



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Airbus Aerostructures GmbH
Hamburg

Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	Summe 31.12.2024 in TEUR	Summe 31.12.2023 in TEUR
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	1.361	1.499
II. Sachanlagen	(2)	669.760	594.499
III. Finanzanlagen	(3)	15.737	10.962
		686.858	606.960
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(4)	1.137.135	976.826
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	885.290	671.129
		2.022.425	1.647.955
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1.165	455
		1.165	455
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung			
	(6)	2.516	1.965
		2.516	1.965
		2.712.964	2.257.335

Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

	Anhang	Summe 31.12.2024 in TEUR	Summe 31.12.2023 in TEUR
Passiva			
A. Eigenkapital			
I. Stammkapital	(7)	25	25
II. Kapitalrücklagen	(7)	980.219	980.219
III. Bilanzgewinn /-verlust		0	0
		980.244	980.244
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(8)	344.660	366.164
2. Sonstige Rückstellungen	(9)	130.526	197.153
		475.186	563.316
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(10)	493.674	379.402
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(11)	677.647	273.975
3. Sonstige Verbindlichkeiten	(11)	86.213	60.398
		1.257.534	713.775
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	0
		0	0
		2.712.964	2.257.335

Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

		Summe	Summe
	Anhang	01.01.2024	01.01.2023
		bis	bis
		31.12.2024	31.12.2023
		in TEUR	in TEUR
Umsatzerlöse	(12)	3.442.384	2.887.238
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(13)	(3.836.066)	(2.927.853)
Bruttoergebnis vom Umsatz		(393.682)	(40.614)
Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten	(14)	(63.618)	(66.337)
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	29.719	10.201
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	(18.390)	(36.859)
Finanzergebnis	(17)	21.302	36.105
Ergebnis nach Steuern		(424.669)	(97.504)
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	(18)	(424.669)	(97.504)
Erträge aus Verlustübernahme		424.669	97.504
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag		0	0

JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

Anhang der Airbus Aerostructures GmbH

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

Allgemeine Angaben

Grundlagen und Methoden

Der Jahresabschluss wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften der §§ 242 ff. und 264 ff. HGB aufgestellt; die Werte sind in Mio. € ausgewiesen. Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten werden im Anhang gesondert aufgeführt und - soweit erforderlich - erläutert. Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird gem. § 275 Abs. 3 HGB nach dem - international üblichen - Umsatzkostenverfahren erstellt.

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

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

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

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

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

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

Bilanzierung und Bewertung

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

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

Die Airbus Aerostructures GmbH geht bei den Sachanlagenzugängen überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 20 bis 50 Jahre für Gebäude, 10 bis 33 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 5 bis 25 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 3 bis 30 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

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

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

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

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

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

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

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen die aktivierungspflichtigen Bestandteile des § 255 Abs. 2 HGB. Dazu zählen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Fertigungsgemeinkosten und Materialgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden. Das Wahlrecht gemäß §255 Abs. 2 S. 3 HGB wird ausgeübt.

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1% von den Forderungen abgesetzt.

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind nach den anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC) errechnet. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Marktzins zur Abzinsung wurde aufgrund der Ausübung des Wahlrechtes nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB mit einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren angesetzt. Nach § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen 10 Geschäftsjahre von 1,90% (i.Vj. 1,82%) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 1,97% (i.Vj. 1,74%) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre nach § 253 Abs. 6 HGB relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,1% (i.Vj. 3,4%) p. a., zusätzlich 1,0% (i.Vj. 1,0%) bis zum 35. Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten und nicht einkommensabhängigen Anwartschaften mit 2,1% (i.Vj. 2,4%) p. a. eingerechnet. Es wurden eine altersabhängige detaillierte Fluktuationstabelle sowie eine Invaliditätswahrscheinlichkeit gemäß Richttafeln 2018 G (30%) berücksichtigt. Daneben werden unverändert Annahmen über die Inanspruchnahme von Auszahlungsoptionen der Begünstigten getroffen. Die Verpflichtungen für Sterbegeld wurden in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Jubiläumsleistungen und Altersteilzeitverpflichtungen wurden ebenfalls mit dem versicherungsmathematisch ermittelten Anwartschaftsbarwert unter Anwendung der Sterbewahrscheinlichkeit gemäß den Richttafeln 2018 G von Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Bei der Ermittlung wurde ein Rechnungszinsfuß von 1,68 % (i.Vj. 1,39 %) bei Jubiläumsverpflichtungen und 1,48 % (i.Vj. 1,05 %) bei Altersverpflichtungen zu Grunde gelegt.

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Aerostructures GmbH

1 *Immaterielle Vermögensgegenstände*

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

2 *Sachanlagen*

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

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen hauptsächlich das Single Aisle Programm.

3 *Finanzanlagen*

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile zur Insolvenzversicherung der Sicherheitskonten.

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

4	<i>Vorräte</i>
----------	-----------------------

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	230	189
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	901	780
Geleistete Anzahlungen	6	8
davon an verbundene Unternehmen	0	0
	1.137	977

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

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

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	53	15
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	799	641
Sonstige Vermögensgegenstände	33	15
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände gesamt	885	671

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend gegen die Airbus Operations GmbH in Höhe von 265 (i.Vj. 417) Mio. €, die Airbus Defence and Space GmbH in Höhe von 24 (i.Vj. 58) Mio. € und die Airbus S.A.S. in Höhe von 6 (i.Vj. 57) Mio. €.

Gegen die Gesellschafterin Airbus GmbH bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 58 (i.Vj. 11) Mio. € sowie aus dem Ergebnisabführungsvertrag von 425 (i.Vj. 98) Mio. €.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus der Weiterverrechnung von Anlagen im Bau an die Real Estate Gesellschaften von 20 Mio. €, aus Erstattungsanspruch Stromsteuer 4 Mio. €, sowie 2 Mio.€ aus Personalthemen und 2 Mio. € aus Umsatzsteuerforderungen.

6 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

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

Der Erfüllungsbetrag von 22 (i.Vj. 20) Mio € wurde mit dem beizulegenden Wert der Wertpapiere von 24 (i.Vj. 22) Mio € vollständig verrechnet. Es verbleibt ein aktiver Unterschiedsbetrag von 2 (i.Vj. 2) Mio €.

7 Eigenkapital

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

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Kapitalrücklage	980	980

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

Zum 31. Dezember 2024 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB und § 253 Abs. 6 HGB ein Gesamtbetrag von 77 (i. Vj. 23) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus dem Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 Satz 3 HGB i. H. v. 0 (i. Vj. 15) Mio. € sowie aus der Bewertung des Planvermögens für das Aufbaukonto, für den Altersteilzeit-Erfüllungsrückstand, für das Sicherheitskonto, für die Lebensarbeitszeitkonten sowie für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert von 77 (i.Vj. 8) Mio €.

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

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	283	300
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus Entgeltumwandlung	62	66
	345	366

Die Pensionsverpflichtung aus dem Basiskonto des P3 Pensionsplans und die Verpflichtung aus dem Airbus Pensions Plan Hauptkonto von 734 (i.Vj. 698) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 451 (i.Vj. 398) Mio. € verrechnet. Die hierfür entstandenen Anschaffungskosten betragen 403 (i.Vj. 379) Mio. €.

Die Verpflichtung aus dem Aufbaukonto des P3 Pensionsplans und aus dem Airbus Pension Plan Zusatzkonto von 183 (i.Vj. 170) Mio. € wurde mit dem Deckungsvermögen von 121 (i.Vj. 104) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 105 (i.Vj. 97) Mio. €.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr -11 Mio. (i.Vj.15). Mio. €.

Für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen werden keine Rückstellungen gebildet.

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

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

9 <i>Übrige Rückstellungen</i>		
	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Sonstige Rückstellungen	131	197

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen auftragsbezogene Rückstellungen (Nachlaufkosten und Abrechnungsrisiken) in Höhe von 43 (i. Vj. 62) Mio. € sowie mit 79 (i. Vj. 90) Mio. € Verpflichtungen, die die Belegschaft betreffen (hauptsächlich Sondervergütung, Erfolgsbeteiligung, Jubiläum und Altersteilzeit), enthalten.

10 <i>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</i>		
	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	494	379
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	494	379

11 *Übrige Verbindlichkeiten*

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	678	274
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	678	274
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	86	60
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	86	60
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	0	0
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	0	0
davon Steuern	12	13
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	764	334

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Airbus SE i.H.v. 380 (i.Vj. 2) Mio. €. aus dem konzerninternen Cashpool.

Ebenso enthalten sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, davon gegenüber der Gesellschafterin Airbus GmbH 135 (i.Vj. 71) Mio. €, gegenüber der Airbus Operations GmbH 86 (i.Vj. 183) Mio. € sowie gegenüber der Airbus S.A.S. 53 (i.Vj. 0) Mio. €.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern aus Urlaub und Mehrarbeit i. H. v. 52 (i.Vj. 43) Mio. €.

Die Altersteilzeitverpflichtung für den Erfüllungsrückstand i. H. v. 21 (i.Vj. 20) Mio. € konnte mit dem Deckungsvermögen i. H. v. 24 (i.Vj. 20) Mio. € vollständig verrechnet werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 252 Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 233 Mio. €.

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

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

12 Umsatzerlöse

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Nach Regionen		
Deutschland	3.379	2.850
EU-Länder ohne Deutschland	51	30
Übrige Regionen	12	7
	3.442	2.887

Darin werden die negativen Ergebniseffekte aus der Fremdwährungsbewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und damit im Zusammenhang stehende Effekte aus der Einlösung von konzerninternen Sicherungsgeschäften i. H. v. 202 (i.Vj. 240) Mio. € ausgewiesen.

13 Umsatzkosten

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind im Wesentlichen Material- und Personalaufwendungen enthalten. Des Weiteren sind Aufwendungen für Forschung und Entwicklung i. H. v. 318 (i.Vj. 260) Mio. € enthalten.

14 *Allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten*

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 64 (i.Vj. 66) Mio. €, Vertriebskosten fielen wie im Vorjahr keine an. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kosten, die nicht der Fertigung zugerechnet werden, für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

15 *Sonstige betriebliche Erträge*

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen 10 (i.Vj. 10) Mio. € sowie Erträge aus der Devisenbewertung 17 (i. Vj. Sonstige betriebliche Aufwendungen 34) Mio. €.

16 *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der geänderten Programmabrechnung, die das Vorjahr betreffen, in Höhe von 16 Mio. €. Im Vorjahr waren Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 34 Mio. € enthalten.

17 Finanzergebnis

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Zinsergebnis		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	48	45
davon aus verbundenen Unternehmen	21	14
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(27)	(4)
davon an verbundene Unternehmen	(26)	(4)
	21	41
Übriges Finanzergebnis	0	(5)
Finanzergebnis gesamt	21	36

Die sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge beinhalten Zinsen aus dem Zinsanteil der Altersversorgung in Höhe von 24 (i.Vj. 31) Mio. € sowie die Verzinsung aus dem Cash-Pool in Höhe von 21 (i.Vj. 14) Mio. €.

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

Im Übrigen Finanzergebnis waren im Vorjahr die Ergebniseffekte der Fremdwährungsbewertung der Cashpool Konten in fremder Währung enthalten. Für das Geschäftsjahr sind diese Fremdwährungseffekte in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten und betragen -10 Mio. €.

Ebenso sind hier die Erträge aus der Wertentwicklung der Wertpapiere, die gem. § 246 Abs. 2 i.V.m. § 253 Abs. 1 HGB mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet wurden in Höhe von 0 (i.Vj. 2) Mio € ausgewiesen.

18 *Jahresergebnis vor Ergebnisabführung*

Für das Geschäftsjahr weist die ASA GmbH einen Jahresfehlbetrag vor der Verlustübernahme von 425 (i.Vj. 98) Mio. € aus. Es besteht ein Ergebnisabführungs- bzw. -übernahmevertrag mit der Airbus GmbH.

Gesamtperiodenaufwand

Materialaufwand

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	1.450	917
Aufwendungen für bezogene Leistungen	140	163
	1.590	1.080

Personalaufwand / Beschäftigte

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Entgelte	1.059	854
Soziale Abgaben	182	150
Aufwendungen für Altersversorgung	23	32
Aufwendungen für Unterstützung	0	0
	1.264	1.036

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Aktive Belegschaft männlich	12.359	9.519
Aktive Belegschaft weiblich	1.569	1.193
Aktive Belegschaft keine Angabe	1	0
	13.928	10.712

Die Anzahl der in einer Berufsausbildung befindlichen Beschäftigten betrug 285 (i.Vj. 250).

Sonstige Angaben / Organe

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

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

Für das Jahr 2024 sind bei der Airbus Aerostructures GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 0,4 (i.Vj. 0,3) Mio € angefallen.

Nachtragsbericht

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

Aufsichtsrat

Alberto Gutierrez

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Blagnac, Frankreich

Chief Operating Officer

Airbus S.A.S.

bis 31. März 2024

Thomas Hundt

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Blagnac, Frankreich

Executive Vice President Finance

Airbus S.A.S.

seit 01. April 2024

Michael Eilers*)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Nordenham

Betriebsratsvorsitzender Nordenham

Airbus Aerostructures GmbH

Didier Loiselet

Blagnac, Frankreich

Leiter Performance Management and Controlling

Airbus S.A.S.

bis 31. März 2024

Daniel Friedrich*)

Hamburg

Leiter des Bezirkes Küsten, IG Metall

Tamer Yüksel*)

Stade

Betriebsratsvorsitzender Stade

Airbus Aerostructures GmbH

Emanuel Glass*)

Hamburg

Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg

Sebastian Züge*)

Hamburg

Airbus Aerostructures GmbH

Sustainability Manager

Dimitrios Dimos

Hamburg
Leiter CoC Airframe
Airbus S.A.S.

Kristina Thurau-Vetter*)

Hamburg
Gewerkschaftssekretärin IG Metall

Armel Djeukou

Hamburg
Head of Digital / Manufacturing & Services
Airbus S.A.S.

Daniela Lamm

Blagnac, Frankreich
Leiterin Affiliates Governance
Airbus S.A.S.
bis 30. November 2024

Daniela Lohwasser

Bremen
Leiterin Engineering
Airbus S.A.S.
bis 31. März 2024

Rainer Knoob*)

Hamburg
Betriebsrat Hamburg
Airbus Operations GmbH

Mona Michaelis*)

Hamburg
Gesamtbetriebsratsvorsitzende Nordenham
Airbus Aerostructures GmbH

Dr. Marc Fischer

Hamburg
Leiter Cabin & Cargo

Petra Deters*)

Nordenham
Betriebsrat Nordenham
Airbus Aerostructures GmbH

Carlos Alcantara*)
Hamburg
Leiter KAO Service
Airbus Aerostructures GmbH

Jürgen Westermeier
Blagnac, France
Chief Procurement Officer
Airbus S.A.S.

Christoph Zammert
Hamburg
Leiter A320 Family Programme
Airbus Operations GmbH

Gregoire Jedrzychowski
Blagnac, France
Leiter Quality und AOS
Airbus S.A.S.
seit 01. April 2024

Claudia Oeking
München
Leiterin Public Affairs Deutschland
Airbus Defence & Space GmbH
seit 01. Dezember 2024

Stefan Römelt
München
Leiter Aircraft and Systems AD&S
Airbus Defence & Space GmbH
seit 01. April 2024

Marco Wagner
Blagnac, France
Leiter HR Operations
Airbus S.A.S.
seit 01. August 2024

*) von den Arbeitnehmern gewählt

Geschäftsführung

Dr. André Walter

Vorsitzender der Geschäftsführung

Alexander Thierer

HO Finance & Controlling

bis 31. März 2025

Carsten Peetz

HO Finance & Controlling

seit 01. April 2025

Daniela Haller

HO HR & Security

Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus Aerostructures GmbH ist die Airbus GmbH, Hamburg, diese wiederum ist ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, mit einem Beteiligungsanteil von 94,70%. Die restlichen 5,30% werden direkt von der Airbus SE, Amsterdam, gehalten. Der Abschluss der Airbus Operations S.A.S. einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften wird in den Konzernabschluss der Airbus SE, Amsterdam, einbezogen, der nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt wird. Die Airbus SE stellt somit den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen auf.

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

Hamburg, den 30. April 2025

Die Geschäftsführung

Walter

Peetz

Haller

Airbus Aerostructures GmbH

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2024

in TEURO	Anschaffungs-/Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2024	Zugänge lfd. Jahr	Abgänge	Umbu- chungen	Transfer	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Transfer	Stand 31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.429	409	-138	148		2.847	-930	-695	138			-1.486	1.361	1.499
IMMATERIELLE	2.429	409	-138	148	0	2.847	-930	-695	138	0	0	-1.486	1.361	1.499
1. Grundstücke, grundstücksgl. Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	2.545	1.493	-1.499	300		2.839	-637	-134	0			-771	2.068	1.908
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.142.890	93.146	-1.322	51.142		1.285.857	-920.343	-82.707	1.230	1		-1.001.819	284.038	222.547
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausst.	1.245.151	54.538	-12.501	96.304		1.383.491	-1.108.824	-63.101	11.735	-1		-1.160.191	223.300	136.327
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	233.717	94.249	-19.718	-147.894		160.354						0	160.354	233.717
SACHANLAGEN	2.624.303	243.426	-35.040	-148	0	2.832.541	-2.029.804	-145.941	12.965	0	0	-2.162.781	669.760	594.499
1. Wertpapiere des Anlagevermögens	10.622	4.821				15.442						0	15.442	10.622
2. Sonstige Ausleihungen	341		-46			295						0	295	341
FINANZANLAGEN	10.962	4.821	-46	0	0	15.737	0	0	0	0	0	0	15.737	10.962
ANLAGEVERMÖGEN	2.637.694	248.656	-35.225	0	0	2.851.125	-2.030.734	-146.636	13.103	0	0	-2.164.267	686.858	606.960

Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024**

Grundlagen der Gesellschaft

Geschäftsmodell der Gesellschaft

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

Airbus Commercial Aircraft, Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space.

Die Airbus Aerostructures GmbH (nachfolgend ASA), ist Bestandteil der Airbus Commercial Aircraft Sparte und eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH. Die Airbus GmbH wiederum gehört zu 95% der Airbus Operations S.A.S., einer Gesellschaft nach französischem Recht (Société par Action Simplifiée - S.A.S.), deren Anteile von der Airbus S.A.S. gehalten werden, welche wiederum zu Airbus gehört. Weitere 5% werden von der Airbus SE, der Airbus-Konzerngesellschaft, gehalten. Im Rahmen einer Umstrukturierung im Jahr 2022 wurden Teile der Geschäftstätigkeiten von der Airbus Operations GmbH (nachfolgend AOG) sowie von der Airbus GmbH in die ASA eingebracht. Dieser Prozess ist weitgehend abgeschlossen und die Jahre 2023 und 2024 sind somit vergleichbar.

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

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

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

Mit 7.409 ASA-Mitarbeitern zum Jahresende 2024 ist Hamburg der größte Standort. Hier befindet sich das Kompetenzzentrum für die Strukturmontage der Rumpfsektionen, es werden u.a. die Struktur- und Ausrüstungsmontage der A320-Familie sowie für die A330 und A350 durchgeführt. Der Standort ist mit seinen roboter- und laserunterstützten Fertigungslinien der modernste des Konzerns.

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

Der Standort Stade gilt als Kompetenzzentrum für leichte Kohlenfaserverbundwerkstoffe (CFK). Dort erfolgt die Montage der Seitenleitwerke aller Flugzeugmodelle, ausgenommen des Airbus A220. Zudem wird die Flügeloberschale des Airbus A350 XWB in Stade produziert. Sie gilt als eines der größten CFK-Integralbauteile der Welt. Der Standort Stade hat zum Jahresende 2.422 Mitarbeitende.

Der Standort Nordenham bildet mit 3.776 Beschäftigten zum Ende 2024 das Zentrum für den Schalen- und Sektionsbau sowie die Großblechfertigung der ASA. Im Bereich der integrierten Schalenfertigung zählt Nordenham zu den modernsten Produktionsstandorten. Weitere Schwerpunkte bilden die Profilmontage, das Streckziehen von großflächigen Metallstrukturen sowie die FML- und CFK-Klebertechnik.

Der Werksteil Bremen beschäftigt 622 Mitarbeiter zum Ende 2024 und ist das Kompetenzzentrum für Blech- und Thermoplast-Teile sowie die Teilefertigung. Für die A350 XWB werden hier spezielle Thermoplast-Clips hergestellt.

Im kommenden Jahr wird der gesamte operative Geschäftsbetrieb der Airbus GmbH für die Standorte Augsburg und Varel sowie die Beteiligung an der Premium AEROTEC SRL in Ghimbav, Rumänien, auf die ASA GmbH übertragen. Die Übertragung erfolgt mit wirtschaftlicher Wirkung zum 01. Januar 2025 (00:00Uhr). Es wird beabsichtigt, sowohl steuer- als auch handelsrechtlich die Buchwerte fortzuführen.

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

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

Zur umfassenden Produktpalette von Airbus gehören die folgenden Flugzeugfamilien mit einer Kapazität von 100 bis über 600 Sitzen: die A220-Familie, die A320-Familie, die A330-Familie sowie die A350-Familie inklusive deren Frachtervariante A350F.

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

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

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

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

Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsprogramme dienen vorwiegend dazu, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, innovative Lösungen für Marktanforderungen zu finden, Fertigungsaufwand zu reduzieren, die Produktleistung und -marktfähigkeit zu steigern, wie auch die kundenorientierte In-Service-Unterstützung zu verbessern.

Die gesamten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2024 betragen bei der ASA 315 (i.Vj. 260) Mio. €.

Auf die einzelnen Programme entfallen:

Single Aisle 172 (i.Vj. 114) Mio. €

A350 XWB 114 (i.Vj. 126) Mio. €

Digitalisierung 9 (i. Vj. 5) Mio. €

Technologien 14 (i.Vj. 9) Mio. €

Sonstige 6 (i.Vj. 6) Mio. €

Technologien und Grundlagenforschung

Die Forschungs- und Technologie-Aufwendungen der ASA gliedern sich im Jahr 2024 in drei Ausrichtungen. Zum einen betrifft es die Erhöhung des Reifegrades kosten- und gewichtseffizienter Strukturbauteile- und -technologien der unterschiedlichen Materialklassen (Aluminium, thermoplastisches und duromeres CFK) für Flugzeugrümpfe, Leitwerke und Flügelschalen. Zum anderen waren die Schwerpunkte der Forschungsarbeiten die Intensivierung von Automatisierungslösungen sowohl für zukünftige Montage- und Produktionsprozesse als auch für effiziente datenbasierte Vernetzung über die gesamte Prozesskette. Die angestrebten Innovationen aus den mehrjährigen Forschungsprojekten werden helfen, die Umweltauswirkungen der zukünftigen Luftfahrt zu reduzieren.

In 2024 beteiligte sich die ASA weiterhin am Luftfahrtförderprogramm LuFo 7 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Die Aufwendungen bei der ASA für Technologien und Grundlagenforschung betragen im Berichtsjahr 14 (i.V. 9) Mio. €.

A321 XLR

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

Nach dem in 2022 erfolgten Erstflug begann im September 2023 die erste internationale Flugtestkampagne als Teil der geplanten Zertifizierungsmaßnahmen von Airbus, die zur erwarteten EASA-Musterzulassung für die neue Variante im Jahr 2024 beitragen sollten. Im Oktober 2024 wurde die erste A321XLR an die Fluggesellschaft Iberia ausgeliefert.

Im Jahr 2024 sind bei der ASA insgesamt 22 (i.Vj. 37) Mio. € Neuentwicklungsaufwendungen für die XLR-Variante angefallen.

A350 Frachter

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

Die ersten Meilensteine wurden erreicht. Die industrielle Planung wurde jedoch angepasst, so dass sich die geplante Indienststellung in das 2. Halbjahr 2027 verschiebt. In 2025 werden voraussichtlich die ersten beiden Frachter ausgeliefert und in Dienst gestellt.

Für die ASA sind im Berichtsjahr 37 (i.Vj. 40) Mio. € für die Frachterentwicklung angefallen.

Digitalisierung

Die Entwicklungsaufwendungen für die digitale Transformation innerhalb der Programmentwicklung, i. W. DDMS (digital design, manufacturing and services), werden seit dem Jahr 2021 erstmals bei Airbus gebündelt und programmübergreifend ausgewiesen. Sie betragen im Berichtsjahr 9 (i.Vj. 5) Mio. €.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

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

Geschäftsverlauf

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

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

Diese Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar auch auf die ASA aus.

Auslieferungen

Airbus hat im Jahr 2024 insgesamt 766 Verkehrsflugzeuge ausgeliefert und liegt damit im Rahmen der angestrebten Auslieferungszahlen. Verglichen mit 735 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2023 zeigt sich damit die fortschreitende Erholung der Luftfahrtmärkte, besonders im Single-Aisle-Segment. Die im Vorjahr prognostizierte deutliche Steigerung wurde u.a. aufgrund von Zuliefererproblemen verfehlt.

Im Berichtsjahr lieferte die ASA insgesamt 734 Flugzeugbauteile aus, davon 632 für die A320-Familie, 59 für die A350-Familie, 35 für die A330-Familie und 8 A400M.

Entwicklung des Auftragsbestandes

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

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

Produktion

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

Im Jahr 2024 wurden 766 Flugzeuge ausgeliefert. Die Auslieferungen stiegen damit um 4% gegenüber dem Vorjahr mit 735 Flugzeugen und entsprachen damit dem angestrebten

Ziel trotz eines komplexen und volatilen Geschäftsumfeldes mit angespannter Lieferkettensituation und geopolitischen Unruhen.

Airbus befindet sich weiterhin im Hochlauf, um die hohe Nachfrage zu erfüllen. Im Rahmen dieses Hochlaufes sind mittlerweile alle Endmontagestandorte in der Lage, auch die besonders nachgefragten A321-Versionen auszuliefern.

Fertigungssituation 2024

Die Fertigungssituation 2024 stellt sich wie folgt dar: Die A320-Familie befindet sich weiterhin im Produktionshochlauf zu einer Rate von 75 Flugzeugen pro Monat in 2027. Im A330-Programm stabilisiert sich die monatliche Fertigungsrate bei etwa 4 Flugzeugen, was dem mittelfristigen Ziel entspricht. Spezifische Zuliefererprobleme, besonders mit Spirit AeroSystems, belasten zurzeit den geplanten Produktionshochlauf in der A350-Familie, für die weiterhin die monatliche Rate von 12 im Jahr 2028 angestrebt wird. Um die Lieferketten abzusichern, hat Airbus eine verbindliche Vereinbarung zum Kauf bestimmter Airbus-Arbeitspakete von Spirit AeroSystems unterzeichnet. Die Übernahme und Integration dieser Arbeitspakete wird eine wesentliche Aufgabe für das Jahr 2025 sein.

A320-Familie

Mit 19.075 verkauften und über 11.860 ausgelieferten Flugzeugen basiert die Single-Aisle-Flugzeugfamilie auf der A320 und enthält die Derivate A319 und A321 sowie Corporate-Jetliner. Alle Flugzeuge der A320-Familie verfügen über die gleichen Systeme, Cockpits, Bedienabläufe und Rumpfquerschnitte.

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

Um weiterhin Wettbewerbsvorteile abzusichern, investiert Airbus fortlaufend in Verbesserungen des gesamten Produktportfolios, einschließlich der Weiterentwicklung der A320neo-Familie, insbesondere der kürzlich eingeführten A321 XLR. Die A320neo beinhaltet zahlreiche Innovationen, wie die neueste Generation von Triebwerken, Sharklet-Flügelspitzen sowie Kabinenverbesserungen, die zusammen genommen bis zu 20% Treibstoffersparnis im Vergleich zu den Flugzeugen der früheren A320-Familie erbringen sollen. Die Flugzeugzelle der A320neo- Versionen entspricht zu 95% der Vorgängerversion, sodass sie problemlos in bestehende A320- Flotten integriert werden können. Die serienbegleitende Unterstützung, für die sich im Flugbetrieb befindende A320neo Flotte, ist unbeeinträchtigt, da sich hier neue Marktchancen, inklusive der Umrüstung von Passagier- zu Frachterflugzeugen, bieten.

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

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

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

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

A330-Familie

Mit 1.853 verkauften Flugzeugen (davon 374 A330neo) und 1.623 ausgelieferten Flugzeugen deckt die A330-Familie sämtliche Marktsegmente mit einem zweistrahligen Flugzeugmodell ab und ist für die Beförderung von 220 bis über 400 bei maximaler

Bestuhlung ausgelegt. Die A330-Familie bietet hohen Passagierkomfort sowie große Unterflur-Frachträume. Das Flugzeug wird außerdem als Fracht- sowie als Flugzeug für militärische Zwecke angeboten. Darüber hinaus bietet Airbus aufgrund der Nachfrage aus dem wachsenden e-commerce Markt auch eine Umrüstung von Passagier- zu Frachterflugzeugen an.

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

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

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

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

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

A350 XWB-Familie

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

Aerodynamik und Systemtechnologie mit mehr als 50% an Verbundstoffen in der Rumpfstruktur.

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

Die Frachterversion soll zudem die neuesten Anforderungen an Treibstoffeffizienz erfüllen.

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

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

A400M

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

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

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

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

Die ASA liefert das Seitenleitwerk, sowie die Flügelanbauteile.

A380-Programm

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

Digitalisierung und Effizienzsteigerungsmaßnahmen

Neue digitale Technologien werden Wettbewerbsfähigkeit und Kundenzufriedenheit wesentlich beeinflussen. Airbus entwickelt innovative Geschäftsideen unter besonderer Berücksichtigung der Digitaltechnik, dabei ist DDMS (Digital Design, Manufacturing and Services) ein zentrales Element dieser Transformation.

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

Ein weiteres wesentliches Ziel zur Erreichung einer nachhaltigen Luftfahrt ist die Entwicklung emissionsfreier Flugzeuge. Im Jahr 2022 hat Airbus neue Partnerschaften bei nachhaltigen Treibstoffen, grünem Wasserstoff und der „Direct Air Capture“-Technologie bekannt gegeben.

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

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

Nach einer Airbus-weiten Konsolidierung des Projekt Portfolios wurde das Projekt Airplan für ein- Jahr "on hold" gesetzt.

Airbus Aerostructures beteiligt sich an den oben genannten und weiteren zentralen Digitalisierungsmaßnahmen, setzt aber im Bereich der Einzelteilfertigung und im Bereich der Montage auch auf eigene, optimierte Lösungen. Der Schwerpunkt liegt hier ebenfalls auf den Bereichen SAP und Software zur Datenvernetzung und Steuerung in den Fertigungsbereichen. Weitere große Schwerpunkte sind die Harmonisierung und Erneuerung der bestehenden Shopfloor Systemlandschaft, sowie die integrierte Nutzung einer Airbus-weiten Data Analytics Plattform.

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

Zukunftstarifvertrag

Der 2012 von der Airbus Operations GmbH und der IG Metall abgeschlossene Zukunftstarifvertrag (ZTV) zur Sicherung der Arbeitsplätze und der deutschen Standorte endete zum 31.03.2024 und galt sowohl für die AOG als auch für die Standorte Hamburg und Stade der ASA. Für die Standorte der ASA in Nordenham und Bremen galt der Tarifvertrag "Sicherheit durch Flexibilität" bis zum 31.03.2024. Der Folgetarifvertrag "Flexibilität zum Zukünftigen Industriellen Konzept Airbus" (ZIKA) trat zum 15. März 2024 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2030.

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

Risikomanagement- und internes Kontrollsystem

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

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

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

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

Das ERM-System der Airbus SE wird ergänzt durch:

- Kommunikation und Trainings sowie E-Learning-Module (u.a. auch für Ethics & Compliance)
- ERM-Experten unterstützen die einzelnen Unternehmensbereiche mit spezifischen Berichten und Schulungsangeboten
- Leitfäden (z.B. ARM Tool Handbook, diverse ERM Trainings und Governance)
- Frühwarnsysteme, die allen Mitarbeitern vertraulich zugänglich sind

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

wiederum der Konsolidierungsabteilung der Airbus S.A.S. zum Konzernabschluss zuarbeitet.

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

Das Risikomanagement-System der ASA GmbH wurde im Jahr 2024 im Rahmen der EN 9100:2018 (ISO 9001:2018) im Überwachungsaudit erfolgreich ohne Findings geprüft.

Förderung weiblicher Führungskräfte

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat der ASA GmbH im September 2023 beschlossen, einen Frauenanteil in der Geschäftsführung von 33% bis zum 31. Dezember 2026 anzustreben. Per 31. Dezember 2024 betrug der Frauenanteil in der Geschäftsführung 33%.

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

Im September 2023 legte die Geschäftsführung fest, bis zum 31. Dezember 2026 den Frauenanteil in der ersten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 25% und der zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf 25% zu erreichen. Zum Stichtag beträgt der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 23,8% und in der zweiten Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung: 8%.

Wirtschaftliche Lage

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

Im Jahr 2024 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der ASA geprägt durch eine weitere Stabilisierung der Luftfahrtbranche und den anhaltenden Produktionshochlauf, besonders im Single-Aisle-Segment. Bei der ASA sind hierfür hohe Aufwendungen entstanden.

Wesentliche Kennzahlen der ASA GmbH:

in Mio. €	2024	2023	Siehe Kapitel
Lieferungen Flugzeugbauteile	734	671	Auslieferungen
Umsatzerlöse	3.442	2.887	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	315	260	Forschung und Entwicklung
EBIT	(446)	(134)	Ertragslage
Jahresfehlbetrag vor EAV	(425)	(98)	Ertragslage
Eigenkapital	980	980	Vermögenslage

Ertragslage

Die Gesamtumsätze der ASA belaufen sich auf 3.442 (i.Vj. 2.887) Mio. €. Das Single-Aisle Programm ist mit einem Anteil von 2.200 (i.Vj. 1.771) Mio. € der größte Umsatzträger gefolgt von A350 mit 872 (i.Vj. 902) Mio €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Flugzeugauslieferungen zurückzuführen sowie auf die Zusammensetzung der Flugzeugtypen. Die Gesamtumsätze lagen im Wesentlichen aufgrund einer Ratenreduktion im Vergleich zur ursprünglichen Planung unter der Prognose des Vorjahres.

Die Umsatzkosten betragen 3.836 Mio. € (i.Vj. 2.928 Mio €), was insgesamt zu einem negativen Bruttoergebnis vom Umsatz von 394 (i.Vj. 41) Mio. € führt. Die größten Kostentreiber waren vor allem die stark gestiegenen Energie- und Materialpreise, gestiegene Personalkosten, erhöhte Aufwände für Stabilisierung und Recovery Maßnahmen, sowie ungeplante weitergereichte Airbus Einkaufskosten.

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten betragen 64 Mio. € (i.Vj. 66) Mio. €. Es handelt sich dabei überwiegend um Kosten für Personal, Fremdleistungen und Servicevereinbarungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich auf 30 (i.Vj. 10) Mio. €. Im Wesentlichen wirkten sich hier die Erträge aus der Devisenbewertung von 17 (i.Vj. - 34) Mio € sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen und Rückstellungen für Personalkosten von 10 Mio. € aus.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich im Ergebnis mit 18 (i.Vj 37) Mio. € aus. Im Wesentlichen wirkten hier Aufwendungen aus der geänderten Programmabrechnungen von 16 Mio. €, die das Vorjahr betrafen. Maßgeblich im Vorjahr waren Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 34 Mio €.

Das Finanzergebnis beträgt +21 (i.Vj. 36) Mio. €. Im Wesentlichen entstand das rückläufige Finanzergebnis durch den erhöhten Zinsaufwand für die Cash-Pool Verbindlichkeit von der Airbus SE von -13 Mio. €.

Das EBIT beläuft sich auf -446 (i.Vj. -134) Mio. € und der Jahresfehlbetrag beläuft sich auf 425 (i. Vj. 98) Mio. € vor Verlustübernahme durch die Airbus GmbH. Damit ist sowohl das EBIT als auch der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung schlechter als der prognostizierte Fehlbetrag im niedrigen dreistelligen Millionenbereich. Die Verschlechterung im Vergleich zur Prognose ergibt sich aus Fixkosteneffekten, bedingt durch die Ratenreduktion, im Vergleich zu den höheren Raten in der Prognose. Erhöhte

Aufwände für Stabilisierung und Recovery Maßnahmen führten zu einer weiteren Verschlechterung.

Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen beträgt 670 (i.Vj. 594) Mio. €. Den Investitionen in Höhe von 243 (i.Vj. 176) Mio. € standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von 146 (i.Vj. 130) Mio. € gegenüber. Die Investitionen betreffen im Wesentlichen das Single Aisle Programm.

Der Bestand an Vorräten beträgt 1.137 (i.Vj. 977) Mio. €. Die Erhöhung der Bestände für Unfertige Erzeugnisse und Leistungen um 120 (i.Vj. 237) Mio. € ergibt sich im Wesentlichen infolge des Hochlaufs.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände betragen zum Bilanzstichtag 885 (i.Vj. 671) Mio. € und betreffen mit 799 (i.Vj. 641) Mio. € im Wesentlichen verbundene Unternehmen. Zu erwähnen ist hier vor allem die Forderung gegen die Gesellschafterin Airbus GmbH aus dem Ergebnisabführungsvertrag von 425 (i.Vj. 98) Mio. €.

Das Geschäftsjahr 2024 endet mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 425 (i.Vj. 98) Mio. €, der auf Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der Airbus GmbH getragen wird.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen 345 (i.Vj. 366) Mio. €. Das Planvermögen konnte mit den Pensionsverpflichtungen entsprechend saldiert werden. Die Veränderung der Rückstellungen begründet sich im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr anzuwendenden höheren Zinssätzen und einer positiven Entwicklung des mit der Verpflichtung saldierten Planvermögens.

Die übrigen Rückstellungen liegen mit 131 (i.Vj. 197) Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang resultiert vor allem aus dem Rückgang der Rückstellungen für Nachlaufkosten von 48 Mio. €, bedingt durch Prozessänderung. Die Rückstellungen für fehlende Eingangsrechnungen reduzierten sich um 22 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 494 (i.Vj. 379) Mio. €

und stiegen im Vergleich zum Vorjahreswert, bedingt durch die Stabilisierung des Geschäftsvolumens und den Ratenhochlauf in allen Programmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betragen 678 (i.Vj. 274) Mio. €. Sie betreffen im Wesentlichen die Verbindlichkeit gegenüber der Airbus GmbH und gegenüber der AOG aufgrund des hohen Abrufs von Konzernleistungen. Gegenüber der Airbus SAS beinhalten die Verbindlichkeiten vor allem Weiterberechnungen für Service. Ebenso ist der negative Cash-Saldo von 380 (i.Vj. -2) Mio. € aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE hier enthalten.

Auch die übrigen Verbindlichkeiten erhöhten auf 86 (i.Vj. 60) Mio. €. Dies ist vor allem bedingt durch den erstmaligen Ausweis der Mietkaufverträge von Maschinen und maschinellen Anlagen. Ebenso ergibt sich ein Anstieg bei sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung.

Finanzlage

Die ASA GmbH nimmt am Cash-Pooling der Airbus SE teil und stellt hierdurch die laufende Liquidität sicher. Die Höhe der Finanzmittel zum Stichtag betragen -380 (i.Vj. -2) Mio. €.

in Mio. €	2024	2023
Jahresfehlbetrag vor EAV	(425)	(98)
Jahresüberschuss/-fehlbetrag nach EAV	0	0
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	(175)	(378)
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	(178)	(119)
Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(25)	(4)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	(378)	(501)
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	(2)	499
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(380)	(2)

Der Finanzmittelfonds beinhaltet das Cash-Pooling gegenüber der Airbus SE. Die Kreditlinie für den Cash-Pool beträgt 900 Mio. €. Diese Linie deckt die unterjährig anfallenden Liquiditätsbedarfsspitzen ab. Die Kreditlinie ist ausreichend, um den auf Basis der Unternehmensplanung abgeleiteten Finanzbedarf bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2026 zu decken. Aufgrund der strategischen Bedeutung der ASA GmbH für den Airbus Konzern gehen wir als gesetzliche Vertreter derzeit fest davon aus, dass die Airbus SE der ASA GmbH bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2026 die zur Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit benötigten finanziellen Mittel jeweils rechtzeitig und in ausreichendem Umfang bereitstellen wird.

Gesamtaussage

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

Dies spiegelt sich wider in gestiegenen Fertigungs- und Auslieferungszahlen.

Prognosebericht

Der Prognosebericht bezieht sich auf das gesamte Geschäftsjahr 2025. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der ASA sind die Anzahl der an die AOG ausgelieferten Bauteile.

Um wettbewerbs- und zukunftsfähig zu bleiben, hat Airbus seine industrielle Aufstellung in Deutschland grundlegend neu strukturiert. Daraus folgte die Gründung der Airbus Aerostructures GmbH im Jahr 2022 und der Beschluss zur Integration der Airbus GmbH Standorte Augsburg und Varel in die ASA zum 1. Juli 2025. Ab dem 1. Juli 2025 wird das operative Geschäft der Airbus GmbH im Rahmen des COMPLETE Projektes in die ASA überführt. Zum 1. Juli 2025 werden in einem ersten Schritt die Arbeitsverhältnisse aller Beschäftigten im Wege eines Betriebsübergangs übertragen.

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

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2024 fortgesetzt, jedoch unterhalb der angestrebten Prognose. Für 2025 wird eine leichte Steigerung sowohl in den Auslieferungen als auch im Umsatz geplant. Der geplante Umsatz soll die 4,0 Mrd. € Grenze überschreiten. Der negative EBIT wird sich im mittleren dreistelligen Millionenbereich bewegen. Der geplante Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung wird sich im mittleren dreistelligen Millionenbereich bewegen.

Der Global Market Forecast 2024 von Airbus prognostiziert eine weiter stark steigende

Nachfrage nach Passagierflugzeugen bis 2027 und anschließend weitere maßvolle Steigerungsraten bei ebenfalls steigender Nachfrage nach Frachterflugzeugen.

Die zentralen Herausforderungen in 2025 für die Airbus Gruppe und damit auch für die ASA bestehen darin, die Ratensteigerungen und die Stabilität der Produktion unter Beibehaltung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Airbus strebt weiterhin profitables Wachstum und nachhaltige Wettbewerbsvorteile an mit dem Schwerpunkt auf folgende drei Bereiche:

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

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

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

Die Dekarbonisierung kann darüber hinaus durch neue Treibstoffe erreicht werden. Airbus arbeitet mit strategischen Partnern an der Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und hat das Ziel, ein marktfähiges, wasserstoffbetriebenes Elektroflugzeug ab 2035 in Betrieb zu nehmen.

A320-Familie

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

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

A350 XWB-Programm

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

A330-Programm

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

A400M-Programm

Im A400M-Programm ist eine stabile Rate von 7 Flugzeugen pro Monat geplant.

Chancen und Risiken

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

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

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

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

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

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

Gleichzeitig können die Geschäftsentwicklung, das Unternehmensergebnis bzw. die finanzielle Lage durch die nachstehend beschriebenen Risiken in wesentlichem Maße nachteilig beeinflusst werden. Weitere Risiken und Ungewissheiten, die derzeit nicht

bekannt sind oder die derzeit als unwesentlich betrachtet werden, könnten sich ebenfalls negativ auf die Geschäftsentwicklung und das Ergebnis auswirken.

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

Industrieller Hochlauf

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

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

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

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

Die Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2026 ist über den Cashpoolvertrag mit der Airbus SE gewährleistet, welche der Gesellschaft ein Kreditlimit bis zu EUR 900 Mio. gewährt. Die Kreditlinie ist ausreichend, um den auf Basis der Unternehmensplanung abgeleiteten Finanzbedarfs bis mindestens zum Ablauf des 31. Dezember 2026 zu decken.

Abhängigkeit von wesentlichen Zulieferern und Subunternehmern

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

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

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

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

Cybersicherheit

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

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

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

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

Klimabezogene Risiken

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

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

Geopolitische, makroökonomische und globale Unsicherheiten

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

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

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

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

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

Währungsrisiken

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

Ein großer Teil der Sicherungsgeschäfte wird für Wechselkursrisiken 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 (vormals Premium AEROTECH GmbH) im Rahmen des konzernweiten Hedging von Airbus Commercial Hedges allokiert. Das

gesamte Netto-Währungskursrisiko der ASA GmbH aus der Geschäftsbeziehung mit Airbus Commercial im Rahmen der Airbus Hedging Policy wird mit einem fixen USD-Kurs auf Basis der gruppenweiten Hedges abgesichert. Für Planungszwecke wurde für den ungesicherten Anteil ein Kurs von 1,125 / € zugrunde gelegt (i.Vj. 1,25) USD.

Aus den oben genannten Risiken und Unsicherheiten können sich weitere Konsequenzen für Airbus gesamt ergeben, die über die Auswirkungen auf die Produktion, Lieferketten und die somit direkt auf die ASA GmbH ausstrahlen können.

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

Hamburg, 30. April 2025

Die Geschäftsführung

Walter

Peetz

Haller

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg

Prüfungsurteile

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

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

derungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

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

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

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

Hamburg, den 30. April 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Meyer
Wirtschaftsprüfer

Dübeler
Wirtschaftsprüfer