unser umfangreiches Know-how in der CFK-Verarbeitung entwickeln wir mit besonderem Fokus auf die Thermoplast-Technologie weiter. Wir investieren in die Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Fertigung von CFK Strukturbauteilen sowie der Digitalisierung in der Produktion.

Zudem streben wir eine Erweiterung des Wartungs-, Reparatur- und Ersatzteilgeschäfts an. Wir wollen auf den für uns wesentlichen Feldern der Rumpfstrukturen führend sein.

Die konkreten Auswirkungen dieser Chancen werden mittelfristig als hoch eingestuft.

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

In dem vierteljährlich aktualisierten "Operations Risk Report" stellt Airbus die Risiken, die die operative Geschäftstätigkeit beeinträchtigen können, dar. In einer 16-Felder-Matrix werden diese 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 nachfolgenden Risiken sind für die Airbus GmbH abgeleitet und entsprechend der Höhe ihres Risikofaktors in absteigender Reihenfolge aufgeführt.

Exportkontrolle

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

Bei identifizierten Verstößen im Bereich Exportkontrolle werden die Behörden unverzüglich informiert,

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

Abhängigkeit von wesentlichen Zulieferern und Subunternehmern

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

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

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

Die möglichen Lieferkettenstörungen wirken sich damit auch auf die Produktionsabläufe bei Airbus und damit ebenso bei der Airbus GmbH aus. Airbus ist bestrebt, die Widerstandsfähigkeit seiner Lieferkette zu verbessern, und hat ein verstärktes Kontrollsystem implementiert, um Risiken einer Unterbrechung der Lieferkette zu verhindern, vorherzusehen und zu überwachen und Probleme effizient zu bewältigen.

Industrieller Hochlauf

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

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

Airbus begegnet den Risiken in Zusammenhang mit dem industriellen Hochlauf mit geeigneten Anpassungen in den Produktionsplänen. Die mit diesen komplexen Rahmenbedingungen verbundenen Risiken können sich ebenfalls auf die Produktionsabläufe bei der Airbus GmbH auswirken

Cybersicherheit

Die umfangreichen Informations- und Kommunikationssysteme, das industrielle Umfeld, die Produkte und Dienstleistungen von Airbus sind Cybersicherheitsrisiken ausgesetzt, die direkt oder über Lieferketten wirken und vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt werden können. Spionage, Einflussnahme und Sabotage können zu Datenlecks, Beeinträchtigungen der industriellen Systeme, Gefährdung von Produkten und Dienstleistungen sowie Erpressbarkeit führen. Diese Risiken können mit der zunehmenden Nutzung digitaler Anwendungen (inklusive von Cloud-Diensten, Mobilfunknutzung, "Internet of Things") und wachsender Ausgereiftheit der Angriffe in immer schnellerem Ausmaß zunehmen.

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

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

NIS-2-Richtlinie (Network and Information Security-2-Richtlinie)

Seit 2023 ist die NIS-2-Richtlinie auf EU-Ebene in Kraft getreten, die bis spätestens zum 18. Oktober 2024 in nationales Recht umzusetzen ist. NIS-2 ersetzt die NIS Directive von 2016 und zielt auf ein besseres gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der EU ab. Im Vergleich zur vorigen NIS Directive erweitert NIS-2 stark den Kreis der betroffenen Unternehmen, die Pflichten und die behördliche Aufsicht. Bei Verstößen gegen die NIS-2 Directive drohen hohe Geldstrafen.

Bei der Airbus GmbH wurde bereits im Vorgriff auf die gesetzliche Umsetzung die NIS-2-Richtlinie eingeführt und erfolgreich auditiert. Aktualisierungen erfolgen regelmäßig gegenüber den Behörden.

Klimabezogene Risiken

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

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

Krieg in der Ukraine und bewaffnete Konflikte

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

Russlands Invasion in die Ukraine am 22. Februar 2022 und die daraus resultierenden Sanktionen haben die Risikoanfälligkeit von Airbus bezüglich Lieferkettenstörungen, insbesondere bei der Versorgung mit Titan, erhöht. Als Gegenmaßnahme hat Airbus seine Beschaffungspolitik angepasst, um alternative Quellen zu identifizieren.

