



# **Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 und Lagebericht**

## **BESTÄTIGUNGSVERMERK**

Airbus Operations GmbH  
Hamburg

**KPMG AG**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



# Bilanz der Airbus Operations GmbH, Hamburg

zum 31. Dezember 2025

	Anhang	31.12.2025 in Mio. €	31.12.2024 in Mio. €
<b>AKTIVA</b>			
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	5	5
Sachanlagen	(2)	1.122	708
Finanzanlagen	(3)	1.935	1.921
		<b>3.062</b>	<b>2.634</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(4)	575	634
Erhaltene Anzahlungen	(5)	(18)	(17)
Forderungen	(6)	4.506	5.007
Sonstige Vermögensgegenstände	(7)	205	218
		<b>5.268</b>	<b>5.842</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>5</b>	<b>0</b>
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	(8)	<b>0</b>	<b>4</b>
		<b>8.335</b>	<b>8.480</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(9)	476	476
Kapitalrücklage	(10)	482	482
Gewinnrücklagen	(11)	298	298
Bilanzgewinn		0	0
		<b>1.256</b>	<b>1.256</b>
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(12)	976	295
Übrige Rückstellungen	(13)	349	349
		<b>1.325</b>	<b>644</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	(14)	49	67
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(15)	1.465	1.458
Übrige Verbindlichkeiten	(16)	4.240	5.055
		<b>5.754</b>	<b>6.580</b>
		<b>8.335</b>	<b>8.480</b>



**Gewinn- und Verlustrechnung der Airbus Operations GmbH, Hamburg**  
**für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025**

	Anhang	2025 in Mio. €	2024 in Mio. €
Umsatzerlöse	(17)	14.036	13.215
Umsatzkosten	(18)	(12.926)	(11.149)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>1.110</b>	<b>2.066</b>
Vertriebskosten		(11)	(10)
Allgemeine Verwaltungskosten		(164)	(152)
Sonstige betriebliche Erträge	(19)	86	15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	(9)	(66)
Finanzergebnis	(21)	62	118
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	18	(36)
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>1.092</b>	<b>1.935</b>
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(23)	(1.092)	(1.935)
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	(24)	0	0
<b>Bilanzgewinn</b>	(24)	<b>0</b>	<b>0</b>



# **JAHRESABSCHLUSS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025**

## **Anhang der Airbus Operations GmbH**

mit Sitz in Hamburg, eingetragen in das Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 43527. Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH ist die Airbus GmbH, Hamburg, die wiederum ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, und der Airbus SE, Amsterdam, ist.

### **Grundlagen und Methoden**

Bei der Bewertung der im Jahresabschluss ausgewiesenen Vermögensgegenstände und Schulden wurde von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit ausgegangen, da dem tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten nicht entgegenstehen.

Der Jahresabschluss wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellt; die Werte sind in Mio. € ausgewiesen. Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten werden im Anhang gesondert aufgeführt und - soweit erforderlich - erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem - international üblichen - Umsatzkostenverfahren erstellt.

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

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

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

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

In das Finanzergebnis gehen das Beteiligungsergebnis und das Zinsergebnis ein.

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

## **Bilanzierung und Bewertung**

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

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

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

Aktivierte Flugversuchsträger werden ab Erstflug linear während der Flugerprobungsphase auf einen möglichen Wiederverkaufswert abgeschrieben.

Sonderbetriebsmittel im Zusammenhang mit der Flugzeugfertigung werden aktiviert und planmäßig abgeschrieben.

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

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

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

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

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

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

*Forderungen* und *Sonstige Vermögensgegenstände* werden - soweit un- bzw. niedrig verzinslich - bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

*Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen* sind nach den anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der „Projected-Unit-Credit-Methode“ (PUC) errechnet. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Marktzins zur Abzinsung wurde

aufgrund der Ausübung des Wahlrechtes nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB mit einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren angesetzt. Nach § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen 10 Geschäftsjahre von 2,06% (i.V. 1,90%) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Der nach alter Fassung vorgegebene durchschnittliche Marktzins der vergangenen 7 Geschäftsjahre beträgt 2,21% (i.V. 1,97%) und ist für die Berechnung der Ausschüttungssperre relevant. Die Entgeltentwicklung ist mit 3,00% (i.V. 3,10%) p. a., zusätzlich 1,00% (i.V. 1,00%) bis zum 35. Lebensjahr, die Anhebung der laufenden Renten und nicht einkommensabhängigen Anwartschaften mit 2,00% (i.V. 2,10%) p. a. eingerechnet. Es wurde eine altersabhängige detaillierte Fluktuationstabelle sowie eine Invaliditätswahrscheinlichkeit von 30% (nach den Richttafeln 2018 G) berücksichtigt. Daneben werden unverändert Annahmen über die Inanspruchnahme von Auszahlungsoptionen der Begünstigten getroffen. Die Verpflichtungen für Sterbegeld wurden in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Die *Steuerrückstellungen* berücksichtigen alle Risiken, für die die Gesellschaft als Steuerschuldner haftet.

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

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

## **Erläuterungen zur Bilanz der Airbus Operations GmbH**

### **1 *Immaterielle Vermögensgegenstände***

In den mit 5 (i.V. 5) Mio. € ausgewiesenen Immateriellen Vermögensgegenständen ist hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten.

### **2 *Sachanlagen***

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

Im Geschäftsjahr wurden gebrauchte Fertigungsmittel mit einem Buchwert in Höhe von 178 Mio. € von dem verbundenen Unternehmen Airbus Aerostructures GmbH, Hamburg, gekauft. Im Anlagengitter wurden sowohl die historischen Anschaffungs-/Herstellkosten in Höhe von 1.113 Mio. € als auch die kumulierte Abschreibung in Höhe von 935 Mio. € unter den Zugängen ausgewiesen.

### 3 *Finanzanlagen*

#### Aufstellung über den Anteilsbesitz zum 31.12.2025

Name und Sitz der Gesellschaft	Kapital- anteil	Eigen- kapital	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres
	in %	T€	T€
AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	100	862.903	48.773
BILSODA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	75,1	2.391 <sup>2 3</sup>	59 <sup>2 3</sup>
5 <sup>th</sup> Paint Shop Property Partnership GmbH & Co. KG, Taufkirchen	5,1	196 <sup>2 3</sup>	75 <sup>2 3</sup>
CTC GmbH, Stade	100	840.596	0 <sup>1</sup>
Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	100	107.037	10.866
Airbus Urban Mobility GmbH, Taufkirchen	100	30.025	0 <sup>1</sup>
KID-Systeme GmbH, Buxtehude	100	144	0 <sup>1</sup>
Airbus Logistik GmbH, Hamburg	100	125	0 <sup>1</sup>
Aerostack GmbH, Dettingen an der Erms	90	26.618 <sup>2</sup>	-16.210 <sup>2</sup>
ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20	10.086 <sup>2</sup>	798 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Wert nach Ergebnisabführung

<sup>2</sup> Hierbei handelt es sich um Werte zum 31.12.2024.

<sup>3</sup> indirekt über AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG

Der Beteiligungsansatz der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG entwickelte sich in 2025 wie folgt:

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
<b>Vortrag</b>	<b>845</b>	<b>830</b>
Sacheinlage in das Kommanditkapital	114	95
Entnahme aus dem Kommanditkapital	(96)	(80)
	<b>863</b>	<b>845</b>

Die aufgelaufene Liquidität aus dem operativen Geschäft in Höhe von 96 (i.V. 80) Mio. € wurde dem Kommanditkapital entnommen.

Im Laufe des Geschäftsjahres hat die Airbus Operations GmbH die Anteile an der Aerostack GmbH um weitere 25 (i.V. 12) Mio. € erhöht. Die Anteile wurden um weitere 24 (i.V. 17) Mio. € wertberichtigt.

Des Weiteren wurde das Kommanditkapital der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG um 6 (i.V. 0) Mio. € auf 107 Mio. € erhöht.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen des Vorjahres beinhalteten hauptsächlich an die Airbus GmbH vergebene Darlehen in Höhe von 15 Mio. €, die im Laufe des Geschäftsjahres getilgt wurden.

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 arbeitgeberfinanzierten Pensionen, der arbeitnehmerfinanzierten Pensionen sowie zur Sicherung der Erfüllungsrückstände aus

der Altersteilzeit zum beizulegenden Zeitwert mit dem Erfüllungsbetrag verrechnet. Der beizulegende Zeitwert der Deckungsvermögen entspricht dem Marktwert. Eine etwaige Überdeckung wird als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

<b>4</b>	<b>Vorräte</b>	
	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	292	331
davon wertberichtigt	62	61
Unfertige Erzeugnisse, Unfertige Leistungen	243	273
davon wertberichtigt	4	3
Geleistete Anzahlungen	40	30
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon wertberichtigt	3	0
<b>Vorräte gesamt</b>	<b>575</b>	<b>634</b>

Die Wertberichtigung auf die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe des Vorjahres war um 10 Mio. € zu hoch berichtet und ist in der obigen Tabelle auf den korrekten Betrag angepasst worden.

In den Beständen an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen sind angearbeitete und noch nicht einzelnen Flugzeugen zugeordnete Fertigungsaufträge und das Drittgeschäft enthalten.

Die unfertigen Erzeugnisse aus dem Common Business werden monatlich vollständig gemäß Airbus Pricing Agreement (APA) an die Airbus S.A.S. abgerechnet.

## **5 Erhaltene Anzahlungen**

Erhaltene Anzahlungen von 18 (i.V. 17) Mio. € sind ausschließlich für Projekte und Aufträge geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt und enthalten das für das A400M-Programm gezahlte Export Levy Facility (siehe auch „14 Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen“).

## **6 Forderungen**

	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23	26
davon wertberichtigt	3	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.483	4.981
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.170	3.198
davon Sonstige Vermögensgegenstände	1.313	1.783
<b>Forderungen gesamt</b>	<b>4.506</b>	<b>5.007</b>

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen überwiegend gegen Airbus S.A.S. in Höhe von 3.003 (i.V. 2.966) Mio. €, mit 1.126 (i.V. 1.628) Mio. € aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE und der Unión Temporal de Empresas (UTE) A400M, Madrid, in Höhe von 73 (i.V. 65) Mio. € .

Gegen den Gesellschafter Airbus GmbH liegen Forderungen über 4 (i.V. 6) Mio. € vor.

Die sonstigen Vermögensgegenstände gegen verbundene Unternehmen beinhalten neben der vorstehend genannten Forderung aus dem Cash-Pooling 52 (i.V. 52) Mio. € aus Umsatzsteuerforderungen gegen die Airbus Defence and Space GmbH als umsatzsteuerliche Organträgerin. Weiterhin besteht eine Forderung aus den bestehenden Ergebnisabführungsverträgen mit der CTC GmbH in Höhe von 49 (i.V. 72) Mio. €, mit der Airbus Urban Mobility GmbH in Höhe von 12 (i.V. 56 Verbindlichkeit) Mio. € und der Airbus Logistik GmbH in Höhe von 3 (i.V. 1) Mio. € sowie Forderungen aus dem der Airbus Operations GmbH als alleiniger Kommanditistin zugewiesenen Jahresüberschuss der Geschäftsjahre 2023 und 2025 in Höhe von 22 (i.V. 23) Mio. € gegen die Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG sowie gegen die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG resultierend aus dem zugewiesenen Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 49 (i.V. 6) Mio. €.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

<b>7</b>	<b><i>Sonstige Vermögensgegenstände</i></b>
----------	---

	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Sonstige Vermögensgegenstände	205	218
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0

Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Personalthemen sowie gegen Finanzbehörden und Forderungen gegen ein

verbundenes Unternehmen (AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG) aus noch abzurechnenden Gebäudeprojekten in Höhe von 110 (i.V. 140) Mio. €.

**8 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung**

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden übersteigt mit 0 (i.V. 4) Mio. € die zu sichernden Erfüllungsbeträge.

Siehe dazu (16) Übrige Verbindlichkeiten.

**9 Gezeichnetes Kapital**

--- unverändert ---

**10 Kapitalrücklage**

--- unverändert ---

**11 Gewinnrücklagen**

Die Gewinnrücklagen beinhalten Erträge aus der erstmaligen Anwendung des HGB in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

## 12 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Nettoverpflichtung aus unmittelbaren Pensionszusagen	846	162
Nettoverpflichtung aus Pensionszusagen aus Entgeltumwandlung	130	133
	<b>976</b>	<b>295</b>

Mio. €	Verpflichtung	Planvermögen Zeitwert	Planvermögen Anschaffungskosten
unmittelbare Pensionsverpflichtungen	3.158 (i.V. 2.404)	2.312 (i.V. 2.242)	1.951 (i.V. 1.899)
Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	755 (i.V. 734)	625 (i.V. 601)	500 (i.V. 495)

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt im Geschäftsjahr -77 (i.V. -34) Mio. €.

Im Geschäftsjahr wurden erstmals Rückstellungen für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen gebildet. Durch die Unterdeckung der Unterstützungskasse trat die Airbus Operations GmbH in die Subsidiärhaftung ein und bildete eine Rückstellung für die mittelbaren Pensionszusagen. Der hieraus resultierende Aufwand beläuft sich auf 752 Mio. €.

### 13 *Übrige Rückstellungen*

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Steuerrückstellungen	11	30
Sonstige Rückstellungen	338	319
	<b>349</b>	<b>349</b>

Die Steuerrückstellungen umfassen Rückstellungen für noch nicht veranlagte Zeiträume 11 (i.V. 30) Mio. €.

Die Sonstigen Rückstellungen umfassen vor allem Personalrückstellungen wie z. B. Jubiläumswendungen, Sondervergütungen, Sterbegeld und Altersteilzeit in Höhe von 197 (i.V. 176) Mio. €, darüber hinaus sind Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen enthalten über 83 (i.V. 78) Mio. €. Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem beizulegenden Zeitwert von 334 (i.V. 314) Mio. € wurde mit dem Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten in Höhe von 334 (i.V. 314) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 261 (i.V. 256) Mio. €. Das aus der Wertentwicklung der Fonds resultierende Finanzergebnis in Höhe von +15 (i.V. +21) Mio. € wurde mit den entsprechenden Ergebnissen aus der Rückstellungsentwicklung in den Umsatzkosten verrechnet. Da das Vertragsmodell der Lebensarbeitszeitkonten bei der Airbus Operations GmbH eine Verpflichtung gegenüber den Arbeitnehmern zum beizulegenden Zeitwert oder zum höheren Anschaffungswert garantiert, erfolgt kein Ausweis unter der Position „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“.

**14 Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen**

	31.12.2025	31.12.2024
	Mio. €	Mio. €
Erhaltene Anzahlungen	49	67
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	26	37
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	14	22
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	9	8

Airbus Operations GmbH hat im Geschäftsjahr 2011 als sogenanntes Export Levy Facility (ELF) für das A400M-Programm eine Anzahlung in Höhe von 500 Mio. € erhalten.

Zum 1. Januar 2015 sind im Zusammenhang mit der Ausgliederung des Teilbetriebs „A400M Cargo Hold System und integrierte Rumpffertigung“ erhaltene Anzahlungen in Höhe von 302 Mio. € in die Airbus Defence and Space GmbH eingebracht worden.

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

Durch 6 in 2025 (6 in 2024) ausgelieferte A400M-Flugzeuge reduziert sich der verbliebene Teil dieser Anzahlung weiter auf 23 (i.V. 30) Mio.€.

In den Vorräten wurde der auf die A400M-Serienfertigung entfallende Anteil über 18 (i.V. 17) Mio. € aktivisch abgesetzt.

Es wurde eine weitere A400M an Indonesien ausgeliefert, die bei dieser Anzahlung außer Betracht bleibt.

Weiterhin hat die Airbus Operations GmbH von der Europäischen Union 26 (i. V. 37) Mio. € an Anzahlungen erhalten.

<b>15</b>	<b><i>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</i></b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
		<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.465	1.458
	davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.465	1.458

**16 Übrige Verbindlichkeiten**

	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	840	888
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	65	63
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	409	393
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	365	432
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.180	3.973
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.709	2.500
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	7	9
davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	1.464	1.464
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	622	518
davon Sonstige Verbindlichkeiten	2.558	3.455
Sonstige Verbindlichkeiten	220	194
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	168	147
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr bis zu 5 Jahren	43	37
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	9	10
davon Steuern	40	22
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	69	60
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>4.240</b>	<b>5.055</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten ein von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährtes Darlehen für die Entwicklung der A350 XWB in Höhe von 838 (i.V. 883) Mio. €. Zur Besicherung wurden Fertigungsmittel sicherheitsübereignet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend mit 1.464 (i.V. 1.464) Mio. € das Frozen Current Account mit der CTC GmbH.

Weiterhin belaufen sich die Verbindlichkeiten gegenüber der Airbus Aerostructures GmbH auf 487 (i.V. 304) Mio. €.

Gegenüber dem Gesellschafter Airbus GmbH liegen Verbindlichkeiten in Höhe von 1.092 (i.V. 1.989) Mio. €, davon 1.092 (i.V. 1.935) Mio. € aus abzuführendem Jahresüberschuss vor.

Zweckgebundenes Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Schulden mit einem Zeitwert von 43 (i.V. 37) Mio. € wurde mit einem Erfüllungsbetrag für Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit für den Erfüllungsrückstand aus Altersteilzeit von 39 (i.V. 33) Mio. € verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 34 (i.V. 32) Mio. €.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen / Haftungsverhältnisse

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen beläuft sich der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für Immobilien und Mobilien auf 582 (i.V. 528) Mio. €. Davon bestehen gegenüber verbundenen Unternehmen Verpflichtungen in Höhe von 353 (i.V. 330) Mio. €.

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

Mit einer Patronatserklärung vom 17. Dezember 2007 trägt die Airbus Operations GmbH als alleinige Kommanditistin der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG dafür Sorge, dass die Gesellschaft ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ist mit einer Inanspruchnahme der ausgestellten Patronatserklärung nicht zu rechnen.

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

**17 Umsatzerlöse**

	2025	2024
	Mio. €	Mio. €
<b>Nach Regionen</b>		
Deutschland	890	549
EU-Länder ohne Deutschland	13.102	12.624
Übrige Regionen	44	42
	<b>14.036</b>	<b>13.215</b>

Die Umsatzerlöse beinhalten auch realisierte Kursgewinne in Höhe von 150 (i.V. 260) Mio. €.

**18 Umsatzkosten**

In den Umsatzkosten sind Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von 1.138 (i.V. 1.114) Mio. € enthalten.

Im Berichtsjahr fielen Aufwendungen in Höhe von 752 Mio. € an, die aufgrund ihrer Größenordnung als außergewöhnlich eingestuft werden. Dieser Aufwand resultiert aus der erstmaligen Passivierung von Rückstellungen für

Verpflichtungen aus mittelbaren Altersversorgungszusagen. Aufgrund einer festgestellten Unterdeckung der versorgungstragenden Unterstützungskasse wurde die Airbus Operations GmbH im Rahmen der gesetzlichen Subsidiärhaftung in Anspruch genommen. Zur Deckung dieser Verpflichtungen wurde eine entsprechende Rückstellung in voller Höhe des Erfüllungsbetrages gebildet.

#### **19 Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen die Erträge aus der Devisenbewertung in Höhe von 72 (i.V. Aufwendungen 65) Mio. €.

Weiterhin wurden Rückstellungen in Höhe von 13 (i.V. 7) Mio. € aufgelöst.

Es wurden sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 1 (i.V. 6) Mio. € ausgebucht.

#### **20 Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Im laufenden Geschäftsjahr sind Aufwendungen aus Verschrottungen und Abgängen aus Sachanlagen in Höhe von 5 (i.V. 1) Mio. € angefallen.

Weiterhin sind an einen Lieferanten geleistete Anzahlungen in Höhe von 3 Mio. € wertberichtigt worden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres beinhalten Aufwendungen aus der Devisenbewertung in Höhe von 65 Mio. €.

## 21 *Finanzergebnis*

	2025	2024
	Mio. €	Mio. €
<b>Beteiligungsergebnis</b>		
Erträge aus Beteiligungen	60	18
davon aus verbundenen Unternehmen	60	18
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	65	73
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(7)	(56)
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(24)	(17)
	<b>94</b>	<b>18</b>
<b>Zinsergebnis</b>		
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	45	195
davon aus verbundenen Unternehmen	32	75
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(79)	(97)
davon an verbundene Unternehmen	(57)	(71)
	<b>(32)</b>	<b>100</b>
<b>Finanzergebnis gesamt</b>	<b>62</b>	<b>118</b>

Im Beteiligungsergebnis ist der aus der Korrektur des Geschäftsjahres 2024 sich ergebende zusätzlich zu übernehmende Verlust der Airbus Urban Mobility GmbH in Höhe von 5 Mio. € sowie der von der KID-Systeme GmbH übernommene Verlust in Höhe von 2 (i.V. 0) Mio. € enthalten. Ferner hat Airbus Operations GmbH im Rahmen der Gewinnabführungsverträge die Jahresüberschüsse von den folgenden Gesellschaften erhalten: CTC GmbH in Höhe von 49 (i.V. 72) Mio. €, Airbus Urban Mobility GmbH in Höhe von 12 (i.V. 56 übernommener Verlust) Mio. € und Airbus Logistik GmbH in Höhe von 4 (i.V. 1) Mio. €.

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2025 der Airbus Real Estate Premium AEROTEC Nord GmbH & Co. KG beläuft sich auf 11 (i.V. 12) Mio. €. Der Jahresüberschuss der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG beläuft sich auf 49 (i.V. 6) Mio. €. Beide Ergebnisse sind der Airbus Operations GmbH als alleinige Kommanditistin zuzurechnen.

Ferner beinhaltet das Beteiligungsergebnis eine weitere im laufenden Geschäftsjahr vorgenommene Wertberichtigung der Anteile an der Aerostack GmbH in Höhe von 24 (i.V. 17) Mio. €.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ergeben sich aus dem Zinsanteil von -6 (i.V. -56) Mio. € aus der Entwicklung der Rückstellungen und den Erträgen aus dem zweckgebundenen Deckungskapital zur ausschließlichen Erfüllung von Verpflichtungen in Höhe von 19 (i.V. 176) Mio. €. Weiterhin hat Airbus Operations GmbH Zinserträge in Höhe von 32 (i.V. 75) Mio. € von der Airbus SE erhalten.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus dem Frozen Current Account mit dem verbundenen Unternehmen CTC GmbH. An Zinsaufwendungen für das von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährte Darlehen für die Entwicklung der A350 XWB sind 22 (i.V. 26) Mio. € angefallen.

## **22    *Steuern vom Einkommen und vom Ertrag***

Das Ergebnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet Erträge aus der Auflösung von Steuerrückstellungen in Höhe von 18 Mio. €.

## **23    *Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn***

Aufgrund des in 2023 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages steht der Airbus GmbH, als Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH, der erwirtschaftete Jahresüberschuss zu.

Der ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 407 Mio. € unterschreitet die freien Kapitalrücklagen und die freien Gewinnrücklagen in Höhe von 780 Mio. € und kann daher bei der Ermittlung des abzuführenden Jahresüberschusses außer acht bleiben.

Somit ergibt sich ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.092 (i.V. 1.935) Mio. €.

## **24    *Bilanzgewinn***

Durch den in voller Höhe abzuführenden Jahresüberschuss liegt für das laufende Geschäftsjahr kein Bilanzgewinn vor.

### **Ausschüttungssperre**

Zum 31. Dezember 2025 unterliegt nach § 268 Abs. 8 HGB und § 253 Abs. 6 HGB ein Gesamtbetrag von 407 (i.V. 392) Mio. € der Ausschüttungssperre. Der Betrag resultiert aus der Bewertung des Planvermögens für pensionsähnliche Verpflichtungen zum Zeitwert 407 (i. V. 392) Mio. €. Der Unterschiedsbetrag zwischen den Wertansätzen von Altersvorsorgeverpflichtungen betreffend § 253 Abs. 6 S. 3 HGB in Höhe von -77 (i.V. -34) Mio. € ist hingegen nicht zur Ausschüttung innerhalb eines Ergebnisabführungsvertrags gesperrt.

Der maximal ausschüttbare Betrag unter Berücksichtigung der Ausschüttungssperre im Sinne des § 268 Abs. 8 HGB beträgt 1.542 Mio. €, sodass der Jahresüberschuss in Höhe von 1.092 Mio. € in voller Höhe im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags abgeführt werden kann.

### **Gesamtperiodenaufwand**

#### **Materialaufwand**

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	8.095	7.264
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4	0
	<b>8.099</b>	<b>7.264</b>

## Personalaufwand / Beschäftigte

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	<b>Mio. €</b>	<b>Mio. €</b>
Entgelte	1.722	1.649
Soziale Abgaben	268	246
Aufwendungen für Altersversorgung	834	96
	<b>2.824</b>	<b>1.991</b>

Beschäftigte (Köpfe Jahresdurchschnitt):	<b>Anzahl</b>	<b>Anzahl</b>
Aktive Belegschaft White Collar	11.588	11.605
Aktive Belegschaft Blue Collar	3.023	3.021
	<b>14.611</b>	<b>14.626</b>

Die Anzahl der Auszubildenden betrug 1.501 (i.V. 1.347).

### **Sonstige Angaben / Organe**

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

Für frühere Geschäftsführer bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 16.433 (i. V. 16.190) Tsd. €. Im Geschäftsjahr 2025 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 783 (i. V. 912) Tsd. €.

Für ehemalige Aufsichtsratsmitglieder wurden 6.012 (i. V. 6.650) Tsd. € zurückgestellt. Im Geschäftsjahr 2025 erfolgten Rentenzahlungen in Höhe von 103 Tsd. €.

Die Bezüge für den Aufsichtsrat betragen im Geschäftsjahr 2025 123 (i. V. 113) Tsd. €.

Für das Jahr 2025 sind bei der Airbus Operations GmbH Abschlussprüfungshonorare in Höhe von 0,4 (i. V. 0,4) Mio. € angefallen. Weitere Leistungen wurden nicht erbracht.

### **Nachtragsbericht**

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

## **Aufsichtsrat**

### **Florent Massou**

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Blagnac, Frankreich

EVP Operations

Airbus S.A.S.

### **Torsten Steiger \*)**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Hamburg

Gesamtbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

### **Emanuel Glass\*)**

Hamburg

Zweiter Bevollmächtigter IG Metall Region Hamburg

### **Sandra Collomb\*)**

Hamburg

Leiterin Digital Transformation & Governance

Airbus Operations GmbH

bis zum 31. Januar 2025

### **Daniel Friedrich\*)**

Hamburg

Leiter des Bezirkes Küste, IG Metall

**Holger Junge\*)**

Hamburg

Konzernbetriebsratsvorsitzender

Airbus Operations GmbH

**Sophia Kielhorn\*)**

Hamburg

Betriebsratsvorsitzende Hamburg

Airbus Operations GmbH

**Wolfgang Wohlers**

Hamburg

Leiter Cross Programme

Airbus Operations GmbH

**Dr. Sabine Klauke**

Blagnac, Frankreich

Leiter Digital Design/Manufacturing & Services

Airbus S.A.S.

bis zum 30. Juni 2025

**Dr. Ute Buggeln\*)**

Bremen

Geschäftsführerin IG Metall Bremen

**Jürgen Westermeier**

Blagnac, Frankreich

Chief Procurement Officer

Airbus S.A.S.

bis zum 31. Oktober 2025

**Carola Haselhof**

Blagnac, Frankreich  
Leiterin Corporate Audit  
Airbus S.A.S.

**Dr. Andreas Riecker**

München  
Leiter Legal & Compliance Airbus Defence & Space  
Airbus Defence and Space GmbH

**Anika Thomas\*)**

Bremen  
Betriebsrat Bremen  
Airbus Operations GmbH

**Birgit Weihrauch \*)**

Hamburg  
Betriebsrat Hamburg  
Airbus Operations GmbH

**Claudia Oeking**

Berlin  
Leiterin Public Affairs Germany  
Airbus Defence and Space GmbH

**Severine Crenn**

Blagnac, Frankreich  
Leiterin HR-Effizienzsteigerungsprogramme  
Airbus S.A.S.

**Thomas Hundt**

Blagnac, Frankreich

EVP Finance

Airbus S.A.S.

bis zum 31. Oktober 2025

**Armel Djeukou**

Hamburg

Airbus Operations GmbH

Leiter Digital Design / Manufacturing and Services

bis zum 30. April 2025

**Torsten Olthoff \*)**

Bremen

Airbus Operations GmbH

Vorsitzender Betriebsrat Bremen

**Celia Frey**

Toulouse

Airbus S.A.S.

Leiterin Digital für Operations

seit dem 1. Mai 2025 bis zum 31. Oktober 2025

**Thorsten Berger\*)**

Hamburg

Airbus Operations GmbH

Leiter Cabin Systems and Seats Procurement

seit dem 6. Juni 2025

**Dimitrios Dimos**

Hamburg

Airbus Operations GmbH

Leiter CoC Airframe

seit dem 1. Juli 2025

**Carine Ferrato**

Toulouse

Airbus S.A.S.

Leiterin Operations Controlling

seit dem 1. November 2025

**Isabell Gradert**

Hamburg

Airbus Operations GmbH

Leiterin Central Research and Technology

seit dem 1. November 2025

**Benoit Schultz**

Toulouse

Airbus S.A.S.

Chief Procurement Officer

seit dem 1. November 2025

**\*) von den Arbeitnehmern gewählt**

## **Geschäftsführung**

**Sebastian Peters**

Vorsitzender der Geschäftsführung

**Melanie Bergmann**

Geschäftsführung und Arbeitsdirektorin

**Claudia Nicole Dreyer-Langlet**

Geschäftsführung und Research and Technology

**Thorsten Fischer**

Geschäftsführung Finanzen

bis zum 31. Oktober 2025

**Julia Rose**

Geschäftsführung Finanzen

seit dem 1. November 2025

## Mutterunternehmen

Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH ist die Airbus GmbH, Hamburg, die wiederum ein Tochterunternehmen der Airbus Operations S.A.S., Toulouse, und der Airbus SE, Amsterdam, ist. Der Abschluss der Airbus S.A.S., Toulouse, einschließlich der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften, wird in den Konzernabschluss der Airbus SE einbezogen, der nach den International Financial Reporting Standards aufgestellt wird. 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 dem Mutterunternehmen der Airbus Operations GmbH, der Airbus GmbH, im Unternehmensregister veröffentlicht.

Die Airbus Operations GmbH macht daher nach § 291 HGB Gebrauch von der Möglichkeit zur Befreiung von der Verpflichtung, einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufzustellen.

Hamburg, den 30. April 2026

Die Geschäftsführung

Peters

Bergmann

Dreyer-Langlet

Rose

## Airbus Operations GmbH, Hamburg

### Entwicklung des Anlagevermögens zum 31.12.2025

in Mio. €	Anschaffungs- / Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte	
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	11	3	-3	0	11	-6	-3	3	-6	5	5
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>-6</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>	<b>-6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	15	2	0	0	17	-2	0	0	-2	15	13
Technische Anlagen und Maschinen	503	18	-29	12	504	-374	-35	26	-383	121	129
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.400	1.245	-74	90	3.661	-2.050	-1.105	66	-3.089	572	350
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	216	305	-5	-102	414	0	0	0	0	414	216
<b>SACHANLAGEN</b>	<b>3.134</b>	<b>1.570</b>	<b>-108</b>	<b>0</b>	<b>4.596</b>	<b>-2.426</b>	<b>-1.140</b>	<b>92</b>	<b>-3.474</b>	<b>1.122</b>	<b>708</b>
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.892	49	0	0	1.941	-51	-24	0	-75	1.866	1.841
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	15	0	-15	0	0	0	0	0	0	0	15
Beteiligungen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
Wertpapiere des Anlagevermögens	23	3	0	0	26	0	0	0	0	26	23
Sonstige Ausleihungen	41	1	0	0	42	0	0	0	0	42	41
<b>FINANZANLAGEN</b>	<b>1.972</b>	<b>53</b>	<b>-15</b>	<b>0</b>	<b>2.010</b>	<b>-51</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>	<b>1.935</b>	<b>1.921</b>
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>5.117</b>	<b>1.626</b>	<b>-126</b>	<b>0</b>	<b>6.617</b>	<b>-2.483</b>	<b>-1.167</b>	<b>95</b>	<b>-3.555</b>	<b>3.062</b>	<b>2.634</b>



# **Lagebericht der Airbus Operations GmbH, Hamburg, für das Geschäftsjahr 2025**

## **Grundlagen der Gesellschaft**

### **Geschäftsmodell der Gesellschaft**

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

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

Die Airbus Operations GmbH, als Bestandteil von Airbus, ist eine 100%ige Tochter der Airbus GmbH (vormals Premium Aerotec GmbH), die wiederum zu 95 % der Airbus Operations S.A.S., einer Gesellschaft nach französischem Recht (Société par Action Simplifiée - S.A.S.), gehört, 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.

Airbus ist einer der führenden Hersteller von Passagierflugzeugen. Die Geschäftstätigkeiten von Airbus umfassen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzen, Flugzeugumrüstungen und zugehörige Dienstleistungen und Entwicklung. Die Airbus Operations GmbH beteiligt sich vor allem an der Entwicklung und Herstellung von Verkehrsflugzeugen.

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

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

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

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

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

Im Rahmen einer Verrechnungspreisvereinbarung (Advanced Pricing Agreement, APA) wird das wirtschaftliche Ergebnis des Zivilflugzeuggeschäfts durch die Konsolidierung des „Airbus Common Business“ (gemeinsames Airbusgeschäft), bestehend im Wesentlichen aus Entwicklung, Herstellung und Montage von zivilen Passagier- und Frachtflugzeugen sowie Betreuungsleistungen der vier nationalen Produktions-Gesellschaften sowie der Airbus S.A.S., ermittelt und über den "Industrial Key" (Verteilungsschlüssel) als SEP (Société en Participation)-Ergebnis auf die betroffenen Unternehmen, entsprechend ihrem Leistungsanteil an der industriellen Kostenbasis, verteilt. Geschäfte mit Dritten, im Wesentlichen mit öffentlichen Auftraggebern für militärische Luftfahrtprodukte und Finanzerträge, verbleiben in den nationalen Gesellschaften als Teil des „Specific Business“.

Innerhalb des “Specific Business” besteht eine gesonderte Verrechnungspreisvereinbarung für die Entwicklung, Herstellung und den Verkauf des Militärflugzeugs A400M an das Unternehmen AMSL. Es handelt sich um dieselben Ländergesellschaften wie im zivilen APA, ausgenommen Airbus Operations S.L., zuzüglich Airbus Defence and Space S.A.U. und Airbus Defence & Space GmbH. Die Ermittlung des gesamten A400M-Ergebnisses und des Verteilungsschlüssels zwischen den Partnern erfolgt über eine spanische Gesellschaft (UTE = Unión Temporal de Empresas). Betreuungs- und Dienstleistungen werden von dieser Vereinbarung nicht erfasst.

Beide Ergebnisse werden gemeinsam den nationalen Besteuerungsregelungen unterworfen.

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

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Airbus Operations GmbH berichtet direkt an den Airbus CEO.

## **Forschung und Entwicklung**

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten umfassen die Technologien und Grundlagenforschung sowie die Entwicklung neuer oder verbesserter Flugzeugprogramme. Zudem dienen sie dazu, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, innovative Lösungen für Marktanforderungen zu finden, Fertigungsaufwand zu reduzieren, die Produktleistung und -marktfähigkeit zu steigern, wie auch die kundenorientierte In-Service-Unterstützung zu verbessern.

Die gesamten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2025 betragen bei der Airbus Operations GmbH 1.138 (i.V. 1.114) Mio. €.

### ***Technologien und Grundlagenforschung***

Die Technologiestrategie der Airbus Operations GmbH ist Teil eines ganzheitlichen Ansatzes im Rahmen von Airbus, der die vier Schwerpunkte emissionsfreies Fliegen (ZEROe), industrielle Performance, Autonomie (z.B. Cockpit) sowie Services & Operations aufweist. Das Portfolio besteht aus dem Teil „NextGen“, der sich mit der Auswahl innovativer Technologien für die nächste Flugzeuggeneration befasst, und dem Teil „STAR“, welcher über Entwicklungsprojekte die schrittweise Verbesserung aktueller Produkte ermöglicht.

Die Forschungsaktivitäten ermöglichen eine umfassende Zusammenarbeit mit Partnern in Industrie, Forschungszentren und Hochschulen.

Um eine neue Generation von Flugzeugen schneller und effizienter zu liefern, stellt Airbus auf einen hybriden Ansatz mit mehr virtuellen Tests um. Vor diesem Hintergrund hat das Testzentrum in Hamburg hybride Testverfahren im Rahmen des deutschen Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo) Rapid EF entwickelt. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Beschleunigung von Ermüdungstests mit reduzierter Einrichtungszeit, Laufzeit und Vermeidung von Ausfallzeiten.

Airbus konzentriert sich auf zwei zukünftige Flugzeuge, den Next Generation Single Aisle als A320-Nachfolger und ZEROe als voll elektrisches Wasserstoff-Brennstoffzellen-Flugzeug. Für den A320-Nachfolger wird an neuen Technologien für den Antrieb, einem hocheffizienten Flügel, einer leichten und hochratenfähigen Struktur und einem gemeinsamen System-Netzwerk für Daten, Energie und Konnektivität gearbeitet.

Der Ausbau des Wasserstoff-Ökosystems schreitet langsamer als bisher erwartet voran. Infolgedessen musste Airbus den Zeitplan für die Entwicklung eines Wasserstoffflugzeuges (ZEROe) ebenfalls anpassen.

Am 13. Juni 2025 fand das Richtfest für das Fire Safety Center in Bremen statt, das neben dem Materialforschungszentrum Ecomat (Center for Eco-efficient Materials and Technologies) entsteht. Die europaweit einmalige Brandschutz-Einrichtung wird der zentrale Ort sein für umfangreiche Material- und Komponententests im Zusammenhang mit flüssigem Wasserstoff und nachhaltigem Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel - SAF), um die nächste Generation von Verkehrsflugzeugen einführen zu können. Die Eröffnung des Centers ist für das zweite Halbjahr 2026 geplant.

Darüber hinaus hat Airbus diverse Initiativen gestartet, den Anteil von SAF im internen Betrieb bis 2030 auf mindestens 30 % zu erhöhen.

In 2025 beteiligte sich die Airbus Operations GmbH weiterhin an den Luftfahrtförderprogrammen LuFo 6 und 7 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

### ***A321XLR***

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

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

### ***A350 Frachter***

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

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

### ***Digitalisierung***

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

### ***Beluga XL***

Mit der Indienststellung des sechsten und letzten Beluga-Frachtflugzeugs im Juni 2024 sind die Entwicklungstätigkeiten weitestgehend abgeschlossen.

## **Wirtschaftsbericht**

### **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

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

### **Geschäftsverlauf**

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

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

Diese Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar auch auf die Airbus Operations GmbH aus.

### ***Auslieferungen***

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

### ***Entwicklung des Auftragsbestandes***

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

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

### ***Produktion***

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

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

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

Die Fertigungssituation 2025 stellt sich wie folgt dar:

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

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

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

### ***A320-Familie***

Im Jahr 2025 wurde die A320-Familie zum am häufigsten ausgelieferten Flugzeug in der Luftfahrtgeschichte. Mit 19.635 verkauften und 12.472 ausgelieferten Flugzeugen basiert die Single-Aisle-Flugzeugfamilie auf der A320 und enthält die Derivate A319 und A321 sowie Corporate-Jetliner. Alle Flugzeuge der A320-Familie verfügen über die gleichen Systeme, Cockpits, Bedienabläufe und Rumpfquerschnitte.

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

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

Angesichts der Nachfrage nach größeren Reichweiten wurde die A321LR mit einer Reichweite von 7.280 km (4.000 nm) entwickelt. Die A321XLR, die im Oktober 2024 an den ersten Kunden ausgeliefert wurde, kombiniert Single-Aisle-Effizienz mit Widebody-Reichweite und -Komfort.

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

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

### ***A330-Familie***

Mit 1.953 verkauften Flugzeugen (davon 472 A330neo) und 1.659 ausgelieferten Flugzeugen deckt die A330-Familie sämtliche Marktsegmente mit einem zweistrahligen Flugzeugmodell ab und ist für die Beförderung von 220 bis über 400 bei maximaler Bestuhlung ausgelegt. Die A330-Familie bietet hohen Passagierkomfort sowie große Unterflur-Frachträume. Das Flugzeug wird außerdem für militärische Zwecke angeboten. Darüber hinaus bietet Airbus aufgrund der Nachfrage aus dem wachsenden e-commerce Markt auch eine Umrüstung von Passagier- zu Frachterflugzeugen an.

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

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

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

Im Jahr 2025 erhielt Airbus 102 Bruttobestellungen (100 netto) und lieferte 36 A330-Flugzeuge aus.

### ***A350-Familie***

Die A350 mit 1.529 verkauften (inkl. 81 A350 Frachter) und 699 ausgelieferten Flugzeugen gehört zur Familie der Widebody-Flugzeuge, die für 300 bis 410 Passagiere bzw. für bis zu 111 Tonnen als Frachtersversion 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 Frachtersversion soll zudem die neuesten Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Treibstoffeffizienz und CO<sub>2</sub>-Emissionen erfüllen.

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

### ***A400M***

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

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

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

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

### ***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.

Die A320-Familie ist weitgehend digitalisiert, von der Definition der ‚Head of Version‘ über den Datenaustausch mit den Zulieferern und der gesamten Wertschöpfungskette bis hin zu den Endmontagelinien (FAL). Dadurch konnten Qualität und Durchlaufzeiten signifikant optimiert werden.

Durch den Einsatz von DDMS konnte außerdem ein „digitaler Zwilling“ zur Optimierung und Überwachung der Toleranzen generiert werden. Mit diesem konnten iterative Tests durchgeführt und das Design für einen optimalen Produktionsfluss angepasst werden, wodurch umfangreiche Nacharbeiten und andere Verzögerungen vermieden werden konnten. Über die gemeinsame Plattform Skywise sind inzwischen über 12.000 Flugzeuge digital verbunden, die mittels Echtzeit-Sensoren im gesamten Flugzeug ihre virtuellen Zwillinge auf der Plattform ständig mit Daten versorgen. Mehr als 50.000 Nutzer weltweit verwenden diese datengestützten Informationen, um Modelle zu entwickeln, die Verschleiß vorhersagen, Wartungsprogramme optimieren, Ausfallzeiten reduzieren und die Lebensdauer von Komponenten verlängern. Dieser proaktive Ansatz für das Flottenmanagement gewährleistet eine höhere Verfügbarkeit, Sicherheit und Kundenzufriedenheit über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Um der steigenden Komplexität mit immer mehr Varianten im Ratenhochlauf der A320-Familie zu begegnen, wurde der Produktionsfluss durch das Projekt Modular Operations (MOps) neu geordnet. Statt sequenzieller Linienproduktion durchlaufen die Flugzeuge zunächst getaktete Stationen, ehe sie an modularen Stationen komplett fertiggestellt werden, wodurch Taktzeiten und Logistiktransporte entfallen.

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

Vor dem Hintergrund geopolitischer Unsicherheiten und spezifischer Lieferkettenstörungen, die im Laufe des Jahres 2024 auftraten, hatte Airbus ein Effizienzsteigerungsprogramm aufgelegt. Dieses Transformationsprogramm wurde in 2025 fortgeführt und dient der Absicherung des Produktionshochlaufs, der Sicherung der strategischen Fähigkeiten für die Zukunft und der Stärkung der Widerstandsfähigkeit von Airbus in einem volatilen Geschäftsumfeld.

### ***Beteiligungen***

Gemäß einem neuen Prozess seit 2024 werden die Anlagen im Bau monatlich in die AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG eingelegt, welche in 2025 von 94 Mio. € auf 114 Mio. € stiegen.

Bei der neunzigprozentigen Tochtergesellschaft Aerostack GmbH wurden Einlagen in Höhe von 25 Mio. € getätigt und zum Ende des Geschäftsjahres Wertberichtigungen in Höhe von 24 Mio. € vorgenommen.

Die Aktivitäten der Tochtergesellschaft Airbus Urban Mobility GmbH wurden wie geplant Ende 2025 vorerst eingestellt.

### ***Tarifvertrag ZIKA***

Der Tarifvertrag “Zukünftiges Industrielles Konzept Airbus” (ZIKA) trat zum 15. März 2024 in Kraft und gilt unverändert bis zum 31. Dezember 2030.

Dieser Tarifvertrag dient der Sicherung der Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und von Investitionen der Airbus Operations GmbH-Standorte.

Der 2012 von der Airbus Operations GmbH und der IG Metall beschlossene Vorgänger-Vertrag “Zukunftstarifvertrag” (ZTV) endete wie vereinbart zum 31. März 2024.

### ***Risikomanagement- und internes Kontrollsystem***

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

Aufgrund der langfristigen Entwicklungs- und Produktionszyklen der Airbus-Produkte und -Dienstleistungen in einem globalen und hochregulierten Geschäftsumfeld bietet das ERM-System ein wesentliches Werkzeug, um Risiken zu begrenzen und Chancen zu identifizieren. Das ERM umfasst ein konzernweites ERM-Netzwerk mit einem hierarchischen Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, das durchgängig im Unternehmen und den wesentlichen Tochtergesellschaften angewandt wird. Im Mittelpunkt stehen die Programme und operativen Tätigkeiten des Unternehmens. Zusätzlich werden externe Faktoren berücksichtigt, um die Unternehmensresilienz zu stärken. Das ERM-System ist ein operativer Prozess, der dem Management funktions- und programmbezogen ein globales Bild über die Chancen und Risiken und entsprechende Maßnahmen des Unternehmens vermittelt.

Diese werden durch das Board of Directors vierteljährlich validiert.

Das ERM-System von Airbus basiert auf folgenden Prinzipien:

- frühzeitige Risikominimierung und Beobachtung neu aufkommender Risiken;
- wirksame Risikobegrenzung;
- Chancen nutzen;
- Maßnahmen zur Kontrolle und Steuerung;
- Speak-up-Kultur und Frühwarnsysteme.

### ***Förderung weiblicher Führungskräfte***

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat der Airbus Operations GmbH im Dezember 2023 beschlossen, die Zielquote des Frauenanteils im Aufsichtsrat auf mindestens 30 % und in der Geschäftsführung auf mindestens 25 % festzulegen.

Beide Ziele sollen bis zum 31. Dezember 2026 erreicht werden.

Per 31. Dezember 2025 beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 45 % und in der Geschäftsführung 75 %. Beide Ziele wurden damit bereits erfüllt.

Im September 2023 legte die Geschäftsführung fest, bis zum 31. Dezember 2026 den Frauenanteil in der ersten und zweiten Ebene unterhalb der Geschäftsführung auf mindestens 25 % zu erhöhen. Zum 31. Dezember 2025 beträgt der Frauenanteil in der ersten Ebene 20 % und der zweiten Ebene 23 %.

### **Wirtschaftliche Lage**

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren sind für die Airbus Operations GmbH Umsatzerlöse und Jahresergebnis vor Ergebnisabführung. Der wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikator ist die Anzahl von ausgelieferten Flugzeugen.

Im Jahr 2025 waren die Geschäftstätigkeit und die finanzielle Situation von Airbus und damit auch der Airbus Operations GmbH geprägt durch eine weitere Stabilisierung der Luftfahrtbranche und den anhaltenden Produktionshochlauf, besonders im Single-Aisle-Segment.

Das im Jahr 2025 zu verteilende SEP-Ergebnis auf Airbus-Ebene ist aufgrund gestiegener Nichtserienaufwendungen trotz höherer Auslieferungszahlen nahezu unverändert.

Der im Jahr 2025 auf die Airbus Operations GmbH entfallende SEP-Ergebnisanteil beträgt damit 2.013 (i.V. 2.008) Mio. € und lag damit unterhalb der Prognose.

Der UTE-Verlust-Anteil betrug -36 (i.V. -39) Mio. € bei gleich hohen Auslieferungen des Militärflugzeugs A400M (7 in 2025 gegenüber 7 in 2024).

Wesentliche Kennzahlen der Airbus Operations GmbH im Vergleich:

in Mio. €	2025	2024	Siehe Kapitel
Auslieferungen (in Flugzeugen)	793	766	Auslieferungen
Umsatzerlöse	14.036	13.215	Ertragslage
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	1.138	1.114	Forschung und Entwicklung
Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung	1.092	1.935	Ertragslage
Eigenkapital	1.256	1.256	Vermögenslage
SEP-Ergebnis	2.013	2.008	Wirtschaftliche Lage

### ***Ertragslage***

Die Gesamtumsätze der Airbus Operations GmbH belaufen sich in 2025 auf 14.036 Mio. € gegenüber 13.215 Mio. € im Vorjahr. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Flugzeugauslieferungen zurückzuführen und fiel weniger hoch als prognostiziert aus.

Aus der Ergebnisverteilung anhand des Industrial Key resultiert für die Airbus Operations GmbH ein anteiliger Gewinn von 2.013 (i.V. 2.008) Mio. € am zu verteilenden Gesamtergebnis des „Airbus Common Business“, der als Umsatz ausgewiesen wird.

Der Anteil am zu verteilenden Ergebnis aus dem A400M-Seriengeschäft beträgt für die Airbus Operations GmbH -36 (i.V. -39) Mio. €, der ebenfalls innerhalb des Umsatzes ausgewiesen wird.

Die Umsatzkosten stiegen im Vergleich zu den Umsätzen überproportional auf 12.926 (i.V. 11.149) Mio. € an, im Wesentlichen aufgrund der erstmaligen Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen in Höhe von 752 Mio. €.

Das „Specific Business“ beinhaltet im Wesentlichen den Militärtransporter A400M sowie Eigenakquisition der Werke und beträgt nahezu unverändert 189 Mio. € in 2025 gegenüber 191 Mio. € im Vorjahr.

Die Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten in Höhe von 175 Mio. € fielen gegenüber dem Vorjahr (162 Mio. €) höher aus, vor allem aufgrund von Leistungen, die die Gesellschaft von der Airbus SE bezog.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen von 15 Mio. € auf 86 Mio. € im Wesentlichen aufgrund von Erträgen aus der Devisenbewertung und der Auflösung von Rückstellungen.

Die Verminderung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 66 Mio. € auf 9 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Aufwendungen aus der Devisenbewertung im Jahr 2024 zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verringerte sich von 118 Mio. € im Vorjahr auf 62 Mio. € im Jahr 2025 und beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungsverträgen.

Das Ergebnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet Erträge aus der Auflösung von Steuerrückstellungen in Höhe von 18 Mio. €.

Aufgrund des in 2023 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrages steht der Airbus GmbH, als Gesellschafterin der Airbus Operations GmbH, der erwirtschaftete Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung zu. Es ergibt sich ein abzuführender Jahresüberschuss in Höhe von 1.092 Mio. €, der entsprechend der Prognose geringer als im Vorjahr ausfällt, v. a. durch die erstmalige Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen.

Es verbleibt kein Ergebnis bei der Airbus Operations GmbH, das Eigenkapital beträgt unverändert 1.256 (i.V. 1.256) Mio. €.

### ***Vermögenslage***

Die deutliche Erhöhung des Sachanlagevermögen auf 1.122 (i.V. 708) Mio. € ist unter anderem auf den Kauf von gebrauchten Fertigungsmitteln in Höhe von 178 Mio. € von dem verbundenen Unternehmen Airbus Aerostructures GmbH zurückzuführen. Des Weiteren bedingt der Produktionshochlauf ein deutlich höheres Investitionsvolumen und dort im Wesentlichen Fertigungsmittel für den A350 Frachter.

Das Finanzanlagevermögen ist geringfügig auf 1.935 (i.V. 1.921) Mio. € gestiegen und resultiert im Wesentlichen aus der höheren Beteiligung an der AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG.

Der Bestand an Vorräten sank auf 575 (i.V. 634) Mio. €, vor allem durch produktionsbedingte Schwankungen bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Die Forderungen reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund einer geringeren Forderung aus dem Cash-Pooling mit der Airbus SE auf 4.506 (i.V. 5.007) Mio. € und bestehen ansonsten überwiegend gegenüber Airbus S.A.S.

Der leichte Rückgang der Sonstigen Vermögensgegenstände auf 205 (i.V. 218) Mio. € beruht im Wesentlichen auf geringeren Forderungen gegenüber dem verbundenen Unternehmen AD Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG. aus noch abzurechnenden Gebäudeprojekten.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen stiegen deutlich auf 976 (i.V. 295) Mio. €. Die Veränderung der Rückstellungen begründet sich im Wesentlichen auf eine erstmalige Bildung von Rückstellungen in Höhe von 752 Mio. € für Verpflichtungen aus mittelbaren Pensionszusagen, die durch die Subsidiärhaftung

bezüglich der Unterdeckung der Unterstützungskasse notwendig geworden waren.

Die Übrigen Rückstellungen sind bei 349 (i.V. 349) Mio. € konstant geblieben und beinhalten im Wesentlichen Personal- und Steuerrückstellungen.

Die auf der Passivseite ausgewiesenen erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen in Höhe von 49 (i.V. 67) Mio. € beruhen auf der Anzahlung für das A400M-Programm als sogenanntes Export Levy Facility (ELF) und auf einer Anzahlung von der Europäischen Union im Zusammenhang mit Technologieförderprojekten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit 1.465 (i.V. 1.458) Mio. € nahezu unverändert.

Dagegen verringerten sich die übrigen Verbindlichkeiten auf 4.240 (i.V. 5.055) Mio. €. Dies ist vor allem auf eine niedrigere Verbindlichkeit aus Ergebnisabführung an die Airbus GmbH zurückzuführen.

Als Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten wird ein von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gewährtes Darlehen für die Entwicklung der A350 Passagiervariante ausgewiesen, welches vertragsgemäß getilgt wird. Der Stand des Darlehens Ende 2025 beläuft sich auf 838 (i.V. 883) Mio. €.

## ***Finanzlage***

Airbus Operations GmbH nimmt am Cash-Pooling der Airbus SE teil und stellt hierdurch die laufende Liquidität sicher. Der Finanzmittelfonds reduzierte sich um 502 Mio. € auf 1.126 Mio. € gegenüber dem Vorjahr.

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
in Mio. €		
<i>Jahresüberschuss nach Ergebnisabführung</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	230	166
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit*	(732)	(436)
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	(502)	(270)
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.628	1.898
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.126	1.628

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

Der Finanzmittelfonds beinhaltet die Forderung aus dem Cash-Pooling gegenüber der Airbus SE. Der Finanzmittelfonds enthält abrechnungsbedingt nicht die kurzfristigen Forderungen gegenüber Airbus S.A.S. in Höhe von 3.013 (i.V. 2.962) Mio. €, diese werden in 2026 in den Finanzmittelfonds einfließen. Gegenläufig werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der Airbus GmbH 1.092 (i.V. 1.935) Mio. € dem Finanzmittelfonds entnommen.

In 2025 wurden keine neuen Bankkredite in Anspruch genommen.

## ***Gesamtaussage***

Das Jahr 2025 war für die Airbus Operations GmbH ein weiteres Jahr des Produktionshochlaufes mit dem Fokus auf Stabilisierung der Produktionsabläufe, Lieferkettenzuverlässigkeit und Effizienzsteigerung.

Dies spiegelt sich wider in gestiegenen Fertigungs- und Auslieferungszahlen.

## **Prognosebericht**

Der Prognosebericht bezieht sich auf das gesamte Geschäftsjahr 2026. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung der Airbus Operations GmbH sind die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge, der Umsatz und die SEP-Ergebnisbeteiligung. Die Prognose hinsichtlich dieser Leistungsindikatoren berücksichtigt noch keine Effekte aus dem am 28. Februar 2026 ausgebrochenen Nahostkonflikt.

Die Erhöhung der Auslieferungszahlen wurde in 2025 mit 793 Auslieferungen fortgesetzt und entsprach i.W. der im Dezember leicht nach unten angepassten Prognose für 2025. Für 2026 wird eine weitere Steigerung auf etwa 870 Auslieferungen geplant. Es wird gegenüber dem Geschäftsjahr 2025 mit deutlich steigenden Umsätzen und einer deutlich verbesserten SEP- Ergebnisbeteiligung gerechnet. Daraus folgend erwartet die Gesellschaft ein deutlich höheres Ergebnis vor Ergebnisabführung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ***A320-Familie***

Aufgrund der Nachfrage nach Flugzeugen der A320-Familie wird voraussichtlich eine schrittweise Erhöhung der Fertigungsrate auf 70 bis 75 pro Monat bis Ende 2027 erfolgen. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind die erfolgreiche Kapazitätsanpassung und die Leistungsfähigkeit der Zulieferfirmen.

### ***A350-Familie***

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

### ***A330-Programm***

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

### ***A400M-Programm***

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

### ***A380-Programm***

Im A380-Programm stehen die Sicherstellung des In-Service-Supports in den kommenden Jahrzehnten und die langfristige Einsatzwirtschaftlichkeit im Mittelpunkt.

### **Chancen und Risiken**

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

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

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

Kontinuierliche Effizienzsteigerungskampagnen sollen die Konkurrenzfähigkeit auch für die Zukunft sicherstellen.

Dies würde sich über die Produktion und die SEP-Ergebnisbeteiligung ebenfalls positiv auf die operativen Ergebnisse und die Finanzlage der Airbus Operations GmbH auswirken.

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

Die konkreten Auswirkungen dieser Chancen werden mittelfristig als mittel bis 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 vor Ergebnisabführung auswirken.

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

### ***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.

Verzögerungen in den Produktionsplänen können auch dazu führen, dass Kunden vertragsbedingte Entschädigungsforderungen stellen, die über die SEP-Ergebnisbeteiligung mittelbar auf die Airbus Operations GmbH wirken können.

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

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

### ***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 Airbus Operations GmbH aus.

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

### ***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.

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

### ***Cybersicherheit***

Die umfangreichen Informations- und Kommunikationssysteme, das industrielle Umfeld, die Produkte und Dienstleistungen von Airbus sind Cybersicherheitsrisiken ausgesetzt, die direkt oder über Lieferketten wirken und vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt werden können. Spionage, Einflussnahme und Sabotage können zu Datenlecks, Beeinträchtigungen der industriellen Systeme, Gefährdung von Produkten und Dienstleistungen sowie Erpressbarkeit führen. Zusätzlich zu direkten operationellen Risiken könnte das Unternehmen einen Reputationsschaden erleiden, insbesondere da Airbus sensible Daten zur nationalen Sicherheit verarbeitet und vielen privaten Datenschutzrechten unterliegt. Diese Risiken können mit der zunehmenden Nutzung digitaler Anwendungen (inklusive von Cloud-Diensten, Mobilfunknutzung, "Internet of Things") und wachsender Ausgereiftheit der Angriffe in immer schnellerem Ausmaß zunehmen.

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

### ***Klimabezogene Risiken***

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

Risiken ergeben sich besonders aus der eingeschränkten Verfügbarkeit von und dem Übergang zu CO<sub>2</sub>-armen Energiequellen und Technologien. Die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien erfordert signifikante Investitionen in Produkte und entsprechende Infrastruktur. Außerdem können sich Regulierungen, Maßnahmen und gesellschaftliche Veränderungen auf den Luftverkehr und damit auf den Flugzeugmarkt auswirken.

### ***Währungsrisiken***

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

Ein großer Teil der Sicherungsgeschäfte wird für Wechselkursrisiken getätigt, da ein erheblicher Anteil der Umsätze bei Airbus in US-Dollar erzielt wird, während die Kosten nicht in gleichem Umfang in US-Dollar, sondern auch in Euro anfallen bzw. in geringerem Maße in Pfund Sterling. Mit einem langfristig angelegten Hedging-Portfolio soll das Währungsrisiko begrenzt werden.

Die Wechselkursrisiken und die dagegen eingesetzten Sicherungsgeschäfte wirken sich über das SEP-Beteiligungsergebnis auch auf die Airbus Operations GmbH aus.

Aus den oben genannten Risiken und Unsicherheiten können sich weitere Konsequenzen für Airbus gesamt ergeben, die über die Auswirkungen auf die Produktion, Lieferketten und die SEP-Ergebnisbeteiligung auf die Airbus Operations GmbH ausstrahlen können. Airbus unternimmt weiterhin erhebliche Anstrengungen, um das Eintreten solcher Risiken zu verhindern.

Hamburg, 30. April 2026

Die Geschäftsführung

Peters

Bergmann

Dreyer-Langlet

Rose



# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Airbus Operations GmbH, Hamburg

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Airbus Operations GmbH, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Airbus Operations GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

### **Sonstige Informationen**

Die Geschäftsführung ist 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 Geschäftsführung und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die Geschäftsführung ist 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 ist die Geschäftsführung verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, 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 ist die Geschäftsführung dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist die Geschäftsführung 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 ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet hat, 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 der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von der Geschäftsführung dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von der Geschäftsführung 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 der Geschäftsführung dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von der Geschäftsführung zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, den 30. April 2026  
KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thiele  
Wirtschaftsprüfer

Dübeler  
Wirtschaftsprüfer