Währungsrisiken

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

Ein großer Teil der Sicherungsgeschäfte wird für Wechselkursrisiken getätigt, da ein erheblicher Anteil der Umsätze bei Airbus in US-Dollar erzielt wird, während die Kosten größtenteils in Euro anfallen. So soll das Währungsrisiko begrenzt werden.

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

Programmspezifische Chancen und Risiken

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

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

Im Airbus-Seriengeschäft, insbesondere im Single Aisle, gilt es die Lieferfähigkeit zu sichern und eine Unterbrechung der Lieferkette zu vermeiden. Hierzu bereitet das Unternehmen zusammen mit dem Kunden Airbus Szenarien vor, um in einigen Bereichen derzeit existierenden Single-Source-Beziehungen auf mehrere Partner zu erweitern bzw. um über temporär höhere Produktionskadenzen in Airbus Fertigungsbereichen Produktionspuffer zur Stabilisierung aufzubauen.

Die Erfahrungen aus den Kostensenkungsprojekten im A350 Programm werden auf das Single Aisle Programm übertragen, um die Herstellungskosten pro Shipset weiter zu reduzieren. Dabei setzen wir neben den Optimierungen in den Fertigungslinien und in der Teilefertigung auch auf Design to Value und Preisreduzierungen in der Zulieferkette.

Das A350 Programm und das Single Aisle Programm sind die Programme mit der größten Bedeutung für die Airbus GmbH.

Das Tri-Nationale Umfeld im (Future Combat Air System – **FCAS**) - vertreten durch die Länder Deutschland, Spanien und Frankreich - ist derzeit geprägt von politischen Aktivitäten hinsichtlich Finanzierung und Aufgabenteilung. Airbus GmbH bietet sich als kompetenter Entwicklungs- und Systempartner zu den verschiedenen Flugzeugsystemen an und erarbeitet Konzepte, um auch hier als führender Lieferant in die Wertschöpfungskette integriert zu werden.

A320-Familie

Aufgrund der Nachfrage nach Flugzeugen der A320-Familie wird voraussichtlich eine schrittweise Erhöhung der Fertigungsrate von derzeit ca. 55 Flugzeugen pro Monat auf bis zu 64 bis Ende 2024 und 75 in 2026 erfolgen. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

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

Die planmäßige Weiterentwicklung und Zertifizierung der A321XLR ist zu gewährleisten. Die Nachfrage nach Flugzeugen der A320 Familie, insbesondere der A321-Version soll weiterhin steigen und Airbus wird insbesondere Risiken innerhalb der Lieferketten besonders beobachten, als auch die Produktreife und Verfügbarkeit von Triebwerken sicherstellen müssen.

A350 XWB-Programm

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

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

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

A330-Programm

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

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

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

A400M-Programm

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

Eine Analyse des unternehmensweiten Risikoprofils hat ergeben, dass keine aktuellen Risiken bestehen, die den Fortbestand unseres Unternehmens gefährden könnten.

Konformität mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst:

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat der Airbus GmbH im Juni 2023 beschlossen bis Dezember 2026 einen Frauenanteil im Aufsichtsrat von 30% und in der Geschäftsführung von 20% zu erreichen.

Per 31. Dezember 2023 beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 40% und in der Geschäftsführung 0% und damit wurde das Ziel noch nicht erreicht. Mit Berufung von Frau Melanie Bergmann in die Geschäftsführung der Airbus GmbH wird das gesteckte Ziel im März 2024 erreicht.

Im April 2021 legte die Geschäftsführung fest, bis 31. Dezember 2026 den Frauenanteil in der ersten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 7% und der zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 12% zu erhöhen. Zum 31. Dezember 2022 beträgt der Frauenanteil in der ersten Ebene 20% und in der zweiten Ebene 12%.

Hamburg den 17. Mai 2024

Die Geschäftsführung

Dr. André Walter

Thorsten Fischer

Sebastian Peters

Melanie Bergmann

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Airbus GmbH (bis 13. Juni 2023: Premium AEROTEC GmbH), Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Airbus GmbH (bis 13. Juni 2023: Premium AEROTEC GmbH), Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Airbus GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „Konformität mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ des Lageberichts enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in

Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

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 „Konformität mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ 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 Lage-

berichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

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

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

Hamburg, den 17. Mai 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Buske
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer