

2014

GESCHÄFTSBERICHT

REGISTRIERUNGSDOKUMENT

50XWB

AIRBUS

0001

AIRBUS
GROUP

2014

GESCHÄFTSBERICHT

REGISTRIERUNGSDOKUMENT **2014**

Airbus Group N.V. (die „**Gesellschaft**“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften der „**Konzern**“) ist eine niederländische Gesellschaft, die in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert ist. Die einschlägigen Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der Anleger sowie die von der Gesellschaft gegenüber Wertpapier- und Kapitalmarktbehörden eingegangenen Verpflichtungen werden in diesem Registrierungsdokument (das „**Registrierungsdokument**“) erläutert.

Der Konzern wurde am 2. Januar 2014 in Airbus Group umbenannt. Die Änderung des Namens der Gesellschaft in Airbus Group N.V. wurde am 27. Mai 2014 der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft („**AGM**“) vorgelegt und von dieser angenommen.

Zusätzlich zu den historischen Informationen enthält dieses Registrierungsdokument auch zukunftsgerichtete Aussagen. Die zukunftsgerichteten Aussagen enthalten Angaben unter Verwendung solcher, in Zukunft gerichteter Worte wie „erwarten“, „schätzen“, „gedenken“, „planen“, „sagen voraus“, „prognostizieren“, „werden“, „meinen“, „sollen“, „können“ oder ähnliche Worte und Formulierungen oder sind durch die Diskussion einer Strategie gekennzeichnet. Diese Aussagen beziehen sich insbesondere auf künftige Erwartungen, Entwicklungen und Geschäftsstrategien der Gesellschaft und beruhen auf Analysen oder Voraussagen für künftige Ergebnisse und Schätzungen von Beträgen, die derzeit nicht bestimmbar sind. Diese zukunftsgerichteten Aussagen stellen lediglich die Sichtweise der Gesellschaft

zu dem Zeitpunkt dar, zu dem sie gemacht werden, und die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung über ihre gesetzlichen Pflichten hinaus, derartige in die Zukunft gerichtete Aussagen zu aktualisieren. Die in diesem Registrierungsdokument gemachten zukunftsgerichteten Aussagen unterliegen einer Reihe von bekannten und unbekanntem Risiken, Unsicherheiten und anderen Faktoren, die dazu führen können, dass die tatsächlichen zukünftigen Ergebnisse, Entwicklungen und Erfolge der Gesellschaft von denen in diesem Registrierungsdokument vorausgesagten oder getroffenen Aussagen wesentlich abweichen könnten. Zu diesen Faktoren zählen insbesondere Änderungen der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftslage sowie die unten im Abschnitt „Risikofaktoren“ beschriebenen Faktoren.

Dieses Registrierungsdokument wurde gemäß Anlage 1 der Verordnung 809/2004/EG, in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde Autoriteit Financiële Markten (die „AFM“) in Anwendung des Gesetzes Wet op het financieel toezicht (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EG am 16.04.15 genehmigt. Dieses Registrierungsdokument kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EG verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird. Übersetzung zu Informationszwecken.

2014

REGISTRIERUNGS- **DOKUMENT**

Risikofaktoren

1. Informationen über die Geschäftstätigkeit des Konzerns
2. Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage
3. Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital
4. Corporate Governance
5. Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person

Risikofaktoren
07

1.	Finanzmarktrisiken	08
2.	Geschäftsbezogene Risiken	13
3.	Rechtliche Risiken	19
4.	Industrie- und Umweltrisiken	21

01
**Informationen über die
Geschäftstätigkeit des Konzerns**
23

1.1	Präsentation des Konzerns	24
1.1.1	Überblick	24
1.1.2	Airbus	27
1.1.3	Airbus Helicopters	34
1.1.4	Airbus Defence and Space	37
1.1.5	Übrige Aktivitäten	46
1.1.6	Beteiligungen	47
1.1.7	Versicherung	49
1.1.8	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	50
1.1.9	Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	52
1.1.10	Umweltschutz	54
1.1.11	Arbeitnehmer	57
1.1.12	Aufnahme durch Verweis	58

1.2	Jüngste Entwicklungen	59
------------	------------------------------	-----------

02
**Erläuterungen und Analyse
der Finanz- und Ertragslage**
61

2.1	Analyse der Finanz- und Ertragslage	62
2.1.1	Überblick	63
2.1.2	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	65
2.1.3	Leistungskennzahlen	70
2.1.4	Ertragslage	74
2.1.5	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	78
2.1.6	Liquidität und Kapitalausstattung	80
2.1.7	Sicherungsgeschäfte	87

2.2	Abschlüsse	89
------------	-------------------	-----------

2.3	Honorare der Abschlussprüfer	90
------------	-------------------------------------	-----------

2.4	Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	90
------------	---	-----------

03
**Allgemeine Angaben über die
Gesellschaft und ihr Grundkapital**
93

3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	94
------------	---	-----------

3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	94
3.1.2	Rechtsform	94
3.1.3	Geltendes Recht und Informationspflichten	94
3.1.4	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	96
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	96
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	97
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	97

3.1.8	Geschäftsjahr	97
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	97
3.1.10	Aktionärsversammlung	97
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	99
3.1.12	Zwingend vorgeschriebene Veräußerung	101
3.1.13	Obligatorische Übernahmeangebote	102
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	103
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	103
3.2.2	Genehmigtes Kapital	103
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	103
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	105
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	106
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	108
3.3.1	Aktionärsstruktur zum Jahresende 2014	108
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	109
3.3.3	Art der Aktien	113
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	113
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	115
3.3.6	Vereinfachte Struktur des Konzerns	115
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	117
3.4	Dividenden	120
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	120
3.4.2	Dividendenpolitik der Gesellschaft	120
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	120
3.4.4	Besteuerung	121
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	122

04
Corporate Governance 125

4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	126
4.1.1	Bestimmungen zur Corporate Governance	126
4.1.2	Bestimmungen zur Corporate Governance in 2014	129
4.1.3	Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“	140
4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	141
4.1.5	Organisation von Ethik- und Compliance	146
4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	148
4.2.1	Vergütungspolitik	148
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	156
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	157
4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	157
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	157
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (Employee Share Ownership Plans – ESOP)	158
4.3.3	Langfristiger Leistungsplan	158

05
**Für das Registrierungsdokument
verantwortliche juristische Person 165**

5.1	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	166
5.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	166
5.3	Informationsrichtlinie	167
5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	167
5.5	Erhebliche Änderungen	167

RISIKO- **FAKTOREN**

Risikofaktoren

1.	Finanzmarktrisiken	08
2.	Geschäftsbezogene Risiken	13
3.	Rechtliche Risiken	19
4.	Industrie- und Umweltrisiken	21

Die Gesellschaft unterliegt einer Reihe von Risiken und Ungewissheiten, die die finanzielle Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Die Geschäftsentwicklung, die Vermögens- oder Ertragslage der Gesellschaft könnten durch die nachstehend beschriebenen Risiken in wesentlichem Maße nachteilig beeinflusst werden. Dabei ist die Gesellschaft nicht nur diesen Risiken ausgesetzt. Weitere Risiken und Ungewissheiten, die der Gesellschaft derzeit nicht bekannt sind oder die derzeit von ihr als nicht wesentlich betrachtet werden, könnten sich ebenfalls negativ auf ihren Geschäftsbetrieb auswirken.

1. Finanzmarktrisiken

Risiken aufgrund der Wirtschaftslage und Staatsschuldenkrise

Da die Gesellschaft ein global agierendes Unternehmen ist, hängt die Geschäfts- und Leistungsentwicklung in erheblichem Maß von der Wirtschafts- und Marktlage in Europa, den USA, Asien und der übrigen Welt ab. Marktstörungen und ein erheblicher Wirtschaftsabschwung könnten unter anderem schnell durch Krisen, die sich negativ auf die Kredit- oder Liquiditätsmärkte auswirken, aufgrund regionaler oder globaler Rezessionen, drastischer Schwankungen der Rohstoffpreise (einschließlich für Erdöl), Wechselkurse oder Zinssätze, Inflation oder Deflation, Herabstufungen des Ratings von Staats- und Bankschulden, Restrukturierungen oder Zahlungsausfällen oder aufgrund ungünstiger geopolitischer Ereignisse (einschließlich der Entwicklung im Nahen Osten, Ukraine, Afrika und in anderen Regionen) entstehen. Solche Marktstörungen und Konjunkturabschwünge könnten die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft kurz- oder auch langfristig belasten und könnten sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft auswirken.

Auf den europäischen Finanzmärkten kam es in den vergangenen Jahren in Folge von Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit bestimmter Länder im Euroraum, ihre Staatsschulden abzubauen und ihre Schulden zu refinanzieren oder bei Fälligkeit zu zahlen, zu erheblichen Störungen. Die Entscheidungsträger der Europäischen Zentralbank und im Euroraum waren bis jetzt mit ihren Bemühungen zur Stabilisierung des Euroraums und der europäischen Banken erfolgreich. Sparmaßnahmen und eine geringere Kreditversorgung der Realwirtschaft haben jedoch zu einer Schwächung der Wirtschaftstätigkeit geführt und die Verbraucherpreise sind infolgedessen weit unter das Zielniveau gefallen. Die Europäische Zentralbank leitete umfassende geldpolitische Maßnahmen zum Kampf gegen Deflationstrends und zur Ankurbelung des Wirtschaftswachstums und zur

Ergänzung struktureller Reformen ein. Teil dieser Geldpolitik sind Negativzinsen sowie ein unbefristetes Programm zur quantitativen geldmarktpolitischen Lockerung von ca. 1,1 Milliarden Euro, das eine Schwächung des Euro ausgelöst hat. Politische Hindernisse hemmen nach wie vor die Bewältigung der Staatsschuldenkrise der EU und behindern mittelfristig trotz Anzeichen einer Erholung die wirtschaftlichen Aussichten. Die Vermögenswerte und das Eigenkapitalpuffer der meisten europäischen Banken wurden von der Europäischen Zentralbank als angemessen beurteilt.

Die Bundeszentralbank hat im Oktober 2014 den Ankauf von Staatsanleihen und hypotheckenbesicherten Wertpapieren komplett eingestellt, was in absehbarer Zukunft die Grundlage für eine Anhebung der Refinanzierungssätze schaffen wird. Der starke Arbeitsmarkt, die Erholung der Immobilienpreise und niedrige Energiekosten unterstützen den Wirtschaftsaufschwung in den USA. Eine weitere Aufwertung des US-Dollar könnte jedoch der Wachstumsdynamik in den USA abträglich sein. Zusammen mit der moderaten Inflation könnte dies den Beginn eines zyklischen Zinsanstiegs hinauszögern. In den USA werden die durch das wachsende Haushaltsdefizit und die Nachhaltigkeit von Staatsschulden ausgelösten Befürchtungen in den kommenden Jahren vermutlich durch eine Kombination von Steueranhebungen, die Erarbeitung von Haushaltskürzungen oder Streichungen von Verteidigungskosten oder Ausgaben zusammen mit einer Anhebung der Schuldenobergrenze zur Finanzierung weiterer Darlehen in Angriff genommen werden müssen. Dies könnte sich negativ auf das Wirtschaftswachstum in den USA und weltweit, die Bonität von US-amerikanischen Schatzpapieren und den Kurs des US-Dollars im Vergleich zu anderen wichtigen Währungen (insbesondere dem Euro oder dem britischen Pfund) auswirken, was dann wiederum die Umsätze der Gesellschaft im Verteidigungssektor, den Marktwert der Investitionen der

Gesellschaft oder die Wechselkurse belasten könnte, mit denen die Gesellschaft ihr Fremdwährungsrisiko absichert.

Die Reduzierung der geldmarktpolitischen Lockerung durch die Bundeszentralbank und der erwartete Anstieg der Renditen für US-Schatzpapiere wirken sich auf die Finanzmärkte der Schwellenländer aus, besonders derjenigen mit einem hohen Leistungsbilanzdefizit. Wahrscheinlich werden diese Auswirkungen sich auch auf andere Schwellenmärkte ausweiten. Die anhaltende Umschichtung von Anlagen in die USA könnte zu einer weiteren Schwächung der Schwellenmarktwährungen vor allem im Vergleich zum US-Dollar führen und verschlechtert die Refinanzierungsbedingungen für Emittenten aus Schwellenländern, einschließlich unserer Kunden in diesen Ländern. Die Zentralbanken der Schwellenmarktländer nehmen nur begrenzt Marktinterventionen vor, um die Schwächung ihrer Lokalwährungen zu vermeiden, wie zum Beispiel ein Anheben der Refinanzierungssätze oder den Kauf ihrer Lokalwährung gegen ausländische Währungsreserven. Die Kombination aus erschwerten Refinanzierungsbedingungen und geschwächten Schwellenmarktwährungen könnte das Wirtschaftswachstum der Schwellenmärkte beeinträchtigen, was wiederum die Erwartungen für das weltweite Wirtschaftswachstum senken könnte.

Falls sich die wirtschaftlichen Bedingungen verschlechtern sollten oder es zu ausgeprägteren Marktstörungen kommen sollte, könnte dies zu einer erneuten oder zunehmenden Verengung des Kreditmarkts, geringer Liquidität und extremer Volatilität auf den Kredit-, Devisen-, Rohstoff- und Aktienmärkten führen. Dies könnte verschiedene Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft haben, wie unter anderem:

- Kunden könnten Flugzeugbestellungen (einschließlich Hubschrauber) unter anderem wegen fehlender angemessener Kreditversorgung auf dem Finanzierungsmarkt für Flugzeugkäufe, einer Änderung der Betriebskosten oder wegen einer schwachen Passagiernachfrage nach Flugreisen oder einer allgemein schwächeren Frachtnachfrage entweder aufschieben oder stornieren;
- ein Anstieg der Absatzfinanzierungen, die die Gesellschaft ihren Kunden zur Unterstützung von Flugzeugkäufen anbieten muss,

setzt die Gesellschaft trotz Sicherheiten an den Flugzeugen verstärkt dem Ausfallrisiko der Kunden aus;

- ein weiterer Abbau der Ausgaben der öffentlichen Hand in den Bereichen Verteidigung, nationale Sicherheit und Raumfahrt, die über die bereits weltweit vorgesehenen staatlichen Budgetkonsolidierungsmaßnahmen hinausgehen;
- finanzielle Instabilität, die Verweigerung von Krediten oder die Insolvenz wichtiger Zulieferer und Subunternehmer, was die Gesellschaft daran hindern könnte, ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Kunden fristgerecht und auf zufriedenstellende Art und Weise nachzukommen;
- weiterer Abbau der Verschuldung sowie Fusionen, Rating-Downgrades und Insolvenzen von Banken und anderen Finanzinstituten mit der Folge einer geringeren Auswahl an Geschäftspartnern und geringerer Kreditverfügbarkeit, was eine Verringerung der Verfügbarkeit von Bankgarantien zur Folge haben kann, die die Gesellschaft für ihre Geschäftstätigkeit benötigt oder ihre Fähigkeit einschränkt, Wechselkursabsicherungsgeschäfte wie gewünscht durchzuführen;
- Insolvenz von Vertragspartnern bei Investments oder Derivaten und anderen Finanzinstituten, die sich nachteilig auf die Finanztätigkeiten der Gesellschaft einschließlich ihrer Barmittel auswirken könnte; und
- rückläufige Wertentwicklung der Barinvestitionen des Konzerns aufgrund niedriger und zum Teil negativer Zinssätze.

Die Finanzergebnisse der Gesellschaft könnten auch von den beim Verkauf oder Tausch von Finanzinstrumenten realisierten Gewinnen oder Verlusten, Wertminderungsaufwendungen aufgrund der Neubewertung von Schuldpapieren und Aktien sowie anderen Anlagen, Zinssätzen, Barguthaben und Veränderungen des Zeitwertes von Derivaten beeinträchtigt werden. Eine erhöhte Volatilität der Finanzmärkte und allgemeine wirtschaftliche Ungewissheit würde das Risiko erhöhen, dass die in Zukunft aus den Finanzinstrumenten der Gesellschaft tatsächlich erzielten Beträge erheblich von dem ihnen derzeit zugewiesenen Zeitwert abweichen könnten.

Fremdwährungsrisiko

Ein beträchtlicher Teil der Erträge der Gesellschaft lautet auf US-Dollar, während ein bedeutender Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in Pfund Sterling anfällt. Folglich wären die Gewinne der Gesellschaft in dem Ausmaß, in dem sie es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen dem US-Dollar und diesen Währungen abhängig. Die Gesellschaft hat daher ein langfristiges Hedging-Portfolio eingerichtet, mit dem die Kurse gesichert werden sollen, zu denen ein Teil ihrer künftigen, in US-Dollar denominierten Erträge (vor allem durch Airbus) in Euro oder Pfund Sterling konvertiert werden, um dieses Fremdwährungsrisiko zu managen und zu minimieren.

Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko der Gesellschaft tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von Stornierungen, der Verschiebung von Aufträgen oder der Verzögerung von Auslieferungen. Die Gesellschaft könnte auch Schwierigkeiten haben, ihre Hedging-Strategie in vollem Umfang umzusetzen, falls ihre Hedging-Geschäftspartner nicht bereit sind, die Risikolimits der Derivate für die Gesellschaft anzuheben und ist dem Risiko einer Nichterfüllung bzw. eines Zahlungsausfalls dieser Hedging-Geschäftspartner ausgesetzt. Außerdem können sich die Kurse, zu denen die Gesellschaft ihr Fremdwährungsrisiko absichert, verschlechtern, da der Euro im Vergleich zum US-Dollar wie bereits in der Vergangenheit auf einige Zeit hinaus zulegen könnte und

die höheren Kapitalanforderungen für die Banken zu höheren Kreditkosten für unbesicherte Derivate führen. Daher kann sich die Gesellschaft insbesondere auf längere Sicht möglicherweise nicht durch ihre Wechselkurssicherungsstrategie vor erheblichen Änderungen des US-Dollarkurses im Verhältnis zum Euro und dem Pfund Sterling schützen, was sich negativ auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte. Darüber hinaus ist der Teil der auf US-Dollar lautenden Erträge der Gesellschaft, der nicht gemäß der Sicherungsstrategie der Gesellschaft abgesichert ist, gegebenenfalls beträchtlichen Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

Bei einer effektiven Absicherung verbucht die Gesellschaft Änderungen des Zeitwertes bei den Derivatebeständen bis zur Fälligkeit der Instrumente am Eigenkapital. Legt der US-Dollar gegenüber dem Euro im Vergleich zu dem Satz, zu dem die Gesellschaft ihre zukünftigen auf US-Dollar lautenden Erträge abgesichert hat, an Wert zu, wird die Mark-to-Market-Bewertung der Derivatebestände negativ. Daher wird das Eigenkapital der Gesellschaft entsprechend reduziert, was letztendlich zu Beschränkungen des ansonsten zur Ausschüttung von Dividenden oder zum Rückkauf von Anteilen verfügbaren Eigenkapitals führen könnte. Wechselkursschwankungen bei den Währungen, außer dem US-Dollar, in welchen der Großteil der betrieblichen Aufwendungen der Gesellschaft anfällt (hauptsächlich der Euro), können die Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft im Vergleich zu Konkurrenten, deren Kosten in anderen Währungen entstehen,

verzerrten. Dies trifft insbesondere auf Wechselkursschwankungen gegenüber dem US-Dollar zu, da die Preise vieler Produkte der Gesellschaft und ihrer Konkurrenten (z. B. im Rüstungsexportmarkt) in US-Dollar ausgewiesen werden. Die Konkurrenzfähigkeit der Gesellschaft könnte in dem Maße in Mitleidenschaft gezogen werden, in dem die wichtigsten Währungen der Gesellschaft an Wert gegenüber den wichtigsten Währungen der eben genannten Konkurrenten zunehmen.

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva der Gesellschaft, die auf andere Währungen als den Euro lauten, werden zum Zweck der Erstellung des Jahresabschlusses in Euro konvertiert. Veränderungen des Wertes dieser Währungen in Bezug zum Euro haben daher Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der Kosten, Ergebnisse vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten („EBIT*“), der übrigen Finanzergebnisse, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Eine ausführlichere Diskussion der Wechselkurssicherungsstrategie der Gesellschaft findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage – 2.1.7 Sicherungsgeschäfte“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkurssicherungstransaktionen von der Gesellschaft buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage – 2.1.2.5 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss“.

Absatzfinanzierungsvereinbarungen

Zur Absatzförderung erklärt sich die Gesellschaft im Einzelfall bereit, sich an der Kundenfinanzierung zu beteiligen. Daher hält die Gesellschaft ein Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien und anderen Kunden. Das Risiko aus den Absatzfinanzierungsaktivitäten der Gesellschaft kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen aus einer Finanzierungsvereinbarung nachzukommen, betreffen, und (ii) das Risiko betreffend den Wert eines Flugzeugs, das sich primär auf einen unerwarteten Verfall des künftigen Wertes des Flugzeugs bezieht. Zu den Maßnahmen, die die Gesellschaft zur Reduzierung dieses Risikos ergriffen hat, zählen optimierte Finanzierungs- und Vertragsstrukturen, eine breite Streuung über eine Vielzahl an Flugzeugen und Kunden, Bonitätsanalysen der finanzierenden Geschäftspartner, Rückstellungen für das Kredit- und das Vermögenswertisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen die Gesellschaft vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen der Gesellschaft setzen diese dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts aus, weil sie gewöhnlich Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem

Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber der Gesellschaft zu sichern, und/oder weil die Gesellschaft einen Teil des Wertes bestimmter Flugzeuge zu bestimmten Jahrestagen seit der Lieferung an den Kunden möglicherweise garantiert. Unter schlechten Marktbedingungen könnte der Markt für gebrauchte Flugzeuge illiquide werden und der Marktwert von gebrauchten Flugzeugen wesentlich unter die prognostizierten Werte sinken. Im Falle des Zahlungsausfalls eines Kunden zu einer Zeit, in der der Marktwert für gebrauchte Flugzeuge unerwartet gefallen ist, wäre die Gesellschaft dem Risiko in Höhe der Differenz zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallenem Marktwert des Flugzeugs ohne Nebenkosten (wie Wartungs- und Wiedervermarktungskosten usw.) ausgesetzt. Ähnlich verhält es sich, wenn ein unerwarteter Verfall des Marktwertes für ein Flugzeug mit dem Valutatag Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfiel. In diesem Fall wäre die Gesellschaft dem Risiko ausgesetzt, die Differenz zwischen dem Marktwert eines solchen Flugzeugs und dem Betrag der Garantie zu verlieren, obwohl es für diese Beträge normalerweise eine Obergrenze gibt. Die Gesellschaft überprüft regelmäßig ihr Sachwertisiko und revidiert ihre Rückstellungspolitik im Einklang mit Marktanalysen und ihren eigenen Erfahrungen. Es kann jedoch keine Zusicherung dafür erteilt werden, dass die von der Gesellschaft vorgenommenen Rückstellungen für die

* Soweit nicht anders vermerkt, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT* (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.

Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind. Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist die Gesellschaft Eigentümerin gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

Außerdem hat die Gesellschaft diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenn die Erfahrungen der Vergangenheit auch nahelegen, dass wahrscheinlich nicht alle diese vorgesehenen Finanzierungsvorhaben umgesetzt

werden, könnten die Verkaufsfinanzierungsverpflichtungen der Gesellschaft jedoch entsprechend dem Absatzwachstum je nach den mit Kunden getroffenen Vereinbarungen zunehmen. Trotz der von der Gesellschaft eingeleiteten Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken in Zusammenhang mit den oben beschriebenen Absatzfinanzierungsgeschäften wird die Gesellschaft weiterhin dem Ausfallrisiko der Kunden bzw. dem Risiko eines erheblichen Wertverlusts der finanzierten Flugzeuge auf dem Wiederverkaufsmarkt ausgesetzt sein, was sich nachteilig auf ihre künftige Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Kontrahentenkreditrisiko

Außer dem oben beschriebenen Kreditrisiko im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung ist die Gesellschaft einem Kreditrisiko aufgrund eventueller Nichterfüllung ihrer Geschäftspartner von Finanzinstrumenten wie zum Beispiel Sicherungsinstrumenten und Barinvestitionen ausgesetzt. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

Geschäftspartner für Transaktionen mit Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und Wertpapieren sowie mit Derivaten sind begrenzt auf Kreditinstitute, Unternehmen oder Staaten mit höchster Bonität. Das Kreditlimitsystem der Gesellschaft ordnet den Vertragspartnern Kreditlinienobergrenzen zu, die auf einem Mindest-Rating der Kreditwürdigkeit beruhen, das von Standard & Poor's, Moody's und Fitch Ratings veröffentlicht wird. Außer dem Kredit-Rating berücksichtigt das Kreditlimitsystem auch die Rahmendaten des Geschäftspartners sowie Sektor- und Fälligkeitszuordnungen und weitere qualitative und quantitative Kriterien wie zum Beispiel Indikatoren des Kreditrisikos. Das von der Gesellschaft eingegangene Kreditrisiko wird regelmäßig überprüft und die jeweiligen Limits werden regelmäßig bewertet und aktualisiert. Des Weiteren verfolgt die Gesellschaft ständig die Zielsetzung, einen bestimmten Grad an Diversifikation ihres Portfolios im Hinblick auf einzelne Vertragspartner wie auch auf Kreditinstitute, Unternehmen und Staaten aufrechtzuerhalten, um ein erhöhtes, auf wenige Vertragspartner konzentriertes Kreditrisiko zu vermeiden.

Es kann jedoch keine Zusicherung dafür erteilt werden, dass die Gesellschaft im Fall einer systemischen Marktstörung keine Verluste aus bestimmten Derivativen oder Barmittelinvestitionen erleiden wird. Unter diesen Umständen könnten der Wert und die Liquidität dieser Finanzinstrumente nachgeben und zu einem erheblichen Wertverlust führen, welcher sich wiederum negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft auswirken kann.

Darüber hinaus wird sich die schrittweise Einführung neuer Finanzrichtlinien (Basel III, EMIR, CRD4, Bankenrestrukturierungsrichtlinie, Dodd-Frank-Act, Volcker-Rules etc.) auf das Geschäftsmodell von Banken (wie zum Beispiel die Aufspaltung zwischen Investment Banking und Handelsbanken) und auf die Kapitalstruktur und -kosten der Aktivitäten solcher Banken im Verhältnis zu Derivaten, die im Freiverkehr gehandelt werden, auswirken und somit auch auf die Finanzierungsfolgen der zentralen Clearingstellen und die Besicherung von im Freiverkehr gehandelten Derivaten für Unternehmen wie der Gesellschaft. Diese Entwicklung kann letztendlich zu höheren Kosten führen und zum Beispiel die Liquidität der langfristigen Sicherungsgeschäfte der Gesellschaft reduzieren, da die Banken versuchen, die zusätzlichen Kosten entweder an ihre Firmengeschäftspartner weiterzugeben oder sich ganz von Geschäften mit niedriger Gewinnspanne zurückzuziehen.

Kapitalbeteiligungsportfolio

Die Gesellschaft hält verschiedene Kapitalbeteiligungen aus geschäftlichen oder strategischen Gründen, wobei sich die zugrunde liegenden geschäftlichen Erwägungen über den Anlagezeitraum verändern können. Kapitalbeteiligungen werden entweder nach der Equity-Methode (assoziierte Unternehmen), wenn die Gesellschaft über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum Zeitwert bilanziert. Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zu Anschaffungskosten bilanziert.

Die Hauptinvestition der Gesellschaft in ein verbundenes Unternehmen ist trotz der Veräußerung von 810.072 Aktien im Jahr 2014 nach wie vor Dassault Aviation. Der Buchwert dieser Investition belief sich zum 31. Dezember 2014 auf 2,4 Milliarden Euro. Die Gesellschaft ist dem Risiko unerwarteter einschneidender negativer Änderungen des Zeitwertes von Dassault Aviation und anderer assoziierter Unternehmen ausgesetzt. Da die Beteiligungen an Unternehmen, die nicht assoziierte Unternehmen sind, nur einen Bruchteil der Vermögenswerte der Gesellschaft ausmachen,

hält die Gesellschaft das Risiko nachteiliger Veränderungen des Zeitwertes oder von Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausgegangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt

sind, da jegliche Änderung des Werts der eigenen Anteile nur dann direkt im Eigenkapital verbucht wird, wenn sie am Markt veräußert werden. Eigene Aktien werden hauptsächlich gehalten, um das Risiko einer Verwässerung auszugleichen, das durch Pläne für Mitarbeiterbeteiligung und die Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter verursacht wird.

Pensionsverpflichtungen

Die Gesellschaft ist an verschiedenen Pensionsplänen sowohl für die Führungskräfte als auch die Mitarbeiter beteiligt, von denen einige eine Unterdeckung aufweisen. Für weitere Informationen zu diesen Plänen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25b): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Obwohl die Gesellschaft in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterdeckung, basierend auf den aktuellen Schätzungen, berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch die Gesellschaft in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste.

Die erforderlichen Anpassungen dieser Rückstellungen werden von folgenden Faktoren bestimmt: (i) dem Diskontfaktor (der zum Teil von den Zinssätzen abhängt) und der Inflationsrate, die zur Berechnung

des derzeitigen Nettowertes der Pensionsverpflichtungen angewendet wird, (ii) der Wertentwicklung der Vermögensklassen, die in den Pensionsanlagen vertreten sind und (iii) zusätzlichen Bareinschüssen, die EADS gelegentlich zu den Pensionsanlagen beiträgt. Die Gesellschaft hat angemessene Maßnahmen ergriffen, um potenzielle Verluste der Pensionsanlagen zu reduzieren und die besonderen Merkmale der Pensionsverpflichtungen besser mit den Merkmalen der Pensionsanlagen als langfristiges Ziel abzustimmen. Dennoch hätten alle erforderlichen zusätzlichen Rückstellungen einen nachteiligen Effekt auf das Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) der Gesellschaft, was sich wiederum nachteilig auf die zukünftige Finanzlage der Gesellschaft auswirken könnte.

Besteuerung

Als multinationaler Konzern mit Betrieben in vielen verschiedenen Rechtsordnungen und Umsätzen weltweit unterliegt die Gesellschaft dem Steuerrecht verschiedener Länder. Die Einhaltung der einschlägigen Steuerbestimmungen in diesen Ländern und Gewährleistung, dass alle Steuerregelungen eingehalten werden, ist für die Gesellschaft ein Ziel, das Priorität hat. Die Gesellschaft führt ihre Geschäfte so, dass aus den Synergien und der kommerziellen Kapazität ihrer verschiedenen Unternehmen Wert geschöpft wird, und ist daher bestrebt, ihre Geschäfte und Transaktionen auf steuereffiziente Weise zu strukturieren. Die Struktur der Organisation der Gesellschaft und der von ihr eingegangenen Geschäfte basiert auf ihrer eigenen Auslegung der geltenden Steuergesetze und Bestimmungen und greift allgemein auf Stellungnahmen zurück, die von internen oder unabhängigen Steuerberatern eingeholt wurden, sowie in dem jeweils nötigen Umfang auf Vorgaben oder spezielle Richtlinien der

zuständigen Steuerbehörden. Es kann keine Zusicherung erteilt werden, dass die Steuerbehörden keinen Einspruch gegen diese Auslegungen erheben werden, wobei die Gesellschaft oder ihre Tochtergesellschaften in diesem Fall Steuerforderungen unterliegen könnten. Darüber hinaus können die für die Unternehmen der Gesellschaft geltenden Steuergesetze und Bestimmungen von den Steuerbehörden geändert werden, zum Beispiel infolge veränderter finanzieller Umstände oder Prioritäten, was wiederum die Steuereffizienz der Gesellschaft insgesamt beeinträchtigen könnte.

Für weitere Informationen zu Finanzmarktrisiken und der Art, wie die Gesellschaft diese steuert, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

2. Geschäftsbezogene Risiken

Konjunkturabhängigkeit des Marktes für Verkehrsflugzeuge

In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf Veränderungen der Passagiernachfrage nach Flugreisen und Frachtaktivitäten zurückzuführen sind, welche hauptsächlich durch das Wirtschaftswachstum oder das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) angetrieben wird. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle für die Ermittlung des Verkehrsflugzeugmarkts, wie zum Beispiel (i) das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugmodellen, (ii) die Anzahl und Charakteristika von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen und geparkt wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagier-

und Frachtlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit von externen Finanzierungen für Flugzeugkäufe, (vi) die Preisfluktuationen der Treibstoffpreise, (vii) Deregulierung und (viii) Umweltauflagen, die sich auf die Flugindustrie auswirken. Der Markt für Verkehrsflugzeuge könnte sich weiterhin zyklisch entwickeln und künftige rückläufige Wirtschaftstrends könnten in der Zukunft negative Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage haben.

Der Markt für Zivilhubschrauber könnte ebenfalls von einer Reihe der oben erwähnten Faktoren beeinflusst werden.

Terrorismus, Pandemien und sonstige Katastrophenfälle

Wie Terroranschläge in der Vergangenheit und die Verbreitung von Pandemien (wie dem H1N1-Virus) gezeigt haben, können Terrorismus und Pandemien die Wahrnehmung von Flugsicherheit und -komfort durch die Öffentlichkeit negativ beeinflussen, was wiederum die Nachfrage nach Flugreisen und Verkehrsflugzeugen verringern kann. Wenn in einer bestimmten Region Kriege, Aufstände oder politische Unruhen ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. Darüber hinaus können größere Flugzeugunfälle nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design, die Fluggesellschaft oder den Luftverkehr überhaupt haben. Als Konsequenz von Terror, geopolitischer Instabilität, Pandemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückläufiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Aufgrund solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden nachteiligen Einfluss auf die Luftfahrtindustrie insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte die Gesellschaft unter

einer rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden der Gesellschaft könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Katastrophenereignisse schlagen sich nicht nur auf die Nachfrage nach den Produkten der Gesellschaft nieder, sondern können ggf. auch Störungen der internen Geschäftsabläufe zur Folge haben oder die Gesellschaft daran hindern, Produkte und Dienstleistungen an Kunden zu liefern. Solche Störungen können mit Bedrohungen der physischen Sicherheit und Infrastruktur, Informationstechnologie oder Cyberangriffen bzw. misslungenen Angriffen, Verwüstungen durch Wetterbedingungen bzw. Naturkatastrophen und anderen Krisen zusammenhängen. Alle wesentlichen Produktionsverzögerungen bzw. jede Zerstörung, Manipulation, Diebstahl oder unzulässige Verwendung von Daten, Informationssystemen oder Netzwerken der Gesellschaft könnten einen erheblichen negativen Einfluss auf die künftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft sowie auf ihre Reputation und die ihrer Produkte und Dienstleistungen haben.

Abhängigkeit von wichtigen Zulieferern und Subunternehmern

Die Gesellschaft ist von zahlreichen wichtigen Zulieferern und Subunternehmern, die Rohstoffe, Teile, Baugruppen und Systeme für die Herstellung ihrer Produkte liefern, abhängig.

Die Gesellschaft stützt sich auf die guten Leistungen ihrer Zulieferer und Subunternehmer, um die in ihren Verträgen vereinbarten Verpflichtungen zu erfüllen. Die Leistung der Zulieferer wird fortwährend überwacht und beurteilt, damit

Entwicklungsprogramme für Zulieferer eingerichtet werden können, sollten die Leistungsstandards hinter den Erwartungen zurückbleiben. Es kann keine Zusicherung dafür erteilt werden, dass diese Maßnahmen die Gesellschaft vollständig vor der Nichterfüllung eines Zulieferers schützen können, die zu Produktionsstörungen führen und negative Auswirkungen auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft haben könnte.

Änderungen der Produktions- und Entwicklungszeitpläne der Gesellschaft können Auswirkungen für die Zulieferer haben, die dann Forderungen nach finanzieller Entschädigung aus ihren Verträgen geltend machen. Die stabile Beschaffenheit der langfristigen Verträge und ein strukturierter Prozess zur Bewältigung dieser Forderungen schränken jedoch das von der Gesellschaft eingegangene Risiko ein. Trotz dieser Maßnahmen zum Ausschalten eines Risikos könnte es dennoch zu negativen Auswirkungen auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft kommen.

Da die globalen Beschaffungsquellen der Gesellschaft ständig erweitert werden, haben manche Zulieferer (bzw. deren Unterlieferanten) möglicherweise Produktionsstätten in anderen Ländern, die gesellschaftlichen und politischen Unruhen oder Naturkatastrophen ausgesetzt sind, durch die die Lieferungen gestört werden könnten. Die Gesellschaft greift auf länderspezifische Risikoeinstufungen zurück, um diese Risiken zu überwachen und sicherzustellen, dass für Lieferungen aus Regionen, die als risikoreich gelten, entsprechende Risikoabfangpläne oder Ersatzlösungen zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft ist trotz dieser Maßnahmen dem Risiko unterbrochener Lieferungen von

Zulieferern ausgesetzt, die von diesen Ereignissen betroffen sind, was sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft auswirken könnte.

Zulieferer (oder deren Unterlieferanten) können auch in finanzielle Schwierigkeiten geraten, die sie zwingen können, Insolvenzschutz zu beantragen, wodurch die Lieferung von Material und Teilen an die Gesellschaft unterbrochen werden könnte. Die finanzielle Gesundheit von Lieferanten wird jedoch vor deren Auswahl einer Prüfung unterzogen, um dieses Risiko auf ein Mindestmaß einzuschränken und wird anschließend während der Vertragslaufzeit überwacht, damit die Gesellschaft Maßnahmen zum Vermeiden derartiger Situationen ergreifen kann. Unter außergewöhnlichen Umständen hat die Gesellschaft einem Lieferanten gegebenenfalls finanzielle Unterstützung bereitzustellen und ist somit einem beschränkten Kreditrisiko ausgesetzt. Sollte ein Zulieferer tatsächlich insolvent werden, arbeitet die Gesellschaft eng mit den entsprechenden Konkursverwaltern zusammen, um die vertraglich vereinbarten Lieferungen von diesem Lieferanten zu sichern. Trotz dieser Maßnahmen zur Risikoeingrenzung könnte der Konkurs eines wichtigen Zulieferers dennoch negative Auswirkungen auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft haben.

Produktionssteigerung

Aufgrund der großen Zahl neuer Flugzeugaufträge in den letzten Jahren plant die Gesellschaft, die Produktion zu beschleunigen, um die vereinbarten Lieferzeitpläne für diese neuen Flugzeuge (einschließlich Hubschrauber) einzuhalten. Die Fähigkeit der Gesellschaft, ihre Produktionsrate weiter zu steigern, wird von einer Vielzahl von Faktoren abhängen, wozu die Umsetzung interner Leistungspläne, die Verfügbarkeit von Rohstoffen und Teilen (wie Aluminium, Titan und Verbundstoffe) sowie Fachkräften angesichts der starken Nachfrage der Gesellschaft und ihren Konkurrenten, die Umwandlung von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und Subunternehmer (insbesondere die Zulieferer von Buyer-Furnished Equipment) zählen, die aufgrund des Produktionsanstiegs möglicherweise unter

Rohstoff- oder finanziellen Engpässen leiden. Die Berücksichtigung dieser Faktoren wird auch durch die gleichzeitig stattfindende, bereichsübergreifende Entwicklung neuer Flugzeugprogramme der drei Geschäftsbereiche kompliziert, die ihren eigenen Bedarf an Ressourcen haben. Einer oder alle diese Faktoren könnten dazu führen, dass Lieferverpflichtungen nicht eingehalten werden und je nach der Dauer des Lieferverzugs könnten sich daraus zusätzliche Kosten, eine neue Planung oder die Stornierung von Kundenaufträgen ergeben. Im Jahr 2014 wurden gute Fortschritte erzielt und die Zulieferkette ist allgemein stabiler. Spezielle Risikobereiche bei Zulieferern für Kabinenausstattung werden weiter mit besonderer Sorgfalt verwaltet.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

Die Gesellschaft bietet ihren Kunden technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erfordern kann. Die meisten Produkte der Gesellschaft müssen zudem unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen funktionieren. Auch wenn die Gesellschaft der Auffassung ist, dass sie hoch entwickelte Verfahren für die Entwicklung, Herstellung und Erprobung einsetzt, kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass die Produkte oder Dienstleistungen der Gesellschaft erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder auf die beabsichtigte Weise funktionieren werden.

Bestimmte Verträge der Gesellschaft sehen vor, dass sie auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder andere Produkte geliefert bzw. andere Dienstleistungen erbracht werden, dass ein Kündigungsrecht gewährt wird oder dass die Preise für künftige Lieferungen gegenüber denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft sind. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn die Gesellschaft Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält, besonders bei Programmen zur Neuentwicklung wie

zum Beispiel der A350 XWB, A400M, EC175 oder H160 und bei Modernisierungsprogrammen wie der A320neo und A330neo. Siehe „— Programmspezifische Risiken“ weiter unten.

Außer dem Risiko der Vertragsstornierung können der Gesellschaft auch erhebliche Kosten bzw. Einnahmeverluste im Zusammenhang mit Abhilfemaßnahmen entstehen, die zur Behebung von Funktionsproblemen gefordert werden, die bei Produkten oder Dienstleistungen festgestellt wurden. So hat die Gesellschaft zum Beispiel, nachdem 2011 Haarrisse in den Tragflächenrippen bestimmter im Einsatz befindlicher Flugzeuge vom Typ A380 entdeckt wurden, Kosten für geschätzte Garantie- und Reparaturkosten für ausgelieferte Flugzeuge verbucht. Siehe

„Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage — 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen, Restrukturierungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2012, 2013 und 2014“. Sofern davon ausgegangen wird, dass ein Funktionsproblem ggf. Konsequenzen für die Sicherheit nach sich zieht, könnten die Aufsichtsbehörden außerdem die Zulassung für das betreffende Produkt bzw. die Dienstleistung aufheben.

Alle wesentlichen Probleme bei der Entwicklung, Herstellung, dem Betrieb oder der Funktion von Produkten und Dienstleistungen der Gesellschaft könnten erhebliche negative Auswirkungen auf die künftige Ertrags- und Finanzlage sowie auf die Reputation und die Produkte und Dienstleistungen der Gesellschaft nach sich ziehen.

Abhängigkeit von Ausgaben der öffentlichen Hand und bestimmten Märkten

In jedem einzelnen Markt sind die Ausgaben der öffentlichen Hand (einschließlich Verteidigungs- und Sicherheitsausgaben) abhängig von einem komplexen Mix geopolitischer Erwägungen und Haushaltszwängen und können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Infolge der derzeitigen Wirtschaftslage insgesamt und der konkurrierenden Haushaltsprioritäten haben einige Länder in jüngster Vergangenheit die Ausgaben der öffentlichen Hand eingedämmt. Dies gilt besonders für die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets, bei denen bestimmte Länder bereits erhebliche Kürzungen vorgenommen haben. Jede Kündigung oder Senkung zukünftiger Finanzierungsmittel bzw. Stornierungen oder Aufschiebe bei bestehenden Verträgen können sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft auswirken. In den Fällen,

in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungs- oder andere Güter abschließen, könnten sich wirtschaftliche, politische oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder nachteilig auf die Möglichkeiten der Gesellschaft auswirken, solche Verträge abzuschließen oder auszuführen.

Darüber hinaus konzentriert sich ein beträchtlicher Teil der Aufträge der Gesellschaft in bestimmten Regionen oder Ländern einschließlich der USA und Asien. Ungünstige wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen wie auch allgemein rückläufige Wirtschaftsentwicklungen in diesen Ländern oder Regionen können sich nachteilig auf die künftigen Geschäftsergebnisse und die Finanzlage der Gesellschaft auswirken.

Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse und anderer Finanzierungsquellen

Seit 1992 haben die EU und die USA auf der Grundlage eines Abkommens gearbeitet, das die Bedingungen und Konditionen von finanziellen Zuwendungen festlegt, die die Regierungen den zivilen Flugzeugherstellern gewähren können. Die USA haben jedoch Ende 2004 einseitig den Ausstieg aus diesem Abkommen erklärt, was schließlich dazu geführt hat, dass die USA und die EU vor der Welthandelsorganisation („WTO“) förmliche Ansprüche gegeneinander geltend machen. Wenngleich beide Seiten zum Ausdruck gebracht haben, dass sie eine Verhandlungslösung bevorzugen, welche gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, wenn es um die Förderung künftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht, sind sie doch noch weit davon entfernt, eine Einigung über zentrale Themen zu erzielen. Die Bedingungen und Konditionen eines neuen Abkommens oder das Ergebnis des förmlichen WTO-Verfahrens könnte den Zugang der Gesellschaft zu Risikoverteilungsfonds für Großprojekte einschränken oder zu einem für die Gesellschaft nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz führen oder könnte die Europäische Kommission

und die betreffenden Regierungen im Extremfall theoretisch dazu bewegen, die Geschäftsbedingungen für von der Gesellschaft bereits erhaltene Finanzierungen in Bezug auf mögliche Änderungen neu zu analysieren.

In früheren Jahren haben die Gesellschaft und ihre Hauptwettbewerber jeweils unterschiedliche Arten von staatlichen Zuwendungen für die Produktforschung und -entwicklung erhalten. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass in Zukunft weiterhin staatliche Finanzierungen zur Verfügung stehen, was teilweise auf die oben genannten Verfahren zurückzuführen ist. Darüber hinaus hängt die Verfügbarkeit anderer externer Finanzierungsquellen von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie Marktbedingungen, der allgemeinen Verfügbarkeit von Krediten, dem Kredit-Rating der Gesellschaft sowie der Möglichkeit, dass Kreditgeber und Investoren bei großen Verlusten oder bei einer Verringerung des Umfangs der Geschäftstätigkeit aufgrund einer wirtschaftlichen Rezession eine nachteilige Wahrnehmung der lang- oder kurzfristigen finanziellen Aussichten der Gesellschaft

entwickeln könnten. Die Gesellschaft könnte daher nicht in der Lage sein, zusätzliche Fremdfinanzierung zu günstigen Konditionen oder überhaupt zu erhalten, was die künftige Fähigkeit der Gesellschaft

einschränken könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten.

Wettbewerb und Marktzugang

Die Märkte, auf denen die Gesellschaft tätig ist, unterliegen einem starken Wettbewerb. In einigen Regionen besitzt die Konkurrenz ggf. umfassendere oder stärker spezialisierte technische Fähigkeiten oder Fertigungs- und Vermarktungsfertigkeiten als die Gesellschaft. Außerdem könnten einige der größten Kunden der Gesellschaft die erforderliche Kapazität zur Herstellung von Produkten oder Bereitstellung von Diensten entwickeln, die denen der Gesellschaft vergleichbar sind. Dies hätte zur Folge, dass diese Kunden ihre eigenen Produkte bzw. Dienste liefern und mit der Gesellschaft beim Absatz dieser Produkte oder Dienstleistungen direkt konkurrieren würden, wobei dies alles die Erträge der Gesellschaft erheblich verringern könnte. Es kann nicht vorhergesehen werden, ob die Gesellschaft sich im Wettbewerb mit derzeitigen oder zukünftigen Konkurrenten erfolgreich behaupten kann oder dass der Wettbewerbsdruck, dem die Gesellschaft in

allen Geschäftsbereichen ausgesetzt ist, nicht zu rückläufigen Erträgen oder einem geringeren Marktanteil führt.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Obwohl die Gesellschaft ein multinationales Unternehmen ist, was zur Erweiterung des heimischen Marktes beiträgt, kann sie sich in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, für bestimmte Produkte in einer schlechteren Wettbewerbsposition befinden als die heimischen Vertragspartner. Aufgrund der strategischen Bedeutung und politischen Sensibilität, die der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie beigemessen wird, werden politische Erwägungen bei der Auswahl einer Vielzahl von Produkten für die absehbare Zukunft eine Rolle spielen.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld in vielen der Hauptgeschäftsfelder der Gesellschaft ist durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungskosten gekennzeichnet, die beträchtliche Vorausinvestitionen mit einem hohen Grad an Komplexität erfordern. Die Businesspläne, die diesen Investitionen zugrunde liegen, gehen häufig von langen Rückzahlungsfristen aus, bis sich diese Investitionen ausgezahlt haben, und setzen ein bestimmtes Renditeniveau über die Vertragslaufzeit an, um die Anfangsinvestition zu rechtfertigen. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass die diesen Geschäftsplänen zugrunde liegenden wirtschaftlichen, technischen und marktbezogenen Annahmen erfüllt werden und daher die angestrebte Amortisierung oder die angestrebten Renditen tatsächlich erzielt werden.

Die erfolgreiche Entwicklung neuer Programme ist auch von der Fähigkeit der Gesellschaft abhängig, Luft- und Raumfahrtingenieure und andere Fachleute mit den dem spezifischen Bedarf entsprechenden technischen Fähigkeiten und Erfahrungen zu gewinnen und zu halten. Die Nachfrage nach solchen Ingenieuren kann oftmals größer als das Angebot am Markt sein, was zu intensivem Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte führt. Es kann nicht zugesichert werden, dass die Gesellschaft das erforderliche Personal anwirbt und an sich bindet, um ihre Geschäfte mit Erfolg voranzubringen. Ein Fachkräftemangel oder eine Zunahme der Personalfuktuation bei der Gesellschaft könnte die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft in Zukunft nachteilig beeinflussen.

Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, die steigenden Beschaffungskosten auszugleichen und die Rentabilitätsziele zu erreichen, haben die Gesellschaft und ihre Geschäftsbereiche im Lauf der letzten Jahre unter anderem einige Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme eingeführt. Dazu gehören konzernweite sowie bereichs- oder unternehmensspezifische Programme wie zum Beispiel der Restrukturierungsplan für Airbus Defence and Space.

Die durch diese Programme erwarteten Kosteneinsparungen basieren jedoch auf Schätzungen und die tatsächlich durch diese Programme erreichten Einsparungen können erheblich von diesen Schätzungen abweichen. Dies gilt vor allem deshalb, weil die Kostensenkungsmaßnahmen bei der Gesellschaft von den aktuellen Bedingungen ausgehen und künftige Kostensteigerungen, die sich aus Veränderungen in der Industrie oder in den Betriebsabläufen ergeben könnten, nicht berücksichtigt sind. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Kostensteigerungen

und andere Faktoren ein. Wenn es der Gesellschaft nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht die erwarteten Kosteneinsparungen erbringen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft haben.

Außer dem Risiko, die durch die oben erwähnten Programme erwarteten Kosteneinsparungen nicht zu erreichen, könnten die für die Gesellschaft anfallenden Umsetzungskosten auch höher als erwartet ausfallen. In vielen Fällen bestehen möglicherweise interne Widerstände gegen die verschiedenen geplanten

Unternehmensumstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen. Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen der Gesellschaft und ihr Verhältnis zur Öffentlichkeit und haben in der Vergangenheit und könnten auch künftig zu Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen führen. Wenn sich diese Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen über einen längeren Zeitraum hinziehen, oder falls die Kosten für die Umsetzung der oben genannten Programme höher ausfallen als angenommen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft haben.

Übernahmen, Joint Ventures und strategische Allianzen

Als Teil ihrer Unternehmensstrategie kann die Gesellschaft Unternehmen übernehmen und Joint Ventures oder strategische Allianzen eingehen. Übernahmen sind grundsätzlich mit Risiken verbunden, weil bei der Integration von Mitarbeitern, Geschäftsabläufen, Technologien und Produkten Schwierigkeiten auftreten können. Es kann keine Zusicherung erteilt werden, dass die von der Gesellschaft übernommenen Unternehmen erfolgreich und innerhalb der ursprünglich vorgesehenen Frist integriert werden können oder dass sie gute Leistungen vorweisen und

nach der Integration die erwarteten Synergien erbringen. Darüber hinaus können der Gesellschaft beträchtliche Übernahme-, Verwaltungs- und anderweitige Kosten im Zusammenhang mit diesen Vorgängen entstehen, einschließlich Integrationskosten für die übernommenen Unternehmen. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass sie angemessene und ausreichende Vorkehrungen und Abläufe zur Eindämmung dieser Risiken geschaffen hat, es kann jedoch nicht vorhergesehen werden, ob diese Transaktionen erfolgreich verlaufen.

Public-Private Partnerships und private Finanzierungsinitiativen

Im Verteidigungsbereich verlangen Kunden, insbesondere aus Großbritannien, zunehmend nach Angeboten und schließen Verträge ab nach Modellen, die als Public-Private Partnerships („**PPPs**“) oder als private Finanzierungsinitiativen (Private Finance Initiatives, „**PFI**s“) bekannt sind. PPPs und PFIs unterscheiden sich grundlegend von den traditionellen Verkäufen von Verteidigungsgütern, da sie oft nachstehende Elemente enthalten:

- umfassende Wartungsdienstleistungen während der Lebensdauer des Guts;
- dauerhafte Eigentümerschaft und Finanzierung des Guts durch Dritte, wie z. B. den Lieferanten;
- Verpflichtung zur Einhaltung spezieller Kundenanforderungen in Bezug auf die öffentlichen Haushalte oder staatliche Beschaffungsrichtlinien; und
- Bedingungen, die es dem Dienstleister gestatten, für ungenutzte Kapazitäten andere Kunden zu finden.

Die Gesellschaft beteiligt sich beispielsweise über Paradigm mit Skynet 5 und den zugehörigen Telekommunikationsdienstleistungen an PPP- und PFI-Verträgen und an dem Airtanker-(FSTA)-Projekt. Die Komplexität von PFIs besteht u. a. in der Zuordnung von Risiken und deren zeitlicher Koordinierung zwischen den verschiedenen Parteien über die Laufzeit des Projekts.

Es kann nicht vorhergesehen werden, in welchem Umfang die Gesellschaft sich effizient und effektiv (i) um künftige PFI- oder PPP-Programme bewerben wird, (ii) die vertragsgemäß vereinbarten Dienstleistungen handhaben wird, (iii) die Anschaffung von Einrichtungen und die dazugehörigen fortlaufenden Wartungsdienstleistungen finanzieren wird und (iv) die Vermarktung von Überkapazitäten in Angriff nehmen wird. Ferner kann die Gesellschaft während der langen Laufzeit von PPP- und PFI-Programmen mit unvorhergesehenen politischen, rechtlichen, Budget- oder Wettbewerbsrisiken konfrontiert sein.

Programmspezifische Risiken

Neben den oben genannten Risikofaktoren ist die Gesellschaft außerdem den folgenden programmspezifischen Risiken ausgesetzt (wengleich diese Auflistung nicht den Anspruch erhebt, eine erschöpfende Darstellung zu geben, zeigt sie doch die aktuellen Risiken auf, die aus Sicht der Geschäftsleitung wesentlich sind und sich nachhaltig auf die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns auswirken könnten):

A350-XWB-Programm. Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm hat die Gesellschaft nach erfolgreichem Zulassungsverfahren für die A350-900 XWB und der ersten Auslieferung an Qatar Airways die folgenden zentralen Herausforderungen zu bewältigen: Sicherstellen der Zufriedenheit der Erstbetreiber und erstklassige Unterstützung ihrer Tätigkeit, Aufrechterhaltung der Leistung der Zulieferkette und Hochfahren der Produktion, Management der Überschreitung der Produktionskosten des anfänglichen Flugzeugs und der fortlaufenden Kosten über die anfängliche Produktionssteigerungsphase hinaus, Aufrechterhaltung der Anpassung nach Kundenvorgaben und der Produktionssteigerung der Versionen und Einhaltung des Entwicklungszeitplans der A350-1000 XWB, um die Betriebsaufnahme wie geplant zu gewährleisten.

A380-Programm. Im Zusammenhang mit dem A380-Programm steht die Gesellschaft den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Sicherung des Auftragsflusses, um die aktuelle Produktionsrate langfristig aufrecht zu erhalten; Vornahme fortlaufender Verbesserungen zur Senkung der mit der Konstruktion jeder kundenspezifischen Flugzeug-„Version“ für neue Kunden verbundenen Ressourcen und Kosten, damit jedes Jahr eine größere Anzahl Versionen fertig gestellt werden kann und Kontrolle der Servicereife.

A400M-Programm. Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die Gesellschaft den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Abschluss der Entwicklung, Erprobungen und damit verbundenen Dokumentation, um eine zunehmend fortschrittliche, bessere Flugzeugleistungsfähigkeit durch Standard Operational Clearance (SOC 1 bis 3) zu ermöglichen, Abschluss der endgültigen Entwicklung eines vollständigen Satzes von Produkten und Dienstleistungen zur Betreuung der in Betrieb stehenden Flugzeuge, als auch Bereitstellung anspruchsvoller Dienstleistungen für die integrierte logistische Betreuung, die Kunden missionskritischen Erfolg bieten, Verfolgen der weiteren Flugzeugentwicklung (Fallschirmjäger-, Fracht- und Trägersysteme, militärische Abwehr- und Schutzsysteme, Luft-Betankung), Fortsetzung der Produktionssteigerung, Management der vertraglichen Nachrüstungskampagne, Steigerung der Exportaufträge und Einhalten des vertraglich vereinbarten Zeitplans für die als Nächstes anstehenden Programmmeilensteine. Für weitere Informationen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 6: Umsätze und Bruttomarge“.

A320neo-Programm. Im Zusammenhang mit dem Programm A320neo steht die Gesellschaft den folgenden zentralen

Herausforderungen gegenüber: Management der Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs, Einhaltung des Motorenentwicklungsstands sowie der entsprechenden Leistungs- und Terminziele und Gewährleistung der Verfügbarkeit entsprechend qualifizierten Personals für das Programm. Das Programm schreitet wie geplant voran und 2014 ergaben sich keine neuen Herausforderungen. Der zentrale Schwerpunkt ist der Übergang von der A320ceo (aktuelle Triebwerksoption) auf die A320neo (neue Triebwerksoption) im Jahr 2015 bis 2018 als auch der weitere Anstieg.

A330-Programm. Im Zusammenhang mit dem Langstreckenprogramm wird das Management des Auftragsbuch auf Grund der Konkurrenz durch die A350 XWB und Boeing 787 zunehmend schwieriger. Die Gesellschaft hat die A330neo angesichts der Erfahrungen mit der A320neo mit einem aggressiven Entwicklungsplan eingeführt.

NH90- und Tiger-Programm. Im Zusammenhang mit dem NH90- und dem Tiger-Programm muss die Gesellschaft die Vertragsverhandlungen mit den Regierungen zum Abschluss bringen, dabei auf die Forderungen zum Abbau von vertraglich bindenden Aufträgen eingehen und zusichern, dass bei der Betriebsaufnahme mehrerer Flotten umgehend Unterstützung bereit gestellt werden kann.

EC175-Programm. Im Hinblick auf das in Zusammenarbeit mit Avic produzierte EC175-Programm hat die Gesellschaft die folgenden zentralen Herausforderungen zu bewältigen: nach der EASA-Zertifizierung und Auslieferung der drei ersten EC175 für Öl- und Gasunternehmen setzt die Gesellschaft die Produktionssteigerung weiter fort, wobei der Ausreifungsplan für das Flugzeug umgesetzt und weitere Zertifizierungen für 2015 geplant werden.

Integration von Lead-Systemen. Im Zusammenhang mit Projekten zur Integration von Lead-Systemen (besonders im Zusammenhang mit dem saudi-arabischen Grenzüberwachungsvertrag und dem National Security Shield Qatar) steht die Gesellschaft den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Einhaltung des Lieferplans und der Kostenziele unter Berücksichtigung der großen Anzahl von Standorten, der zu liefernden komplexen lokalen Infrastruktur und der Integration von COTS-Produkten (Radargeräte, Kameras, Sensoren), die mit einem komplexen Systemnetzwerk verknüpft sind, die Gewährleistung eines effizienten Projektanlaufs und der Einstellung zusätzlichen Personals, Management der Einführung einschließlich Unterauftragnehmer, Schulung und organisatorischer Anpassung beim Kunden, häufiger Änderungen der Projektorganisation des Kunden, mangelnder Entscheidungen und verzögerter Beschaffung der vom Kunden gelieferten Artikel. Im Zusammenhang mit einem Kommando- und Kontrollsystem für die VAE, mit dessen Entwicklung sich Emiraje Systems LLC (an der die Gesellschaft eine 49-prozentige Beteiligung hält) befasst hat, hat der Kunde seine Bereitschaft signalisiert, den Vertrag in gutem Einvernehmen zu kündigen. Es werden derzeit Vergleichsverhandlungen geführt und alle Aktivitäten wurden eingestellt.

3. Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

Die Gesellschaft erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie:

- die Konsortien von Eurofighter und AirTanker;
- drei wichtige Joint Ventures: MBDA, ATR und Atlas Elektronik;
- Beteiligungen an assoziierten Unternehmen: Dassault Aviation.

Die Vereinbarung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie der Gesellschaft, wobei der Umsatzanteil, der aus Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen erzielt wird, in den kommenden Jahren steigen könnte. Diese Strategie kann zu gegebener Zeit zu Änderungen der Organisationsstruktur oder einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures der Gesellschaft führen.

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, und bei den Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt die Gesellschaft unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus. Zwar strebt die Gesellschaft ausschließlich Beteiligungen

an Unternehmen an, bei denen ihre Interessen mit denen ihrer Partner im Einklang stehen, jedoch besteht bei gemeinsam geführten Unternehmen, vor allem bei solchen Unternehmen, bei denen wichtige Entscheidungen die einstimmige Zustimmung aller Mitglieder erfordern und bei denen der Ausstieg nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist, stets das Risiko von Meinungsverschiedenheiten oder einer Pattsituation. Die anderen Parteien in diesen Unternehmen können gleichzeitig Wettbewerber der Gesellschaft sein, weshalb ihre Interessen möglicherweise von denen der Gesellschaft abweichen.

Des Weiteren verfügt die Gesellschaft im Vergleich zu Unternehmen, in denen sie Mehrheitsgesellschafterin ist oder an der Führung des Tagesgeschäfts beteiligt ist, bei solchen Unternehmen, bei denen die Gesellschaft nur eine Minderheitsgesellschafterin ist, nur über einen eingeschränkten Zugang zu den Geschäftsbüchern und Aufzeichnungen dieser Unternehmen und infolgedessen nur über eine begrenzte Kenntnis von deren Geschäftstätigkeit und Ertragslage.

Produkthaftung und Garantiefälle

Die Gesellschaft konzipiert, entwickelt und produziert eine Reihe höchst anspruchsvoller Produkte mit einem hohen Einzelwert, insbesondere zivile und militärische Flugzeuge sowie Ausrüstung für die Raumfahrt. Sollte eines dieser Produkte nicht bestimmungsgemäß funktionieren, unterliegt die Gesellschaft dem entsprechenden Produkthaftungs-

und Gewährleistungsrisiko. Wenngleich die Gesellschaft der Auffassung ist, dass ihre Versicherungsprogramme sie angemessen vor Haftungsansprüchen schützen, kann nicht zugesichert werden, dass künftig keine Forderungen entstehen oder die Versicherungsdeckung ausreichend ist.

Geistiges Eigentum

Die Gesellschaft stützt sich auf Patente, Urheberrechte, Marken und Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse sowie Vereinbarungen mit Mitarbeitern, Kunden, Zulieferern und anderen Parteien, um die Rechte am geistigen Eigentum der in ihrem Geschäftsbetrieb eingesetzten Technologien und Produkte zu schützen. Trotz dieser Anstrengungen zum Schutze der Rechte am geistigen Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte der Gesellschaft entweder direkt oder indirekt infrage gestellt, für ungültig erklärt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte der Gesellschaft nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte die Gesellschaft in bestimmten Rechtsordnungen außerstande sein, ihre unternehmenseigenen Technologien

adäquat gegen die unbefugte Nutzung oder Vervielfältigung durch Dritte zu schützen, was sich nachteilig auf ihre Wettbewerbsposition auswirken könnte.

Obwohl die Gesellschaft ihrer Ansicht nach die Rechte Anderer auf geistiges Eigentum im gesetzlichen Rahmen beachtet, wurde ihr in einigen Fällen ein Verstoß gegen diese Rechte vorgeworfen und es könnten in Zukunft weitere Klagen gegen sie erhoben werden. Solche Klagen können die Reputation der Gesellschaft beeinträchtigen, Kosten verursachen und sie daran hindern, bestimmte Produkte oder Dienstleistungen anzubieten. Alle Forderungen oder Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich könnten unabhängig davon, ob die Gesellschaft daraus letztendlich als

obsiegende oder unterliegende Partei hervorgeht, zeitaufwendig und kostspielig sein, die Reputation der Gesellschaft schädigen oder sie zwingen, Lizenzverträge abzuschließen. Es könnte sein, dass die Gesellschaft nicht in der Lage ist, solche Lizenzverträge

zu annehmbaren Bedingungen abzuschließen. Wenn ein Anspruch wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen die Gesellschaft erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

Exportkontrollen und andere Gesetze und Rechtsvorschriften

Der Exportmarkt ist für die Gesellschaft von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von der Gesellschaft für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationaler strategischer Interessen eingestuft. Infolgedessen kann der Export derartiger Produkte außerhalb der Rechtsordnungen, in denen sie hergestellt werden, eingeschränkt oder Lizenzen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im Verteidigungsbereich liegt, sowie für andere Länder, in denen Lieferanten ansässig sind, insbesondere die USA. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass (i) die Exportkontrollen, denen die Gesellschaft unterliegt, nicht weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von Produkten der Gesellschaft ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren oder eine Veränderung der internationalen Lage die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden unmöglich machen oder die Fähigkeit der Gesellschaft zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge einschränken werden. Ein eingeschränkter Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte könnte sich in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft auswirken.

Da die Gesellschaft weltweit tätig ist, muss sie sich an mehrere Regelwerke mit Sanktionen, Gesetzen und Vorschriften halten, die von nationalen und regionalen Behörden und insbesondere von der EU und den USA erlassen wurden. Bedingt durch geopolitische Erwägungen wie unter anderem nationale Sicherheitsinteressen und Außenpolitik können neue Sanktionsprogramme erlassen

oder der Geltungsbereich bereits bestehender Bestimmungen erweitert werden, was sich unmittelbar auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft auswirken würde. Die Gesellschaft unterliegt ferner einer Vielzahl anderer Gesetze und Vorschriften, unter anderem Vorschriften im Hinblick auf Handelsbeziehungen, die Verwendung ihrer Produkte und den Gesetzesbestimmungen zur Verhinderung von Bestechung. Des Weiteren könnte die Fähigkeit der Gesellschaft, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen. Wenn die Gesellschaft sich auch um die Einhaltung all dieser Gesetze und Rechtsvorschriften bemüht, könnte sie selbst bei unbeabsichtigten Verstößen oder Nichteinhaltungen verwaltungs-, zivil- oder strafrechtlich haftbar sein, einschließlich erheblicher Geld- und anderer Strafen, was zur Aufhebung oder für eine gewisse Zeit zum Ausschluss der Gesellschaft von staatlichen Verträgen oder zur Aufhebung der Exportprivilegien der Gesellschaft führen oder sie daran hindern könnte, an bestimmten staatlichen Ausschreibungen teilzunehmen (selbst wenn kein formeller Ausschluss erfolgt).

Darüber hinaus unterliegt die Gesellschaft zuweilen staatlichen Untersuchungen und Ermittlungen im Zusammenhang mit ihren Geschäften und ihrem Wettbewerbsumfeld, die unter anderem auf den streng regulierten Charakter ihrer Branche zurückzuführen sind. Neben dem Risiko einer für die Gesellschaft ungünstigen Entscheidung könnten solche Untersuchungen und Ermittlungen den Ruf und die Fähigkeit der Gesellschaft beeinträchtigen, Kunden zu werben und zu halten, was sich negativ auf ihre Geschäftstätigkeit und ihre Ertrags- und Finanzlage auswirken kann.

Gerichtliche und aufsichtsrechtliche Verfahren

Die Gesellschaft ist zurzeit in eine Reihe von laufenden Rechtsstreitigkeiten und aufsichtsrechtlichen Verfahren verwickelt. Siehe „— Informationen über die Aktivitäten des Konzerns — 1.1.8 Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren“. Die Gesellschaft rechnet unabhängig vom Ausgang mit Zeitaufwand und Kosten zur Verteidigung, was möglicherweise zu einer Beeinträchtigung der Bemühungen und Aufmerksamkeit des Managements bei der normalen Geschäftstätigkeit führen kann.

Obwohl die Gesellschaft nicht in der Lage ist, eine Prognose über den Ausgang dieser Verfahren abzugeben, ist es möglich, dass diese zu Schadensersatzzahlungen, Geldstrafen oder anderen Sanktionen führen könnten, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Erträge und die Finanzlage der Gesellschaft auswirken können. Eine ungünstige Entscheidung könnte auch nachteilige Folgen für den Aktienkurs und die Reputation der Gesellschaft zur Folge haben.

4. Industrie- und Umweltrisiken

In Anbetracht des Umfangs ihrer Geschäftstätigkeit und des Spektrums an Industriebranchen, in denen sie tätig ist, unterliegt die Gesellschaft strengen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften in einer Reihe von Rechtsordnungen weltweit. Daher wendet die Gesellschaft erhebliche Mittel für Investitionen und sonstige Betriebskosten auf und rechnet damit, dies auch in Zukunft zu tun, um die zunehmend komplexen Umwelt- und Arbeitsschutzvorschriften einzuhalten, wozu auch die Kosten für die Prävention, Kontrolle, Beseitigung oder Reduzierung von Emissionen in die Umwelt, der Freisetzung von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser, die Verwendung bestimmter Substanzen und der Inhalt der Produkte der Gesellschaft, die Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen sowie die Kosten der Einhaltung von Berichts- und Warnvorschriften zählen. Darüber hinaus könnten neue Gesetze und Rechtsvorschriften, die Festlegung strengerer Lizenzanforderungen, die immer strikere Durchsetzung oder neue Auslegungen der vorhandenen Gesetze und Rechtsvorschriften dazu führen, dass die Gesellschaft künftig im Zusammenhang mit dem Vorstehenden steigenden Investitions- und Betriebskosten ausgesetzt ist, was sich nachteilig auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Wenn die Gesellschaft diese Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze und -vorschriften nicht einhält, so könnten aufgrund entsprechender Säumnisse Bußgelder oder Strafmaßnahmen verhängt werden, auch wenn sich die Einflussfaktoren der Kontrolle der Gesellschaft entziehen. Die Regulierungsbehörden könnten von der Gesellschaft verlangen, Untersuchungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten, Geschäftsbereiche einzuschränken oder Anlagen oder Einrichtungen zeitweilig zu schließen, um die damit einhergehenden Risiken zu vermeiden. Im Falle eines Industrieunfalls oder eines anderen ernsthaften Zwischenfalls könnten die Mitarbeiter, Kunden oder andere Drittparteien gegebenenfalls Forderungen wegen Personen-, Vermögens- oder Umweltschäden (einschließlich Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Außerdem kann eine

Haftung bei manchen Umweltgesetzen im Zusammenhang mit kontaminierten Standorten rückwirkend als gesamtschuldnerische Haftung gelten, ohne dass Vorschriften nicht eingehalten wurden oder ein Verschulden vorliegt. Es ist möglich, dass diese potenziellen Verbindlichkeiten nicht immer durch die Versicherung gedeckt sind oder dass sie nur zum Teil gedeckt sind. Die Pflicht zur Schadensregulierung könnte sich nachteilig auf die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft auswirken.

Außerdem müssen die verschiedenen von der Gesellschaft hergestellten und verkauften Produkte den maßgeblichen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheits- und Material-/Zubereitungsrichtlinien der Länder entsprechen, in denen sie betrieben werden. Obwohl die Gesellschaft bestrebt ist zu gewährleisten, dass ihre Produkte höchsten Qualitätsstandards gerecht werden, könnten zunehmend strenge und komplexe Rechtsvorschriften, neue wissenschaftliche Erkenntnisse, die Lieferung mangelhafter Produkte oder die Verpflichtung zur Versorgung von Regulierungsbehörden oder anderen Stellen mit erforderlichen Informationen (wie z. B. im Rahmen der als „REACH“ bekannten EU-Verordnung, die sich der Herstellung und Verwendung chemischer Substanzen befasst) die Gesellschaft zwingen, ihre Produkte anzupassen, neu zu konzipieren, weiterzuentwickeln, nachzertifizieren zu lassen und/oder vom Markt zu nehmen. Die mangelhaften Produkte könnten beschlagnahmt werden und die Gesellschaft könnte verwaltungs-, zivil- oder strafrechtlich in die Haftung genommen werden. Im Falle eines Unfalls oder eines anderen ernsthaften Zwischenfalls, bei dem eines ihrer Produkte beteiligt ist, könnte die Gesellschaft aufgefordert werden, Ermittlungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten. Auch die Mitarbeiter und Kunden der Gesellschaft und sonstige Dritte könnten Forderungen wegen Personen-, Vermögens- oder Umweltschäden (einschließlich Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Alle genannten Probleme können sich auch in erheblichem Umfang nachteilig auf die Reputation der Gesellschaft sowie ihre Produkte und Dienstleistungen auswirken.



Informationen über die Geschäftstätigkeit des Konzerns

1.1 Präsentation des Konzerns	24
1.1.1 Überblick	24
1.1.2 Airbus	27
1.1.3 Airbus Helicopters	34
1.1.4 Airbus Defence and Space	37
1.1.5 Übrige Aktivitäten	46
1.1.6 Beteiligungen	47
1.1.7 Versicherung	49
1.1.8 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	50
1.1.9 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	52
1.1.10 Umweltschutz	54
1.1.11 Arbeitnehmer	57
1.1.12 Aufnahme durch Verweis	58
1.2 Jüngste Entwicklungen	59

1.1 Präsentation des Konzerns

1.1.1 Überblick

Aufgrund der Struktur der Märkte, auf denen die Gesellschaft operiert, und der Vertraulichkeit ihrer Geschäfte basieren alle Erklärungen zur Wettbewerbssituation der Gesellschaft, die in den Absätzen 1.1.1 bis 1.1.6 unten wiedergegeben werden, auf internen Informationsquellen der Gesellschaft, sofern nicht andere Quellen ausdrücklich genannt werden.

Mit Umsatzerlösen in Höhe von 60,7 Milliarden Euro im Jahr 2014 ist der Konzern das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört der Konzern zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2014 entfielen 82 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen Bereich (im Vergleich zu 81 Prozent (angepasst) in 2013) und 18 Prozent auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 19 Prozent (angepasst) in 2013). Am 31. Dezember 2014 beschäftigte der Konzern 138.622 Mitarbeiter.

Strategie

Die neue Strategy 2.0 stellt keine Revolution sondern vielmehr eine natürliche Weiterentwicklung der Vision 2020 dar. Ziel der Airbus Group ist eine Führungsstellung auf dem Zivillflugzeug-, Militärflugzeug- und Raumfahrtmarkt. Um dies umzusetzen, treibt der Konzern Innovation, Globalisierung und die Optimierung von Dienstleistungen und der Wertkette voran, was alles zu besserer Rentabilität und Leistungsfähigkeit führen wird.

Der Konzern muss intern konsolidiert werden und seine Vorgehensweise anpassen. Aufgrund des derzeitigen institutionellen Budgetrückgangs auf unseren Heimatmärkten ist es von ausschlaggebender Bedeutung, die Rentabilität und konkurrenzfähige Position unseres Bereichs Verteidigung und Raumfahrt durch eine bessere Kostenbasis und Markteintritte über unsere Heimatmärkte hinaus zu sichern. Das Pooling der verstreuten Verteidigungsaktivitäten des Konzerns in Airbus Defence and Space und die Rationalisierung des Portfolios waren daher ebenso wie das bei Airbus Helicopters eingeführte Transformationsprogramm notwendige Schritte.

Außerdem stellte die Umbenennung in und Verwendung der gemeinsamen Marke Airbus für alle Hauptunternehmensbereiche einen wichtigen Schritt nach vorn zur Optimierung der Markenbekanntheit und des Wertes sowie zur fortlaufenden Integration des Konzerns dar.

Die sieben strategischen Leitlinien der Airbus Group Strategie sind folgende:

1. Stärkung der Marktposition und Rentabilität bei gleichzeitiger Wahrung der Führungsstellung bei Zivillflugzeugen;
2. Aufrechterhaltung der Führungsposition auf den europäischen Verteidigungs-, Raumfahrt- und staatlichen Märkten durch schwerpunktmäßige Ausrichtung auf Militärflugzeuge, Lenkflugkörper, Raumfahrt und dazugehörige Dienstleistungen;
3. Vorantreiben der stufenweisen Nutzung des in den Produktprogrammen vorhandenen Innovationspotenzials bei gleichzeitiger Vorbereitung auf bahnbrechende Entwicklungen der nächsten Generation und Aufbau der nötigen Qualifikationen und Kompetenzen, um auch in Zukunft konkurrenzfähig zu sein;
4. Schwerpunktmäßige Ausrichtung auf Rentabilität, Wertschöpfung und Marktposition; Wachstum muss nicht um jeden Preis voran getrieben werden. Aktive Verwaltung des Portfolios;
5. Anpassung an eine stärker globalisierte Welt und qualifizierte Mitarbeiter global anziehen und binden;
6. Ausrichtung von Dienstleistungen an und entsprechend den Plattformen des Konzerns;
7. Stärkung der Wertkettenposition.

Organisation der Geschäftsbereiche des Konzerns

Die Airbus Group hat ihre Tätigkeit in die folgenden drei Geschäftsbereiche unterteilt: (i) Airbus, (ii) Airbus Defence and Space und (iii) Airbus Helicopters. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser drei Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.3.6. Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns“.

Airbus

Airbus ist ein weltweit führender Flugzeughersteller, der modernste, effiziente Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen anbietet. Die zivile Produktlinie von Airbus umfasst ein Flugzeugangebot, das von einem Single-Aisle-Flugzeug vom Typ A318 mit 107 Sitzen bis zum Widebody-Flugzeug A380 mit 525 Sitzen reicht.

Von der Gründung 1970 bis Ende 2014 sind bei Airbus von annähernd 376 Kunden aus aller Welt 15.271 Verkehrsflugzeuge bestellt worden. Im Jahr 2014 lieferte Airbus 629 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 626 Auslieferungen im Jahr 2013) und erhielt 1.796 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 1.619 Bruttoaufträgen im Jahr 2013) bzw. 48 Prozent des weltweiten Bruttomarktanteils (in Wert ausgedrückt) für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2014 betrug nach Abzug von Stornierungen 1.456 Flugzeuge (im Vergleich zu 1.503 Flugzeugen im Jahr 2013). Zum 31. Dezember 2014 lag der zivile Auftragsbestand von Airbus bei 6.386 Flugzeugen (im Vergleich zu 5.559 Flugzeugen im Jahr 2013). Siehe „– 1.1.2 Airbus“.

Der erzielte Umsatzerlös von Airbus belief sich im Jahr 2014 auf insgesamt 42,2 Milliarden Euro, also 69,6 Prozent des gesamten Konzernumsatzerlöses.

Airbus Helicopters

Airbus Helicopter (ehemals Eurocopter) ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärdrehflügler mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Dieses Produktangebot umfasst derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Drehflügler, die je nach Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können.

2014 lieferte Airbus Helicopters 471 Hubschrauber (im Vergleich zu 497 in 2013) aus und erhielt im Jahr 2014 426 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 444 Bruttoaufträgen in 2013). Der Auftragseingang belief sich auf 5,5 Milliarden Euro (2013: 5,7 Milliarden Euro) einschließlich 402 Nettoaufträge für Zivilhubschrauber vor der Anpassung des Auftragsbestands um -33 NH90. Zivilverträge machten 52 Prozent dieses Auftragsvolumens aus, während die Umsätze im Militärbereich die verbleibenden 48 Prozent darstellten. Zum Jahresende 2014 belief sich das Auftragsbuch von Airbus Helicopters auf 893 Hubschrauber (2013: 995 Hubschrauber). Im Jahr 2014 verzeichnete Airbus Helicopters Umsatzerlöse von insgesamt 6,5 Milliarden Euro, was 10,7 Prozent der Konzernumsatzerlöse entspricht. Siehe „– 1.1.3 Airbus Helicopters“.

Airbus Defence and Space

2014 sind die Bereiche Verteidigung und Raumfahrt von Airbus Military, Astrium und Cassidian in einem neuen Geschäftsbereich, Airbus Defence and Space, kombiniert worden. Die Führungsebene des neuen Geschäftsbereichs hat am 1. Januar 2014 ihre Tätigkeit aufgenommen, und am 1. Juli 2014 wurde die Organisation voll integriert. Durch die Zusammenlegung werden Synergien in den Geschäftsbetrieben und dem Produktportfolio der Gesellschaft geschaffen und ein besserer Fokus auf Forschung und Entwicklung ermöglicht. Der neue Geschäftsbereich ist in Europa das Verteidigungs- und Raumfahrtunternehmen Nummer eins, das zweitgrößte Raumfahrtunternehmen der Welt und gehört weltweit zu den zehn Verteidigungsunternehmen mit einer Spitzenposition. Airbus Defence and Space setzt den Schwerpunkt vorwiegend auf das Kerngeschäft: Raumfahrt, Militärflugzeuge, Lenkflugkörper und dazugehörige Systeme und Dienstleistungen.

Airbus Defence and Space besteht aus vier Geschäftsbereichen: Militärflugzeuge, Raumfahrtsysteme, Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit (CIS) und Elektronik. Es vereinigt ein breit angelegtes Portfolio, um weiter den komplexen Anforderungen seiner Kunden auf der ganzen Welt zu entsprechen, zu deren Verteidigung und Sicherheit beizutragen und ihre Nutzung des Weltraums zu ermöglichen. Darüber hinaus stellt es den unabhängigen Zugang Europas zum Weltraum sicher. Zu den prominentesten Produkten gehören das Transportflugzeug A400M, das Militärjet Eurofighter und im Rahmen des Joint Ventures für Airbus Safran-Trägersysteme das Trägersystem Ariane.

Im Jahr 2014 verzeichnete Airbus Umsatzerlöse von insgesamt 13,0 Milliarden Euro, was 21,4 Prozent der Konzernumsatzerlöse entspricht. Siehe „– 1.1.4 Airbus Defence and Space“.

Übrige Aktivitäten

Zu den übrigen Aktivitäten, die nicht Teil der drei Geschäftsbereiche des Konzerns sind, gehören der Turboprop-Hersteller ATR, der Flugzeugkomponenten- und Flugzeugsitzbereich Sogerma, der Ende 2014 mit Aerolia zur STELIA Group fusionierte, die in den USA tätige Geschäftseinheit Airbus Group Inc. sowie Daher-Socata (die restliche Beteiligung von 30 Prozent wurde im Juni 2014 verkauft). Im Jahr 2014 wies der Bereich Übrige Aktivitäten Umsatzerlöse von insgesamt 428 Millionen Euro aus. Siehe „– 1.1.5 Übrige Aktivitäten“.

Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen der Gesellschaft zählt zum 31. Dezember 2014 ein Anteil von 42,11 Prozent an Dassault Aviation, einem bedeutenden Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „– 1.1.6 Beteiligungen“.

Zusammenfassung der Umsatz- und Auftragsentwicklung

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Umsatz- und Auftragsentwicklung des Konzerns für die vergangenen drei Jahre.

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2014, 2013 UND 2012 NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Airbus	42.280	39.494	37.624
Airbus Helicopters	6.524	6.297	6.264
Airbus Defence and Space	13.025	13.121	13.520
Summe Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche	61.829	58.912	57.408
Sonstige – Zentrale/Konsolidierung ⁽³⁾	(1.116)	(1.345)	(928)
Gesamt	60.713	57.567	56.480

(1) Die Angaben für 2013 wurden gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“.

(2) Die Angaben für 2012 wurden nicht gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen.

(3) Unter „Sonstige – Zentrale/Konsolidierung“ werden vorwiegend die Berichtigungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen, die in den USA verwalteten Konzernaktivitäten und die Holding-Funktion der Konzernzentrale wie unter anderem die neu erworbene Bank und andere Aktivitäten aufgeführt, die nicht den berichtspflichtigen Segmenten zugewiesen werden können.

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2014, 2013 UND 2012 NACH GEOGRAFISCHEN REGIONEN

	Stand zum 31. Dezember 2014		Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾		Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾	
	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾
Europa	20,3	33,4%	20,3	35,3%	21,0	37,2%
Nordamerika	9,7	16,0%	8,7	15,1%	7,7	13,6%
Asien-Pazifik-Raum	19,4	31,9%	19,3	33,4%	18,3	32,5%
Übrige Welt ⁽⁴⁾	11,3	18,7%	9,3	16,2%	9,5	16,7%
Gesamt	60,7	100%	57,6	100%	56,5	100%

(1) Die Angaben für 2013 wurden gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt.

(2) Die Angaben für 2012 wurden nicht gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt.

(3) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(4) Einschließlich Naher Osten.

KONSOLIDIRTER AUFTRAGSEINGANG FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2014, 2013 UND 2012

	Stand zum 31. Dezember 2014		Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾		Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾	
	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾
Auftragseingang⁽⁴⁾						
Airbus ⁽⁵⁾	150,1	89,4%	199,2	91,9%	87,3	84,6%
Airbus Helicopters	5,5	3,3%	5,8	2,7%	5,4	5,2%
Airbus Defence and Space	12,2	7,3%	11,8	5,4%	10,5	10,2%
Aufträge Geschäftsbereiche insgesamt	167,8	100%	216,8	100%	103,2	100%
Sonstige – Zentrale/Konsolidierung	(1,4)		(0,4)		(0,7)	
Gesamt	166,4		216,4		102,5	

(1) Die Angaben für 2013 wurden gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“.

(2) Die Angaben für 2012 wurden nicht gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen.

(3) Vor „Sonstige – Zentrale/Konsolidierung“.

(4) Ohne Optionen.

(5) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

KONZERN-AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2014, 2013 UND 2012⁽¹⁾

	Stand zum 31. Dezember 2014		Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽²⁾		Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽³⁾	
	In Mrd. €	In Prozent ⁽⁴⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽⁴⁾	In Mrd. €	In Prozent ⁽⁴⁾
Airbus ⁽⁵⁾	803,6	93,6%	625,6	91,8%	505,3	89,0%
Airbus Helicopters	12,2	1,4%	12,4	1,8%	13,0	2,3%
Airbus Defence and Space	43,1	5,0%	43,2	6,4%	49,2	8,7%
Summe Auftragsbestand der Geschäftsbereiche	858,9	100%	681,2	100%	567,5	100%
Sonstige – Zentrale/Konsolidierung	(1,4)		(0,6)		(1,0)	
Gesamt	857,5		680,6		566,5	

(1) Ohne Optionen.

(2) Die Angaben für 2013 wurden gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtet. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“.

(3) Die Angaben für 2012 wurden nicht gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtet. Die Angaben für die Geschäftsbereiche sind neu ausgewiesen, um der neuen Segmentstruktur Rechnung zu tragen.

(4) Vor „Sonstige – Zentrale/Konsolidierung“.

(5) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

Die Beziehung zwischen Airbus Group N.V. und dem Konzern

Die Airbus Group N.V. selbst ist nicht an den Kernbereichen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt des Konzerns beteiligt, koordiniert jedoch damit verbundene Aktivitäten, setzt Ziele fest, überwacht diese und genehmigt wichtige Entscheidungen für den Konzern. Als Muttergesellschaft leitet die Airbus Group N.V. Aktivitäten, die für die Geschäftstätigkeit des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind und die einen wichtigen Bestandteil des Managements des Konzerns insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von der Airbus Group N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie des Konzerns. Im Zusammenhang damit stellt die Airbus Group N.V. für die Tochtergesellschaften des Konzerns

Dienstleistungen bereit bzw. sorgt für deren Bereitstellung. Es wurden mit den Tochtergesellschaften General-Management-Dienstleistungsverträge abgeschlossen. Diese Dienstleistungen werden auf einer Cost-Plus-Basis in Rechnung gestellt.

Was das Management anbelangt, handelt die Airbus Group N.V. gemäß den unten in „Corporate Governance“ aufgeführten Richtlinien und Verfahren der Gesellschaft über ihr Board of Directors, das Executive Committee und den Chief Executive Officer.

Innerhalb des von der Airbus Group N.V. definierten Rahmens handelt jedes Geschäftsbereichs, jede Geschäftseinheit und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

1.1.2 Airbus

Einführung und Überblick

Airbus ist ein weltweit führender Flugzeughersteller, der die modernsten und effizientesten Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen anbietet. Die umfassende, von Airbus angebotene Produktlinie bietet Flugzeuge in dem Bereich von 100 bis zu über 500 Sitzplätzen mit einer überzeugenden Erfolgsgeschichte.

Von der Gründung 1970 bis Ende 2014 sind bei Airbus von annähernd 376 Kunden aus aller Welt 15.271 Verkehrsflugzeuge bestellt worden. Im Jahr 2014 lieferte Airbus 629 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 626 Auslieferungen im Jahr 2013) und erhielt 1.796 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 1.619 Bruttoaufträgen im Jahr 2013) bzw. 53 Prozent des weltweiten Bruttomarktanteils (in Wert ausgedrückt) für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2014 betrug nach Abzug von Stornierungen 1.456 Flugzeuge (im Vergleich zu 1.503 Flugzeugen im Jahr 2013). Zum 31. Dezember 2014 lag der zivile Auftragsbestand von Airbus bei 6.386 Flugzeugen (im Vergleich zu 5.559 Flugzeugen im Jahr 2013).

Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2014 auf insgesamt 42,2 Milliarden Euro, also 69,6 Prozent des gesamten Konzernumsatzerlöses.

Strategie

Das oberste Ziel von Airbus ist, nachhaltig erstklassige Ergebnisse zu liefern und dabei langfristig einen noch größeren Anteil des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge zu halten und das Kundendienstleistungsangebot zu erweitern. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

Aufbau einer schlankeren und umfassender integrierten Gesellschaft

Um eine schlankere und umfassender integrierte Gesellschaft aufzubauen und dadurch ihre Konkurrenzfähigkeit zu stärken, stimmt Airbus ihre Organisation so ab, dass Unternehmertegeist gefördert wird und Teams mehr Befugnisse verliehen werden, während gleichzeitig Abläufe übergreifend an allen Standorten

harmonisiert werden. Für Serienprogramme sind zusätzliche Aufgaben und Mittel an Betriebe zur Auslieferung mit erhöhten Quoten delegiert worden.

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus bemüht sich fortwährend um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Produkte, die den veränderten Kundenbedürfnissen entsprechen, während sie gleichzeitig ihre bestehende Produktpalette verbessert. So ist zum Beispiel die A330neo (eine neue Triebwerksoption) die neueste Weiterentwicklung innerhalb der A330-Familie und die A320neo (eine neue Triebwerksoption) eine von vielen Produktaufrüstungen der Single-Aisle-Flugzeugfamilie A320, um deren Position als fortschrittlichste und treibstoffeffizienteste Single-Aisle-Flugzeugfamilie aufrecht zu erhalten.

Airbus befasst sich derzeit auch mit (i) Entwicklung und Produktion im Rahmen des A350-XWB-Programms, (ii) der stufenweisen Ausweitung der entsprechenden Frachtersversionen der A330-200F und (iii) Forschungen zur Entwicklung neuer Flugzeuge im Kurz-, Mittel- und Langstreckensegment.

Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in ihrer Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Daher hat Airbus ein breites Spektrum kundenspezifischer Dienstleistungen mit Mehrwert entwickelt, die Kunden entsprechend ihrer Fremdbeschaffungspolitik und ihren Bedürfnissen auswählen. Dieser Ansatz bietet Airbus-Betreibern Lösungen, mit denen sie ihre Betriebskosten erheblich senken, die Verfügbarkeit ihrer Maschinen erweitern und die Qualität ihrer Geschäftstätigkeit steigern.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche auf den kommerziellen Flugzeugmarkt einwirken, sind die Nachfrage nach Flugreisen, die Frachtnachfrage, Abhängigkeit von Konjunkturzyklen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung), Alter und Erneuerungsbedarf der bestehenden Flotten und die Verfügbarkeit von Flugzeugfinanzierungsquellen. Die Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsposition und Strategie von Flugzeugherstellern, Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen sowie Kriege, politische Unruhen, Pandemien und außerordentliche Ereignisse können zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

In den vergangenen Jahren entwickelten sich China und Indien zu bedeutenden neuen Flugzeugmärkten. Internen Schätzungen zufolge werden sie sich innerhalb der kommenden zwanzig Jahre zum wichtigsten bzw. viertwichtigsten Markt in Bezug auf den Wert der Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. Die Nachfrage nach neuen

Flugzeugen von Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten hat auch zunehmend an Bedeutung gewonnen, da sie sehr schnell Strategien umgesetzt haben, um ihre globale Präsenz zu festigen und die Vorteile, die diese Region bietet, gezielt einzusetzen.

Niedrigpreis-Fluglinien sind auch ein wichtiger Sektor und dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien, wo die sich entwickelnden Märkte und die anhaltende Deregulierung zunehmend Gelegenheiten bieten. Die Single-Aisle-Flugzeuge von Airbus erfreuen sich zwar weiterhin großer Beliebtheit bei diesen Fluggesellschaften, aber die Nachfrage nach den Twin-Aisle-Flugzeugen von Airbus könnte auch steigen, da einige dieser Fluggesellschaften ihre Langstreckenangebote entwickeln oder weiter ausbauen.

Gesamtwachstum. Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des BIP sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 aufgrund des Golfkriegs) zugenommen und ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 Prozent pro Jahr gewachsen. Als Folge der Schocks vom 11. September und SARS in Asien wurde die Nachfrage nach Lufttransportleistungen 2001 gedämpft. Der Markt hat sich dennoch schnell wieder erholt.

In jüngster Vergangenheit führten die Finanzkrise und die Ende 2008 und bis ins Jahr 2009 anhaltenden Wirtschaftsprobleme zur dritten Periode eines negativen Verkehrswachstums im Jetzeitalter sowie zu einem konjunkturabhängigen Abschwung des Verkehrsaufkommens für Luftfahrtgesellschaften (bei der Passagier- und Frachtnachfrage), des Gewinns und der Rentabilität. Die Ende 2014 von der International Civil Aviation Organisation (ICAO) veröffentlichten vorläufigen Angaben bestätigten, dass 2014 ungefähr 3,2 Milliarden Passagiere das globale Luftverkehrstransportnetz für geschäftliche Zwecke oder Reisezwecke genutzt haben. Das jährliche Passagieraufkommen insgesamt ist im Vergleich zu 2013 um ungefähr 5 Prozent gestiegen.

Airbus ist der Ansicht, dass der Flugverkehr langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche ist. Unter Berücksichtigung von internen Schätzungen geht Airbus für den Zeitraum 2013 bis 2033 von einer jährlichen Wachstumsrate von 4,7 Prozent aus. Sollte die tatsächliche Wachstumsrate diesem Stand entsprechen oder diesen ggf. sogar übersteigen, rechnet Airbus damit, dass der in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessene Passagierverkehr sich in den nächsten fünfzehn Jahren mehr als verdoppeln wird.

Konjunkturschwankungen. Trotz eines allgemeinen Wachstumstrends im Flugverkehr kann der Auftragseingang für Flugzeuge von Jahr zu Jahr aufgrund der volatilen Rentabilität von Fluggesellschaften, weltweiten Konjunkturschwankungen, schubweise erfolgreichem Flugzeugersatz und vereinzelt unvorhergesehenen Ereignissen, die die Nachfrage nach Flugreisen dämpfen, Schwankungen unterliegen. Neue Produktangebote und ein Wachstum auf dem gesamten Markt haben jedoch in

den vergangenen Jahren zu einer robusten Auftragslage geführt. In den vergangenen vier Jahren überstieg die Gesamtzahl der Aufträge bei Weitem den Rekordstand der Auslieferungen von Airbus und stärkte somit sowohl das Auftragsbuch als auch den Auftragsbestand insgesamt.

Trotz einiger Zyklizität des Flugverkehrs strebt Airbus die Sicherstellung einer stabilen Auslieferungsquote pro Jahr an, gestützt von einer starken Auftragslage und einem regional diversifizierten Kundenstamm. Zum Jahresende 2014 lag der Auftragsstand für Verkehrsflugzeuge von Airbus bei 6.386 Flugzeugen, was mehr als zehn Produktionsjahren bei den derzeitigen Produktionsraten entspricht. Durch sorgfältiges Auftragsmanagement, gezielte Beobachtung des Kundenstamms und einen umsichtigen Ansatz bei der Produktionssteigerung hat Airbus dreizehn Jahre lang ununterbrochen erfolgreich die Zahl der jährlichen Auslieferungen gesteigert, sogar während der Krise von 2008 bis 2009.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 1978 deregulierten die USA ihr inländisches Flugverkehrssystem, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das kürzlich zwischen den USA und Europa ausgehandelte und 2008 in Kraft getretene „Open Skies Agreement“ erlaubt jeder europäischen und US-amerikanischen Fluggesellschaft, jede beliebige Route zwischen jeder beliebigen Stadt in der EU und jeder beliebigen Stadt in den USA zu bedienen. Auch in anderen Regionen und Ländern wird zunehmend dereguliert, insbesondere in Asien. Es wird erwartet, dass dieser Trend anhält. Neben einem größeren Marktzugang (der zuvor möglicherweise beschränkt war) ermöglicht eine Deregulierung die Bildung und das Wachstum neuer Fluggesellschaften oder neuer Modelle für Fluggesellschaften, so wie dies auch mit dem Modell der Niedrigpreis-Fluggesellschaften der Fall war, die seit der Deregulierung (z. B. in den USA und in Europa) in allen wichtigen Binnenmärkten und intraregionalen Märkten an Bedeutung gewonnen haben.

Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuz- und Direktflug-Netzwerke. Nach der Deregulierung versuchten große Fluggesellschaften ihre Streckennetze und Flotten auf die anhaltende Nachfrageänderung der Kunden anzupassen. Erweist sich die Nachfrage an der Ausgangs- und Zieldestination als stark genug, bieten Fluggesellschaften häufig direkte oder Direktflug-Streckendienste an. Für den Fall, dass sich die Nachfrage zwischen zwei Destinationen hingegen als ungenügend erweist, haben Luftfahrtgesellschaften höchst effiziente Drehkreuz- und Speichen-Systeme entwickelt. Diese bieten den Passagieren Zugang zu einer weit größeren Anzahl von Flugreisestationen über eine oder mehrere Flugverbindungen.

Das gewählte Netzwerksystem beeinflusst wiederum die Nachfrage, denn das Drehkreuz-Modell ermöglicht eine Normierung der Flotte auf kleinere Flugzeuge, die für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignet sind, und größere Flugzeuge, die sich für die längeren Strecken mit höherer Verkehrsdichte eignen, die die Drehkreuze verbinden

und selbst große Direktflug-Märkte darstellen. Die Deregulierung hat Fluggesellschaften nicht nur zu einer Diversifizierung ihrer Streckennetz-Strategien veranlasst, sondern hat dadurch gleichzeitig die Entwicklung eines breiteren Flugzeugangebots gefördert, damit diese Strategien umgesetzt werden können (wenn auch der Trend wie nachstehend erläutert bei jedem Marktsegment zu größeren Flugzeugen tendierte).

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnen wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt befindet, die als Drehkreuz funktioniert. Diese neuen Streckennetzwerke sollen erwartungsgemäß mit dem neuesten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden. Darüber hinaus wurde die A380 vor allem konstruiert, um der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, welche oft auch zu den Hauptballungszentren der Welt gehören (wie beispielsweise London, Paris, New York und Peking), gerecht zu werden. Airbus hat bei ihrer aktuellen Marktanalyse 42 Drehkreuz-Städte identifiziert, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Zahl bis 2033 auf über 90 ansteigen wird. Airbus ist der Ansicht, dass sie durch ihre komplette Produktfamilie gut für die Erfüllung der aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen positioniert ist.

Allianzen. Die Entwicklung von weltweiten Airline-Allianzen hat das oben beschriebene Muster der Entwicklung von Netzwerken verstärkt. Laut Angaben von Ascend, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtindustrie-Beratungsfirma, wird mit Stand vom Januar 2015 etwas über ein Drittel der Sitzplatzkapazität der weltweit betriebenen Jetliner von nur 14 Fluggesellschaften betrieben. In den 1990er Jahren setzte bei den großen Fluggesellschaften ein Trend zum Abschluss von Partnerschaften ein, durch die jedes Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder erhielt, sodass die Fluggesellschaften dadurch ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und gleichzeitig ihr Produktangebot und ihren Marktzugang erweitern konnten.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren Anfang 2014 insgesamt 16.800 Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen bei Fluglinien auf der ganzen Welt im Einsatz. Airbus konkurriert derzeit auf jedem der drei wichtigsten Marktsegmente für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen.

„Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen haben üblicherweise pro Reihe zweimal drei Sitzplätze, die durch einen Gang getrennt sind, und werden hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt.

„Twin-Aisle“- oder „Wide-Body“-Flugzeuge wie die A330-/A350-XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen üblicherweise über acht Sitze pro Reihe, die durch zwei Gänge getrennt sind. Die A330-/A350-XWB-Familien können alle Kurz- und Mittelstreckenmärkte bedienen.

„Sehr große („very large“) Flugzeuge“, wie die A380-Familie, sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und den

Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz zu bieten, obwohl diese Flugzeuge auch auf kürzeren Strecken in Märkten mit hoher Konzentration (einschließlich in heimischen Märkten) eingesetzt werden können.

Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „— 1.1.6 Beteiligungen — Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten — EFW“.

Im Markt für Firmen- und VIP-Businessjets konkurriert Airbus außerdem mit dem ACJ, einem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner und der A318 Elite. Daneben kommen andere Flugzeuge der Airbus-Familie auf dem Markt für Firmenjets zum Einsatz, die für private, Unternehmens-Shuttle-, Regierungs- und VIP-Zwecke eingesetzt werden.

Geografische Unterschiede. Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region tendenziell in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zur Verwendung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache verstärkt, dass viele Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder aufgrund von Infrastrukturproblemen –, was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig. Trotzdem glaubt Airbus, dass die Nachfrage nach „Single-Aisle“-Flugzeugen in Asien im Laufe der nächsten 20 Jahre wachsen wird, insbesondere weil die Binnenmärkte in China und Indien und die Billigfluggesellschaften in der Region sich weiterentwickeln. Die Wirtschaftlichkeitsprinzipien von Flugzeugen werden sich auch auf die Flugzeuggröße auswirken, da die Fluggesellschaften die Kosten pro Sitz durch Flugkabinen mit höherer Auslastung und nach Möglichkeit den Einsatz größerer Flugzeugtypen und -versionen senken wollen.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen für das Jahr 2014 auf Airbus und Boeing jeweils 47 Prozent bzw. 53 Prozent der Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen insgesamt, 50 Prozent bzw. 50 Prozent der Netto-Bestellungen insgesamt (in Stückzahlen) und je 52 Prozent und 48 Prozent des Gesamtauftragsbestands am Jahresende (in Stückzahlen), ein Rekord in der Branche. Die Auslieferungen von Zivilflugzeugen von Airbus (629 in 2014) stellten bei Airbus das dreizehnte Jahr in Folge mit einer Produktionssteigerung dar.

Dennoch ist die Beteiligung an der Flugzeugherstellungsbranche aufgrund der anspruchsvollen Technologie und des hohen Wertes attraktiv und außer Boeing hat Airbus aggressive internationale

Konkurrenten, die auf eine Ausweitung ihres Marktanteils drängen. Die regionalen Jet-Hersteller Embraer und Bombardier, die ursprünglich aus dem Markt für Verkehrsflugzeuge mit weniger als 100 Sitzen kommen, arbeiten weiter an der Entwicklung größerer Flugzeuge, wie beispielsweise der neuen von Bombardier vorgestellten C-Serie mit 100 bis 149 Sitzen. Außerdem werden in den kommenden Jahren auch andere Konkurrenten aus Russland, China und Japan in den Markt für Flugzeuge mit 70 bis 150 Sitzen eintreten.

Kunden

Zum 31. Dezember 2014 hatte Airbus 376 Kunden und insgesamt waren 15.271 Airbus-Flugzeuge bestellt worden, von denen 8.885 Flugzeuge an Betreiber weltweit ausgeliefert worden waren. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2014.

Kunde	Festaufträge ⁽¹⁾
SMBC Aviation Capital	115
CALC	100
American Airlines	78
Hong Kong Aviation Capital	70
Vietjet Air	63
Air Lease Corporation	60
Air Asia X	55

(1) Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Auftragsbestand zum Jahresende nicht enthalten.

Produkte und Dienstleistungen

Das Familien-Konzept — Gemeinsamkeit der Flotte

Bei den Airbus-Flugzeugfamilien werden die Gemeinsamkeiten der Flotte gefördert. Diese Philosophie geht von einem zentralen Grundbaumuster eines Flugzeugs aus, das im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen spezifischer Marktsegmente zu entsprechenden Derivaten maßgeschneidert wird. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln. Die Qualifizierung der Cockpit-Crew (Cross-Crew-Qualification) für Flugzeuge verschiedener Familien ermöglicht den Fluggesellschaften eine erheblich höhere Einsatzflexibilität. Außerdem erlaubt die Betonung einer Gemeinsamkeits-Philosophie bei der Flotte Flugzeugbetreibern eine Verringerung der Kosten bei Entwicklung und reduziert darüber hinaus bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne. Weitgehende Cockpitkommunalität innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinaus ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

Seit ihrer Gründung standen zudem technologische Innovationen im Mittelpunkt der Strategie von Airbus. Mit jedem Produkt der Airbus-Familie wird die Absicht verfolgt, neue Standards in Bereichen zu setzen, die für den Erfolg von Fluggesellschaften ausschlaggebend sind. Dazu zählen Themen wie Kabinenkomfort, Frachtraumkapazität, wirtschaftliche Leistung, Einwirkungen auf die Umwelt und betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung. Innovationen von Airbus bilden häufig ausgeprägte Wettbewerbsvorteile, viele werden zu einem Standard in der Luftfahrtindustrie.

A320-Familie. Mit über 11.514 verkauften und 6.385 ausgelieferten und derzeit im Einsatz befindlichen Flugzeugen umfasst die Airbus-Familie mit „Single-Aisle“-Flugzeugen, die auf der A320 basieren, Derivate der A318, A319 und der A321 sowie eine Corporate-Jetlinerfamilie (ACJ318, ACJ319, ACJ320 and ACJ321). Alle Flugzeuge der A320-Familie sind mit den gleichen Systemen, Cockpit, Betriebsvorschriften und Rümpfen ausgestattet.

Mit einem Durchmesser von 3,95 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dadurch ist die Flugkabine geräumig und bietet hohen Komfort und einen geräumigen Unterflur-Frachtraum. Die A320-Familie verfügt über digitale Fly-by-Wire-Steuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus gewichtssparendem Kohlenstofffaser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

TECHNISCHE MERKMALE DER A320-FAMILIE (AKTUELLE VERSION)

Typ	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A318	2003	107	5.750	31,4	34,1
A319	1996	124	6.850 ⁽²⁾	33,8	35,8
A320	1988	150	6.100 ⁽²⁾	37,6	35,8 ⁽³⁾
A321	1994	185	5.950	44,5	35,8 ⁽³⁾

(1) Auslegung für zwei Klassen.

(2) Länge mit Sharklets.

(3) Spannweite mit Sharklets.

A330-Familie. Mit 1.467 verkauften Maschinen und 1.154 ausgelieferten und derzeit im Betrieb befindlichen Flugzeugen deckt die A330-Familie alle Marktsegmente mit einem zweimotorigen Flugzeugtyp ab und ist zur Beförderung von 250 bis 300 Passagieren konzipiert. Die A330-Familie bietet hohen Komfort für Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume. Die Konkurrenztypen der A330-Familie sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.

Airbus bietet jetzt durch eine Erhöhung des maximalen Startgewichts (MTOW) auf bis zu 242 Tonnen eine noch weiter gesteigerte Leistungsfähigkeit. Diese 242 Tonnen starke Kapazität wird zunächst bei dem größeren Modell A330-300 und später bei der A330-200 angewandt. Die Inbetriebnahme der A330-300 mit 242 Tonnen-Kapazität ist für 2015 vorgesehen.

Airbus investiert weiter in Verbesserungen der A320-Familie, einschließlich der A320neo (eine neue Triebwerksoption). Die Verbesserungen an der A320neo ergeben pro Sitzplatz eine Kraftstoffersparnis von 20 Prozent im Vergleich zu dem Flugzeug mit der aktuellen Triebwerksoption (current engine option (ceo)) und bieten gleichzeitig eine längere Flugstrecke, Dämpfung des Motorengeräuschs und reduzierten Schadstoffausstoß. Die erste A320neo führte ihren ersten Flug im September 2014 durch. Dies war gleichzeitig der Auftakt für das neo-Flugerprobungs- und Zertifizierungsprogramm, das insgesamt ungefähr 3.000, auf acht Flugzeuge verteilte Flugstunden umfassen wird. Die neue Triebwerksoption wird für die Flugzeugmodelle A321, A320 und A319 angeboten, wobei die Betriebsaufnahme der A320neo für das vierte Quartal 2015 vorgesehen ist, gefolgt von der A321neo und der A319neo. Für die A320neo-Familie sind seit der Markteinführung im Dezember 2010 bereits 3.621 Festaufträge von 70 Kunden eingegangen.

Airbus hat die Jetlinerfamilie A320 durch neue treibstoffsparende Sharklets verbessert, die nach Wahl bei neu gebauten Flugzeugen des Typs A320ceo sowie standardmäßig bei der Produktlinie A320neo erhältlich sind und bei bereits im Einsatz befindlichen A319s und A320s ab 2015 als Nachrüstooption angeboten werden. Die Sharklets bringen bei Flugzeugen vom Typ A320 im Langstreckeneinsatz eine Treibstoffersparnis von insgesamt 4 Prozent.

2014 erhielt Airbus 1.545 Bruttoaufträge für die Flugzeugfamilie A320 (netto 1.321) und lieferte 490 Flugzeuge an Kunden aus.

Airbus führte die A330neo (neue Triebwerksoption), die die Versionen A330-800neo und A330-900neo umfasst, offiziell im Juli 2014 auf dem Markt ein. Die Flugzeuge vom Typ A330neo sind mit Rolls-Royce Trent 7000-Triebwerken der neuesten Generation ausgestattet. Die erste Auslieferung ist für das vierte Quartal 2017 vorgesehen.

Die A330-200F ist das einzige heute verfügbare Frachtflugzeug der neuen Generation, das den Betriebsanforderungen im mittelgroßen Langstreckensegment entspricht. Die leichtere Ausführung A330-300 ist speziell für regionale und Binneneinsätze in wachstumsstarken Regionen wie Asien und China konzipiert.

2014 erhielt Airbus 174 Bruttoaufträge für die Flugzeugfamilie A330 (netto 154) und lieferte 108 Flugzeuge an Kunden aus. Airbus erhielt 120 Nettoaufträge von sechs Kunden für die A330neo.

TECHNISCHE MERKMALE DER A330-FAMILIE (AKTUELLE VERSION)

Typ	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	246	13.100	59,0	60,3
A330-300	1994	300	11.300	63,7	60,3

(1) Auslegung für zwei Klassen.

A380. Die Doppeldecker-Maschine A380 ist derzeit das größte Verkehrsflugzeug der Welt. Ihr Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, und kann auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden. Mit Sitzplätzen für 525 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.400 nm/15.700 km bietet der A380 eine

überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger Fluglärm und geringere Emissionen. Hauptkonkurrent der A380 ist die Boeing 747-8.

2014 erhielt Airbus 20 Bruttoaufträge für die A380 (13 netto) und lieferte 30 Flugzeuge aus, drei davon an neue Betreiber: Asiana Airlines, Qatar Airways und Etihad Airways.

TECHNISCHE MERKMALE DER A380

Typ	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A380-800	2007	525	15.700	73,0	79,8

(1) Auslegung für drei Klassen.

A350-XWB-Familie. Die A350 XWB ist eine vollkommen neue Widebody-Flugzeugfamilie, die für ein Aufkommen von 276 bis 369 Passagieren konzipiert wurde. Die A350 XWB verfügt über die Technologie der A380, einen breiteren Rumpf als bei konkurrierenden Flugzeugen der neuen Generation und einen erhöhten Einsatz von Verbundstoffen. Hauptkonkurrenten der A350 XWB sind die Boeing 787- und 777-Flugzeugserie.

2014 erhielt Airbus 57 Bruttoaufträge für die A350 XWB (-32 netto) für insgesamt 780 Festaufträge von 40 Kunden.

Die erste A350 XWB wurde am 22. Dezember 2014 an den Erstkunden Qatar Airways ausgeliefert.

TECHNISCHE MERKMALE DER A350 XWB-FAMILIE

Typ	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A350-900	2014	315	14.350	66,8	64,7
A350-1000	2017	369	14.800	73,7	64,7

Kundendienst

Hauptfunktion des Kundendienstes von Airbus ist, Kunden beim sicheren und gewinnbringenden Betrieb ihrer Airbus-Flotte zur Zufriedenheit ihrer Passagiere zu unterstützen. Infolge des anhaltenden Wachstums von Airbus hat dessen Kundenstamm im Lauf der vergangenen Jahre fortlaufend zugenommen und ein Aufkommen von 8.000 in Betrieb befindlichen Flugzeugen erreicht, die von 400 Fluggesellschaften eingesetzt werden. Die Wartung der Airbus-Flotte, die teilweise im Besitz von 100 Leasinggesellschaften steht, wird von 80 Wartungs- und Reparaturorganisationen durchgeführt.

Ein weltweites Netzwerk mit über 4.700 Personen kümmert sich um die Betreuung in sämtlichen Bereichen von Unterstützung bei Technik/Betrieb und Lieferung von Ersatzteilen bis zu Schulungen für Besatzung und Personal. Hunderte technischer Fachkräfte stehen Airbus-Kunden täglich rund um die Uhr mit Rat und Unterstützung zur Seite. Über 250 Vertreter sind an über 150 Stationen auf der ganzen Welt in Reichweite der von ihnen bedienten Fluggesellschaften positioniert und es besteht ein

internationales Netzwerk von Support-Centers, Schulungszentren und Ersatzteillagern.

Außer den zentralen Kundendienstaktivitäten hat die Kundendienstabteilung von Airbus ein breites Spektrum modularer und kundenspezifischer Dienstleistungen entwickelt, die durch den außergewöhnlichen Mehrwert, den ein Flugzeughersteller bieten kann, vorangetrieben werden. Diese Dienstleistungen können entsprechend den fünf Hauptaktivitätsbereichen unterteilt werden: Flugzeug-, Material-, Aufrüstungs-, Schulungs- und Flugbetriebsdienste sowie elektronische Lösungen. In diesen Bereichen wurden innovative, integrierte Lösungen entwickelt, wie unter anderem das Flugstundendienst-Komponentenprogramm (Flight Hour Services Component Programme, FHS Component) und das maßgeschneiderte Unterstützungs-Paket (Tailored Support Package, FHS TSP), die integrierte Dienstleistungspakete für Technik/Wartung und Komponenten bieten, damit Kunden ihre Investitions- und Betreuungs-Kosten bei gleichzeitiger Steigerung der Betriebszuverlässigkeit reduzieren können.

Industrialisierte Entwicklung ist ein Teil der Wachstumsstrategie von Airbus im Bereich Kundendienst. Ein großer Erfolg bei der Umsetzung dieser Strategie ist die Schaffung einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft von Airbus, der SATAIR Group, im Januar 2014: Sie ist ein weltweit führender Lieferant von Flugzeugteilen und Dienstleistungslösungen zur Flugzeugwartung. Die Fusion des hoch modernen Anbieters des Dienstleistungs- und Betreuungsportfolios Satair und der Airbus-Materialleitung steigert die Verfügbarkeit von Produkten und Dienstleistungen für Fluggesellschaften im täglichen Einsatz.

Kundenfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und beabsichtigt nicht, ihre Aktivitäten in dem Bereich der Kundenfinanzierung auszuweiten. Airbus ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der Finanzierung der Flugzeuge für die Fluggesellschaft zu beteiligen.

Vor der Gewährung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strikte Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Das hierfür zuständige Kundenfinanzierungsteam von Airbus verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, wobei der Motorenhersteller an der Finanzierung beteiligt ist. Mit diesen Elementen wird das von Airbus eingegangene Risiko verringert. Die Kundenfinanzierungsgeschäfte durch Airbus sollen die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den Finanzmärkten erleichtern.

2014 profitierte Airbus auch weiter von der Nachfrage des Marktes nach Flugzeugfinanzierung und -verkauf und Leaseback-Gelegenheiten an den Leasinggeber. Es kann jedoch auch weiter keine Vorhersage für die Märkte abgegeben werden, und Airbus trifft weiter Vorkehrungen für potenzielle weitere finanzielle Risiken. Das Management ist aufgrund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugsschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Asset Management

Der Bereich Airbus Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflyerzeuge, die von Airbus erworben werden, zu verwalten und erneut zu vermarkten. Ursprünglich erwarb Airbus Industrie solche Flugzeuge infolge von Konkursen ihrer Kunden, später im Zusammenhang mit bestimmten Rückkaufverpflichtungen. Der Bereich hat motivierte Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von gebrauchten Airbus-Flugzeugen aller Typen. Durch seine Aktivitäten ermöglicht es der Bereich Asset Management Airbus, dem mittel- und langfristigen Bedarf ihrer Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Seine Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflyerzeugen sowie die Steigerung des Restwertes aller Airbus-Produkte. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge auch im Rahmen eines Operating-Leasing-Vertrags angeboten werden können, wodurch sich das Airbus Asset Management Team dann auf den Verkauf des geleasteten Flugzeugs konzentriert.

Zum Jahresende 2014 umfasste das Asset Management-Portfolio von Airbus 41 Flugzeuge. Im Jahr 2014 konnte der Asset Management-Bereich von Airbus 29 Gebrauchtflyerzeuge platzieren.

Der Bereich Asset Management bietet auch einen kompletten Wiedervermarktungs-Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede einzelne Aufgabe beim Bau eines Flugzeugs von Airbus (vom Entwurf bis zur Produktion) wird einem designierten Betrieb zugewiesen. Die Betriebe von Airbus sind normalerweise nach unterschiedlichen Flugzeugkomponenten und -teilen in Auslieferungsteams für Komponenten gegliedert. Jedes Auslieferungsteam für Komponenten ist entweder für die Leitung eines Flugzeugprogramms zuständig oder nach Herstellungstechnologiegruppen, je nach der optimalen Lösung für den jeweiligen Betrieb, organisiert. Die Organisation eines jeden Betriebs umfasst Produktion, Engineering, Qualität, Zulieferkette, Fertigung sowie Technik- und Logistikkapazitäten, um einen reibungslosen Produktionsablauf zu gewährleisten.

Ein transversales „Industrielles Konzept & Systeme“-Kompetenzzentrum ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass harmonisierte und standardisierte Abläufe, Verfahren und Hilfsmittel betriebsübergreifend entwickelt und eingesetzt werden, um auf Grundlage der bewährten Praktiken die Effizienz zu steigern.

Nach der Produktion seitens der jeweiligen Betriebe werden die verschiedenen Flugzeugteile von dem Netzwerk von Standorten an die Endmontagestätten mit dedizierten Transportmitteln wie den „Beluga“ Super-Transportern transportiert. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus auch den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert. Das Programm-Management ist dann für die Endmontage-Aktivitäten verantwortlich. Das Programm-Management arbeitet eng mit den Betrieben zusammen, um die pünktliche Lieferung der Flugzeugteile an die Endmontagelinien sowie Kosten und Qualität zu gewährleisten.

In Mobile im US-Bundesstaat Alabama wird derzeit eine neue Endmontagelinie für die Airbus A320-Familie gebaut. Die Flugzeugmontage soll im Jahr 2015 aufgenommen werden und die erste Auslieferung eines in Mobile montierten Flugzeugs wird für das Jahr 2016 erwartet.

Engineering

Airbus Engineering ist ein globales Unternehmen, das ganze Flugzeuge und Flugzeugkomponenten entwickelt und Forschungen betreibt, die für die Flugzeuge der nächsten Generation angewendet werden können. Die Kompetenzzentren, aus denen Airbus Engineering sich zusammensetzt, arbeiten länderübergreifend, wobei der Großteil der Ingenieure in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien beschäftigt ist. Eine weltweit stetig wachsende Anzahl erfahrener Raumfahrttechniker wird an fünf weiteren Engineering-Centres in Wichita (Kansas, USA), Mobile (Alabama, USA), Moskau (Russland), Bangalore (Indien) und Peking (China) beschäftigt.

Ein wichtiger Bestandteil der Engineering-Organisation von Airbus ist das Architektur- und Integrationszentrum, das, gemeinsam mit einem Team aus leitenden Flugzeugarchitekten und Programmleitungstechnikern, einen konsistenten und bereichsübergreifenden Ansatz bei der Flugzeugentwicklung gewährleistet.

2014 erhielt Airbus die Zertifizierung für den Flugzeugtyp und EIS für die A350-900 XWB. Die A320neo hat ihren ersten Flug erfolgreich absolviert und die A330neo wurde in den Markt eingeführt. Das Research & Technology-Portfolio wurde so angepasst, dass ein Gleichgewicht zwischen stufenweisen Innovationen bei vorhandenen Flugzeugen und der Beibehaltung bahnbrechender Technologien hergestellt werden kann. Airbus Engineering hat auch wesentliche Beiträge zu einer Reihe internationaler Initiativen erbracht, die die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt reduzieren sollen. Das Hauptziel dieser Initiativen besteht darin, sowohl den Lärm als auch die CO₂-Emissionen der Airbus-Flugzeuge zu senken. Dieses auf Veränderung ausgerichtete Projekt von Airbus Engineering verbessert fortlaufend die Arbeitsweise und steigert durch organisatorische Änderungen auch die Effizienz.

1.1.3 Airbus Helicopters

Einführung und Überblick

Airbus Helicopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärdrehflügler mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Dieses Produktangebot umfasst derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Drehflügler, die je nach Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können.

2014 lieferte Airbus Helicopters 471 Hubschrauber aus (497 in 2013) und erhielt 426 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 444 Bruttoaufträgen in 2013). Der Auftragseingang belief sich auf 5,5 Milliarden Euro (2013: 5,7 Milliarden Euro) einschließlich 402 Nettoaufträge für Zivilhubschrauber vor der Anpassung des Auftragsbestands um -33 NH90. Zivilverträge machten 52 Prozent dieses Auftragsvolumens aus, während die Umsätze im Militärbereich die verbleibenden 48 Prozent darstellten. Zum Jahresende 2014 lag der Auftragsbestand von Airbus Helicopters bei 893 Hubschraubern (2013: 995 Hubschrauber).

Durch die Geschäfte im Jahr 2014 konnte Airbus Helicopters seine Führungsposition mit der Auslieferung von nahezu einem von zwei aller weltweit gelieferten Drehflügler für den Zivillbereich beibehalten.

Im Jahr 2014 verzeichnete Airbus Helicopters Umsatzerlöse von insgesamt 6,5 Milliarden Euro, was 10,7 Prozent der Konzernumsatzerlöse entspricht.

Strategie

Die Strategie von Airbus Helicopters besteht darin, Verbesserungsinitiativen für seinen unternehmensweiten Umwandlungsplan weiterhin voranzutreiben, der Kundenzufriedenheit und Qualität eine zentrale Bedeutung bei seinen Geschäften einräumt,

einhergehend mit einer steigenden Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, während gleichzeitig das höchste Niveau an Flugzeugsicherheit gewährleistet wird.

Einsatz für Innovation

Die Verbesserung des bestehenden Produktangebots von Airbus Helicopters stellte 2014 einen einmaligen Erfolg dar: die Zertifizierung und Inbetriebnahme von drei neuen Flugzeugen. Sie bestehen aus folgenden Versionen der Gesellschaft: der EC175 in der 7-Tonnen-Kategorie (Zertifizierung im Januar, erste drei Auslieferungen im Dezember), der mittelgroßen EC145 T2 (Zertifizierung im April, erste Auslieferung im Juli) und der EC135 T3/P3 (Zertifizierung im Oktober, erste Auslieferung im Dezember).

Die Entwicklung des neuen mittelschweren Hubschraubers vom Typ H160 wurde ebenfalls voran getrieben, was den ersten Power-On-Meilenstein in 2014 darstellte. Der H160 – dessen Entwicklung fristgerecht für den Erstflug in 2015 vonstatten geht und dessen Inbetriebnahme für 2018 vorgesehen ist – ist der erste unter dem Namen Airbus Helicopters entwickelte Drehflügler und verkörpert somit die neue Marke Airbus Helicopters. Es ist ein zweimotoriger Hubschrauber in der Kategorie 5- bis 6-Tonnen, der auf ein breites Einsatzspektrum zugeschnitten ist, einschließlich Öl- und Gasaktivitäten, medizinische Rettungsdienste, öffentliche Dienste sowie für das Unternehmens- und Privatkunden-Flugzeuggeschäft.

Des Weiteren wurde die digitale Avionik der Gesellschaft, Helionix®, auf zwei im Einsatz befindlichen Flugzeugen – dem EC145 T2 und EC175 – neu in Betrieb genommen und bietet Kunden neue technische Fortschritte. Dies stellt eine erstmalige Errungenschaft in der Branche dar, bei der ein Hersteller von Drehflüglern seine eigene Entwicklung und Integration eines solchen fortschrittlichen Systems vorgenommen hat.

Starke Kundenorientierung

Airbus Helicopters konnte 2014 auch erhebliche Fortschritte bei seinem Transformationsplan verzeichnen, durch den mit Sicherheit als höchste Priorität der Kundensupport und Kundendienst noch weiter verbessert wurde. Dies wurde durch die Indikatoren der gesteigerten Verfügbarkeit der Flotte für Kunden und Betreiber betont und von der Tatsache untermauert, dass 98 Prozent der bestellten Ersatzteile fristgerecht ausgeliefert wurden.

Airbus Helicopters erstellte auch ein Angebot für eine erweiterte Garantie für einen Zeitraum von drei Jahren bzw. 2.000 Flugstunden, wobei Reparaturarbeiten im ersten Jahr inbegriffen sind. Diese Initiative, die am 1. Januar 2015 in Kraft tritt, wird parallel mit der unternehmensweiten Transformation eingeführt und macht deutlich, dass Kundenzufriedenheit von höchster Priorität ist.

Sicherheit gewährleisten

Sicherheit gehört nach wie vor zu den wichtigsten Prioritäten für Airbus Helicopters, das seine Bemühungen in dieser Hinsicht in 2014 in mehrerer Hinsicht vorangetrieben hat, unter anderem durch branchenführende Bemühungen beim Vorschlagen und Fördern von Änderungen zur Verbesserung der Lufttauglichkeit, Steigerung der Überlebensfähigkeit und Vorantreiben der Standardisierung der Sicherheitskapazität bei Betreiberflotten.

In einer damit verbundenen Maßnahme hat Airbus Helicopters das erste Handbuch in der Drehflügelbranche für Flugzeugbesatzungen (FCOM) herausgegeben, das einen Überblick über beste Praktiken und Empfehlungen für EC225-Hubschrauber bei Öl- und Gaseinsätzen bietet. Die Gesellschaft erweiterte auch die produktlinienübergreifende Miteinbeziehung von Vision 1000-Cockpit-Aufzeichnungen von Airbus Helicopters, die bei allen in 2015 ausgelieferten neuen Fluggeräten mitgeliefert werden müssen.

Bestimmungsfaktoren des Markts

Laut Marktprognosen von Airbus Helicopters, der Teal Group und Honeywell wird damit gerechnet, dass weltweit im Lauf der kommenden zehn Jahre zwischen 9.500 bis 11.500 Zivilhubschrauber und 6.000 (wobei die Teal Group China und Russland ausschließt) bis 9.000 Militärhubschrauber gebaut werden sollen. Diese Prognose stützt sich, besonders im Militärsektor, weitgehend auf umfangreiche Entwicklungsprogramme in den USA.

Die im zivilen und halbstaatlichen Markt verkauften Hubschrauber, auf dem Airbus Helicopters führend ist, werden zum Privat- und VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Airbus Helicopters ist der Ansicht, dass die Nachfrage in den kommenden zehn Jahren durch einen hohen Ersatzbedarf aus den Industrieländern und durch Wachstum in den Schwellenländern vorangetrieben werden wird. Laut Marktdaten von Airbus Helicopters beliefen sich die Auslieferungen von Turbinenhubschraubern über 1,3t MAUW auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt im Jahr 2014 weltweit auf 736 Stück.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Airbus Helicopters ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Systemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den kommenden Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Groß angelegte militärische Programme der jüngsten Vergangenheit, wie unter anderem die von den USA, Russland, China, Indien, Südkorea, Saudi-Arabien, Brasilien und den meisten westeuropäischen Ländern durchgeführten Programme, haben diesen Trend bestätigt. Dennoch hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Nachfrage des Militärs je nach veränderten strategischen Erwägungen von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegt und dass das kurzfristige Wachstumspotenzial aufgrund zunehmender Budgetbeschränkungen der öffentlichen Hand in einigen Regionen wie z. B. Europa eingeschränkt sein kann, während in anderen Regionen wie Asien oder Lateinamerika mit einem anhaltenden Wachstum gerechnet wird. Marktdaten von Airbus Helicopters zufolge beliefen sich die Auslieferungen von militärischen Turbinenhubschraubern im Jahr 2014 auf 870 Stück.

Wettbewerb

Die Hauptkonkurrenten von Airbus Helicopters im zivilen und halbstaatlichen Sektor sind Agusta-Westland, Sikorsky und Bell Helicopter. Im zivilen Bereich hat sich die Konkurrenz in den letzten Jahren verschärft, wobei Sikorsky und Agusta-Westland ihren Marktanteil in der schweren und mittleren Hubschrauberklasse erhöht haben, während Bell ihren Marktanteil bei den leichten Hubschrauberklassen gesteigert hat.

Der militärische Sektor ist durch starke Konkurrenz gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Airbus Helicopters konnte seinen globalen Marktanteil bei Militärhubschraubern in Stückzahl und Wert aufrecht erhalten (11 Prozent in Stückzahl im Jahr 2013 und 2014) und wird sich 2015 auf Kampagnen konzentrieren.

Die Hauptkonkurrenten von Airbus Helicopters im Militärsektor sind Agusta-Westland in Europa und Sikorsky und Bell Helicopter in den USA. 48 Prozent der Erträge von Airbus Helicopters in 2014 waren dem Militärsektor zuzuschreiben.

Kunden

Derzeit werden Drehflügel von Airbus Helicopters von mehr als 3.000 Betreibern in über 150 Ländern eingesetzt. Die wichtigsten Kunden von Airbus Helicopters im Militärsektor sind Verteidigungsministerien in Europa, Asien, den USA und Lateinamerika. Auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt hat Airbus Helicopters in Europa, den USA und Kanada einen führenden Marktanteil.

Mit einem weltweiten Marktanteil von 44 Prozent der Auslieferungen werden die Produkte von Airbus Helicopters aufgrund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit von den bedeutendsten Kunden im Zivil- und halbstaatlichen Sektor bevorzugt. Die weltgrößten Offshore-Betreiber (wie etwa Bristow, CHC, Era und PHI) setzen Airbus Helicopters-Drehflügler für die Passagierbeförderung und zur Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungs-

diensten dominieren Drehflügler von Airbus Helicopters in den Flotten großer Betreiber wie Air Methods in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebstauglichkeit – einschließlich der Polizei und der Streitkräfte – verlassen sich ebenfalls auf Produkte von Airbus Helicopters.

Produkte und Dienstleistungen

Airbus Helicopters bietet eine vollständige Palette von Hubschraubern an, die fast das gesamte zivile und militärische Marktspektrum abdeckt, die laufend durch Spitzentechnologie modernisiert wird. Diese Produktpalette beinhaltet leichte einmotorige, leichte zweimotorige sowie mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Airbus Helicopters basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können. Zusätzlich haben die Produkte zahlreiche technische Merkmale gemeinsam, da sie auf einem Familienkonzept aufbauen.

Die folgende Tabelle zeigt die bestehende Produktlinie von Airbus Helicopters, die aus optimierten Produkten für verschiedene Einsatzarten besteht:

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, Kommerzieller Passagier Transport & Mehrzweck, Ziviles & Militärisches Training
Einmotoriges Modell („Ecoreuil“-Familie)	
AS350 „Ecoreuil“/AS550 „Fennec“	Öffentliche Dienste ⁽¹⁾ , Militärversorgung ⁽²⁾ & Bewaffneter Aufklärungseinsatz, Unternehmen/Privat, Kommerzieller Passagiertransport & Luftarbeitseinsatz
EC130	Kommerzieller Passagiertransport & Mehrzweck, Medizinischer Rettungsdienst, Tourismus, Unternehmen/Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355NP/AS555	Öffentliche Dienste ⁽¹⁾ , Kommerzieller Passagiertransport & Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635/EC135 T3/P3	VIP, Militärversorgung & Bewaffneter Aufklärungseinsatz, Medizinischer Rettungsdienst, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾
EC145/LUH (UH-72)/EC645/EC145 T2	VIP, Militärversorgung ⁽²⁾ , Medizinischer Rettungsdienst, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾
Mittelschwer („Dauphin“-Familie)	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Einsatz bei militärischen Auseinandersetzungen zur See & Seesicherheit, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾ (insbes. Küstenwache u. Such- und Rettungseinsätze), Öl u. Gas, Kommerzieller Passagiertransport u. Mehrzweck
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾
EC175	Unternehmen/Privat, VIP, Such- und Rettungseinsätze, Medizinischer Rettungsdienst, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾ , Öl & Gas
Mittelschweres Modell	
AS332 „Super Puma“/AS532 „Cougar“	Zivileinsatz, Militärtransport/Such- und Rettungseinsätze, Öl und Gas
EC225/EC725	Such- und Rettungseinsätze, Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP, Öffentliche Dienste ⁽¹⁾
NH90 (TTH/NFH)	Such- und Rettungseinsätze, Militärtransport, Marineeinsätze
Angriff	
Tiger	Gefechtseinsatz, bewaffneter Aufklärungseinsatz/Geleitschutz

(1) Öffentliche Dienste umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und medizinische Rettungsdienste der öffentlichen Hand.

(2) Zivileinsatz umfasst verschiedene kommerzielle Aktivitäten, wie Höhenarbeiten, Electrical News Gathering (ENG), Passagier- und Frachttransport.

Ziviler Bereich

Der Zivilbereich von Airbus Helicopters umfasst leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die entsprechend den Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können. Um ihren Wettbewerbsvorsprung im zivilen Bereich aufrechtzuerhalten und zu verstärken, verfolgt Airbus Helicopters eine rasche Erneuerung seiner Produktpalette. Dazu gehören Aktualisierungen der bestehenden Plattformen sowie Entwicklungen für die nächste Generation von Hubschraubern.

Die neuesten Produkte in diesem Bereich sind der EC175, EC145 T2 und EC135 T3, die alle in 2014 ihren ersten Flug absolviert haben und in den kommerziellen Betrieb genommen worden sind.

Für seine Hubschrauberfamilie der nächsten Generation arbeitet Airbus Helicopters aktiv an der Entwicklung des H160, dem Nachfolger der derzeitigen Dauphin-Familie, der seinen Erstflug in 2015 antreten soll. Dank innovativer Merkmale und Technologie bietet der H160 eine erheblich stärkere Leistung, geringeren Kraftstoffverbrauch und weniger Lärmbelastung.

Militärischer Bereich

Der militärische Bereich von Airbus Helicopters umfasst Plattformen, die vom zivilen Bereich abgeleitet wurden (wie unter anderem der vom EC225 abgeleitete EC725) sowie für Streitkräfte entwickelte rein militärische Plattformen (der NH90 und der Tiger).

Der für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten konzipierte NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt. Das hauptsächlich vom französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Staat finanzierte Programm wurde gemeinsam von Airbus Helicopters, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter der NATO Helicopter Industries („NHI“) direkt proportional zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt. Der Anteil von Airbus Helicopters an NHI beträgt 62,5 Prozent. Im Jahr 2014 wurden 53 NH90-Auslieferungen vorgenommen; insgesamt erfolgten bis Jahresende 2014 232 Auslieferungen.

Das Tiger-Kampfhubschrauber-Programm umfasst vier Varianten, die alle auf demselben Flugwerk basieren: den HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Lenkflugkörper) mit 40 Exemplaren für Frankreich und sechs für Spanien; den UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Axialgewehre und Raketen) mit 80 Exemplaren für Deutschland; den ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) mit 22 Exemplaren für Australien sowie den HAD (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. Im Jahr 2014 brachte Airbus Helicopters den wichtigsten Entwicklungsauftrag des Hubschrauberprogramms Tiger zum Abschluss, so dass die ersten drei Versionen des Block 2 Tiger HAD für Brandbekämpfung und Vernichtung an Frankreich sowie zwei HAD/E-Versionen an Spanien ausgeliefert werden konnten. 2014 wurden 12 Tiger ausgeliefert, insgesamt wurden zum Jahresende 2014 120 Auslieferungen vorgenommen. Die Tigerflotte hat über 67.700 Flugstunden kumuliert.

Kundendienst

Mit mehr als 3.000 Betreibern in über 150 Ländern betreut Airbus Helicopters eine beträchtliche Flotte von ungefähr 12.000 sich in Betrieb befindlichen Drehflügler. Infolgedessen generierten die Kundendienstleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 42 Prozent der in 2014 bei Airbus Helicopters erzielten Umsatzerlöse.

Die Kundendienstleistungen von Airbus Helicopters umfassen vorwiegend Wartung, Reparatur, Lieferung von Ersatzteilen, Schulungen und technische Unterstützung. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Airbus Helicopters ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut.

Produktion

Die industrielle Tätigkeit von Airbus Helicopters in Europa findet an vier Hauptstandorten, zwei in Frankreich, einem in Deutschland und einem in Spanien, statt. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Der deutsche Standort ist in Donauwörth und der spanische Standort liegt in Albacete.

In den USA hat Airbus Helicopters, Inc. zwei Industriestandorte: Grand Prairie im US-Bundesstaat Texas und Columbus im US-Bundesstaat Mississippi. Grand Prairie fungiert als Zentrale der Gesellschaft und Hauptbetrieb für Airbus Helicopters und erfüllt gleichzeitig die Funktion einer Schulungsanlage für Airbus Helicopters in Nordamerika. Der Betrieb in Columbus befasst sich mit der Montage und Auslieferung der UH-72A Lakota und der AS350.

In Australien übernimmt Australian Aerospace die Montage, Aufrüstung und Wartung der NH90 und des Tiger für die Streitkräfte des Landes, während ein Drehflügler-Kompetenzzentrum in Helibras - Itajuba, Brasilien, die von den brasilianischen Streitkräften gekauften Hubschrauber vom Typ EC725 produziert, die Montage vornimmt und sie wartet.

1.1.4 Airbus Defence and Space

Einführung und Überblick

Airbus Defence and Space kombiniert die Aktivitäten der früheren Geschäftsbereiche Astrium, Cassidian und des Geschäftsbereichs von Airbus, Airbus Military. Der neue, im Januar 2014 geschaffene Geschäftsbereich befasst sich mit der Entwicklung und Technik der fortschrittlichsten Produkte im Bereich Verteidigung und Raumfahrt und liefert Regierungen, Institutionen und Zivilkunden gleichermaßen die Mittel zum Schutz ihrer Ressourcen und ihrer Mitarbeiter, während sie gleichzeitig die Verbindung zum Weltgeschehen aufrecht erhalten. Die Lösungen von Airbus Defence and Space gewährleisten Souveränität in außenpolitischen und Verteidigungsangelegenheiten.

Airbus Defence and Space umfasst vier Geschäftsbereiche: Militärflugzeuge, Raumfahrtssysteme, Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit (CIS) und Elektronik.

- Der Bereich Militärflugzeuge befasst sich mit der Konstruktion, Entwicklung, Lieferung und Unterstützung von Militärflugzeugen und ist das führende Militärflugzeugzentrum in Europa für Starrflügler und weltweit einer der Marktführer bei Kampf-, Missions-, Transport- und Tankflugzeugen. Zu den wichtigsten Produkten gehören der Eurofighter, der A400M, der A330 MRTT und C295 sowie die Entwicklung unbemannter Flugsysteme.
- Der Bereich Raumfahrtssysteme deckt das gesamte Spektrum ziviler Raumfahrt- und von Verteidigungsraumfahrtssystemen ab. Seine Satellitensystemlösungen für Telekommunikationszwecke, zur Erdbeobachtung, Navigation und Forschung umfassen

Raumfahrzeuge, Bodensegmente und Nutzlasten. Er ist der bedeutendste europäische Auftragnehmer für Trägersysteme, Raumfahrtsysteme und Weltraumforschung und zu seinen wichtigsten Systemen gehören unter anderem die Trägersysteme Ariane im Rahmen eines Joint Venture mit Safran, den französischen Abschreckungskräften, und die Beteiligung Europas an der internationalen Raumstation ISS (COLUMBUS-Forschungslabor, ATV-Frachtransporter und -Aktivitäten).

- Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit (*Communications, Intelligence & Security, CIS*) ist der neue „One-Stop-Shop“ für Satelliten- und terrestrische Kommunikation, Informationsgewinnungs- und Sicherheitsdienste und -lösungen. Der Kundenstamm umfasst sowohl den Regierungssektor – vor allem Verteidigungs- und Sicherheitskräfte – als auch den zivilen Sektor, einschließlich Transport (Transport zur See, Flughafen, Metro), Energie (Öl, Gas und Strom), Bergbau und Landwirtschaft. Zu den wichtigsten Dienstleistungen und Lösungen gehören: militärische und zivile Satellitenkommunikationsdienste, Betriebsfunkkommunikation (Professional Mobile Radio), Notfallzentralen (wie zum Beispiel 9-1-1/112), Grenzüberwachungssysteme, Kommando- und Kontrollsysteme (C4I), Cyber-Sicherheitslösungen und -dienste und beobachtungssatellitengestützte Geo-Informationendienste.
- Der Bereich Elektronik stellt Hochleistungsgeräte für Systemintegratoren bereit, die sowohl von Airbus Defence and Space innerhalb der Airbus Group als auch von externen Kunden weltweit eingesetzt werden. Die Produkte sind primär für den zivilen, Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt vorgesehen und können für Boden-, See- und Luftfahrtanwendungen sowie zum Einsatz in der Raumfahrt verwendet werden. Zu den wichtigsten Produkten gehören Radar- und IFF-Systeme, Anlagen zur elektronischen Kriegsführung, Avionik, Raumstation-Elektronik, Raumfahrt-Nutzlast-Elektronik sowie optronische Sensoren.

Die Integration der zuvor separaten Geschäftsbereiche Verteidigung und Raumfahrt in den neuen Geschäftsbereich geht mit einem umfassenden Änderungsprogramm mit der Bezeichnung COMPETE einher, das unternehmensweit Synergien und Einsparungen vorantreibt.

Im Jahr 2014 verzeichnete Airbus Defence and Space Umsatzerlöse von insgesamt 13,0 Milliarden Euro, was 21,4 Prozent der Konzernumsatzerlöse entspricht.

Strategie

Das strategische Ziel von Airbus Defence and Space ist es, global marktführend im Bereich Raumfahrt, Militärflugzeuge, Lenkflugkörper und verbundenen Diensten zu werden. Airbus Defence and Space ist bestrebt, seine Führungsposition bei Verteidigung und Raumfahrt in Europa beizubehalten und in ausgewählten Ländern eine internationale Präsenz mit Maßstäbe setzenden finanziellen Leistungen und nachhaltigem Wachstum aufzubauen. Airbus Defence and Space nimmt derzeit eine Umstrukturierung seines Portfolios vor, um sich auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren, ist jedoch darauf vorbereitet, bei der zukünftigen Gestaltung der Verteidigungs- und Raumfahrtindustrie in Europa und über dessen Grenzen hinaus eine proaktive und führende Rolle zu übernehmen.

Raumfahrt. Airbus Defence and Space hat durch die Schaffung des Joint Ventures mit Safran einen wesentlichen Schritt zugunsten der künftigen Wettbewerbsfähigkeit bei Trägersystemen vorgenommen. Diese Gesellschaft, Airbus Safran Launchers, wird die volle industrielle Verantwortung für die Entwicklung und Produktion der europäischen Trägersysteme der nächsten Generation, Ariane 6, übernehmen. Als führender Hersteller von Satelliten für Telekommunikation, Erdbeobachtung, Navigation und Forschung sowie von Raumfahrt- und Antriebssystemen investiert Airbus Defence and Space fortwährend in Innovation, um seine Positionierung in diesen Kernsegmenten abzusichern. Darüber hinaus kann Airbus Defence and Space dank seiner Fähigkeit, die dazugehörigen Anlagen und Dienste durch seine Raumfahrtelektronik-, Geointelligenz- und staatlichen Kommunikationsprogrammlinien bereit zu stellen, seinen Kunden auch voll integrierte Lösungen anbieten.

Military Aircraft. Airbus Defence and Space nutzt seine starke Marktposition bei Transport, Missions- und Kampfflugzeugen und zugehörigen Dienstleistungen. Beim Schwertransport liegt der Fokus auf dem Abschluss der Entwicklung und der Auslieferung des A400M Airlifters an seine Erstkunden, während gleichzeitig Verkaufskampagnen intensiviert werden, um die weltweit für dieses Flugzeug erwartete erhebliche Nachfrage zu bewältigen. Für den leichten und mittelschweren Transport, Airbus-Derivative – einschließlich des äußerst erfolgreichen A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) – und dem Kampfflugzeug vom Typ Eurofighter werden weitere Exportgelegenheiten verfolgt, während gleichzeitig in zukünftiges Kapazitätswachstum und Innovation investiert wird. Airbus Defence and Space ist auch bestrebt, eine wesentliche Präsenz auf dem Markt für unbemannte Luftfahrzeuge (UAS) zu schaffen.

Lenkflugkörper sind ein wachsender und rentabler Geschäftsbereich, in dem Airbus Defence and Space seine Aktivitäten ausweiten möchte. Durch eine Beteiligung an MBDA und deren Geschäftsbereich Militär-Trägersysteme verfügt Airbus Defence and Space über eine starke Präsenz auf diesem Marktsegment.

Bei der Portfolio-Überprüfung wurden die Kerngeschäfte des Geschäftsbereichs eindeutig identifiziert, was als Leitlinie bei zukünftigen Investitionsentscheidungen dienen wird. Ihre Umsetzung umfasst natürlich Pläne zum Abstoßen von Geschäftsbereichen, die nicht länger als zentral betrachtet werden, einschließlich sichere Landverbindungen, geschäftliche Kommunikation sowie eine Reihe von Beteiligungen und Tochtergesellschaften. Des Weiteren wurden Sicherheits- und Verteidigungselektronik als Bereiche identifiziert, in denen alternative industrielle Einrichtungen erforscht werden sollen, um die langfristig erfolgreiche Positionierung dieser Geschäftsbereiche sicherzustellen.

Markt

Airbus Defence and Space ist vor allem auf dem staatlichen und halbstaatlichen Markt aktiv. Grundlegend sind die Verteidigungsbudgets in Europa unverändert bzw. tendieren zur Schrumpfung. Der Zugang zu außerhalb der Heimatmärkte gelegenen Märkten kann ggf. Beschränkungen oder Vorbedingungen wie zum Beispiel nationalen Inhalten unterliegen. Dessen

ungeachtet verfügt Airbus Defence and Space zusammen mit der Airbus Group bereits über eine stark exportorientierte Ausrichtung sowie eine internationale Präsenz und internationale Partnerschaften und wird diese noch weiter ausbauen.

Military Aircraft

Kunden

Der Geschäftsbereich Military Aircraft mit den Produkten Kampfflugzeuge, Militärtransportflugzeuge, einsatzspezifische Flugzeuge und unbemannte Flugsysteme beliefert den öffentlichen Sektor, vor allem Streitkräfte.

Die Kundenbeziehungen in diesem Segment sind im Allgemeinen langfristige strategische Beziehungen mit langfristigen Entscheidungsfindungszyklen. Ist ein Vertrag unterzeichnet, erstreckt sich die Laufzeit dieser Verträge, einschließlich beträchtlicher Dienstleistungsgeschäfte, oftmals über mehrere Jahrzehnte.

Die Budgets der in den Heimatmärkten von Airbus Defence and Space ansässigen Kunden sind einigem Druck ausgesetzt. Alternde Materialien erfordern, dass selbst in Europa einige aktuelle oder kurz bevorstehende Beschaffungsentscheidungen getroffen werden müssen, wie zum Beispiel der von Frankreich angekündigte 12 A330 MRTT in 2014. Der maßgebliche Schwerpunkt liegt jedoch auf dem Export.

Unbemannte Flugsysteme könnten zu einer Diversifizierung in Zivilmärkte führen. Dies ist auch ein Sektor, auf dem in Europa ein starker Investitionsbedarf vorhanden ist, was der Ausgangspunkt für neue Kooperationsprogramme sein könnte.

Konkurrenten

Der Markt für Militärflugzeuge wird von großen und mittelgroßen Unternehmen in den USA, Europa, der Ukraine und Russland ansässigen Unternehmen dominiert, die die Kapazität für komplexe Systemintegration besitzen. Die Wettbewerbsfaktoren sind u. a. Erschwinglichkeit, technische und Management-Kompetenz, die Fähigkeit, komplexe, integrierte Systemarchitekturen zu entwickeln und zu implementieren, und die Fähigkeit, Kunden zeitgerecht Lösungen bereitzustellen. Insbesondere einsatzspezifische Flugzeuge wie zum Beispiel schwere Tankflugzeuge sind von bestehenden Flugzeugplattformen abgeleitet. Anpassungen der Plattform setzen eine solide Kenntnis des grundlegenden Flugwerks voraus, die üblicherweise nur der Flugzeughersteller besitzt. Die vollständige Systemintegration eines Flugzeugs erfordert umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse und die Zahl der Teilnehmer im Weltmarkt ist sehr begrenzt.

Die Hauptkonkurrenten im Bereich Militärtransport und einsatzspezifische Flugzeuge sind unter anderem Antonov, Boeing, Finmeccanica und Lockheed Martin.

Der schwere Militärtransport (> 14 Tonnen Nutzlast) ist in der Vergangenheit von der US-Politik und US-amerikanischen Haushaltsentscheidungen bestimmt worden, so dass die US-Hersteller hier dominiert haben. Der A400M markiert den Einstieg des Konzerns in diesen Markt, zu einem Zeitpunkt, zu dem erwartet wird, dass Länder auf der ganzen Welt mit der Nachrüstung und dem Austausch ihrer bestehenden Flotten beginnen.

Die Konkurrenten im Kampfflugzeug-Segment sind unter anderem Boeing, Dassault, Lockheed Martin, Saab und Sukhoi.

Auf dem Marktsegment für unbemannte Flugsysteme sind israelische und US-amerikanische Firmen stark etabliert und andere europäische Unternehmen wie BAE Systems, Dassault und Thales treten als Konkurrenten für neue Projekte in Europa auf.

Markttendenzen

Es wird davon ausgegangen, dass der Umsatz bei Flugzeugen im Transportsegment und Segment für einsatzspezifische Flugzeuge robust bleiben und im Segment für schwere Transportflugzeuge, auf dem die A400M eine einzigartige Stellung einnimmt, sogar noch erheblich steigen wird, was zu einer Marktprognose von 300 bis 400 Stück innerhalb der kommenden 20 bis 30 Jahre führt.

Unser Kampfflugzeug Eurofighter könnte ggf. noch einige Verkaufsaufträge verzeichnen, die seine Produktionsspanne verlängern könnten. Mit einem Wachstum wird jedoch nicht gerechnet.

Bei unbemannten Flugsystemen ist dagegen ein sehr vielversprechendes Wachstumspotenzial gegeben. Die Marktstrukturen sind in diesem Segment noch nicht klar definiert und werden noch Veränderungen unterliegen, zu denen möglicherweise auch ein neues europäisches Programm zur Zusammenarbeit gehören könnte. Airbus Defence and Space haben sich im Jahr 2014 mit Dassault und Finmeccanica zur Unterbreitung eines Angebots für den industriellen Aspekt zusammengeschlossen. Die potenziellen Kunden nehmen jetzt eine Beurteilung ihrer militärischen Anforderungen und der verfügbaren Budgets vor.

Kundendienstleistungen nach dem Verkauf sind für Military Aircraft ein wichtiger Geschäftsbereich. Während diese Praxis bei Kampfflugzeugen voll etabliert ist, setzt das Wachstum des Dienstleistungsgeschäfts im Bereich Transport und einsatzspezifische Flugzeuge gerade erst ein.

Space Systems

Öffentlicher Sektor: Satelliten, Raumfahrtinfrastruktur, Trägersysteme, Abwehr

Auf dem staatlichen Markt für Erdbeobachtungs-, Forschungs- und Navigationsatelliten wird der Wettbewerb in Europa auf nationaler und multinationaler Ebene hauptsächlich durch die Europäische Weltraumorganisation (ESA), die Europäische Kommission (EK) und nationale Raumfahrtbehörden geregelt.

Die bei den jüngsten ESA-Ministerkonferenzen und im Rahmen der Initiative EK Horizont 2020 getroffenen Entscheidungen haben die Einrichtung zukünftiger Programme in Europa ermöglicht, an denen Airbus Defence and Space beteiligt ist bzw. sich ggf. um eine Teilnahme bemüht. Es besteht auch eine beträchtliche Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die die Gesellschaft der führende Anbieter ist. Es wird damit gerechnet, dass der Exportmarkt mittelfristig weiter wachsen wird.

In den letzten Jahren ist bei Kunden aus dem militärischen Bereich die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungsatelliten gestiegen.

Für das Ausrüstungssegment besteht in Europa ein stabiler Markt, für den durch die Länder, in denen die Raumfahrt in der Entwicklung ist, sowie durch USA mit einem potenziellem Wachstum gerechnet wird.

Das Segment Weltrauminfrastruktur umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme, die primär zur Weltraumerforschung, d. h. für Forschungseinsätze verwendet werden. Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere von der ESA, der NASA, Roscosmos (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Die Internationale Raumstation (ISS) stellt zusammen mit verbundenen Fahrzeug- und Ausrüstungsentwicklungsprogrammen und -diensten den wichtigsten Bereich für Aktivitäten in diesem Segment dar und Airbus Defence and Space ist auf industrieller Ebene der Hauptauftragnehmer bei dem von Europa zur Internationalen Raumstation ISS eingebrachten Beitrag.

Airbus Defence and Space ist der einzige Hauptauftragnehmer für das Ariane-5-Trägersystem und ist für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Es liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Mit dem Joint Venture Airbus Safran Launchers ist Airbus Defence and Space gut für die Entwicklung und anschließende Lieferung des zukünftigen Ariane-6-Trägersystems positioniert, das erstmals 2020 in die Umlaufbahn gebracht werden soll.

Zudem ist Airbus Defence and Space der Hauptauftragnehmer für ballistische Raketensysteme für den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten gestarteten Raketen und deren Betriebssysteme.

Ziviler Sektor Telekommunikationssatelliten, Trägerdienste

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt, da Kunden ihre Entscheidungen vom Preis, technischer Expertise und Erfolg abhängig machen. Die Hauptkonkurrenten bei Telekommunikationssatelliten sind Boeing, Lockheed Martin, Loral und Orbital in den USA, Thales Alenia Space in Frankreich und Italien und Information Satellite Systems Reshetnev in Russland. Es wird davon ausgegangen, dass der Markt für Telekommunikationssatelliten in den kommenden Jahren größtenteils unverändert auf einem Stand von durchschnittlich ungefähr 20 bis 22 Aufträgen pro Jahr verharren wird.

Der Markt für Trägerdienste im zivilen Bereich entwickelt sich ständig weiter. Der Konkurrenzdruck nimmt stetig zu, da weitere Konkurrenten in den Markt eintreten oder zurückkehren. Airbus Defence and Space bietet über seine Beteiligung an Arianespace, Starsem und Eurockot aktiv Trägerdienste an. Zu den Konkurrenten bei Trägerdiensten gehören unter anderem ILS, SpaceX, ULA, Sea Launch und CGWIC. Erwartungsgemäß wird der für Arianespace zugängliche Markt für zivile Trägerdienste für geostationäre Satelliten auf einem Stand von etwa 20 Nutzlasten pro Jahr

verbleiben. Aufgrund verschiedener Faktoren (wie technologischer Fortschritt und Konsolidierung aufseiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russlands und Chinas.

Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit (CIS)

Der Geschäftsbereich Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit (CIS) ist ein „One-Stop-Shop“ für den wachsenden und zunehmend von Wettbewerb geprägten Markt für Satelliten- und terrestrische Kommunikation, Informationsgewinnungs- und Sicherheitsdienste und -lösungen. CIS fungiert als gemeinsamer Kundenstamm und umfasst Regierungen, Verteidigungsinstitutionen, Sicherheitsbehörden und Stellen für öffentliche Sicherheit sowie zivile Sektoren wie zum Beispiel Transport (Transport zur See, Flughafen, Metro), Energie (Öl, Gas, Strom), Bergbau und Landwirtschaft.

Dieser Geschäftsbereich zerfällt in fünf Segmente: Integrierte Systeme, GEO-Intelligenz, Satellitenkommunikation, sichere Landverbindungen und Cyber-Sicherheit.

Airbus Defence and Space entwickelt über integrierte Systeme Befehls- und Kontrolllösungen für Verteidigungsministerien und Grenzsicherheit und Notfallsysteme für Innenministerien in Europa und Nahost. Der Markt ist stark fragmentiert, und Konkurrenten aus dem Verteidigungs-, Telekom-, und Infrastruktursektor sowie IT-Unternehmen drängen auf diesen Markt.

CIS dominiert auch auf dem Markt für Satellitenbildgebung (optisch und Radar) für GEO-Intelligenz. Dieser Sektor ist nach wie vor vorwiegend staatlich orientiert. Die Nachfrage nach Satellitenbildgebung auf den Zivilmärkten wächst jedoch zunehmend, da viele Unternehmen Geodaten als Schlüsselinformation für ihre Geschäftsentwicklung betrachten.

Der Geschäftsbereich CIS ist auch bei der zivilen und staatlichen Satellitenkommunikation führend. Dieses Segment bietet ein komplettes Portfolio mit Mobil- und Festnetz-Satellitenkommunikationslösungen für See-, Boden- und Fluganwendungen. Die Kunden sind Verteidigungsministerien, der gewerbliche Schifffahrtssektor sowie Energie- und Bergbauunternehmen, nicht gewinnorientierte humanitäre Einrichtungen und die Medien.

Das Segment sichere Landverbindungen ist weltweit ein wichtiger Akteur im Bereich Betriebsfunk-Netzwerke und Terminal-Lösungen sowie Call-Taking-Lösungen für den Empfang von Anrufen im Bereich öffentliche Sicherheit und Kontrollraum. Die Hauptkunden sind Innenministerien und kritische Infrastrukturen, d. h. Polizei, Feuerwehr, Unfallwagen, Flughäfen und Metrolinien.

Airbus Defence and Space ist auch ein führender Anbieter von Beratungsdiensten für Produkte zur Cyber-Sicherheit. Der maßgebliche Faktor für das Marktwachstum ist die exponentielle Zunahme von Cyber-Angriffen, und es wird davon ausgegangen, dass dieser Trend in den kommenden Jahren weiter anhalten wird. Die Kunden sind Regierungen und Privatunternehmen.

Airbus Defence and Space hat auf allen von CIS abgedeckten Bereichen eine gute Marktposition. Die Aufrechterhaltung oder Verbesserung dieser Position würde jedoch erhebliche Investitionen in einigen Bereichen wie unter anderem sichere Landverbindungen oder gewerbliche Satellitenkommunikationsdienste erfordern. Airbus Defence and Space ist auf der Suche nach Inhabern, die für die Weiterentwicklung dieser Geschäftsbereiche besser geeignet sind.

Bei der Portfolioüberprüfung ergab sich ein Schwerpunkt auf Kunden aus dem öffentlichen Sektor wie zum Beispiel Streitkräfte für staatliche Satellitenkommunikation, wo wir langfristige Beziehungen zu unseren Kunden pflegen. Wenn auch die Ausgaben der öffentlichen Hand, und vor allem Militärausgaben, in Europa einem starken Druck durch Haushaltseinschränkungen unterliegen, werden Investitionen in die von CIS angebotenen Dienste und Lösungen angesichts der neuen globalen Sicherheitsbedrohungen wahrscheinlich dennoch fortgesetzt.

Electronics

Der Geschäftsbereich Electronics befasst sich mit dem Entwurf, der Entwicklung und Lieferung elektronischer Komponenten und Produkte für integrierte zivile, Verteidigungs- und Sicherheitssysteme. Er legt die elektronischen Aktivitäten des ehemaligen Geschäftsbereichs Cassidian im Bereich Optronik, Radar, elektronische Kriegsführung und Avionik mit den Aktivitäten des ehemaligen Bereichs Astrium in den Segmenten Raumfahrtplattform-Elektronik und Raumfahrtnutzlast-Elektronik zusammen.

Die Integrierung des Fachwissens aus diversen Verteidigungs- und Raumfahrtkompetenzen schafft eine breite Grundlage anspruchsvollster Technologien. Der Geschäftsbereich bietet missionskritische erstklassige Elektronik für alle Plattformen der Airbus Group und ist ein langfristiger Partner von Systemintegratoren auf der ganzen Welt.

Der Bereich Electronics beliefert nicht nur direkt den Markt für den öffentlichen Sektor – d. h. Streitkräfte und Sicherheitskräfte –, sondern fungiert oft auch als Unterauftragnehmer für Systemintegratoren von Fahrzeugen zum Einsatz am Boden, zur See oder in der Luft- und Raumfahrt, einschließlich, ohne auf diesen beschränkt zu sein, für Airbus Defence and Space. Erschwinglichkeit, Innovation und beste Qualität sind ausschlaggebende Faktoren beim Wettbewerb, sowohl im Hinblick auf externe Kunden als auch innerhalb des Konzerns.

Dieser Geschäftsbereich umfasst zwei Hauptgeschäftsgruppen für Verteidigung und Raumfahrtausrüstung.

In der Geschäftsgruppe Verteidigung befasst sich Airbus Defence and Space mit der Konstruktion, Entwicklung und Produktion von Radar, Avioniklösungen, Optronikgeräten, elektronischer Kriegsführung und Selbstschutzsystemen. Die Kunden sind Streit- und Sicherheitskräfte auf der ganzen Welt auf einem Markt, der von großen US-amerikanischen Playern und in Europa von Thales beherrscht wird. Airbus Defence and Space setzt den Schwerpunkt auf definierte Marktsegmente und ist innerhalb der Gruppe der Nicht-US-Player gut positioniert.

Im Geschäftsbereich Raumfahrt befasst sich Airbus Defence and Space mit der Konstruktion, Entwicklung und dem Management von Anlagen für Raumfahrt-Plattformen, wie unter anderem Solarbauteile, Leistungselektronik, Datenverarbeitungsgeräte und Gyroskopen. Über seine Tochtergesellschaft TESAT-Spacecom werden Nutzlastanlagen für Telekommunikationssatelliten produziert, d. h. Verstärker, Multiplexer, Schalter und Regler. Die Kunden sind weltweite Satelliten-Hauptauftragnehmer in einem stark fragmentierten Markt, auf dem über 50 verschiedene Unternehmen operieren. Bei den Kunden des Bereichs Electronics handelt es sich vorwiegend um Systemintegratoren, Direktverkäufe an Endkunden sind jedoch nichts Ungewöhnliches.

Im Anschluss an die Portfolioüberprüfung von Airbus Defence and Space wurde beschlossen, ein neues industrielles Arrangement für den Geschäftsbereich Sicherheits- und Verteidigungselektronik auszuloten, um die nachhaltige Entwicklung seines Wachstumspotenzials sicherzustellen.

Produkte und Dienstleistungen

Military Aircraft

A400M – Schwere militärische Transportflugzeuge. Der A400M ist der vielseitigste und anspruchsvollste, völlig neue Airlifter, der je konzipiert wurde und ist in seiner Art einmalig. Er ist so konzipiert, dass er den Bedürfnissen von Streitkräften auf der ganzen Welt sowie anderen potenziellen Betreibern für den militärischen und humanitären Einsatz sowie zur Friedenssicherung im 21. Jahrhundert entsprechen soll. Der A400M erfüllt die Funktionen von drei verschiedenen Militärtransport- und Tankflugzeugen, die für unterschiedliche Einsatzarten konzipiert wurden: Taktik (kurze bis mittlere Entfernungen, mittlere Airlifter-Kapazität mit kurzen, reibungslosen und anspruchsvollen Einsatzleistungen), Strategie (Einsätze auf längeren Strecken für hohe Nutzlasten) sowie als Tanker.

Bis dato wurden insgesamt 174 Flugzeuge von den sieben Erstkundennationen Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Spanien, Großbritannien, der Türkei und einem Exportkunden, Malaysia, bestellt. Die Zertifizierung des Flugzeugtyps und die Erstfreigabe konnten 2013 eingeholt werden. Seit dann sind bis Ende 2014 zehn Stück an vier Nationen ausgeliefert worden. In 2014 nahm Frankreich den A400M auch erstmalig bei Einsätzen in Afrika sowie bei transatlantischen Einsätzen in Betrieb und aktivierte das erste A400M-Geschwader, den ET 1/61 „Touraine“. Die Kapazitäten werden schrittweise durch Hinzufügen von Fallschirmjägersystemen, Frachtsystemen, Verteidigungssystemen und Systemen für den militärischen Schutz sowie durch die noch zu integrierende Luft-Luft-Betankung erweitert.

Multi-Role Tanker Transport – A330 MRTT. Der A330 MRTT, ein Derivat der Airbus-A330-Familie, bietet strategischen militärischen Flugtransport sowie Luftbetankung. Seine große Tankkapazität reicht aus, um die nötigen Treibstoffmengen ohne jegliche Hilfstanks zu liefern. Dadurch steht der ganze Laderaum für Fracht zur Verfügung, was es ermöglicht, Standard-LD3- oder LD6-Container, militärische Paletten und/oder jede andere Art heute gebräuchlicher Ladegeräte zu integrieren. Ein Stützpfiler des A330-MRTT-Programms ist das Luft-Betankungssystem

mit Ausleger (ARBS). Es ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung anfällig sind. Ende 2014 waren insgesamt 35 Flugzeuge von sechs Nationen in Auftrag gegeben worden, von denen 22 bereits ausgeliefert wurden und von vier Nationen eingesetzt werden.

Kampfflugzeug Eurofighter. Das Mehrzweck-Kampfflugzeug Eurofighter (das beim Export außerhalb Europas die Bezeichnung Typhoon führt) soll durch ein einziges fliegendes Waffensystem die Flotteneffizienz durch die Einsatzfähigkeit bei Luft/Luft- und Luft/Bodenabwehr verbessern.

Die Aktionäre der Eurofighter GmbH sind Airbus Defence and Space (46-prozentiger Anteil), BAE Systems (33-prozentiger Anteil) und Finmeccanica (21-prozentiger Anteil). Hinsichtlich der Serienproduktion sind die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner wie folgt verteilt: 43 Prozent für Airbus Defence and Space, 37,5 Prozent für BAE Systems und 19,5 Prozent für Finmeccanica. Airbus Defence and Space entwickelt und produziert den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Identifikations- und Kommunikationssysteme und den rechten Flügel und Nasenvorflügel für alle Flugzeuge und ist für die Endmontage der von der deutschen und spanischen Luftwaffe bestellten Flugzeuge zuständig.

Mit Stand vom 31. Dezember 2014 waren insgesamt 571 Eurofighter-Flugzeuge von sieben Kunden (Großbritannien, Deutschland, Italien, Spanien, Österreich, Saudi-Arabien und Oman) bestellt und insgesamt 428 Flugzeuge ausgeliefert worden. Die Flugzeugproduktion im Rahmen des Kernprogramms soll bis 2018 anhalten, während davon ausgegangen wird, dass weltweit weitere Exportmöglichkeiten vorhanden sind.

C212, CN235, C295 – Leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Die leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeugfamilie, d. h. heute im Wesentlichen die CN235 und C295, sind die Arbeitstiere im Bereich Militärtransport, die bei schwierigen Bedingungen eingesetzt werden (Witterungsbedingungen, komplexe betriebliche Gegebenheiten...), wie zum Beispiel bei der Suche nach dem Air France-Flug AF447 und dem AirAsia-Flug QZ8501, Operation Atalanta (europäische Mission gegen Piraterie am Horn von Afrika), Afghanistan, und Friedenssicherung auf dem Sinai. Die Nutzlasten liegen zwischen 2,8 Tonnen für die C212 bis zu 9 Tonnen für die C295. Die Flugzeuge werden in unterschiedlichsten Versionen und Konfigurationen gebaut, zum Beispiel zur Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr, luftgestützte Frühwarnsysteme und Kontrolle, Brandbekämpfung, medizinische Evakuierung, Fallschirmeinsatz etc. Diese seit über 40 Jahren im Einsatz befindliche Flugzeugfamilie hat sich als widerstandsfähig, zuverlässig, hochleistungsfähig, effizient, flexibel, bedienerfreundlich unter allen gegebenen Bedingungen erwiesen und erbringt diese Leistungen bei sehr geringen Betriebskosten.

Insgesamt wurden für alle drei Flugzeugtypen in unterschiedlichen Konfigurationen über 880 Aufträge verbucht. Der Auftragsbestand

ist bei einem Stand von ungefähr 30 Stück und anderthalb Produktionsjahren stabil.

Unbemannte Flugsysteme. Im Bereich unbemannte Flugsysteme (UAS) ist Airbus Defence and Space sowohl bei Plattformen als auch bei Systemen aktiv. Es liefert taktische UAS wie den Tracker, Tanan und Atlante, Medium Altitude Long Endurance (MALE)-Systeme wie den Harfang und Systeme für den High Altitude Long Endurance (HALE) EuroHawk (der auf der Global Hawk Plattform basiert). Airbus Defence and Space befasst sich auch mit der Entwicklung von Systemen der nächsten Generation für ein gemeinsames europäisches UAS (zukünftiges europäisches MALE). Schließlich erbringt Airbus Defence and Space Beiträge zu dem Forschungs- und Technologieprogramm „Agile UAV in net-centric environment“ für die deutschen Streitkräfte unter Verwendung seines von der Gesellschaft finanzierten Technologie-Demonstrators Barracuda.

Kundendienst Für alle oben erwähnten Produkte bietet Airbus Defence and Space unterschiedliche Dienste an und erbringt diese während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs, einschließlich integrierter Logistiksupport, Betreuung nach der Inbetriebnahme, Wartung, Aufrüstungen, Schulungen oder Flugstundendienst. So umfasst zum Beispiel der A330-MRTT-Vertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium über das AirTanker-Konsortium außer 14 Flugzeugen die Bereitstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur, Schulungen, Wartung, Flugmanagement, Flottenmanagement und Bodendienste, um der Royal Air Force weltweit Luft-Luft-Betankungs- und Transporteinsätze zu ermöglichen. Die dem Kunden erbrachten Dienste gehen über die derzeit bei Airbus Defence and Space in Produktion befindliche Flugzeugflotte hinaus, und es werden Aufrüstungsprogramme für Flugzeuge wie den Tornado und C-160 Transall durchgeführt. Die Support-Center für Militärflugzeuge sind strategisch auf der ganzen Welt angesiedelt, so zum Beispiel in Sevilla oder Manching in Europa, in Mobile im US-Bundesstaat Alabama oder bei Tochtergesellschaften in Saudi-Arabien oder Oman.

Space Systems

Bemannte Raumfahrt. Airbus Defence and Space war der Hauptauftragnehmer für den von Europa zur Internationalen Raumstation ISS erbrachten Beitrag. Dies umfasst die Entwicklung und Integrierung von Columbus, dem Labormodul mit Druckausgleich auf der Internationalen Raumstation (ISS) mit einem seit 2007 erfolgreich in der Umlaufbahn befindlichen unabhängigen, lebenslangen Support-System. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien.

Im Jahr 2011 hat Airbus Defence and Space von der ESA einen Auftrag zur Steuerung des unterbrechungsfreien Betriebs der europäischen Bestandteile der ISS als führendem Partner eines Industrie-Konsortiums erhalten. Der Vertrag stellt die erste Phase eines langfristigen Dienstleistungsvertrags über die gesamte geplante Nutzungsdauer der ISS bis zum Jahr 2020 dar.

Außerdem war Airbus Defence and Space auch der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV-Frachttransporters, der Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren sollte und für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Nach den ersten beiden erfolgreichen Inbetriebnahmen wurde der dritte ATV, „Edoardo Amaldi“, 2012 erfolgreich in Betrieb genommen. Der fünfte und letzte ATV wurde im Juli 2014 in die Umlaufbahn gestellt. Die auf dem ATV gewonnenen Fachkenntnisse führten dazu, dass es der Hauptauftragnehmer für das europäische Service-Modul des US-Programms Orion für die bemannte Weltraumerforschung wurde.

Trägerdienste. Airbus Defence and Space ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Ariespace mit Trägerraketen für schwere Nutzlasten, an Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurockot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

- **Ariespace.** Airbus Defence and Space ist mit einem Anteil von 32,5 Prozent an Ariespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Ariespace vermarktet und verkauft weltweit Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guayana die Starts durch.
- **Starsem.** Airbus Defence and Space besitzt eine direkte Beteiligung von 35 Prozent an Starsem, einem französischen Unternehmen, gemeinsam mit Ariespace (15 Prozent), der russischen Raumfahrtbehörde (25 Prozent) und des im Besitz des russischen Staates befindlichen Raumfahrtzentrums Samara (25 Prozent). Über Ariespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyuz-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen.
- **Eurockot.** Eurockot Launch Services wird gemeinsam von Airbus Defence and Space (51 Prozent) und Khrunichev (49 Prozent) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. 2013 stellte Eurockot die von Airbus Defence and Space konstruierten und gebauten SWARM-Satelliten der ESA in die Umlaufbahn.

Kommerzielle Trägerraketen. Airbus Defence and Space stellt Trägerraketen her und führt für die Ariane-Programme Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über die ESA finanzieren die Mitgliederstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Airbus Defence and Space war seit 2004 der einzige Hauptauftragnehmer für das Ariane-5-System. Im Dezember 2014 wurde das Ariane-6-Programm von der Ministerialkonferenz der ESA mit Billigung des Joint-Venture-Konzepts für Airbus Defence and Space und Safran beschlossen. Darüber hinaus wurde mit der Schaffung eines Joint Ventures (Airbus Safran Launchers) zwischen den beiden wichtigsten Herstellern für Ariane ein neues industrielles Konzept angekündigt. Diese vertikale Integration sichert die Zukunft durch Kosteneinsparungen und stärkere Wettbewerbsfähigkeit. Ariane 6 soll im Jahr 2020 in die Umlaufbahn gestellt werden.

Telekommunikationssatelliten. Airbus Defence and Space stellt Telekommunikationssatelliten her, die für zivile und militärische Anwendungen eingesetzt werden können, wie etwa

für Fernseh- und Radioübertragungen, Festnetz- und mobile Kommunikationsdienste sowie Breitband-Internetzugang. Die derzeitigen geostationären Telekommunikationssatelliten von Airbus Defence and Space basieren auf der Eurostar-Plattformfamilie, deren aktuellste Version die Eurostar E3000 ist. Ende 2014 lag der Auftragsbestand bei 11, wobei pro Jahr ungefähr vier Satelliten in die Umlaufbahn gestellt werden.

Beobachtungs- und Forschungs-/Erkundungssatelliten.

Airbus Defence and Space liefert Satellitensysteme zur Erdbeobachtung einschließlich Bodeninfrastruktur für zivile und militärische Anwendungen. Kunden können erhebliche Vorteile aus den gemeinsamen Elementen der zivilen und militärischen Beobachtungslösungen von Airbus Defence and Space entstehen, die den Einzug von Informationen für verschiedenste Anwendungsarten, wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung und Überwachung ermöglichen.

Airbus Defence and Space stellt auch Forschungssatelliten und Raumfahrtinfrastruktur her, die maßgeschneiderte Produkte und den speziellen Erfordernissen anspruchsvollster Missionen angepasst sind. Die Anwendungen umfassen unter anderem die astronomische Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, die Erforschung von Planeten oder Geowissenschaften. Airbus Defence and Space konstruiert und produziert ein breites Spektrum äußerst anpassungsfähiger Plattformen, optischer Instrumente, Radargeräte und -ausrüstung. So war Airbus Defence and Space zum Beispiel in hohem Maß an der Mission „Rosetta“ der ESA beteiligt, die im August 2014 an ihrer Destination, dem Kometen 67P/Churyumov-Gerasimenko, angelangte und im November das Landegerät „Philae“ herunterließ, ein erstmaliges Ereignis in der Raumfahrt. Airbus Defence and Space war der Hauptauftragnehmer für den Raumgleiter mit Team in Großbritannien und war für die Plattformtechnologie des Raumschiffs verantwortlich sowie in Frankreich für die Bereitstellung der Avioniktechnologie des Raumschiffs und in Spanien für die Lieferung der Antennen mit mittlerem Antennengewinn. Airbus Defence and Space unterstützte ebenfalls das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit dem System-Engineering des Landegeräts, der Einsatzstrategie und Integration des Landegestells.

Navigationssatelliten. Airbus Defence and Space kommt bei dem neuen europäischen Navigationssatellitensystem „Galileo“, das Signale liefert, mit denen Anwender ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können und das erwartungsgemäß in vielen kommerziellen Sektoren zunehmend an Bedeutung gewinnen wird, eine maßgebliche industrielle Rolle zu. Airbus Defence and Space ist ebenfalls für die Validierungsphase des Galileo im Weltraum („IOV“) verantwortlich, in der das neue Satellitennavigationssystem unter realen Missionsbedingungen getestet wird. Die IOV umfasst den Bau der ersten vier Satelliten der Konstellation und einen Teil der Bodeninfrastruktur für Galileo. Nachdem die ersten beiden Galileo-IOV-Satelliten von Airbus Defence and Space 2011 und 2012 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht wurden, wurde diese frühe Konstellation erfolgreich in der Umlaufbahn getestet und 2013 an den Kunden übergeben.

Airbus Defence and Space wird mit einem Arbeitsanteil von nahezu 50 Prozent einschließlich der Bereitstellung der Nutzlasten für die ersten 22 FOC-Satelliten und des FOC-Bodensegments aktiv an der vollen Betriebskapazitätsphase („FOC“) des Galileo beteiligt sein.

Satellitenprodukte. Airbus Defence and Space bietet ein umfassendes Spektrum integrierter Subsysteme und Ausrüstung für jede Art von Einsatz in der Raumfahrt: Telekommunikation, Erdbeobachtung, Navigation, Forschungseinsätze, bemannte Raumfahrteinsätze und Trägersysteme.

Ballistische Flugkörper. Im Anschluss an ihre Verträge mit der französischen Regierung für die von Unterseebooten genutzten ballistischen Raketen der Familie M1, M2, M20, M4 und M45 hat Airbus Defence and Space jetzt einen Vertrag für die Entwicklung und Herstellung der M51 mit erhöhter technischer und Betriebskapazität. Die französische Rüstungsbeschaffungsbehörde und Airbus Defence and Space unterzeichneten im Jahr 2010 einen Vertrag über die Entwicklung und Produktion der zweiten Version der strategischen Rakete M51 (M51.2), was die Stärke von Airbus Defence and Space in diesem Bereich weiter sichern kann. Airbus Defence and Space ist darüber hinaus für die Leitung der betrieblichen Wartung des M51-Raketensystems für die französischen Streitkräfte zuständig. Am Jahresende 2011 erhielt Airbus Defence and Space einen ersten Konstruktionsstudienvertrag, um die geplante Entwicklung der neuen Oberstufe der M51.3 vorzubereiten.

Kommunikation, Informationsgewinnung und Sicherheit

Integrierte Systeme. Airbus Defence and Space ist ein Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen und Sicherheitsland-, -see-, -luft und weltraumbasierten Systemen. Airbus Defence and Space entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. Airbus Defence and Space spielt auch eine wichtige Rolle beim Entwurf und als Lieferant von C4I-Systemen (Kommando-, Kontrolle, Kommunikation, Computer und Aufklärung). Airbus Defence and Space bietet ein komplettes Spektrum von Missions-Avioniksystemen.

Das Systemintegrationsangebot von Airbus Defence and Space bietet u. a. die Möglichkeit, ein größtmögliches Spektrum einzelner Plattformen und Subsysteme zu entwerfen, entwickeln und in ein einziges effektives Netzwerk zu integrieren. Die Integration von Großsystemen hat für Kunden, die sich mit Grenz- und Küstenüberwachung befassen, sowie für nicht-militärische Kunden wie zum Beispiel im Bereich der nationalen Sicherheit zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Geo-Intelligenz. Airbus Defence and Space bietet Kunden, zu denen internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden auf der ganzen Welt gehören, sowohl optische als auch radargestützte Geoinformationsdienste.

Mit den hochauflösenden Zwillingssatelliten Pleiades 1A und 1B und SPOT 6 und SPOT 7 (die 2014 in die Umlaufbahn

gestellt wurden) bietet die optische Satellitenkonstellation von Airbus Defence and Space den Kunden eine große Darstellung der Details über weite Flächen hinweg, einen hochreaktiven Programmierdienst für Bildgebung und eine hervorragende Überwachungs- und Beobachtungskapazität. Während SPOT 6 und 7 mit ihrer Bilderfassung von 60 Kilometern ein breites Bild eines Gebietes liefern, können Pleiades 1A und 1B dagegen für dasselbe Gebiet Produkte mit einer enger gefassten Ansicht jedoch mit größerer Darstellung der Details (50 cm) liefern.

Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – des neuen radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – konnte Airbus Defence and Space ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, wesentlich ausbauen. TanDEM-X, der nahezu identische Zwillingssatellit, wurde 2010 erfolgreich in die Umlaufbahn gestellt und erbrachte 2014 WorldDEM, das erste hochpräzise 3-D-Höhenmodell der gesamten Erdoberfläche.

Satellitengestützte Kommunikation. Airbus Defence and Space bietet satellitengestützte Kommunikation für den zivilen, staatlichen und militärischen Bereich.

Airbus Defence and Space versorgt Streitkräfte und Regierungen in Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Abu Dhabi mit sicherer satellitengestützter Kommunikation. So liefert Airbus Defence and Space in Großbritannien zum Beispiel im Rahmen des „Skynet-5-Programms“ maßgeschneiderte End-to-end in-theatre- und Back-to-base-Kommunikationslösungen für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Dieser Vertrag, unter dem Airbus Defence and Space derzeit die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und Dienstleistungen entsprechend der Inanspruchnahme zu bezahlen. Dieser Dienst ist seit 2009 vollständig in Betrieb und soll bis 2022 bestehen.

In Abu Dhabi hat Airbus Defence and Space gemeinsam mit Thales Alenia Space ein sicheres satellitengestütztes Kommunikationssystem gebaut. Airbus Defence and Space Services verwaltet das Programm und liefert das Raumfahrtsegment mit Ausnahme der Nutzlast sowie 50 Prozent des Bodensegments.

Im zivilen Bereich profitieren die mehr als 200.000 Endanwender von Airbus Defence and Space unabhängig von ihrem Standort auf der ganzen Welt vom Zugang zu Satelliten-Telekommunikationsdiensten. Dies umfasst alle maritimen Bereiche (kommerzielle Frachtschiffe, Fischerei, Wassersportschiffahrt etc.), Öl-, Gas- und Bergbaugesellschaften, Notdienstorganisationen, globale Mediengesellschaften, Telekommunikations- und Internetdienstleistungsanbieter und Verkehrsflugunternehmen. Airbus Defence and Space arbeitet mit dem breitesten Spektrum von Netzwerkanbietern in der Branche zusammen, wie unter anderem mit Inmarsat, Iridium, Thuraya, Eutelsat, Intelsat, SES, Arabsat, Loral, Skynet und Satmex.

Sichere Landverbindungen. Airbus Defence and Space ist ein Anbieter im Bereich des digitalen professionellen Mobilfunks

(PMR) und sicherer Netzwerke, wobei mehr als 280 Netzwerke in 74 Ländern ausgeliefert wurden. Lösungen von DS für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen – wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie – eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf TetraPOL-, Tetra- und P25-Technologien kann Airbus Defence and Space ihren Kunden spezialisierte PMR-Lösungen anbieten. Die PMR-Lösungen von Airbus Defence and Space kamen bei Events wie unter anderem den Olympischen Spielen in Peking, den FIFA-Weltmeisterschaften in Brasilien und bei der Tour de France zum Einsatz.

Cyber-Sicherheit. Um auf die wachsenden Cyber-Sicherheitsanforderungen von Anwendern kritischer IT-Infrastruktur, einschließlich Regierungen und weltweit tätige Unternehmen, einzugehen, hat Airbus Defence and Space eine Cyber-Sicherheitsniederlassung geschaffen. Airbus Defence and Space stellt Expertise und Lösungen bereit, um solchen Unternehmen beim Schutz gegen und bei der Erkennung, Verhinderung und Reaktion auf Cyber-Bedrohungen zur Seite zu stehen. Airbus Defence and Space kann auf eine langfristige Erfahrung bei der Bereitstellung einer sicheren Haltung hochsensibler IT und Daten und Schulungslösungen für Kunden im Bereich Verteidigung und Sicherheit in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und anderen NATO-Ländern verweisen.

Electronics

Der Geschäftsbereich Electronics von Airbus Defence and Space befasst sich schwerpunktmäßig mit Überwachung und Aufklärung, Flugverkehrskontrolle, Signalinformationengewinnung, Missions-Elektronik und -schutz. Er ist ein Partner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte und bietet integrierte Logistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist er in die Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Für den Bereich Luftverteidigung stellt Airbus Defence and Space Mittelstrecken-Radargeräte zum Einsatz auf Schiffen (TRS-3D/4D) und zu Land (TRML-3D) her. Synthetische Apertur Radar (SAR) für Aufklärungs- und Überwachungseinsätze sowie Flughafenüberwachungs-Radargeräte (ASR-S) sind neben der Sicherheitsradargerätefamilie Spexer ebenfalls Bestandteil des Angebots. Das Angebot von Airbus Defence and Space in diesem Bereich wird durch eine Reihe von Optroniklösungen abgerundet.

Im Bereich der elektronischen Kriegsführung liefert Airbus Defence and Space elektronische Schutzsysteme für Militärfahrzeuge, Flugzeuge und zivile Installationen wie Laserwarnung, Raketenwarnung und elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen. Darüber hinaus umfasst das Portfolio auch Avionikausstattung wie unter anderem Avionik-Computer, digitale Kartengeräte, Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Transversal ist Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie besonders hilfreich zur Schaffung von Mehrwert durch das Kombinieren von Radargeräten mit Optroniksensoren und Wärmebildgeräten aus dem umfassenden Optronikportfolio von Airbus Defence and Space. Darin stellen Kameras, Teleskope, Wärmebildgeräte und Periskope

unverzichtbare Elemente zur Hinderniswarnung für seegestützte, luftgestützte und am Boden befindliche Plattformen dar.

Zu den bedeutendsten, mit den Produkten des Bereichs Electronics ausgestatteten Plattformen gehören der Eurofighter (Radar, Selbstschutz, Avionik), die Ariane-Raumfahrt-Trägersysteme, das Transportflugzeug A400M (Selbstschutz, Avionik) sowie Hubschrauber einer Reihe unterschiedlicher Typen.

Im Bereich Raumfahrttechnologie bietet der Geschäftsbereich Electronics Komponenten und Sub-Systeme an, die bei Raumfahrt-Plattformen wie Bordcomputern, GNSS-Empfängern, Trägersystem-Elektronik und Hochleistungselektronik eingesetzt werden. Aktuatoren und Solarbauteile mit besonders hoher Zuverlässigkeit stehen mit an oberster Stelle bei den technischen Errungenschaften des Unternehmens. Die Raumfahrtnutzlast-Elektronik umfasst anspruchsvollste Kommunikationskomponenten und Satelliten zur Erdbeobachtung.

MBDA

Der Geschäftsbereich Raketensysteme von Airbus Defence and Space ist außer von der französischen Nuklearabschreckung von seinem Anteil in Höhe von 37,5 Prozent an MBDA (einem Joint Venture zwischen der Gesellschaft, BAE Systems und Finmeccanica) abgeleitet. MBDA bietet Möglichkeiten auf dem Gebiet der Raketensysteme, die den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, bodengestützten Luftverteidigung und Seemacht-Überlegenheit sowie darüber hinaus fortschrittliche technologische Lösungen für den Einsatz in Kampfgebieten abdecken. Neben ihrer Führungsrolle auf den europäischen Märkten hat MBDA eine starke Präsenz auf Exportmärkten wie u. a. Asien, den Golfgebieten und Lateinamerika aufgebaut.

Das breit gespannte Produktangebot umfasst alle sechs Hauptkategorien bei Raketensystemen: Luft-Luft, Luft-Boden, Boden-Luft, Schiffsabwehr, U-Boot-Abwehr und Boden-Boden. Die Produktpalette von MBDA umfasst auch eine Reihe luftgestützter Gegenmaßnahmen wie Lenkflugkörperwarn- und -zerstörungssysteme, luftgestützte Kampftrainings- und Minenräumungssysteme. Die wichtigsten, derzeit in der Entwicklung befindlichen Programme sind die Schiffsabwehrflugkörper für die britische und französische Marine „Future Anti-Surface Guided Weapon (Heavy)/Anti-Navire Léger (FASGW (H)/ANL)“, der tragbare Kampfflugkörper „Missile Moyenne Portée (MMP)“ für mittlere Reichweite und der „Common Anti-Air Modular Missile (CAMM)“, bei dem es sich um eine Flugabwehrraketen-Familie mit boden-, see- und in der Zukunft auch luftgestützten Versionen als Teil des „Future Local Area Air Defence System (FLAADS)“ handelt.

Produktion

Die Zentrale von Airbus Defence and Space hat ihren Sitz in München. Die wichtigsten technischen und Produktionsanlagen des Geschäftsbereichs sind in Frankreich (Region Paris und Südwestfrankreich), Deutschland (Bayern, Baden-Württemberg und Bremen), Spanien (Region Madrid und Andalusien) und in Großbritannien (Südengland und Wales) ansässig. Darüber hinaus unterhält Airbus Defence and Space ein globales Netzwerk von Engineering-Zentren und Büroniederlassungen in über 80 Ländern.

1.1.5 Übrige Aktivitäten

Regionalflugzeuge – ATR

ATR (*Avions de Transport Régional*) ist weltweit führend auf dem Markt für regionale Turboprop-Flugzeuge mit 50 bis 74 Sitzen. Seine Flugzeuge werden derzeit von über 180 Fluggesellschaften in mehr als 90 Ländern eingesetzt. ATR ist eine Partnerschaft zu gleichen Teilen zwischen der Airbus Group und Alenia Aermacchi (Finmeccanica Group), bei der der Anteil der Airbus Group in Höhe von 50 Prozent von Airbus verwaltet wird. ATR hat ihren Hauptsitz in Toulouse in Südfrankreich und beschäftigt über 1.200 Mitarbeiter; bedeutende Anlagen liegen in den französischen Regionen Midi-Pyrénées und Aquitaine. Seit Beginn des Programms im Jahr 1981 konnte ATR Nettoaufträge für 1.470 Flugzeuge (470 ATR 42 und 1.000 ATR 72) verzeichnen.

Markt

In der Industrie für regionale Turboprop-Flugzeuge hat im Lauf der Jahre eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb aufgegeben oder die Produktion eingestellt haben, sind unter anderem BAe, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Derzeit wird der Weltmarkt für die in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 50-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines rückläufigen Marktes für regionale Turboprop-Flugzeuge ist dieser Markt seit 2005 wieder nachhaltig gewachsen. Grund dafür sind die im Vergleich zu Düsenflugzeugen größere Treibstoffeffizienz und die niedrigeren CO₂-Emissionen der Turboprop-Flugzeuge. Im Jahr 2014 hat ATR 83 neue Flugzeuge (gegenüber 74 im Jahr 2013) geliefert und Festaufträge über 160 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 89 im Jahr 2013). 2014 konnte ATR mit der Unterzeichnung des 1000. Auftrags für die ATR 72 einen wichtigen Meilenstein in seiner Firmengeschichte verzeichnen; die ATR 72 wird die Flagge der Airlines PNG, der Fluggesellschaft von Papua-Neuguinea, führen.

Am 31. Dezember 2014 hatte ATR einen Auftragsbestand von 280 Flugzeugen (im Vergleich zu 221 im Jahr 2013). Die relativ niedrigeren Betriebskosten und geringeren CO₂-Emissionen von Turboprop-Flugzeugen sollen Erwartungen zufolge in einem zunehmend unter dem Druck der Einnahmen pro Passagier stehenden Wirtschaftsumfeld in den kommenden Jahren zu einer anhaltenden Marktaktivität führen.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und ATR 72. Beginnend mit der ATR 42 (mit 50 Sitzen), die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 50 bis 74 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. 1995 führte ATR die ATR 42-500 und zwei Jahre später die ATR 72-500 Serie (mit 70 Sitzen) ein, um der

wachsenden Nachfrage der Betreiber nach Komfort und Leistung zu entsprechen. Im Jahr 2007 führte ATR die neue -600-Serie mit verbesserten Motoren, neuer Avionik und einer neuen Kabine ein. Die ATR-Serie basiert genau wie Airbus auf dem Familien-Konzept, welches Einsparungen bei Schulung, Wartung, Lieferung von Ersatzteilen und CCQ (Cross-Crew-Qualification) bietet. Bis Ende 2014 hatte ATR 1190 Flugzeuge ausgeliefert (436 ATR 42s und 754 ATR 72s).

Kundenservice. ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service-Centers und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, Paris, dem Einzugsgebiet von Washington D.C., Miami, Singapur, Bangalore, Auckland, Kuala Lumpur, Toronto und in Johannesburg.

Mit der Unterstützung bei der Platzierung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge betreut ATR Asset Management zudem den Markt für gebrauchte Flugzeuge. Mit der Bereitstellung hochwertig instand gesetzter Flugzeuge zu attraktiven Preisen hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten.

Im Jahr 2014 baute ATR seine Präsenz auf der ganzen Welt durch die Gründung neuer Partnerschaften für die Pilotenausbildung in Bangkok und Bogota weiter aus. ATR hat auch neue Wartungsverträge unterzeichnet, denen es zuzuschreiben ist, dass heute nahezu zwei von drei aller im Einsatz befindlichen ATR -600 durch diese Art eines Herstellervertrags abgedeckt sind.

Produktion

Der Rumpf der ATR wird in Neapel in Italien hergestellt und die Flügel der ATR werden in Merignac in der Nähe von Bordeaux hergestellt. Die Endmontage erfolgt an der Airbus-Produktionsstätte in Saint Martin in der Nähe von Toulouse. Die Flugerprobung, Zertifizierung und Auslieferungen werden ebenfalls in Toulouse vorgenommen. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an Airbus, wie Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

Sogerma

Sogerma ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Gesellschaft, die sich auf Flugzeugkomponenten und Kabineninnenraum spezialisiert. Das Unternehmen entwirft und produziert größere Flugzeugkomponenten aus Metall und Verbundwerkstoffen für Verkehrs- und Militärflugzeuge und ist ein führender Anbieter von Cockpit- und Passagiersitzen (First und Business Class) für Verkehrs- und Militärflugzeuge sowie für Firmenjets und Hubschrauber.

Im Markt für Flugzeugkomponenten befasst sich Sogerma mit der Konstruktion, Fertigung und Bestückung von Airbus-Flugzeugsektionen (A318/A320/A330), mit der Herstellung und Bestückung von ATR-Flügeln, mit der Konstruktion und Herstellung von Ladetüren für die A400M sowie mit der Konstruktion und der Herstellung von Piloten- und Copilotensitzen. Im Markt für Kabineninnenräume konstruiert und fertigt Sogerma Passagiersitze für die First und Business Class großer Verkehrsflugzeuge.

Sogerma beschäftigt ungefähr 2.000 Mitarbeiter und hat drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Mérignac und Toulouse). Der Standort Mérignac ist ganz auf den ATR-Geschäftsbereich abgestellt. Der Standort Toulouse (Konstruktionsbüro-niederlassung) liegt in der Nähe von Airbus. Rochefort, der größte Standort gemessen am Personalbestand, deckt einen breit gespannten Tätigkeitsbereich ab: Flugzeugkomponenten, Sitze und Cockpit-Sitze. Sogerma unterhält auch eine Tochtergesellschaft in Marokko (Maroc Aviation) sowie zwei Tochtergesellschaften, die sich auf Verbundstoffe spezialisieren: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

Sogerma und Aerolia fusionierten Ende 2014 mit Wirkung ab Januar 2015 zu der STELIA Group. Mit dem Zusammenschluss von Aerolia und Sogerma wurde am 1. Januar 2015 weltweit die Nummer 3 (gemessen an ihren Umsätzen) bei Flugzeugkomponenten, Sitzen und Luftfahrtausrüstung geschaffen.

Airbus Group Inc.

Airbus Group Inc. ist die amerikanische Betreibergesellschaft der Airbus Group. Die Airbus Group, Inc. hat ihren Hauptsitz in Herndon im US-Bundesstaat Virginia und trägt (zusammen mit der Muttergesellschaft Airbus Group) jährlich über 14 Milliarden Dollar zur US-Wirtschaft bei, wodurch über 225.000 amerikanische Arbeitsplätze erhalten werden. Ihre US-Geschäftsbereiche, Betreibergesellschaften und Geschäftsbereiche sind an 29 Standorten in 15 Bundesstaaten angesiedelt und bieten ein breites Spektrum fortschrittlicher Lösungen für Kunden auf dem Zivilmarkt, dem Markt für nationale Sicherheit sowie dem Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsmarkt an.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2003 ist die Airbus Group Inc. (ehemals EADS North America) bei bedeutenden Wettbewerben für Militärflugzeuge und -systeme ausgewählt worden. Die Präsenz der Airbus Group Inc. auf dem US-amerikanischen Verteidigungsmarkt und Markt für nationale Sicherheit ist ebenfalls im Wachsen begriffen. Die Gesellschaft hat mehr als 90 Drehflügler

vom Typ HH-65 an die Coast Guard für deren kritische Einsätze im Rahmen der nationalen Sicherheit geliefert. Airbus Group Inc. ist der Hauptauftragnehmer für die Lieferung von bis zu 36 HC-144A Ocean Sentry-Flugzeugen für Seeüberwachungs- und Unterstützungseinsätze der Coast Guard.

Das Unternehmen ist auch ein Hauptauftragnehmer für die US-Streitkräfte und wurde zur Lieferung des UH-72A Lakota-Hubschraubers für das Heer ausgewählt. Bis Mai 2014 waren 300 Flugzeuge an das US-Verteidigungsministerium für Einsätze der Armee und der Nationalgarde sowie der Marine ausgeliefert worden.

Bei Zivilflugzeugen verfügt die Airbus Group Inc. über eine beachtliche Präsenz in den USA einschließlich zweier Engineering-Centers in Mobile und Wichita und gehört zu den führenden US-Unternehmen bei Zivil-Hubschraubern. Von nordamerikanischen Kunden wurden über 3.090 Airbus-Flugzeuge bestellt, wovon über 2.150 ausgeliefert wurden, während ungefähr 1.300 Drehflügler von Airbus Helicopters von Betreibern eingesetzt werden, zu denen unter anderem die US-Coast Guard, die US-Zoll- und Grenzschutz, der Polizeichef von Los Angeles County und der FBI gehören. Darüber hinaus soll in der derzeit im Bau befindlichen Endmontagelinie von Airbus in Mobile im US-Bundesstaat Alabama 2015 mit der Montage der Flugzeuge der A320-Familie begonnen werden.

Daher-Socata

Die Gesellschaft hat 2009 eine Beteiligung an Socata von 70 Prozent an Daher Aerospace verkauft und den verbleibenden Anteil von 30 Prozent im Juni 2014 an Daher Aerospace durch Ausübung ihrer Verkaufsoption gemäß dem mit Daher Aerospace im Juni 2012 vereinbarten Kauf- und Verkaufsoptionsverfahren verkauft.

Daher-Socata ist auf Luft- und Raumfahrt und Verteidigung, die Nuklear- & Energie- und Investitionsgüterbranche spezialisiert, wobei knapp über ein Drittel der Geschäfte außerhalb von Frankreich abgewickelt werden; die Umsätze entfallen zu jeweils 50 Prozent auf Fertigung und Dienstleistungen. Daher-Socata ist im Bereich Luft-, Raumfahrt und Verteidigung sowohl ein Hersteller als auch ein erstklassiger Anbieter von Ausstattung und Dienstleistungen mit ungefähr 7.700 Mitarbeitern und einer Präsenz in 12 Ländern. Daher-Socata produziert strukturelle Flugzeugkomponenten und Systeme, passfertige Teile und Flugwerke.

1.1.6 Beteiligungen

Dassault Aviation

Zum 31. Dezember 2014 hielt die Airbus Group 42,11 Prozent der Dassault-Aktien mit dazugehörigen Stimmrechten, wobei die Groupe Industriel Marcel Dassault einen Anteil von 50,6 Prozent und Streubesitz von 3,1 Prozent hielt. Dassault Aviation hält einen Anteil von 26 Prozent an Thales, womit sie nach dem französischen Staat der zweitgrößte Gesellschafter von Thales ist. Im November 2014 kaufte Dassault von der Airbus Group in

einer außerbörslichen Transaktion einen Aktienanteil zurück, der acht Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft entspricht. Die Airbus Group hat auch eine bis zum 30. Juni 2015 vorbehaltlich der Marktbedingungen geltende Absichtserklärung für den Verkauf von bis zu zehn Prozent des Aktienkapitals von Dassault Aviation abgegeben.

Dassault Aviation ist auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets aktiv. Das im Jahr 1936 gegründete Unternehmen hat bisher über 8.000 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 80 Länder ausgeliefert. Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets. Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault Aviation und dem Konzern (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzusichern („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung der Gesellschaft an Dassault Aviation dem Bereich Airbus Group Corporate, während das Eurofighter-Programm der Leitung von Airbus Defence und Space untersteht.

Im Jahr 2014 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von insgesamt 4,64 Milliarden Euro (im Vergleich zu 4,17 Milliarden Euro im Jahr 2013), einschließlich 90 Nettoaufträgen für Falcon-Firmenjets (im Vergleich zu 64 Nettoaufträgen im Jahr 2013). Im Jahr 2014 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 3,68 Milliarden Euro (im Vergleich zu 4,59 Milliarden Euro im Jahr 2013) bei einem angepassten Reingewinn von 398 Millionen Euro (im Vergleich zu 487 Millionen Euro im Jahr 2013). Dassault hat ungefähr 11.600 Mitarbeiter, von denen mehr als 75 Prozent in Frankreich ansässig sind.

Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung bei der Projektierung und Herstellung von Militärjets der neuesten Generation.

Rafale. Die Rafale ist ein zweimotoriges Mehrrollen-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Bis jetzt wurden vom französischen Verteidigungsministerium 286 Flugzeuge vom Typ Rafale in Auftrag gegeben. 2012 wurde Rafale vom indischen Verteidigungsministerium für exklusive Verhandlungen für den Verkauf von 126 Flugzeugen ausgewählt. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Ab dem Jahr 2013 wird der neue Rafale „Omnirole“ mit Verbesserungen wie u. a. RBE2-AESA Radar, Raketenabschussdetektor und Optronik geliefert.

Mirage 2000. Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsphase. Weltweit sind rund 470 Mirage-2000-Flugzeuge bei der Luftwaffe von neun Ländern in Betrieb.

nEUROn. Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des unbemannten Kampfflugzeug-Demonstrators, nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen: EADS CASA (Spanien), SAAB (Schweden), HAI (Griechenland), RUAG (Schweiz) und Alenia Aermacchi (Italien). Der nEUROn-Demonstrator absolvierte 2012 seinen ersten Flug und hat seitdem in Frankreich eine Reihe von Testflügen absolviert.

FCAS (Future Combat Air System). 2014 erhielten Dassault Aviation, BAE Systems und ihre Industriepartner vom französischen und britischen Staat den Zuschlag für einen Vertrag im Wert

von 150 Millionen Euro für eine zweijährige, kooperative FACS-Machbarkeitsphasenstudie. Die Finanzierung der gemeinsamen Studie soll durch zusätzliche staatliche Mittel von Frankreich und Großbritannien in Höhe eines kombinierten Betrags von 100 Millionen Euro im gleichen Zeitraum ergänzt werden. Nach Abschluss der Studie Ende 2016 könnten dann die Arbeiten an einem UCAS-Demonstrations-Entwicklungsprogramm aufgenommen werden, das auf die zukünftigen militärischen Erfordernisse beider Staaten eingeht.

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Die Familie der Falcon Firmenjets umfasst derzeit den Falcon 7X, den 900 LX und den 2000 LX & S. Falcon-Jets befinden sich derzeit weltweit in über 65 Ländern im Einsatz und transportieren Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Ende Dezember 2014 stellte Dassault den Falcon 8X vor, dessen Jungfernflug für 2015 geplant ist. Seit der Einführung des ersten Falcon 20 1963 sind mehr als 2.250 Falcon-Jets ausgeliefert worden.

Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

Elbe Flugzeugwerke GmbH – EFW

EFW (die bei Airbus konsolidiert ist) kombiniert verschiedene Luftfahrt- und Technologiebereiche unter einem Dach: Entwicklung und Herstellung von flachen faserverstärkten Verbundstoffkomponenten für Komponenten und Innenausstattung, die Umrüstung von Passagierflugzeugen zu Frachtflugzeugen, Wartung und Reparatur von Airbus-Flugzeugen sowie technische Dienste im Rahmen der Zertifizierung und Zulassung.

In den Geschäftsbereichen Flugzeugkomponenten und Innenausstattung befasst sich EFW mit der Entwicklung, Konstruktion und Herstellung von flachen Flugzeugkomponenten nach der Sandwichmethode für Komponenten und Innenausstattungen der gesamten Airbus-Familie. Das Produktspektrum reicht von Bodenbelägen über Deckenpaneele und Frachtguthalterungen bis hin zu schussfesten Cockpittüren (insgesamt 50.000 verschiedene Formen und Layups). Der Geschäftsbereich für die Umrüstung von Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen umfasst eine umfangreiche Standard-Modifikation, die auf Antrag des Verkehrsflugzeugbesitzers vorgenommen wird. Der Markt für die Umwandlung zu Frachtflugzeugen setzt sich aus Frachtfluglinien, Luftfahrtunternehmen mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzkonzernen zusammen. Bis dato wurden über 190 Frachtflugzeuge für 39 Kunden weltweit umgerüstet.

Airbus, ST Aerospace und EFW führten am 19. Mai 2012 das A330-Programm für die Umrüstung von Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen (P2F) ein, und STA übernahm einen Aktienanteil von 35 Prozent an EFW. Die erste Umrüstung ist für 2015 vorgesehen (Prototyp). Darüber hinaus sind beide Unternehmen darauf vorbereitet, diese Kooperation in nächster Zukunft auf den Single-Aisle-Markt auszuweiten.

Im Rahmen des A330P2F-Programms werden Kunden zwei Versionen angeboten – die A330-200P2F und die größere Version A330-300P2F. Beide Versionen bieten P2F-Betreibern ein neues Niveau an Zuverlässigkeit und Effizienz, da sie wirtschaftlicher sind als alle anderen derzeit verfügbaren mittelgroßen Widebody-Frachtflugzeuge und Gemeinsamkeiten mit der bereits bestehenden A330-200F von Airbus aufweisen.

Aerolia

Wie oben erwähnt, ist Aerolia eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Gesellschaft (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren französischen Airbus-Werke in Méaulte und Saint-Nazaire Ville nach der unter dem Power8 Programm begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten gebildet wurde. Aerolia hat ungefähr 3.400 Beschäftigte, die an der Konstruktion und Fertigung von ungefähr 6 Millionen Einzelteilen, Bodenplatten, Rohren und Schläuchen und über 655 Arbeitspaketen der Rumpfnase für den Airbus arbeiten.

Die unabhängige Gesellschaft umfasst drei operative Abteilungen (Strategie und Handel, Serien, Entwicklung) und drei Support-Abteilungen (Qualität, Finanzen, Personalwesen), die geografisch an drei Standorten angesiedelt sind: Méaulte (1.400 Beschäftigte), Saint-Nazaire (840 Beschäftigte) und Toulouse (400 Beschäftigte). 2009 wurde in Tunesien ein vierter Standort in Betrieb genommen (750 Beschäftigte) und seit 2011 hat Aerolia zwei Standorte in Quebec in Betrieb genommen (100 Beschäftigte). In dem zum Teil in Toulouse und in Quebec ansässigen Designbüro werden die Fähigkeiten von rund 250 Ingenieuren und Mitarbeitern zusammengefasst.

Mit den bei Aerolia integrierten Aktivitäten werden in erster Linie kommerzielle und industrielle Beziehungen mit Airbus unterhalten, während gleichzeitig weitere Beziehungen zu anderen Firmen wie Bombardier, Embraer, OGMA, Aerovodochody, ATR, Latecoere, Sonaca und Sogerma ausgebaut werden.

Ende 2014 fusionierten Aerolia und Sogerma mit Wirkung ab Januar 2015 zu der STELIA Group. Mit dem Zusammenschluss von Aerolia und Sogerma wurde am 1. Januar 2015 weltweit die Nummer 3 (gemessen an ihren Umsätzen) bei Flugzeugkomponenten, Sitzen und Luftfahrtausrüstung geschaffen.

Premium AEROTEC

Premium AEROTEC ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Gesellschaft (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und des früheren Airbus Group-Standorts in Augsburg nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten gebildet wurde. Premium AEROTEC hat eine eigene Entwicklungsabteilung, deren wichtigste Anlagen am Standort Augsburg und in den Büros in Bremen, Hamburg, München/Ottobrunn und Manching liegen. Die Unternehmenszentrale für die Betriebseinheiten ist in Varel, der Hauptsitz der Gesellschaft ist jedoch in Augsburg. Die Premium AEROTEC GmbH hat auch ein Werk zur Bearbeitung von Flugzeugkomponenten in Ghimbav/Kreis Brasov in Rumänien.

Das Kerngeschäft von Premium AEROTEC konzentriert sich auf Aufbauten und Herstellungssysteme für den Flugzeugbau und damit verbundene Entwicklungstätigkeiten. Premium AEROTEC hat sich für die kommenden Jahre das Ziel gesetzt, ihre Position als führender erstklassiger Anbieter von Verkehrs- und Militärflugzeugstrukturen weiter auszubauen.

Premium Aerotec ist Partner in allen wichtigen europäischen Flugzeugentwicklungsprogrammen, wie den zivilen Airbus-Flugzeugfamilien, dem militärischen Transportflugzeugprogramm A400M und der Eurofighter Typhoon. Sie spielt eine bedeutende Rolle im Design von neuen Konzepten in Bereichen wie Kohlefaserverbundstofftechnologien.

1.1.7 Versicherung

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) der Gesellschaft ist eine integrierte Finanzfunktion des Unternehmens, die geschaffen wurde, um proaktiv und effizient auf Risiken zu reagieren, die durch Versicherungstechniken abgefangen werden können. Das IRM ist für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und den damit verbundenen Versicherungsschutz des Konzerns verantwortlich und hat die Befugnis, direkt auf dem Versicherungs- und Rückversicherungsmarkt zu handeln. Eine fortlaufende Aufgabe des IRM bestand im Jahr 2014 darin, effiziente und angemessene unternehmens- und projektbezogene Versicherungslösungen noch weiter zu verbessern.

Die Aufgaben des IRM umfassen die Definition und Umsetzung der Strategie der Gesellschaft für das Versicherungsrisikomanagement, um sicherzustellen, dass harmonisierte Versicherungspolizen und -normen für alle von dem Konzern weltweit übernommenen

versicherbaren Risiken angewandt werden. Ein systematisches Überprüfungs-, Überwachungs- und Berichterstattungsverfahren, das sich auf alle Geschäftsbereiche erstreckt, wird eingesetzt, um das Risiko und die für die Standorte des Konzerns angewandten Schutzsysteme zu beurteilen, wodurch Folgendes angestrebt wird:

- eine fortlaufende, einheitliche Erkennung, Bewertung und Einstufung versicherbarer Risiken;
- die Einleitung und Überwachung angemessener Maßnahmen zur Abmilderung und Vermeidung von Risiken bei bereits erkannten und bewerteten versicherbaren Risiken; und
- effiziente, professionelle Handhabung und Übertragung dieser versicherbaren Risiken, um den Konzern auf angemessene Weise vor den finanziellen Konsequenzen unerwarteter Ereignisse zu schützen.

Mit den Versicherungsprogrammen der Gesellschaft werden Risiken mit hohem Schadenspotenzial im Zusammenhang mit den Vermögenswerten und Verbindlichkeiten des Konzerns sowie mit Mitarbeitern verbundene Risiken abgedeckt.

Vermögens- und Haftpflichtversicherungspolizen, die von IRM für den Konzern übernommen werden, decken z. B. folgende Risiken ab:

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung;
- Luftfahrt-Haftpflicht gegenüber Dritten einschließlich Produkthaftung;
- Kaskoversicherung des Herstellers;
- Allgemeine industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und Raumfahrtprodukte und Umwelthaftung; und
- Haftpflicht für Vorstandsmitglieder und Führungskräfte.

Für Ansprüche im Zusammenhang mit Sachschäden und Geschäftsunterbrechung besteht eine Deckung mit einem Höchstbetrag von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall. Für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht eine Deckung von bis zu 2,5 Milliarden US-Dollar pro Schadensfall mit einer Jahreshöchstsumme von 2,5 Milliarden US-Dollar für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Versicherungspolizen gelten zusätzlich bestimmte Sublimits.

Konzernversicherungen für Angestellte decken folgende Schadensfälle ab:

- Unfälle von Mitarbeitern;
- Ärztliche Versorgung und Betreuung auf Geschäftsreisen und bei Arbeitseinsätzen;
- Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge; und
- Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden bei Geschäftsreisen.

Die Beträge solcher Konzernversicherungen für Angestellte decken die entsprechenden Schadensfälle in angemessenem Umfang ab.

Die Gesellschaft folgt einer Strategie der Übertragung, bei der versicherbare Risiken der Gesellschaft zu kostengünstigen Sätzen und von den internationalen Versicherungsmärkten gebotenen, speziell abgestimmten und ausreichenden Bedingungen und Obergrenzen auf externe Versicherungsmärkte übertragen werden. Alle Versicherungspolizen müssen den verbindlich vorgeschriebenen Standards der Gesellschaft entsprechen.

Um jedoch unabhängiger von Veränderungen auf dem Versicherungsmarkt zu werden, nimmt die Gesellschaft bei den Sachschadens-, Geschäftsunterbrechungs- und Luftfahrtversicherungsprogrammen die Möglichkeiten der unternehmenseigenen Rückversicherung als strategisches Instrument wahr. Die firmeneigene Versicherungsgesellschaft verfügt gemäß den europäischen Rechtsvorschriften über ausreichenden Schutz und Kapital, um alle Ansprüche ohne Deckungsgrenzen aus der ursprünglichen Versicherungspolice entschädigen zu können, und stellt somit kein zusätzliches Risiko für das Vermögen der Gesellschaft dar.

Die Versicherungsbranche ist hinsichtlich ihrer Bereitschaft zur Deckung großer Industriekonzerne nach wie vor unvorhersehbar. In Zukunft könnten Forderungen nach einer Erhöhung der Versicherungsprämien, Anhebung der Selbstkostenbeiträge und Beschränkung des Versicherungsschutzes erhoben werden.

Außerdem ist die Zahl der Versicherungsträger, die die erforderliche Kapazität und Finanzkraft zur Versicherung großer Industrierisiken besitzen, derzeit begrenzt und könnte in Anbetracht neuer Solvenzanforderungen weiter schrumpfen. Es kann somit keine Zusicherung dafür erteilt werden, dass es der Gesellschaft auch weiterhin möglich sein wird, für versicherbare Risiken zukünftig den Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

1.1.8 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

Die Airbus Group ist von Zeit zu Zeit einer Reihe von gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren ausgesetzt, die im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstanden sind; nachstehend werden die wichtigsten beschrieben. Anders als nachstehend beschrieben sind der Airbus Group keine wesentlichen staatlichen, gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren (einschließlich anhängiger oder drohender Verfahren) während eines Zeitraums, der mindestens die letzten zwölf Monate abdeckt, bekannt, die sich wesentlich auf die Finanzlage oder die Ergebnisse der Gesellschaft oder des Konzerns auswirken können oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben.

Hinsichtlich der Rückstellungspolitik setzt die Airbus Group Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche an, wenn (i) ihr eine gegenwärtige Verpflichtung aus Prozessen, behördlichen Untersuchungen und sonstigen

Ansprüchen entsteht, die auf Ereignissen der Vergangenheit beruhen und anhängig sind, oder gegen den Konzern in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich erforderlich und (iii) eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Obwohl die Airbus Group der Ansicht ist, dass für laufende und vorhersehbare allgemeine und spezifische Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und aufsichtsrechtlichen Risiken angemessen Vorsorge getroffen wurde, kann nicht zugesichert werden, dass diese Rückstellungen ausreichend sein werden. Für den Betrag der Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Forderungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25c): Sonstige Rückstellungen“.

WTO

Obwohl die Airbus Group nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der Europäischen Union und den USA abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit großen Verkehrsflugzeugen reichten die USA am 6. Oktober 2004 bei der WTO einen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens ein. Am selben Tag leitete die Europäische Union ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 19. Dezember 2014 forderte die Europäische Union Konsultationen der WTO zu der Verlängerung der vom Bundesstaat Washington Boeing und anderen US-Luftfahrtunternehmen ursprünglich bis 2024 gewährten Subventionen bis Ende 2040.

Am 1. Juni 2011 nahm die WTO den endgültigen Bericht des Berufungsgremiums in dem von den USA angestregten Fall zur Untersuchung der von europäischen Regierungen gewährten Finanzmittel für Airbus an. Am 1. Dezember 2011 setzte die Europäische Union die WTO darüber in Kenntnis, dass sie die nötigen Schritte ergriffen hatte, um ihre Maßnahmen vollständig mit ihren WTO-Verpflichtungen abzustimmen und den Empfehlungen und Entscheidungen der WTO zu entsprechen. Da die USA sich nicht einverstanden erklärten, wird die Angelegenheit derzeit gemäß den Bestimmungen der WTO einer Prüfung durch ein Panel der WTO unterzogen.

Am 23. März 2012 nahm die WTO den endgültigen Bericht des Berufungsgremiums in dem von der EU angestregten Fall an, in dem die von den USA an Boeing zu zahlenden Mittel festgesetzt werden. Die EU hat angeführt, dass die USA unterlassen habe, den Entscheid vor dem Fälligkeitsdatum am 23. September 2012 umzusetzen, so dass sie ein neues Verfahren zur Frage der Compliance seitens der USA aufnahmen.

Die genaue zeitliche Abfolge weiterer Schritte in dem WTO-Rechtsstreit hängt von den weiteren Beschlüssen und den Verhandlungen zwischen den USA und der Europäischen Union ab. Sofern sich die Parteien nicht auf einen Vergleich einigen können, was derzeit nicht im Gespräch ist, wird erwartet, dass sich der Rechtsstreit über mehrere Jahre fortsetzt.

Wertpapierrechtliche Streitigkeiten

Nach der Zurückweisung der von der französischen *Autorité des marchés financiers* wegen angeblicher Verstöße gegen die Marktregeln und Vorschriften gegen Insiderhandel vor allem hinsichtlich der in 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380 vorgebrachten Anschuldigungen entschied ein französischer Untersuchungsrichter im November 2013, in dem Fall ein Verfahren (*renvoi devant le tribunal correctionnel*) gegen sieben derzeitige und frühere Führungskräfte einzuleiten, die ihre Aktienoptionen im März 2006 ausübten, sowie gegen zwei ehemalige Aktionäre. Am 3. Oktober 2014 stellte die Strafkammer das Verfahren in der Hauptsache ein und beschloss, vom obersten französischen Gerichtshof eine Vorabentscheidung (*question prioritaire de constitutionnalité*) über die Verfassungsmäßigkeit des französischen doppelten Anklagesystems (AMF und gerichtliches Verfahren) anzufordern. Im Dezember 2014 verwies das oberste

französische Gerichtshof die verfassungsrechtliche Angelegenheit an den *Conseil Constitutionnel*. Am 18. März 2015 gab der *Conseil* seine Entscheidung bekannt und erklärte die einschlägigen Vorschriften des französischen Währungs- und Finanzgesetzes für verfassungswidrig. Diese Entscheidung dürfte letztendlich zur Einstellung der strafrechtlichen Verfolgung führen, zumindest was die sieben derzeitigen und ehemaligen Führungskräfte anbelangt.

GPT

Als Reaktion auf Anschuldigungen seitens eines Informanten hat die Airbus Group in Bezug auf die GPT Special Project Management Ltd. („GPT“), eine Tochtergesellschaft, die die Airbus Group im Jahr 2007 übernommen hat, interne Prüfungen durchgeführt und eine unabhängige Untersuchung durch PricewaterhouseCoopers („PwC“) in Auftrag gegeben. Die Anschuldigungen stellten einen Dienstleistungsvertrag in Frage, den GPT vor ihrer Übernahme durch die Airbus Group abgeschlossen hatte und der sich auf Geschäfte der GPT in Saudi-Arabien bezog. Der Bericht von PwC wurde von der Airbus Group im März 2012 der britischen Betrugsbekämpfungsbehörde („SFO“) vorgelegt. In dem zur Prüfung herangezogenen Zeitraum ergaben die von PwC vorgenommenen Prüfungsarbeiten keinen Tatbestand, der nahe gelegt hätte, dass von GPT unzulässige Zahlungen vorgenommen wurden. Im August 2012 gab die SFO bekannt, dass sie offiziell ein Ermittlungsverfahren in der Sache eingeleitet hatte. Die Airbus Group kooperiert vollständig mit den Behörden.

Eurofighter Austria

Im März 2012 eröffneten deutsche Strafverfolgungsbehörden nach einem Rechtshilfeersuchen der österreichischen Strafverfolgungsbehörden eine strafrechtliche Ermittlung wegen angeblicher Bestechung, Steuerhinterzug und Verletzung der Treuepflicht durch derzeitige und ehemalige Mitarbeiter der EADS Deutschland GmbH (die am 1. Juli 2014 in Airbus Defence and Space GmbH umbenannt wurde) und Eurofighter Jagdflugzeug GmbH sowie gegen Dritte im Zusammenhang mit dem Verkauf von Eurofighter-Flugzeugen an Österreich im Jahr 2003. Nachdem die Airbus Group 2012 über die Ermittlungen informiert worden war, mandatierte sie die Anwaltskanzlei Clifford Chance, um eine unabhängige Überprüfung der Sachverhalte vornehmen zu lassen. Nach Abschluss der Überprüfung legte die Kanzlei Clifford Chance im Dezember 2013 der Airbus Group ihren Bericht zur Überprüfung des Sachverhalts vor. Die Airbus Group legte den Bericht den deutschen Strafverfolgungsbehörden vor. Airbus Group kooperiert vollständig mit den Behörden.

Sonstige Ermittlungen

Die griechischen und deutschen Strafverfolgungsbehörden leiteten Ermittlungen gegen einen derzeitigen Mitarbeiter und ehemalige Führungskräfte und Mitarbeiter der Atlas Elektronik GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der ThyssenKrupp und Airbus Group, wegen Verdachts auf Bestechung ausländischer Beamter und Steuerhinterziehung. Der deutschen Strafverfolgungsbehörden haben ein Verwaltungsverfahren wegen angeblicher betrieblicher und betriebsaufsichtlicher Unterlassungen eingeleitet. Die

griechischen Behörden haben zivilrechtliche Ansprüche gegen die Atlas Elektronik GmbH geltend gemacht. Die Gesellschaft kooperiert mit Unterstützung der Aktionäre vollständig mit den Behörden und trägt nach Rücksprache mit den Strafverfolgungsbehörden durch eine interne Untersuchung zur weiteren Klärung der Angelegenheit bei.

Handelsstreitigkeiten

Anlässlich eines anderen Handelsstreitfalls hat die Gesellschaft im dritten Quartal 2013 eine Klageschrift erhalten, in der die Haftung für die teilweise Rückerstattung des Kaufpreises eines umfangreichen Vertrags gefordert wird, zu dessen Zahlung

der Kunde angeblich nicht verpflichtet war. Der Konzern ist der Auffassung, dass diese Forderung, die viele Jahre zurückreicht, dem Grunde nach zurückgewiesen werden sollte. Derzeit werden Optionen zur Beilegung des Streites geprüft, die letztlich jedoch durch Schiedsspruch entschieden werden könnte.

Im Juli 2013 wurde der Konzern nach Ablauf einer Partnerschaftsstudie für Winglets mit einem US-Anbieter Gegenstand eines Handelsstreits. Der Konzern ist der Ansicht, dass er guten Grund zum rechtlichen Einspruch gegen die Anschuldigung eines angeblichen Verstoßes gegen eine Geheimhaltungsvereinbarung hat. In diesem Stadium sind jedoch der Ausgang und die Folgen dieses Rechtsstreites nicht abzusehen.

1.1.9 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum

Forschung und Technologie (R&T)

Die Spitzenposition der Airbus Group sichern

Die technologische Expertise der Airbus Group ist von ausschlaggebender Bedeutung, um die Differenzierung seiner Produkte aufrecht zu erhalten und langfristig die marktführende Stellung der Gesellschaft und ihrer Geschäftsbereiche zu sichern.

Die Forschungs- und Technologiebemühungen des Konzerns konzentrieren sich auf Rentabilität, Wertschöpfung, Marktstellung und das Erbringen wettbewerbsfähiger, integrierter Lösungen für seine Kunden. Im Einklang mit der Gesamtstrategie der Airbus Group sollen durch diesen Ansatz stufenweise Innovationen entwickelt werden, die das in den aktuellen Produkten und Programmen des Konzerns vorhandene Potenzial nutzen, während gleichzeitig an bahnbrechenden Entwicklungen der nächsten Generation gearbeitet wird.

Das Corporate Technical Office (CTO) der Airbus Group ist unternehmensweit das Zentrum für Forschung und Technologie, wodurch eine enge Verknüpfung geschäftlicher und technischer Strategien gewährleistet wird. Das CTO befasst sich mit aktuellen, in der Entstehung begriffenen und zukünftigen Technologie-Trends, die eine unmittelbare Auswirkung auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns haben und identifiziert die wichtigsten Forschungs- und Technologiegebiete. Es ist für das Innovations Research and Technology-Netzwerk der Airbus Group verantwortlich und übernimmt auch konzernübergreifend das Management für Informationstechnologie, Cyber-Sicherheit sowie qualitätsbezogene und mit geistigem Eigentum zusammenhängende Aktivitäten.

Roadmaps für die Zukunft erstellen

Auf Unternehmensebene konzentrieren sich die Research- und Technologiebemühungen auf vier gemeinsame Zielsetzungen für Innovation innerhalb der Airbus Group: hoch effiziente Produktionsabläufe, neue Hybrid- und Elektroantriebskonzepte, Energiemanagement an Bord und Autonomie.

Diese gemeinsamen Roadmaps wurden unter der Leitung des Corporate Technical Office von den Geschäftsbereichen erarbeitet und sollen der schnelleren Einführung neuer Technologien durch Optimierung der konzernweiten Forschungs- und Technologiebemühungen dienen.

Ein zentraler Teil der Technologie-Roadmaps ist die Entwicklung von Demonstratoren, die gemeinsam zugängliche Ergebnisse und Daten zur Festigung des unternehmensweiten Fachwissens und zur beschleunigten Einführung von Innovationen bei den neuen Produkten und Programmen des Geschäftsbereichs bereit stellen. Unterstützende Technologien wie zum Beispiel Elektronik und Informatik sind auch ein wesentlicher Bestandteil jeder gemeinsamen Roadmap und werden mit kompatibler Geschwindigkeit entwickelt.

Ein globales Netzwerk für Innovation

Airbus Group Innovations – das globale Netzwerk der Gesellschaft für Forschung und Technologie, das vom Corporate Technical Office geleitet wird – wird von der Gesamtstrategie des Konzerns für Forschung und Technologie vorangetrieben. Es nutzt die enge Beziehung zu allen Geschäftsbereichen zur Identifizierung neuer Technologien und um diese schließlich zum Transfer an die Geschäftsbereiche des Konzerns vorzubereiten.

Die Teams dieser global tätigen Stelle sind in sieben länderübergreifenden technischen Kompetenzen organisiert, die die Kompetenzen bereit stellen, die für die Kerngeschäftsbereiche des Konzerns am wichtigsten sind und langfristig Wert schöpfen. Airbus Group Innovations und die Forschungs- und Technologiegemeinschaft der Gesellschaft in den jeweiligen Geschäftsbereichen pflegen und bauen auch Partnerschaften mit führenden Universitäten und Technischen Hochschulen durch gemeinsame Forschungsprojekte auf und indem sie Diplomanden, Postgraduates und Doktoranden die Möglichkeit zu einem In-House-Praktikum geben.

Airbus Group Innovations beschäftigt an den Standorten in Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien, Singapur, Indien, den USA und Russland und den Betrieben in China, Malaysia

und Kanada über 1.000 Mitarbeiter. Diese internationale Präsenz verschafft der Airbus Group verstärkt Zugang zu einem vielfältigen Reservoir an Talenten und Wissen, revolutionären Technologien und neuen Märkten, wodurch die Flexibilität, Robustheit und Innovationsfähigkeit der Gesellschaft gesteigert wird.

Rein elektrisch

Zu den Hauptprioritäten des Konzerns für die Zukunft gehört das Erstellen einer Roadmap für die Entwicklung von Flugzeugen mit elektrischem und Hybridantrieb. Diese Bemühungen erfolgen unter der Leitung des CTO, das eine sogenannte „E-aircraft Roadmap“ mit der langfristigen Zielsetzung erstellt hat, elektrisch angetriebene Hubschrauber und Regionalflugzeuge in der Klasse für 90 Passagiere zu entwickeln.

Airbus Group Innovations absolvierte 2014 in Frankreich den ersten öffentlichen Flug seines rein elektrisch betriebenen zweisitzigen Demonstratorflugzeugs E-Fan, was in der Folge zur Vorführung von E-Fan auf allen wichtigen Flugzeugmessen führte. Dies war ein wichtiger Beleg für die von der Airbus Group bei der „E-Roadmap“ erzielten Fortschritte und stellte gleichzeitig einen Meilenstein bei der Entwicklung des zweisitzigen Pilotenschulungsflugzeugs E-Fan 2.0 und der viersitzigen Version E-Fan 4.0 durch ein von Airbus Group Innovations geleitetes Industrieteam dar. Der E-Fan 2.0 soll gegen Ende 2017 als erstes rein elektrisches Flugzeug auf der Welt in Betrieb genommen werden, dem gemäß internationalen Standards die Zertifizierung der Flugauglichkeitsbehörden für Zivilflugzeuge verliehen wurde.

Qualitätssteigerung für Kunden

Die Airbus Group hat eine unternehmensweite Qualitätssteigerungsstrategie gestartet mit dem Ziel, seinen Kunden noch bessere Produkte und Dienstleistungen zu liefern.

Diese als „Quest Initiative“ bezeichnete, vom Corporate Technical Office geleitete Aktion zielt auf die Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Kundentreue, Senkung der Kosten unzulänglicher Qualität und konzernweite Verankerung einer Kultur der Qualität ab. 2014 wurde die Quest Initiative in allen Geschäftsbereichen des Konzerns, Airbus, Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space eingeführt.

Produktlebenszyklus-Management

Produktlebenszyklus-Management (PLM) ist ein zentraler industrieller Enabler für neue Produkte der Airbus Group wie dem H160, X6, Ariane 6 und E-Fan, aber auch für stufenweise Innovationsentwicklungen bei den Zivilflugzeugen der NEO-Familie von Airbus. Die Standardisierung zur Kompatibilität von Abläufen und Tools ist einer der Stützpfeiler der Digitalisierungsstrategie der Gesellschaft. Zu den in 2014 erreichten Erfolgen gehört die Vereinfachung und Rationalisierung der PLM-Governance insgesamt, die Veröffentlichung eines wichtigen internationalen Standards für Interoperabilität (STEP AP242) und der Beitrag zur erfolgreichen Beschleunigung des EC175-Programms von Airbus Helicopters durch Unterstützung der fristgerechten Einführung des aktualisierten PLM-Programms.

Das Cyber-Vermögen des Konzerns schützen

Das Cyber-Sicherheits-Programmdirektorium des Corporate Technical Office der Airbus Group ist für die Sicherung der Vermögenswerte der Gesellschaft in drei Hauptbereichen verantwortlich: Produktsicherung, Sicherung der industriellen Steuerungssysteme und Sicherung der Informationstechnologie.

Dabei werden alle konzernweiten Kompetenzen für gemeinsame Zielsetzungen kombiniert und Prioritäten erstellt, um den Konzern sowohl kurz- als auch langfristig vor der stetig wachsenden Drohung von Cyber-Angriffen zu schützen.

Geistiges Eigentum

Recht am geistigen Eigentum – einschließlich Patente, Handelsmarken, Urheberrechte und Know-how – ermöglichen der Gesellschaft, auf dem Markt konkurrenzfähig zu bleiben, ihre Produkte ungehindert herzustellen und abzusetzen und verhindert, dass Konkurrenten geschützte Technologien nutzen können. Die Airbus Group verfolgt eine Politik, durch die sie ihre Rechte in allen kommerziell wichtigen Ländern etablieren, schützen, erhalten und verteidigen und diese Rechte auf verantwortungsvolle Weise nutzen kann.

Die Gesellschaft macht jedoch auch ausgewählte Patente und Fachwissen durch Lizenzvereinbarungen verfügbar, um nicht dem Konzern angehörende Unternehmen bei der Entwicklung neuer Produkte, der Verbesserung von Produktionsmethoden und der Ausweitung ihrer Marktchancen zu unterstützen. Unter der Aufsicht des CTO generiert die Technologielizenz-Initiative der Airbus Group Einnahmen durch die Lizenzvergabe zugelassener Technologien - wie dem von Airbus entwickelten AFDX®-Datennetz und der DeltaN FS®-Rührreib-Schweißanlage von Airbus Group Innovations - aus dem reichhaltigen Patentportfolio und dazugehörigen Know-how der Gesellschaft.

2014 unterzeichnete die Airbus Group auch eine wichtige Lizenzvereinbarung mit Maserati, die eine langfristige strategische Partnerschaft mit dem italienischen Luxusautomobilhersteller schuf, durch die ein umfassender Zugang für die Vornahme gründlicher Überprüfungen des Portfolios patentierter Technologien des Konzerns über einen Zeitraum von mehreren Jahren ermöglicht wird.

Ausgründungsunternehmen

Das Corporate Technical Office der Airbus Group möchte den Unternehmergeist mit einer Reihe von Spin-Off-Unternehmen unter dem Management der Airbus Group fördern. Beispiele hierfür sind TESTIA – die Airbus Group-Tochter für zerstörungsfreie Prüfung und Schulung, APWORKS, das mit einem Portfolio hochmodernster Technologien für fortschrittliche Produktionsprozesse Beratungs- und Ingenieurdienste anbietet, und SPETECT, ein Unternehmen, das derzeit ein Gerät zum schnellen Nachweis von Bakterien in Wasser entwickelt.

Viele dieser Initiativen werden von der Innovation Nursery der Airbus Group, einer CTO-Abteilung, unterstützt, die die Entwicklung und Kommerzialisierung revolutionärer Kapazitäten außerhalb der Kerngeschäftsbereiche der Gesellschaft fördert.

Hauptprioritäten für 2015

Die Forschungs- und Technologiebemühungen der Airbus Group insgesamt, die dem Management des Corporate Technical Office unterstehen, werden bei allen Zielsetzungen der Gesellschaft für 2015 eine maßgebliche Rolle spielen.

Durch gezielte Nutzung der noch engeren Arbeitsbeziehungen zwischen Airbus, Airbus Helicopters, Airbus Defence and Space und Airbus Group Innovations wird der CTO die technologischen Roadmaps des Konzerns weiter vorantreiben, wobei er sich konsistent auf die beschleunigte Bereitstellung technologischer Innovationen konzentriert.

1.1.10 Umweltschutz

Umweltschutz ist eine weltweite Priorität, die Engagement und Verantwortlichkeit seitens der Staatsbürger, Regierungen und der Industrie erfordert. Die Gesellschaft bemüht sich fortwährend um Nachhaltigkeit, indem sie Standards für ein umweltfreundliches Unternehmen festsetzt, welche sie als wichtiges strategisches Ziel betrachtet. Wirksamer Umweltschutz soll die Vorteile aus den Produkten und Dienstleistungen der Gesellschaft für Kunden und andere Stakeholder maximieren, wobei gleichzeitig die Umweltbelastung durch den Betrieb und die Herstellung dieser Produkte im gesamten Lebenszyklus verringert wird. Die Einführung weiterer innovativer und umweltaffizienter Technologien und Verfahren spielt also für den Nachhaltigkeitsfaktor der Gesellschaft eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver werden und somit insgesamt Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert aus Sicht aller Interessengruppen gefördert werden. Umweltthemen unterliegen schnellen Veränderungen, und die Gesellschaft bereitet sich sowohl auf langfristige als auch abrupte Änderungen vor, indem Probleme antizipiert werden, Umgang mit Aktionären gepflegt wird und die ERM auf Umwelthanliegen angewendet werden. Das Erkennen der damit verbundenen Risiken und Gelegenheiten zu proaktivem Handeln stellt unsere Stärke unter Beweis und zeichnet uns als gut vorbereitetes Unternehmen aus.

Organisation

Jede Division, jede Unternehmenseinheit und jeder Funktionsbereich ist für die Umsetzung der Umweltvorschriften der Gesellschaft zum Erreichen eines effizienten Umweltschutzes verantwortlich, die konzernweite Übereinstimmung der verschiedenen Initiativen wird jedoch durch Corporate Environmental Affairs gewährleistet. Dieses Team ist für den gezielten Einsatz von Fähigkeiten, das Vermeiden von Doppelaufwand, die Minderung von Umweltrisiken, die Beschränkung der zur Bereitstellung eines erweiterten Service nötigen Kapazität und die Steigerung des Verantwortungsbewusstseins der Gesellschaft durch Folgendes zuständig:

- Antizipation von Umweltproblemen, Überwachung und Austausch von Informationen über weltweit entstehende Trends und zu rechtlichen Maßnahmen in Bezug auf Umweltangelegenheiten;
- Unterstützung der Lobby-Arbeit und Kommunikationsaktivitäten der Geschäftsbereiche zu Umweltangelegenheiten in ihrem jeweiligen Sektor und, wenn nötig, Hilfe bei der Koordinierung einer konzernweiten Position;

- Anregen des Austauschs von Best Practices und Fördern der Kommunikation durch das Umweltnetzwerk der Gesellschaft sowie;
- Einhalten der Meldepflichten des Konzerns und Gewährleistung einheitlich genormter Berichterstattungen der Unternehmen des Konzerns.

Die Gesellschaft unterstützt branchenweit mit größter Konsistenz und Effizienz gemeinsame Initiativen zur Verbesserung der umwelttechnischen Leistungen in der Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie. Der Konzern unterstützte die Gründung der internationalen Umweltschutzvereinigung für die Luftfahrt IAEG (International Aerospace Environmental Group), der der Großteil der Hersteller und Zulieferer für die Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie angehört. Sie bemüht sich darum, die Reaktion der Industrie auf bereits vorhandene und noch in der Entstehung befindliche Umweltvorschriften zu harmonisieren und die Umweltstandards in der Luftfahrt zu vereinheitlichen. Airbus ist auf internationaler Ebene auch in der ICAO aktiv, um ein globales Regelwerk zur CO₂-Schadstoffemissionskontrolle zu erstellen, das Umweltstandards mit fairen Marktbedingungen kombiniert.

Die Gesellschaft ist in leitender Eigenschaft oder als Mitglied bei verschiedenen europäischen und internationalen Umweltarbeitsgruppen wie unter anderem der ICAO, ATAG, ICCAIA, ASD, CAEP und WEF sowie an Umwelt-Arbeitsgruppen einheimischer Industrieverbände wie der GIFAS in Frankreich, TEDAE in Spanien, dem BDLI in Deutschland und der ADS in Großbritannien beteiligt.

Umwelteffizienter Ansatz

Bei dem Konzept der Umwelt-Effizienz geht es um maximale wirtschaftliche Wertschöpfung bei gleichzeitiger Senkung der Umweltauswirkungen auf ein Minimum. Das Konzept wurde erstmalig vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) als „Konzept zur Schaffung von mehr Gütern und Dienstleistungen bei gleichzeitig geringerem Aufwand an Ressourcen und weniger Verschwendung und Verschmutzung“ definiert. Die Airbus Group hat einen strukturierten Ansatz festgelegt, um Umwelteffizienz auf allen Ebenen der Gesellschaft zu integrieren. Diese Grundeinstellung wird voll durch Umweltrichtlinien unterstützt, die strategische Anleitungen vorsehen und die Einhaltung von aufsichtsbehördlichen Vorschriften sowie die kontinuierliche Verbesserung des Umwelt-Managements umfassen. Durch einen wirksamen Ansatz beim Umweltschutz

verfolgt die Gesellschaft das Ziel, fortlaufende Kosten durch eine effizientere Nutzung von Ressourcen zu senken, Wachstum durch fortschreitende Innovation zu sichern, ihre Angebotspalette an umweltbewussten Produkten und Diensten auszuweiten und ihren Ruf als Unternehmen, das wirksamen Umweltschutz praktiziert, bei seinen Interessengruppen zu festigen. Die Gesellschaft ist auch bestrebt, eine gemeinsame, an Umweltthemen orientierte Kultur zu schaffen, indem bereichs- und länderübergreifend das Bewusstsein der Mitarbeiter zum Handeln angeregt werden soll, damit sie stolz sein können, Teil eines verantwortungsbewussten Unternehmens zu sein.

Umweltmanagement ISO 14001/EMAS

ISO 14001 ist eine international anerkannte Norm für die Effizienz von Umwelt-Managementsystemen von Unternehmen und Organisationen. Die Gesellschaft fördert nicht nur die Umwelt-Zertifizierung ihrer Betriebe, sondern auch die Entwicklung einer Orientierung am gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte und Dienstleistungen, da dies nach wie vor der kostenwirksamste und praktischste Ansatz für eine effiziente Senkung der Umweltbelastung ist. An allen Fertigungsstandorten der Gesellschaft sind stufenweise zertifizierte Umweltmanagementsysteme eingeführt worden und ungefähr 83 Prozent der Mitarbeiter der Gesellschaft arbeiten im Rahmen einer ISO 14001-Zertifizierung. Das am Standort und der Produktlebensdauer orientierte Umweltmanagement-System soll wirtschaftlichen Wert durch Senkung der Umweltkosten und des Umweltrisikos in jeder Phase der Nutzungsdauer des Produkts schaffen, vom Entwurf über den Betrieb bis zum Ende der Nutzungsdauer.

Im Jahr 2006 wurde Airbus der erste Flugzeughersteller mit einer Zertifizierung für alle Standorte, Produkte und Dienstleistungen. Diese ISO 14001-Zertifizierung besteht heute immer noch und Airbus hat dadurch seine Fähigkeit unter Beweis gestellt, seine umwelttechnischen Leistungen ständig zu verbessern. Airbus Helicopters hat in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und in jüngster Zeit in Singapur, Kanada und den USA ebenfalls die ISO 14001-Zertifizierung erhalten. Airbus Defence and Space verfügt über ein voll integriertes Managementsystem und besitzt ebenfalls die ISO14001-Zertifizierung.

Die verschiedenen Resultate werden mit den Zielsetzungen verglichen, wozu eine Reihe von Indikatoren ausgewählt werden. Die Kontinuität und Zuverlässigkeit dieser Berichterstattungsverfahren werden durch Verfahren und Richtlinien aus den Global-Reporting-Initiative-Vorschriften („GRI“) gewährleistet und mit einem modernen Umweltmanagementinformationssystem kombiniert, das weltweit bei der Gesellschaft angewendet wird.

Produkte und Dienstleistungen

Bei einem nutzungsdauerorientierten Ansatz werden alle Phasen der Nutzungsdauer eines Produkts oder einer Dienstleistung berücksichtigt, vom Entwurf eines Produkts bis zum Ende seiner Nutzungsdauer. Oberstes Ziel der Gesellschaft ist die schrittweise Entwicklung von Produkten mit größerer Umwelteffizienz durch die Förderung und Unterstützung von Öko-Design und umweltbewusster Innovation und geschäftliche Gelegenheiten

für umwelteffiziente Produkte und Portfolios mit spezifischen Dienstleistungen zu erkennen.

Produktentwurf im Sinne der Umwelt

Der Abbau von Umweltbelastungen während der gesamten Nutzungsdauer von Produkten und Diensten bietet einen Wettbewerbsvorsprung, da durch diesen Ansatz Effizienz gesteigert und die Einhaltung der Vorschriften gewährleistet wird. Eingedenk dieser Tatsache koordiniert die Airbus Group die Integration von umweltbewusstem Design in die Geschäftsbereiche, um die durch Produkte und Fertigungsaktivitäten verursachten Umweltbelastungen zu senken. So werden zum Beispiel seit 2014 alle neuen Technologien von Airbus in jeder Ausreifungsphase (sog. Technology Readiness Levels) überprüft um festzustellen, ob ihre Umweltauswirkungen reduziert werden können. Im Lauf der Zeit wird dieser Ansatz auf Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space ausgeweitet. Airbus Group untersucht die bewährten Praktiken bei Airbus und Airbus Helicopters aus dem Blickwinkel der Fertigung, um zu sehen, wie deren fortschrittliche Herstellungstechniken konzernübergreifend angewendet werden können. Eine dieser Initiativen ist der saubere, grüne Ansatz „Lean and Green“ von Airbus Helicopters, der zur Optimierung der Rotornabenherstellung des Starflex entwickelt wurde. Durch die Analyse jedes Stadiums des Herstellungsprozesses zur Erkennung potenzieller Verbesserungsmöglichkeiten der industriellen Effizienz (Kosten-/Zeitzyklus) und von Umweltbelastungen (Abfall, Energie, leichtflüchtige organische Komponenten) konnten beträchtliche Einsparungen erreicht werden.

Die A350 XWB von Airbus ist auf Umwelteffizienz während ihrer gesamten Nutzungsdauer ausgelegt und wird auf dem Langstreckenmarkt mit einer Treibstoffersparnis von 25 Prozent im Vergleich zur aktuellen Flugzeuggeneration neue Perspektiven für umwelttechnische Leistungen eröffnen. Sie erfüllt die höchsten aufsichtsbehördlichen Standards zur Lärmdämmung und bietet außerdem gute Werte bei der Kohlenwasserstoffemission (99 Prozent unter der Schadstoffgrenze), Kohlenmonoxidemission (86 Prozent unter der Schadstoffgrenze), Rauchemission (60 Prozent unter der Schadstoffgrenze) bzw. NOx-Emission (35 Prozent unter der Schadstoffgrenze). Die neue für die A320-Familie entwickelte Triebwerkoption (NEO) ermöglicht in Kombination mit Sharklets, den großen Vorrichtungen am äußeren Ende der Flügelspitzen, eine Treibstoffersparnis von 15 Prozent im Vergleich zu Flugzeugen der älteren Generation. Gleichzeitig haben die auf der ganzen Welt im Einsatz befindlichen 152 A380 einen um 20 Prozent geringeren Treibstoffverbrauch und Emissionsausstoß im Vergleich zur Konkurrenz unter Beweis gestellt.

Die EC145 T2 von Airbus Helicopters konnte dank des Drehmomentausgleichsystems Fenestron® eine beträchtliche Lärmreduzierung erreichen (-8.5 dB unter den Grenzwerten der ICAO) und die Lärmzertifizierungsdaten belegen, dass dieser Fortschritt die kumulierten Lärmzertifizierungswerte um 5 dB senkt.

Airbus Defence and Space entwickelt derzeit Elektromotoren als Satellitentechnologie, die den chemischen Antrieb bei Raumfahrtmanövern ersetzen soll. Als Teil des Neosat-Projekts von

ESA werden Satelliten in Zukunft mit Elektroantrieb zum Erreichen ihrer Umlaufbahn nach der Trennung vom Trägersystem und zum Beibehalten ihrer Position nach der Ankunft konzipiert.

Größtmögliche Effizienz bei Betriebsabläufen

Die einfachste Methode zur Senkung von CO₂-Emissionen ist ein verringerter Treibstoffverbrauch. Dies kann durch Verbesserungen der Flugzeugtechnologie sowie durch eine Straffung des Luftverkehrsmanagements erreicht werden.

Erneuerbare Flugzeugtreibstoffe sind ebenfalls eine Option, mit deren Erforschung sich Airbus zur Senkung der CO₂-Emissionen in der Luftfahrt befasst. Die Gesellschaft kooperiert ständig mit branchenübergreifenden Partnern, um die potenziellen Vorteile neuer Treibstoffquellen zu erforschen. Bis dato wurden weltweit 1.500 mit erneuerbaren Treibstoffen ermöglichte Flüge absolviert, und Airbus arbeitet mit Landwirten und Raffinerien auf der ganzen Welt an der Entwicklung einer erneuerbaren Treibstoffproduktion für reguläre Flüge.

Airbus befasst sich auch mit Luftverkehrsmanagement, besonders durch seine Tochtergesellschaften, Airbus Prosky und Metron Aviation, und über internationale Partnerschaften unter Beteiligung von SESAR (Single European Sky ATM Research) in Europa und NextGen in den Vereinigten Staaten. Die Gesellschaft engagiert sich für die Integrierung von Luftverkehrsmanagementsystemen, um Luftverkehr noch effizienter zu machen.

Durch eine Kombination aller oben beschriebenen Initiativen können CO₂-Emissionen drastisch reduziert werden. So schlossen sich zum Beispiel Air France und Airbus zusammen, um den ersten „perfekten Flug“ der Welt durchzuführen, ein Passagierflug, bei dem die neuesten Treibstoff- und Luftverkehrsmanagement-Technologien kombiniert wurden. Bei diesem mit einer Airbus A321 auf der Strecke Toulouse - Paris durchgeführten Flug wurde der CO₂-Ausstoß im Vergleich zu einem Normalflug um die Hälfte reduziert.

Im Mai 2014 absolvierte eine Airbus A330-200 der KLM Royal Dutch Airlines (Flug KL767) den längsten jemals mit erneuerbarem Jet-Treibstoff auf einer Maschine von Airbus durchgeführten Passagierflug. Die Maschine startete am Flughafen Schiphol zu einem 10-stündigen Flug auf die holländische Karibikinsel Aruba und flog mit einer 20-prozentigen Treibstoffmischung aus erneuerbarem, aus wiederverwendetem Speiseöl hergestellten Treibstoff. Dieser Flug war der erste von einer Reihe im Rahmen der europäischen Initiative ITAKA durchgeführten ca. 20 Langstrecken-Passagierflüge, bei der Airbus einer der wichtigsten Partner ist (Initiative für erneuerbares Kerosin in der Luftfahrt), mit der die Kommerzialisierung von Biotreibstoffen für die Luftfahrt in Europa vorangetrieben werden soll.

Umweltbeobachtung

Durch Satellitentechnologie werden Veränderungen der Umwelt beobachtet, was Regierungen und anderen Behörden ein besseres Verständnis ermöglicht. Airbus Defence and Space ist einer der wichtigsten Partner für die Europäische Raumfahrtbehörde und baut Satelliten für deren Umweltüberwachungstätigkeit, einschließlich des Erdbeobachtungsprogramms Copernicus.

Die Satellitenserie Sentinel des Programms Copernicus, die ab 2014 zum Start in die Umlaufbahn bereit sind, werden das Umweltmanagement sowie das Verständnis und die Abhilfemaßnahmen für den Klimawandel verbessern und zivile Sicherheit gewährleisten. Darüber hinaus ist Airbus Defence and Space Hauptauftragnehmer für den Windüberwachungssatelliten Aeolus, mit dem atmosphärische Modellierung zugunsten von Klimaforschung betrieben wird.

Airbus Defence and Space erbringt bahnbrechende Dienstleistungen zur Quantifizierung von Treibhausgasemissionen von Städten und Ländern nahezu in Echtzeit. Damit wird Regierungen, Städten und lokalen Behörden die Messung der Wirksamkeit ihrer Maßnahmen zur Schadstoffsenkung ermöglicht.

Das Projekt wurde auf der Internet-Plattform der Vereinten Nationen, UN Climate and Energy Action Hub, besprochen, bei der Unternehmen, die Zielsetzungen der Vereinten Nationen unterstützen, sich nach Partnern umsehen können. Nach der Erprobung in London wurde bereits mit dem Emissions-Mapping in Paris und Rotterdam begonnen.

Dank der verbesserten Bildgebung durch die Konstellation von optischen und Radarsatelliten von Airbus Defence and Space kann Entwaldung überwacht und die landwirtschaftliche Bodennutzung mit einer höheren Bildauflösung als je zuvor gehandhabt werden. SPOT 7 wird sich 2014 schon bald seinem Zwillingssatelliten SPOT 6 und der Pleiaden-Konstellation in einer Phasen-Umlaufbahn anschließen und wird bei UN REDD-Projekten (REDD: Verringerung von Emissionen aus Entwaldung und Waldschädigung) in wichtigen Waldgebieten wie dem Kongo-Becken und in Indonesien eingesetzt werden. Diese Projekte verfolgen das Ziel, Waldgebiete durch die Bereitstellung eines Verfahrens zur Umwandlung ihres Wertes in Geldwert zu schützen, was durch den Handel mit Emissionseinsparungen auf freiwilligen Kohlenstoffmärkten geschieht. Im Agrarsektor tragen die SPOT-Satelliten zu nachhaltigen Praktiken bei, da sie Landwirten beim Treffen der richtigen Entscheidungen für die Bewässerung und optimale Nutzung von Pestiziden und Dünger helfen. Diese Dienstleistung ist besonders bei der Planung, beim Risikomanagement und der Landnutzung von großem Wert.

Reduzierung der Umwelteinflüsse

Um den wachsenden Forderungen der Interessensvertreter nach Informationen über Umwelteinflüsse und einer stärkeren Verlagerung auf umwelteffiziente industrielle Aktivitäten nachzukommen sowie in Erwartung strengerer Berichterstattungsvorschriften stützt sich die Gesellschaft bei Kommunikationen zu ihren umwelttechnischen Leistungen auf klare, von den GRI abgeleitete Richtlinien und auf die Forderungen des Treibhausgas-Protokolls. Die Konzerndaten wurden seit 2010 extern geprüft und werden jährlich im Rahmen des CR&S-Berichts veröffentlicht. 2014 wurden ungefähr 13 Indikatoren geprüft, einschließlich Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Abfallproduktion und Wasserverbrauch.

Das Engagement der Airbus Group für eine verbesserte Umwelteffizienz lässt sich an konkreten Fortschritten in allen Geschäftsbereichen und ihren Industriebetrieben ablesen.

Das Ergebnis ist: -24 Prozent beim Energieverbrauch, -27 Prozent bei CO₂-Emissionen, -16 Prozent beim Wasserverbrauch, -27 Prozent bei der Abfallproduktion und -54 Prozent bei VOC-Emissionen (umsatzbasierte Zahlen 2006-2013 unter Zugrundlegung des Standes von 2006, bezogen auf die Berichte der rechtlich selbstständigen Einheiten der Airbus Group).

Das Energiemanagement-Netzwerk der Airbus Group hat großen Nachdruck auf die unternehmensübergreifende Harmonisierung von Abläufen bei der Airbus Group gelegt; dazu kommen noch spezielle energiesparende Projekte wie Holzverbrennungsanlagen in Frankreich und kombinierte Heiz- und Stromanlagen in Deutschland.

Die zukünftige Zentrale der Airbus Group wird erwartungsgemäß den modernsten, nach der Building Research Establishment Environmental Assessment-Methode (BREEAM), einem globalen Maßstab für nachhaltiges Bauen, angelegten Umweltstandards entsprechen. Die Gebäude werden mit Geothermalsystemen beheizt und klimatisiert.

Maßnahmen zur Förderung umwelteffizienter Industrieprozesse wie zum Beispiel Schichtbauverfahren (ALM), auch als 3D-Druckverfahren bekannt, tragen zur Verringerung der Umweltbelastung durch den Konzern bei. ALM revolutioniert die Produktion durch eine drastische Abfallreduzierung beim Herstellungsprozess, die bei herkömmlichen Methoden bis zu 95 Prozent betragen kann und mit ALM auf nur 5 Prozent gesenkt wird, was erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen ermöglicht.

Weitere Beispiele zur Senkung der industriebedingten Umweltbelastung sind die in allen Geschäftsbereichen eingeführten Initiativen zur Abfallreduzierung. Seit Jahresanfang 2014 wurde ein neues Abfallentsorgungskonzept betriebsweit in dem Airbus Defence and Space-Betrieb in Ulm eingeführt. Dort wurde 2014

insgesamt eine Wiederverwendungsquote von 95 Prozent für Sondermüll und nicht toxischen Müll erreicht.

Dem Ablauf der Nutzungsdauer von Produkten vorgehen

Mehr als 12.000 Flugzeuge werden im Lauf der kommenden 20 Jahre aus dem Verkehr gezogen werden. Airbus geht proaktiv vor, um diesen Bedarf zur Abwicklung der Außerbetriebnahme dieser Flugzeuge auf umweltbewusste Art und Weise anzugehen. Mit den TARMAC AEROSAVE-Plattformen haben Airbus und seine Partner zwei speziell dedizierte Zentren in Frankreich und in Spanien eingerichtet, wo Flugzeuge unter sicheren und umweltbewussten Bedingungen dekommissioniert, demontiert, abgebaut und dem Recycling zugeführt werden.

Um die Material-Recyclingrate am Ende der Nutzungsdauer zu steigern, leitet Airbus auch in Zusammenarbeit mit Unternehmen, die auf Kohlefaser-Recycling spezialisiert sind, ein Forschungsprojekt zum Material-Recycling.

Airbus Defence and Space leistet in vieler Hinsicht Beiträge zur Problematik des Weltraummülls, u.a. durch die Entwicklung von Eindämmungsmaßnahmen (wie z. B. Entsorgungskapazitäten nach Außerbetriebnahme für Trägersysteme und Satelliten, Hilfsmittel und Schulungen zur Unterstützung von Kollisionsvermeidungsmanövern und Studien für das Vorbereitungsprogramm der ESA zur Erfassung der Weltraumlage) sowie Verbesserungsmaßnahmen (wie u.a. mehrere Konzepte für die Beseitigung von Weltraummüll).

Das Joint Venture MBDA, bei dem die Airbus Group 37,5 Prozent besitzt, setzt sich für die Schaffung von Abbaukapazitäten und Expertise für die sichere und umweltbewusste Außerbetriebnahme pyrotechnischer Produkte, Unterstützung von Verkaufskampagnen und Eingehen auf die zunehmenden Forderungen der Kunden nach Lösungen bei Außerbetriebnahme ein.

1.1.11 Arbeitnehmer

Mit Stand vom 31. Dezember 2014 belief sich der Personalbestand des Konzerns auf 138.622 Arbeitnehmer (im Vergleich zu der neuerstellten Zahl von 138.404 Arbeitnehmern in 2013, um die Anwendung von IFRS 10 und 11 zu berücksichtigen), von denen 96,6 Prozent Vollzeitangestellte waren. Diese Statistiken berücksichtigen Konsolidierungsauswirkungen und Veränderungen beim Umfang zum Jahresende 2013. Je nach Land und Stellungsniveau liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Wochenstunden.

Im Jahr 2014 traten dem Konzern weltweit 5.211 Mitarbeiter bei (im Vergleich zu 8.823 in 2013 und 11.080 in 2012). Gleichzeitig verließen 4.478 Arbeitnehmer den Konzern, einschließlich Altersteilzeitmitarbeiter (im Vergleich zu 4.160 in 2013 und 4.042 in 2012).

Die Aufteilung nach Nationalitätszugehörigkeit ist wie folgt: 38,0 Prozent der Konzernangestellten stammen aus Frankreich, 33,9 Prozent aus Deutschland, 9,5 Prozent aus Großbritannien

und 8,8 Prozent aus Spanien. US-Bürger machen 1,6 Prozent der Angestellten aus. Die restlichen 8,4 Prozent sind Mitarbeiter aus insgesamt 135 anderen Ländern. Insgesamt arbeiten 92,5 Prozent aller Beschäftigten des Konzerns in Europa an mehr als 100 Standorten.

Mitarbeiterzahlen nach Geschäftsbereich und Region

Die folgenden Tabellen vermitteln eine Aufschlüsselung der Arbeitnehmer des Konzerns nach Geschäftsbereich und Regionen, einschließlich der Prozentangaben für Teilzeitbeschäftigte. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z. B. ATR, MBDA), sind auf entsprechender proportionaler Grundlage in den Tabellen enthalten und es wurde keine Berichtigung aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und 11 vorgenommen.

Arbeitnehmer nach Geschäftsbereich	31. Dezember 2014	31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	31. Dezember 2012 ⁽¹⁾
Airbus	73.958	78.862	73.500
Airbus Helicopters	22.939	23.374	22.435
Airbus Defence and Space	38.637	-	-
Astrium	-	17.255	17.038
Cassidian	-	21.229	21.573
Zentrale	2.989	2.951	2.904
Übrige Aktivitäten	99	390	2.955
Konzern gesamt	138.622	144.061	140.405

Arbeitnehmer nach Region	31. Dezember 2014	31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	31. Dezember 2012 ⁽¹⁾
Frankreich	51.740	54.510	52.147
Deutschland	48.374	50.080	49.442
Spanien	12.449	11.217	11.021
Großbritannien	12.783	14.626	14.894
USA	2.991	3.254	3.245
Sonstige Länder	10.285	9.771	9.193
Konzern gesamt	138.662	144.061	140.405

% Teilzeitbeschäftigte	31. Dezember 2014	31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	31. Dezember 2012 ⁽¹⁾
Frankreich	4,1%	4,0%	4,1%
Deutschland	4,5%	4,3%	4,0%
Spanien	1,0%	0,7%	0,8%
Großbritannien	1,8%	2,1%	2,1%
USA	1,6%	0,6%	0,5%
Sonstige Länder	0,8%	2,2%	2,4%
Konzern gesamt	3,4%	3,5%	3,4%

(1) Die Angaben für 2012 und 2013 wurden nicht gemäß IFRS 10 und IFRS 11 berichtigt.

1.1.12 Aufnahme durch Verweis

Die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente gelten als in das Registrierungsdocument aufgenommen und bilden einen Bestandteil desselben:

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss der Gesellschaft für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer wird durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 3. April 2013 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde;
- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss der Gesellschaft für das zum 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer wird durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 4. April 2014 in englischer Sprache bei der AFM

eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde;

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss der Gesellschaft für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten der Abschlussprüfer.

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens und in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache über www.airbusgroup.com (Investors & Shareholders > Publications > Annual Reports and Registration Documents) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdocumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl (Professionals > Registers > Approved prospectuses) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

1.2 Jüngste Entwicklungen

Am 18. Dezember 2014 haben sich die Rheinmetall AG und Airbus Defence and Space auf die Bedingungen für die Übertragung des A400M Loadmaster Control-Vertrags von Rheinmetall auf Cassidian Airborne Solutions GmbH (CAS) geeinigt. Im Zuge dieser immateriellen Transaktion wird der zwischen den beiden Unternehmen bestehende Dienstleistungsvertrag gekündigt und die Regulierung der Forderungen zwischen den Unternehmen im Zusammenhang mit dem A400M-Anwendungssoftwarevertrag ermöglicht. Die Vereinbarungen für diesen Erwerb sind am 1. Januar 2015 wirksam geworden. Der Gesamtkaufpreis von 58,9 Millionen Euro wurde am 2. Januar 2015 gezahlt.

Im Januar 2015 schlossen die Airbus Group und Safran die erste Integrationsphase ihrer beiden Trägersystem-Geschäftsbereiche ab. Das Trägersystem-Joint Venture Airbus Safran ist nun in die Betriebsphase eingetreten und wird sich vorwiegend auf die Entwicklung des neuen Trägersystems Ariane 6 und die Weiterführung der Produktion von Ariane-5-Trägersystemen konzentrieren. In der zweiten Phase werden alle restlichen Aktivitäten und Industrieanlagen von Airbus Group und Safran, die sich auf zivile Trägersysteme und militärische Trägersysteme beziehen, in das Joint Venture integriert. In Anbetracht der relativen Größe der von der Airbus Group bzw. von Safran einzubringenden Geschäftsbereiche wird Safran in der zweiten Phase eine Vergütung in Höhe von 800 Millionen Euro an die Airbus Group entrichten, um die 50/50-Beteiligung zu erreichen. Die wichtigsten Bedingungen für die Implementierung der zweiten Phase, einschließlich der üblichen Anpassungen besonders im Hinblick auf Working-Capital-Positionen sowie Art und Zeitpunkt der Vergütung, müssen noch endgültig zwischen den Parteien vereinbart werden. Der implizierte Multiplikator für die von Airbus Defence and Space in das Joint Venture eingebrachten Aktivitäten ist 12x 2014 EBITA (Ergebnisse vor Zinsen, Steuern und Abschreibung immaterieller Vermögenswerte).

Am 21. Januar 2015 unterzeichneten die Airbus Group und Parter Capital Group AG einen endgültigen Aktienkaufvertrag zur Übertragung von 100 Prozent der Aktien der Cassidian Belgium N.V. für eine Gesamtvergütung in Höhe von 3,1 Millionen Euro.

Am 10. März 2015 lieferte Airbus Defence and Space das erste der vier von der Royal Malaysian Air Force bestellten Airbus-Militärflugzeuge vom Typ A400M aus. Diese Übergabe stellt auch die erste Auslieferung einer A400M an einen Exportkunden dar, der nicht zu den ursprünglichen Erstkunden gehört.

Am 25. März 2015 vollzog die Airbus Group den Verkauf von ungefähr 1,61 Millionen Aktien der Dassault Aviation, was ungefähr 17,5 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft entspricht, für einen Gesamtbetrag von rund 1,64 Milliarden Euro. Der bei dem Bookbuilding-Verfahren für institutionelle Anleger ermittelte Kaufpreis belief sich auf 1.030 Euro je Aktie und der Verkaufspreis für Dassault Aviation auf 980 Euro je Aktie (zusammen die „Platzierung“), wobei die Abrechnung am 30. März 2015 erfolgte. Die endgültige Anzahl der bei der Platzierung verkauften Aktien von Dassault Aviation erreichte eine Anzahl von ungefähr 1,73 Millionen Aktien bzw. 18,75 Prozent des Aktienkapitals nach Ausübung der Mehrzuteilungsoption, die die Airbus Group den Joint Bookrunnern für ca. 0,12 Millionen Aktien an Dassault Aviation gewährt hatte, wodurch der Umfang der Platzierung auf insgesamt 1,76 Milliarden Euro anstieg. Die Abrechnung und Lieferung der Mehrzuteilungs-Aktien erfolgte am 14. April 2015.

Gemäß dem ursprünglichen, am 28. November 2014 unterzeichneten Vertrag erwarb Dassault Aviation bei der Platzierung ungefähr 0,46 Millionen Aktien (was ungefähr 26,7 Prozent der Platzierung und 5 Prozent des Aktienkapitals von Dassault Aviation entspricht) zu einem Preis von 980 Euro je Aktie.

Nach Vollzug der Platzierung hält die Airbus Group ungefähr 23,36 Prozent des Aktienkapitals von Dassault Aviation und die dazugehörigen Stimmrechte.



Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage	62
2.1.1 Überblick	63
2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	65
2.1.3 Leistungskennzahlen	70
2.1.4 Ertragslage	74
2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	78
2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	80
2.1.7 Sicherungsgeschäfte	87
2.2 Abschlüsse	89
2.3 Honorare der Abschlussprüfer	90
2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	90

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind aus den geprüften Konzernabschlüssen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2014, 2013 und 2012 endenden Geschäftsjahre abgeleitet, auf die in diesem Dokument hingewiesen wird; sie sollten zusammen mit den Konzernabschlüssen gelesen werden. Diese Abschlüsse wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen „International Financial Reporting Standards“ („**IFRS**“), wie sie von der Europäischen Union übernommen wurden, sowie gemäß Teil Neun des Zweiten Buches des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt.

Die folgenden Erläuterungen und Analysen enthalten auch bestimmte „Non-GAAP-Finanzkennzahlen“, d. h. Finanzkennzahlen, in denen Beträge ausgeschlossen bzw. berücksichtigt wurden, die in der jeweils am ehesten vergleichbaren, gemäß IFRS ermittelten und ausgewiesenen Kennzahl nicht ausgeschlossen bzw. berücksichtigt wurden. Der Konzern verwendet insbesondere die Non-GAAP-Kennzahlen „EBIT*“, „Nettoliquidität“ und „Free Cashflow“.

Der Konzern verwendet diese Non-GAAP-Finanzkennzahlen zur Messung der operativen und finanziellen Leistung des Konzerns und ist der Auffassung, dass sie dabei helfen, Tendenzen in der Leistung zu identifizieren. Diese Non-GAAP-Finanzkennzahlen verbessern die Möglichkeiten des Managements, Entscheidungen hinsichtlich des richtigen Einsatzes von Ressourcen zu treffen und zu beurteilen, inwieweit der Konzern die vorgegebenen Finanzziele erreicht.

Non-GAAP-Finanzkennzahlen sind nur mit gewissen Einschränkungen als Analyseinstrument nutzbar und sollten nicht isoliert oder als Ersatz für die Analyse von Konzernergebnissen nach IFRS betrachtet werden. Aufgrund dieser Einschränkungen sind sie als Ersatz für die entsprechenden IFRS-Kennzahlen nicht geeignet.

Berichterstattung im Registrierungsdokument 2014

Die Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage in Abschnitt 2 dieses Registrierungsdokuments basieren auf der neuen Konzern-Segmentstruktur wie unter Abschnitt 2.1.1.2 beschrieben. Um vergleichbare Informationen im Hinblick auf die neue Konzern-Segmentstruktur zu liefern, wurden die Finanzinformationen für 2013 und die Finanzinformationen für 2012 umgegliedert. Darüber hinaus erfolgte eine Anpassung der Finanzinformationen für 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11. Die Finanzinformationen für 2012 wurden nicht angepasst; sie werden als „historisch“ d. h. „nicht angepasst“ bezeichnet.

2.1.1 Überblick

Mit Umsatzerlösen in Höhe von 60,7 Milliarden Euro im Jahr 2014 ist der Konzern das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört der Konzern zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie

zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2014 entfielen rund 82 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen Bereich (im Vergleich zu 81 Prozent in 2013 angepasst) und 18 Prozent auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 19 Prozent in 2013 angepasst). Am 31. Dezember 2014 beschäftigte der Konzern 138.622 Mitarbeiter.

2.1.1.1 Wechselkursinformationen

Die in diesem Dokument präsentierten Finanzinformationen sind in Euro, US-Dollar oder britischem Pfund angegeben. Die folgende Tabelle zeigt für die angegebenen Zeiträume bestimmte Informationen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar sowie dem britischen Pfund, die unter Verwendung der offiziellen Wechselkurse der Europäischen Zentralbank ermittelt wurden:

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Geschäftsjahresende	
	€/US\$	€/£	€/US\$	€/£
31. Dezember 2012	1,2848	0,8109	1,3194	0,8161
31. Dezember 2013	1,3281	0,8493	1,3791	0,8337
31. Dezember 2014	1,3285	0,8061	1,2141	0,7789

2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente

Umstrukturierung

Vor dem 1. Januar 2014 waren die Tätigkeiten des Konzerns fünf berichtspflichtigen Segmenten zugeordnet: Airbus Commercial, Airbus Military, Eurocopter, Astrium und Cassidian. Airbus Commercial und Airbus Military bildeten die Airbus Division. Die Auswirkungen konzerninterner Unterbeauftragungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military wurden in den Zahlen der Airbus Division eliminiert.

Die zuvor berichtspflichtigen Segmente Cassidian, Astrium und Airbus Military bilden zusammen das neue berichtspflichtige Segment Airbus Defence and Space.

In 2014 gliederte der Konzern die Tätigkeiten des Konzerns in die folgenden drei berichtspflichtigen Segmente:

- **Airbus** (vor dem 1. Januar 2014: Airbus Commercial): Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen; Umrüstung von Flugzeugen und zugehörige Dienstleistungen; Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von regionalen Turboprop-Flugzeugen und Flugzeugkomponenten.
- **Airbus Helicopters** (vor dem 1. Januar 2014: Eurocopter): Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern; Erbringung von Hubschrauber-Dienstleistungen.
- **Airbus Defence and Space**: Militärische Kampf- und Trainingsflugzeuge, Bereitstellung von Verteidigungselektronik und von Lösungen für den globalen Sicherheitsmarkt wie integrierte Systeme für globale Grenzsicherung und sichere Kommunikationslösungen und -logistik; Schulungen, Tests, Ingenieurs- und sonstige zugehörige Dienstleistungen; Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von

Lenkflugkörpersystemen; Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen, Bereitstellung von Raumfahrtendiensten; Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen und zugehörige Dienstleistungen. Die zuvor berichtspflichtigen Segmente Astrium, Cassidian und Airbus Military bilden zusammen das neue berichtspflichtige Segment Airbus Defence and Space.

„**Übrige/Zentrale/Konsolidierung**“ umfasst die Aktivitäten des Konzerns in den USA, die Holding-Funktion der Konzernzentralen, wie die neu erworbene Bank und andere, den berichtspflichtigen Segmenten nicht zuordenbare Aktivitäten sowie Konsolidierungseffekte.

2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen, Restrukturierungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2012, 2013 und 2014

A380-Programm. Auf der Basis eines überarbeiteten technischen Konzepts für die dauerhafte Lösung der Komplikationen mit den A380-Flügelverbindungskammern wurden in den Jahren 2012 und 2013 weitere 251 Millionen bzw. 85 Millionen Euro für die Reparatur angesetzt. Die Nachrüstungen werden 2015 abgeschlossen. 2014 bildete Airbus Rückstellungen im Zusammenhang mit identifizierten technischen Problemen und definierten Lösungen, was die neuesten Sachverhalte und Umstände widerspiegelt. Airbus ist vertraglich haftbar für die Reparatur oder den Austausch mangelhafter Teile, nicht jedoch für andere direkte oder indirekte Neben- oder Folgeschäden (einschließlich Umsatz-, Gewinn- oder Nutzungsausfällen). Jedoch kann es von Fall zu Fall bei Betrachtung der gesamten Geschäftsbeziehungen zu vertraglichen Anpassungen kommen.

Daneben gelang es Airbus, das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug im Berichtsjahr weiter zu verbessern. Airbus lieferte im Jahr 2014 30 A380-Flugzeuge, und das Programm bleibt auf Kurs für das Erreichen der Gewinnschwelle in 2015.

A350-XWB-Programm. Eine Programmüberprüfung in 2012 ergab eine dreimonatige Verzögerung der geplanten Indienstellung in die zweite Jahreshälfte 2014, für die der Konzern Aufwendungen in Höhe von -124 Millionen Euro erfasste.

In 2013 machte das A350-XWB-Programm Fortschritte in Richtung Zulassung. Am 14. Juni 2013 startete der erste Prototyp „MSN1“ des A350-XWB-Programms zu seinem Jungfernflug und die Flugerprobung umfasst inzwischen mehr als 1.000 Testflugstunden. Eine Nettoaufwendung in Höhe von 434 Millionen Euro spiegelte die Neubewertung der gegenwärtigen sowie der geschätzten Stückkosten wider. Verbesserungsmaßnahmen wurden ergriffen, um sich Kostenzielen anzunähern.

2014 erhielt die A350 XWB die Typenzulassung, die Indienstellung erfolgte Ende 2014 mit Auslieferung der ersten A350 XWB an Qatar Airways am 22. Dezember entsprechend der Verpflichtungen gegenüber dem Kunden. Trotz dieser wichtigen Zielerreichung gibt es nach wie vor große Herausforderungen. Der Produktionshochlauf wird vorbereitet. Die damit verbundenen Risiken im Hinblick auf Zeitplan, Leistung des Flugzeugs und Gesamtkostenrahmen werden entsprechend der Verpflichtung gegenüber dem Kunden weiterhin genau überwacht.

Die Bilanzierung von Fertigungsaufträgen wird auf Erstkundenverträge im zivilen Flugzeuggeschäft angewendet, sofern die Kunden im Rahmen des Vertrags wesentlichen Einfluss auf die Konstruktion und die Technologie des Flugzeugtyps genommen haben. Angesichts der zunehmenden Einbindung bestimmter Fluggesellschaften in den Entwicklungs- und Produktionsprozess des A350-XWB-Programms, wendet Airbus IAS 11 Bilanzierung von Fertigungsaufträgen auf eine bestimmte Anzahl von Erstkundenverträgen des A350-XWB-Programms für Auftragsbestände an. Diese Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Abschluss 2014 der Airbus Group und wird daher prospektiv angewandt.

A400M-Programm. Am 5. November 2010 schloss der Konzern die Verhandlungen mit OCCAR und den Erstkundennationen über verschiedene Aspekte eines neuen Programmansatzes für den A400M mit einer Änderung des A400M-Vertrags ab, der am 7. April 2011 finalisiert wurde. Der technische Fortschritt im A400M-Programm führte zur Erfassung von Umsatzerlösen im Zusammenhang mit dem A400M in Höhe von 0,5 Milliarden Euro in 2012, in Höhe von 1,0 Milliarden in 2013 und in Höhe von 1,6 Milliarden Euro in 2014.

Im Jahr 2013 erhielt das A400M-Programm die zivile und militärische Zulassung. Die ersten beiden A400M wurden an die französische Luftwaffe ausgeliefert; Ende 2013 stand im Auslieferungszentrum ein drittes, für die Türkei bestimmtes Flugzeug zur Zulassung bereit.

Nach acht Flugzeugauslieferungen in 2014 – vier an Frankreich, zwei an die Türkei und jeweils eine an Deutschland und an Großbritannien – befindet sich das A400M-Programm in einer Phase des schrittweisen Ausbaus der militärischen Fähigkeiten, wobei es zu Verzögerungen gekommen ist. Aktuell laufen Verhandlungen mit Kunden über den Ablauf des schrittweisen Ausbaus und den damit verbundenen Auslieferungen, um die revidierte Programm-Baseline und den neuen Auslieferungsplan widerzuspiegeln.

Im letzten Quartal 2014 hat das Management die Programm-entwicklung untersucht, die insbesondere durch die Herausforderungen beim Ausbau der militärischen Funktionalitäten und des Produktionshochlaufs sowie damit verbundene Abhilfemaßnahmen bestimmt wird. Als Ergebnis dieser Untersuchung hat Airbus Defence and Space, basierend auf der bestmöglichen Schätzung des Managements, eine zusätzliche Nettobelastung von 551 Millionen Euro für den am 31. Dezember 2014 endenden Berichtszeitraum berücksichtigt.

Der A400M SOC-1-Meilenstein muss noch erreicht werden. SOC 1 war Ende Oktober 2013 fällig; das damit verbundene Kündigungsrecht konnte nach zwölfmonatiger Karenzzeit am 1. November 2014 durch OCCAR/die Erstkundennationen ausgeübt werden. Bislang wurde es nicht ausgeübt. Nach dem Ermessen des Managements ist es höchst unwahrscheinlich, dass das Kündigungsrecht ausgeübt wird.

Das A400M-Programm bleibt nach wie vor in einer kritischen Phase und die damit verbundenen Risiken werden weiterhin genau überwacht.

Restrukturierungsrückstellungen. 2013 wurden Rückstellungen in Höhe von 292 Millionen Euro für die Restrukturierung der Division Airbus Defence and Space und der Konzernzentralen gebucht. 2014 bleibt das Restrukturierungsprogramm mit 1.900 Stellenkürzungen zum Ende des Jahres auf Kurs.

2.1.1.4 Aktuelle Entwicklungen

Airbus plant die Auslieferungszahlungen für Verkehrsflugzeuge in 2015 im Vergleich zu 2014 geringfügig zu steigern und es wird damit gerechnet, dass der Auftragsbestand für Zivilflugzeuge ansteigt.

Bedeutende Produktions- oder Marktstörungen oder ein Konjunkturabschwung könnten zu einer Anpassung dieser Zahlen führen.

2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen

2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen der Ertragslage des Konzerns im Jahresvergleich können sich zum Teil aus dem Erwerb und Verkauf von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen ergeben. Siehe – „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 4: Akquisitionen und Veräußerungen“.

Akquisitionen

Am 28. Juli 2014 erwarb Airbus Operations S.L.U., Getafe, Spanien, weitere 58,49 Prozent der Anteile an Alestis Aerospace S.L., La Rinconada, Spanien, für eine Gesamtgegenleistung von 28 Millionen Euro, einschließlich 6 Millionen Euro aus dem gesonderten Ansatz der Abgeltung bereits vorab bestehender Vertragsverhältnisse. Dies verschafft Airbus Group die Mehrheitsbeteiligung von insgesamt 60,16 Prozent an Alestis Aerospace S.L. Die Investition von Airbus soll die Lieferkette für zivile und militärische Programme sichern. Für das Gesamtjahr 2014 wies Alestis Aerospace S.L. Umsatzerlöse in Höhe von 148 Millionen Euro aus.

Am 25. Juli 2014 erwarb Airbus Group N.V., Leiden, Niederlande, vom Raiffeisenverband Salzburg 100 Prozent der Anteile an der Salzburg München Bank AG. Die Salzburg München Bank AG mit einer Bilanzsumme von rund 300 Millionen Euro ist eine voll-lizenzierte Bank mit Sitz in München, Deutschland, die kleine und mittlere Unternehmen sowie Privatkunden betreut. Die Akquisition der Salzburg München Bank AG hat zum Ziel, zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für die Geschäfte des Konzerns zu bieten. Vom Akquisitionszeitpunkt bis Ende 2014 wies die Salzburg München Bank AG Umsatzerlöse in Höhe von 4,7 Millionen Euro aus.

Am 17. Mai 2013 erwarb Cassidian Cybersecurity SAS, Elancourt, Frankreich, für eine Gesamtgegenleistung von 14 Millionen Euro einen beherrschenden Anteil in Höhe von 83,9 Prozent an Arkoon Network Security SA, Lyon, Frankreich („**Arkoon**“). Am 14. Juni 2013 machte Cassidian Cybersecurity SAS ein vereinfachtes öffentliches Pflichtangebot für die restlichen Anteile an Arkoon in Übereinstimmung mit den Allgemeinen Vorschriften der französischen Börsenaufsichtsbehörde „*Autorité des Marchés Financiers*“ („AMF“). Das nachfolgende Übernahmeangebot und Squeeze-Out-Verfahren führte dazu, dass Cassidian ab 15. Juli 2013 zum alleinigen Aktionär von Arkoon wurde. Die Gesamtgegenleistung für den verbleibenden Anteil an Arkoon in Höhe von 16,1 Prozent betrug 2,7 Millionen Euro. Seit dem Erwerbszeitpunkt hat Arkoon Umsatzerlöse in Höhe von 6 Millionen Euro zum Konzernergebnis beigesteuert.

Am 20. November 2012 erwarb der Konzern für insgesamt 28 Millionen Euro Eltra Holdings Pte Ltd., Singapur, Singapur, einen Luft- und Raumfahrtkonzern mit verschiedenen Aktivitäten in den Bereichen Zulieferketten und Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen (MRO) für die Luft- und Raumfahrt.

Am 16. November 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 27 Millionen Euro 99,8 Prozent der Anteile an Netasq Villeneuve d'Ascq, Frankreich, einem führenden Spezialisten und Pionier auf dem Markt für IT-Sicherheitslösungen.

Am 1. Oktober 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 121 Millionen Euro 75,1 Prozent der Anteile an Carl Zeiss Optronics GmbH, Oberkochen, Deutschland, mit der Absicht, zusammen mit der Carl Zeiss AG die optischen und optronischen Aktivitäten der Carl Zeiss Optronics GmbH zu betreiben. Die Carl Zeiss Optronics GmbH fertigt optronische, optische und feinmechanische Präzisionsprodukte für militärische und zivile Anwendungen.

Am 1. Juli 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 85 Millionen Euro 51 Prozent der Anteile an Rheinmetall Airborne Systems GmbH, Bremen, Deutschland, um die bisherigen Aktivitäten von Rheinmetall im Bereich der unbemannten Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems) und der Frachtladesysteme (Cargo Loading Systems) künftig gemeinsam mit Rheinmetall in einem neuen Unternehmen zu betreiben.

Am 3. April 2012 erwarb Astrium für insgesamt 10 Millionen Euro 66,8 Prozent der Anteile von Space Engineering SpA, Rom, Italien, einem Spezialisten für digitale Telekommunikation und die Konstruktion von Hochfrequenz- und Antennenausrüstungen sowohl für die Anwendung im Weltraum als auch auf dem Boden.

Im ersten Halbjahr 2012 baute Airbus Helicopters über verschiedene Asset Deals für insgesamt 43 Millionen Euro das Geschäft für Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen der Tochtergesellschaft Vector Aerospace Corp., Toronto, Kanada, insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum aus.

Abgänge

Am 9. Dezember 2014 schloss Airbus Group eine Vereinbarung mit dem Staat Finnland über den Verkauf des gesamten Anteils an Patria Oyj (26,8 Prozent) an den finnischen Verteidigungs-, Sicherheits-, Luft- und Raumfahrtkonzern für eine Gesamtgegenleistung von 133 Millionen Euro. Die Transaktion wurde am 11. Dezember 2014 abgeschlossen, und der Konzern erfasste in „Anteil am Ergebnis aus Beteiligungen“ einen Gewinn von 47 Millionen.

Am 27. November 2014 verkaufte Airbus Group im Rahmen eines außerbörslichen Block Trades insgesamt 810.072 Anteile an Dassault Aviation zu einem Kurs von 980 Euro pro Anteil an Dassault Aviation, was einem Gesamtvolumen von 794 Millionen Euro vor Berücksichtigung der Transaktionskosten entspricht. Der Gewinn, der in „Anteil am Ergebnis aus Beteiligungen“ erfasst wurde, betrug 343 Millionen Euro. Nach dieser Transaktion hielt Airbus Group einen Anteil von 38,82 Prozent am Kapital von Dassault Aviation und den damit verbundenen Stimmrechten. Durch die anschließende Einziehung von Anteilen in Höhe von 9 Prozent durch Dassault Aviation hält Airbus Group zum 31. Dezember 2014 einen Anteil

von 42,11 Prozent am Kapital von Dassault Aviation und den damit verbundenen Stimmrechten, was 3.880.235 Anteilen entspricht.

Am 10. Juli 2014 verkaufte Airbus Defence and Space seine Test & Services-Aktivitäten an ein Konsortium aus ACE Management S.A., Paris, Frankreich, und IRDI S.A., Toulouse, Frankreich. Die Veräußerung erfolgte über eine Akquisitionsgesellschaft Test & Mesures Groupe SAS, an der Airbus Defence and Space vorübergehend 33,5 Prozent hält. Die erhaltene Gesamtgegenleistung belief sich auf 35 Millionen Euro (davon 28 Millionen Euro in bar und 7 Millionen Euro in Anteilen an Test & Mesures Groupe SAS). Das veräußerte Nettovermögen belief sich auf 31 Millionen Euro. Der Konzern erfasste einen Gewinn aus der Veräußerung von Test and Services-Aktivitäten in Höhe von 7 Millionen Euro in den „Sonstigen Erträgen“.

Am 7. März 2014 veräußerte Astrium Services GmbH, Ottobrunn, Deutschland, 100 Prozent der Anteile an ND Satcom GmbH, Immenstaad, Deutschland, an Quantum Industries S.à.r.l., Luxembourg, Luxemburg, mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. März 2014, wobei sich eine negative Gesamtgegenleistung von 9 Millionen Euro ergab.

Am 28. Februar 2014 verkaufte EADS North America, Inc., Herndon, VA, USA, für eine Gesamtgegenleistung von 51 Millionen Euro 100 Prozent der Vermögenswerte und Schulden der Test and Services Division an Astronics Corp., East Aurora, NY, USA.

Am 31. Januar 2013 erwarb ST Aerospace Ltd., Singapur, Singapur einen 35-prozentigen nicht beherrschenden Anteil an Elbe Flugzeugwerke (EFW), Dresden, Deutschland, durch eine Kapitalerhöhung von 2,5 Millionen Euro bei EFW. Der Konzern als bisher alleiniger Gesellschafter behält 65 Prozent der Anteile an EFW.

Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppen

Joint Venture: Airbus Safran Launchers („ASL“)

Am 16. Juni 2014 gaben Airbus Group und Safran die Absicht bekannt, ein 50/50-Joint Venture zur Bündelung ihrer Aktivitäten in den Bereichen Trägerraketen und Antriebssysteme in Frankreich und Deutschland zu gründen.

Nach Zustimmung der Ministerratskonferenz der Europäischen Weltraumorganisation ESA zur Entwicklung und Produktion der neuen Trägerrakete Ariane 6 wurde am 3. Dezember 2014 das Gemeinschaftsunternehmen Airbus Safran Launchers gegründet. Die Partner entschieden, den Prozess in zwei Phasen zu strukturieren. Die erste Phase umfasst die Übernahme der Verantwortung durch das Gemeinschaftsunternehmen und die Aufbringung der Ressourcen, für die Koordination des Programmmanagements der zivilen Aktivitäten des Trägerraketengeschäfts und auch die entsprechende Beteiligung zu übernehmen. In einer zweiten Phase sollen alle Vermögenswerte, Verträge und Industriekapazitäten eingebracht werden, damit das Gemeinschaftsunternehmen in der Lage ist, alle Aktivitäten im Zusammenhang mit Entwurf, Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Trägerraketen, Antriebssystemen, Satelliten und Raumfahrzeugantrieben für zivile und militärische Zwecke sowie Vertrieb und Kommerzialisierung von zivilen Trägerdiensten

durchzuführen. Die Umsetzung der zweiten Phase ist davon abhängig, dass das Gemeinschaftsunternehmen einen Vertrag über die Entwicklung der Ariane 6 abschließt.

Nach Zustimmung der ESA-Ministerratskonferenz war die Umsetzung der ersten Phase bestätigt; die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden wurden zum 31. Dezember 2014 als zur Veräußerung bestimmt klassifiziert.

Am 14. Januar 2015 haben Airbus Group und Safran die erste Phase des Integrationsprozesses abgeschlossen, so dass Airbus Safran Launchers seine operative Tätigkeit aufnehmen konnte.

Electronics Oostkamp

Am 23. Dezember 2014 unterzeichnete Airbus Group einen Vertrag mit der Parter Capital Group AG über den Verkauf von Electronics Oostkamp, ein in Belgien ansässiges Werk für Elektronikkomponenten von Airbus Defence and Space. Airbus Group hat 2014 einen entsprechenden Verlust in Höhe von 7 Millionen Euro in den „Sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ erfasst. Als Erwerbszeitpunkt gilt der 21. Januar 2015.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilseignern

Am 31. Mai 2013 erwarb Astrium Services GmbH, Ottobrunn, Deutschland von SES S.A., Betzdorf, Luxemburg den verbleibenden nicht beherrschenden Anteil in Höhe von 24,9 Prozent an ND Satcom GmbH, Immenstaad, Deutschland. Die Gesamtgegenleistung betrug 1 Euro.

Am 28. Mai 2012 verringerte Cassidian für 7 Millionen Euro seine Beteiligung an Grintek Ewation (Pty) Ltd., Pretoria, Südafrika von 87,4 Prozent auf 75 Prozent, um den dort geltenden Anforderungen des Black Economic Empowerment (BEE)-Programms zu entsprechen.

2.1.2.2 Anpassung an beizulegende Zeitwerte

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Daimler Aerospace AG und Construcciones Aeronáuticas SA, die im Jahr 2000 zur Gründung des Konzerns führte, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei Aerospatiale Matra als Erwerber auftrat. Dementsprechend wurden die Buchwerte bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Gesamtbetrag von 1,8 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragssteuern angepasst, um ihnen einen Teil des jeweiligen beizulegenden Zeitwertes von Daimler Aerospace AG bzw. Construcciones Aeronáuticas SA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Anpassung an beizulegende Zeitwerte“). Die gesamten Zuschreibungen werden generell über 4 bis 25 Jahre für Sachanlagen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Darüber hinaus passte der Konzern im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S. den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag von insgesamt 0,3 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragsteuern an, um ihren beizulegenden Zeitwert widerzuspiegeln. Die Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte führen zu Abschreibungsaufwand, der in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wird. Für die Berichterstattung des Managements

behandelt der Konzern diese Abschreibungen als Einmalposten im EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „— 2.1.3.3. Verwendung des EBIT*“.

2.1.2.3 Wertminderung/Abschreibung von Vermögenswerten

Tritt ein auslösendes Ereignis ein, wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planungen oder getroffenen Annahmen, führt der Konzern einen Wertminderungstest für wahrscheinlich betroffene Vermögenswerte, Vermögensgruppen, Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierte Unternehmen durch. Darüber hinaus testet der Konzern im vierten Quartal eines jeden Geschäftsjahres den Geschäfts- oder Firmenwert auf eine eventuelle Wertminderung, ungeachtet dessen, ob Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Ein Wertminderungsaufwand wird ergebniswirksam mit dem Betrag gebucht, um den der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

In der Regel wird die Discounted-Cashflow-Methode verwendet, um den Nutzungswert der Vermögenswerte zu bestimmen. Die Discounted-Cashflow-Methode reagiert insbesondere empfindlich auf die durch das Management gewählten Abzinsungsfaktoren und ihre Einschätzung künftiger Cashflows. Aus diesem Grund können sich selbst geringfügige Änderungen dieser Faktoren erheblich auf die Vermögensbewertung und damit auf die Höhe der potenziellen Wertminderung auswirken.

Die vom Konzern verwendeten Abzinsungsfaktoren leiten sich aus den durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der betreffenden Geschäftsbereiche ab. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze — Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Wertminderung nicht finanzieller Vermögenswerte“ und „— Anmerkung 13: Immaterielle Vermögenswerte“.

Eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes wirkt sich auf die Rentabilität aus, da sie in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen wird. Im Jahr 2014 lag keine Wertminderung eines Geschäfts- oder Firmenwertes vor. In 2012 und 2013 führten die jährlichen Wertminderungstests von Geschäfts- oder Firmenwert in „Übrige Aktivitäten“ zu Wertminderungsaufwand in Höhe von 17 Millionen Euro bzw. 15 Millionen Euro.

2.1.2.4 Aktivierte Entwicklungskosten

Gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ beurteilt der Konzern bei produktbezogenen Entwicklungskosten, ob die Voraussetzungen für eine Aktivierung als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte erfüllt sind. Dabei werden die Kriterien für eine Aktivierung streng ausgelegt. Alle Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht die Kriterien des IAS 38 erfüllen, werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung aufwandswirksam erfasst. Im Jahr 2012 wurden gemäß IAS 38 produktbezogene Entwicklungskosten in Höhe von 488 Millionen

Euro (historisch) aktiviert, im Jahr 2013 in Höhe von 417 Millionen Euro (angepasst) und im Jahr 2014 in Höhe von 225 Millionen Euro. Der überwiegende Teil dieser Kosten entfiel dabei auf Entwicklungskosten für das A350-XWB-Programm (366 Millionen Euro in 2012, 354 Millionen Euro in 2013 und 58 Millionen Euro in 2014) sowie für das H160 Hubschrauberprogramm (18 Millionen Euro in 2012, 36 Millionen Euro in 2013 und 47 Millionen Euro in 2014).

Aktiviert Entwicklungskosten werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten abgeschrieben. Falls die zu produzierende Anzahl der Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögenswertes abgeschrieben. Die Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten (und Wertminderungen, falls vorhanden) werden hauptsächlich in den „Umsatzkosten“ erfasst. Im Jahr 2012 beliefen sich die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten auf 171 Millionen Euro (historisch), im Jahr 2013 auf 106 Millionen Euro (angepasst) und im Jahr 2014 auf 137 Millionen Euro, wobei letztere u. a. auf das A380-Programm und das FSTA-Programm entfielen.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden jährlich auf Wertminderungen untersucht, solange der Vermögenswert noch nicht genutzt wird, sowie später dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass der Buchwert nicht mehr erzielbar ist. Siehe — „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze — Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Aufwendungen für Forschung und Entwicklung“.

2.1.2.5 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss

Über 70 Prozent der Konzernumsätze lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. Der Konzern nutzt Sicherungsstrategien, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „— 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren - 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“.

Cashflow Hedges. In der Regel findet Cashflow Hedge Accounting im Konzern Anwendung für Devisentermingeschäfte, die der Absicherung des Währungsrisikos künftiger Verkäufe dienen, für bestimmte Zinsswaps, die der Absicherung der Schwankungen von Cashflows dienen, die aus bilanzierten Vermögenswerten und Schulden resultieren sowie für Equity-Swaps, die das Kursrisiko anteilsbasierter Vergütungen mit Barausgleich (LTIP) absichern. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert des Sicherungsinstruments werden, soweit sie sich auf den effektiven Teil der Sicherung beziehen, im „kumulierten sonstigen Ergebnis“ – einem separaten Posten des Konzern-Eigenkapitals, abzüglich zugehöriger latenter Steuern – gezeigt und bei Realisation der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit deren Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst. Siehe „— 2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)“. Der ineffektive Teil der Sicherung

wird sofort im Periodenergebnis erfasst. Die im Eigenkapital akkumulierten Beträge werden in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in der das gesicherte Grundgeschäft in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst wird, also wenn der prognostizierte Verkauf eintritt oder wenn finanzielle Aufwendungen oder finanzielle Erträge in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst werden. Werden gesicherte Transaktionen storniert, so werden vorher im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste aus dem Sicherungsgeschäft grundsätzlich im Konzernergebnis erfasst. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ausgeübt oder die Einstufung als Sicherungsinstrument widerrufen wird, verbleiben Beträge, die vorher im Eigenkapital erfasst wurden, so lange dort, bis die erwartete künftige Transaktion oder feste Verpflichtung eintritt. Neben derivativen Finanzinstrumenten kann der Konzern auch nicht derivative finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten in Fremdwährung einsetzen, um das Fremdwährungsrisiko einer erwarteten künftigen Transaktion abzusichern. Siehe „– 2.1.7.1 Wechselkurse“.

Umsätze in anderen Währungen als dem Euro, die nicht durch Finanzinstrumente gesichert sind, werden zu den jeweiligen Kursen des Tages in Euro umgerechnet, an dem die zugrunde liegende Transaktion erfolgt.

„Natural“ Hedges. Der Konzern setzt bestimmte Fremdwährungsderivate ein, um das Fremdwährungsrisiko in Verbindung mit Änderungen des beizulegenden Zeitwertes erfasster Vermögenswerte und Schulden abzusichern. Um die weitgehend natürliche Kompensation widerzuspiegeln, die solche Derivate für Gewinne und Verluste aus der Neubewertung/Kompensation bestimmter Bilanzposten in Fremdwährungen darstellen, weist der Konzern, soweit bestimmte formelle Anforderungen erfüllt sind, Gewinne und Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten ebenso wie die Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der damit zusammenhängenden bilanzierten Vermögenswerte und Schulden im EBIT* aus (anstatt die Gewinne oder Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten im Übrigen Finanzergebnis zu erfassen, während die Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der betroffenen Vermögenswerte und Schulden im EBIT* dargestellt werden). Das Jahresergebnis ist hiervon nicht beeinflusst. Siehe dazu „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Derivative Finanzinstrumente“ und „– Anmerkung 11: Finanzierungsaufwendungen – Übriges Finanzergebnis“.

2.1.2.6 Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die funktionale Währung der rechtlichen Einheit eines Unternehmens ist die Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist. Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit dem Stichtagskurs

am Ende des Geschäftsjahres umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Periodedurchschnittskursen. Alle hieraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden im kumulierten sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in anderen Währungen als der funktionalen Währung werden mit dem Kurs am Tag der Transaktion in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung werden mit dem Wechselkurs am Abschlussstichtag in die funktionale Währung umgerechnet. Die aus der Währungsumrechnung resultierenden Gewinne und Verluste werden in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst, mit Ausnahme qualifizierender Cashflow-Hedges, die im Eigenkapital abgegrenzt werden.

Nicht monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus nicht monetären finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden als Teil der Gewinne oder Verluste aus Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Umrechnungsdifferenzen aus nicht monetären finanziellen Vermögenswerten, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert und zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden hingegen im kumulierten sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Ein durch den Erwerb ausländischer Tochterunternehmen nach dem 31. Dezember 2004 entstandener Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert werden als Vermögenswerte und Schulden des erworbenen Unternehmens behandelt und zum Wechselkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Für Transaktionen, die vor dem 31. Dezember 2004 stattfanden, werden der Geschäfts- oder Firmenwert sowie erworbene Vermögenswerte und Schulden dem Käufer zugerechnet.

Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Währungsumrechnung“.

Zeitliches Auseinanderfallen der Währungsumrechnung

Vom Kunden erhaltene Anzahlungen (und die zugehörigen, bei Umsatzrealisierung gebuchten Umsätze) werden mit dem zum Zahlungszeitpunkt geltenden Wechselkurs bewertet. Auf US-Dollar lautende Kosten werden zum Wechselkurs des Tages, an dem sie angefallen sind, umgerechnet. Soweit auf US-Dollar lautende Anzahlungen von Kunden und die entsprechenden Kosten in US-Dollar zeitlich oder betragsmäßig voneinander abweichen, ergeben sich EBIT*-wirksame Währungseffekte (-diskrepanzen). Darüber hinaus hängen die Höhe der Abweichung und die entsprechende Auswirkung auf das EBIT* von Änderungen in den Auslieferungszahlen ab.

2.1.2.7 Bilanzielle Behandlung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss

Um Produktverkäufe, vorwiegend von Airbus und Airbus Helicopters zu unterstützen, kann der Konzern beschließen, sich – entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte – fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen. Bestimmte Verkaufsverträge können die Verpflichtung zu einer Wertgarantie enthalten, durch die Airbus oder Airbus Helicopters einen Teil des Wertes eines Flugzeuges zu einem bestimmten Zeitpunkt nach Auslieferung garantieren. Siehe „– 2.1.6.4 Absatzfinanzierung“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“. Die bilanzielle Behandlung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit verbundenen Risiko ab.

Bilanziert. Liegen infolge einer Finanzierungstransaktion im Wesentlichen alle Risiken und Chancen aus dem Eigentum am finanzierten Flugzeug (für Eurocopter steht „Flugzeug“ für Hubschrauber) beim Kunden, wird die Transaktion entweder als Darlehen oder als Finanzierungs-Leasing (Finance Lease) behandelt. In solchen Fällen werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf des Flugzeugs bei Auslieferung gebucht, die Zinsen aus der Finanzierung werden über die Laufzeit im Finanzergebnis ausgewiesen. Der ausstehende Betrag der Darlehensforderung wird abzüglich kumulierter Wertminderungen in der Bilanz unter den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 17: Sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Konzernfremde Investoren beteiligen sich gelegentlich an der Finanzierung, was in der Regel die Gründung eines strukturierten Unternehmens beinhaltet. Airbus Group konsolidiert ein strukturiertes Unternehmen zur Flugzeugfinanzierung, wenn der Konzern schwankenden Renditen aus dem strukturierten Unternehmen ausgesetzt ist und die Möglichkeit hat, die maßgeblichen Tätigkeiten zur Weitervermarktung zu bestimmen. Anderenfalls erfasst er seinen Anteil an der Finanzierung des strukturierten Unternehmens als Darlehen aus Flugzeugfinanzierung unter Übrige langfristige Finanzanlagen. Zum 31. Dezember 2014 beläuft sich der Buchwert der Darlehen aus Flugzeugfinanzierungen auf 426 Millionen Euro. Dieser Betrag entspricht auch dem maximalen Verlustrisiko des Konzerns aus seinem Anteil an nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen zur Flugzeugfinanzierung. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Verbleiben dagegen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen beim Konzern, wird die Transaktion als Operating-Leasing (Operating Lease) bilanziert. Es ist Konzernpolitik, Operating-Leasing für neue, an Kunden auszuliefernde Flugzeuge möglichst zu vermeiden. Anstatt 100 Prozent der Erträge aus dem „Verkauf“ des Flugzeugs bei Auslieferung als Umsatzerlöse auszuweisen, werden die Leasingerträge aus solchen Operating-Leasingverhältnissen über die Laufzeit der entsprechenden Leasingverträge als Umsatzerlöse erfasst. Die verleasten Flugzeuge werden in der Bilanz als Vermögenswert (Sachanlagen) zu Herstellungskosten ausgewiesen, die zugehörigen Abschreibungen, und mögliche

Wertminderungen werden in den Umsatzkosten erfasst. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 14: Sachanlagen“.

Übersteigt der Barwert einer Wertgarantie zehn Prozent des Kaufpreises des Flugzeugs, wird der Verkauf des zugrunde liegenden Flugzeugs im Konzern-Jahresabschluss als Operating-Leasing ausgewiesen. In diesem Fall wird die Barzahlung des Kunden bei Auslieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und bis zum letzten Ausübungsdatum linear bis zum Betrag der Wertgarantie aufgelöst. Das Flugzeug wird in der Bilanz zu Herstellungskosten in den Sachanlagen erfasst. Der Ausweis der Abschreibungsaufwendungen erfolgt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter den Umsatzkosten. Zum Dezember 2014 bzw. 2013 wurden keine solchen Transaktionen in der Bilanz erfasst.

Außerbilanziell – Eventualverpflichtungen. Bestimmte Verpflichtungen im Rahmen von Verkaufsfinanzierungen, wie zum Beispiel Ober-Unterleasing-Verhältnisse und Wertgarantien, deren Barwert die Zehn-Prozent-Grenze nicht überschreitet, werden nicht in der Bilanz ausgewiesen.

Damit werden Transaktionen, die solche Wertgarantien beinhalten, als Verkäufe behandelt; das damit verbundene Risiko gilt als Eventualverpflichtung. Um das Risiko aus Wertgarantien zu reduzieren und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme zu minimieren, gibt der Konzern nur vorsichtige Wertgarantien mit restriktiven Ausübungsbedingungen, unter anderem mit begrenzten Ausübungszeiträumen, ab.

Bei Ober-Unterleasing-Verhältnissen, die von Airbus in der Vergangenheit verwendet wurden, um Investoren die Nutzung von Steuervorteilen im Zusammenhang mit Leasing in bestimmten Ländern zu ermöglichen, werden die mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken üblicherweise durch einen Dritten getragen, den Oberleasinggeber (Head Lessor). Der Oberleasinggeber verleast (direkt oder indirekt) das Flugzeug an Airbus, von wo aus es wiederum an den Kunden weiter verleast wird. Soweit möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasing-Verhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus werden als außerbilanzielle Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Rückstellungen und Wertberichtigungen. Entsprechend der Politik, für das Risiko aus der Absatzfinanzierung vorzusorgen, bilanziert der Konzern Rückstellungen, um das geschätzte Nettorisiko aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Rückstellungen für Risiken aus der Absatzfinanzierung werden unabhängig davon, ob sie bilanzwirksam sind oder nicht, als Wertminderung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte oder unter den Rückstellungen ausgewiesen. Rückstellungen, die als Passivposten ausgewiesen werden, betreffen vorwiegend außerbilanzielle Verpflichtungen. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25c): Sonstige

Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswertes, wenn die Rückstellungen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 14: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 17: Sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen der Rückstellungen aufgrund geänderter Einschätzungen einen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume ausüben.

2.1.2.8 Drohverlustrückstellungen

Der Konzern erfasst Drohverlustrückstellungen, wenn es wahrscheinlich wird, dass die Gesamtkosten eines Vertrags die Gesamterlöse übersteigen werden. Aufgrund der Größe, Dauer und Art vieler Verträge des Konzerns ist die Einschätzung der Gesamtumsätze und -kosten bis zur Fertigstellung kompliziert und von etlichen Annahmen, Wertungen und Schätzungen abhängig. Durch die Einführung neuer Flugzeugprogramme (z. B. A350 XWB) oder größerer Programme für Derivate von Flugzeugen erhöht sich

diese Komplexität der Annahmen, Wertungen und Einschätzungen hinsichtlich der erwarteten Entwicklungs-, Produktions- und Zertifizierungspläne sowie der erwarteten Kostenkomponenten einschließlich der Zahlung möglicher Vertragsstrafen an Kunden und Schadenersatzansprüche von Lieferanten. Die Verträge des Konzerns enthalten möglicherweise auch Optionen für den Kunden, den Vertrag unter bestimmten Bedingungen zu beenden oder zu verlängern. Dies erfordert eine Ermessensentscheidung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, mit der diese Optionen tatsächlich in Anspruch genommen werden. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 25c): Sonstige Rückstellungen“.

Drohverlustrückstellungen werden deshalb regelmäßig überprüft und neu bewertet. Jedoch können künftige Veränderungen der vom Konzern getroffenen Annahmen oder Veränderungen in den zugrunde liegenden Umständen, z. B. bestimmte Wechselkursschwankungen, zu einer Neubewertung bisheriger Drohverlustrückstellungen führen und dementsprechend positive bzw. negative Auswirkungen auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben.

2.1.3 Leistungskennzahlen

2.1.3.1 Neue Segmentstruktur

Wie unter „— 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“ beschrieben, bilden die zuvor berichtspflichtigen Segmente Cassidian, Astrium und Airbus Military seit dem 1. Januar 2014 zusammen das neue berichtspflichtige Segment Airbus Defence and Space.

Airbus (vor dem 1. Januar 2014: Airbus Commercial)

Nachstehend sind die Kennzahlen der vergangenen drei Jahre für die Tätigkeiten von Airbus zusammengefasst, wie sie sich entsprechend der Struktur der neuen Division ergeben.

<i>(in Mio. €)</i>	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Auftragseingang (netto)	150.085	199.261	87.283
Auftragsbestand	803.633	625.595	505.333
Umsatzerlöse	42.280	39.494	37.624
EBIT*	2.671	1.593	1.147
<i>in Prozent der Umsatzerlöse</i>	6,3%	4,0%	3,0%

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln. Siehe „— 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln.

Airbus Helicopters (vor dem 1. Januar 2014: Eurocopter)

Nachstehend sind die Kennzahlen der vergangenen drei Jahre für die Tätigkeiten von Airbus Helicopters zusammengefasst.

<i>(in Mio. €)</i>	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013	Stand zum 31. Dezember 2012
Auftragseingang (netto)	5.469	5.775	5.392
Auftragsbestand	12.227	12.420	12.942
Umsatzerlöse	6.524	6.297	6.264
EBIT*	413	397	309
<i>in Prozent der Umsatzerlöse</i>	6,3%	6,3%	4,9%

Airbus Defence and Space

Nachstehend sind die Kennzahlen der vergangenen drei Jahre für die Tätigkeiten von Airbus Military, Astrium und Cassidian zusammengefasst, wie sie sich entsprechend der Struktur der neuen Division ergeben.

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Auftragseingang (netto)	12.225	11.808	10.512
Auftragsbestand	43.075	43.208	49.219
Umsatzerlöse	13.025	13.121	13.520
EBIT*	409	659	522
<i>in Prozent der Umsatzerlöse</i>	<i>3,1%</i>	<i>5,0%</i>	<i>3,9%</i>

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln.

2.1.3.2 Auftragsbestand

Der Auftragsbestand am Jahresende besteht aus Verträgen, die bis zu diesem Zeitpunkt unterzeichnet wurden. Nur verbindliche Aufträge werden in die Berechnung des Auftragsbestands einbezogen. Bei Verkehrsflugzeugen wird ein verbindlicher Auftrag als ein Auftrag definiert, für den der Konzern eine nicht rückzahlbare Anzahlung erhält. Verteidigungsaufträge werden in den Auftragsbestand aufgenommen, wenn der damit verbundene Beschaffungsvertrag unterzeichnet wurde (und in den meisten Fällen eine Anzahlung eingegangen ist). Verpflichtungen aus Verteidigungs-Rahmenverträgen („Umbrella“- oder „Framework“-Verbindungen) durch Regierungskunden werden erst nach

offizieller Bekanntgabe an Airbus Group in den Auftragsbestand übernommen.

Bei Verkehrsflugzeugverträgen leiten sich die Beträge des Auftragsbestandes in der nachstehenden Tabelle aus den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum indexiert, und soweit zutreffend, in Euro umgerechnet werden (zum jeweiligen Sicherungskurs für den gesicherten Anteil der erwarteten Cashflows und zum Stichtagskurs für den nicht gesicherten Teil). Die Höhe des Auftragsbestands für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

KONZERN-AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2014, 2013 UND 2012⁽¹⁾

	Stand zum 31. Dezember 2014		Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽²⁾		Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽³⁾	
	(in Mrd. €)	In Prozent ⁽⁴⁾	(in Mrd. €)	In Prozent ⁽⁴⁾	(in Mrd. €)	In Prozent ⁽⁴⁾
Airbus ⁽⁵⁾	803,6	93,6%	625,6	91,8%	505,3	89,0%
Airbus Helicopters	12,2	1,4%	12,4	1,8%	13,0	2,3%
Airbus Defence and Space	43,1	5,0%	43,2	6,4%	49,2	8,7%
Summe Auftragsbestand der Divisionen	858,9	100%	681,2	100%	567,5	100%
Übrige – Zentr./Konsolidierung	(1,4)		(0,6)		(1,0)	
Summe	857,5		680,6		566,5	

(1) Ohne Optionen.

(2) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“

(3) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind umgegliedert, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln.

(4) Vor „Übrige – Zentr./Konsolidierung“.

(5) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

2014 im Vergleich zu 2013. Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2013 um 176,9 Milliarden Euro auf 857,5 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den der Konzern im Jahr 2014 (166,4 Milliarden Euro) verzeichnen konnte und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (60,7 Milliarden Euro). Zudem hatte der höhere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands herangezogen wurde (1,21 Euro/US-Dollar im Vergleich zu 1,38 Euro/US-Dollar Ende 2013), einen positiven Effekt von rund +86 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand.

Bei Airbus erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2013 um 178 Milliarden Euro auf 803,6 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als zwei (Berechnung basiert auf Einheiten von Nettoneuaufträgen). In 2014 bestand der Auftragseingang aus netto 1.456 Aufträgen (2013: 1.503), davon zum Großteil für die A320-Produktfamilie, für die netto 1.321 Festaufträge eingingen (1.011 A320neo und 310 A320ceo). Ende 2014 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus auf 6.386 Flugzeuge (gegenüber 5.559 Flugzeugen Ende 2013).

Bei Airbus Helicopters verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2013 um -0,2 Milliarden Euro auf 12,2 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, bei Neuaufträgen in Höhe von netto 5,5 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand aus netto 369 Aufträgen im Jahr 2014 (2013: 422), vor allem aus Aufträgen für Zivilhubschrauber. Ende 2014 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 893 Hubschrauber (gegenüber 995 Hubschraubern Ende 2013).

Bei Airbus Defence and Space verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2013 um -0,1 Milliarden Euro auf 43,1 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, bei Neuaufträgen in Höhe von netto 12,2 Milliarden Euro. Space Systems erreichte ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins mit einem großen Entwicklungsauftrag im Bereich Verteidigung, wichtigen Exportaufträgen im Bereich ENS (Earth Observation, Navigation und Science) und vier (2013: drei)

Telekommunikationssatelliten. Darüber hinaus wurden 28 (2013: 10) Nettoaufträge im Segment leichte und mittelschwere Flugzeuge bestellt. Eine Bestellung erfolgte für den A330 MRTT für einen Neukunden, Frankreich (2013: sieben Flugzeuge).

2013 im Vergleich zu 2012. Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2012 um 114,1 Milliarden Euro (angepasst) auf 680,6 Milliarden Euro (angepasst) in 2013 ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den der Konzern im Jahr 2013 verzeichnen konnte (216,4 Milliarden Euro; angepasst) und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (57,6 Milliarden Euro; angepasst), obwohl der niedrigere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands herangezogen wurde (Ende 2013: 1,38 Euro/US-Dollar, Ende 2012: 1,32 Euro/US-Dollar), einen negativen Effekt von rund -25 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand hatte.

Die nachstehende Tabelle zeigt den zivilen und militärischen Auftragsbestand jeweils zum Ende der letzten drei Jahre.

	Stand zum 31. Dezember 2014		Stand zum 31. Dezember 2013		Stand zum 31. Dezember 2012	
	In Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	In Mrd. € ^{(1),(2)}	In Prozent	In Mrd. € ^{(1),(3)}	In Prozent
Auftragsbestand:						
Ziviler Sektor	815,3	95%	638,0	94%	516,9	91%
Verteidigungssektor	42,2	5%	42,6	6%	49,6	9%
Summe	857,5	100%	680,6	100%	566,5	100%

(1) Einschließlich „Übrige – Zentr./Konsolidierung“.

(2) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

(3) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

2.1.3.3 Verwendung des EBIT*

Schlüsselgröße der internen Erfolgsmessung des Konzerns ist das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten (EBIT*). Der Begriff „außerordentlich“ bezieht sich dabei auf Posten wie Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung der EADS und dem Airbus Unternehmenszusammenschluss sowie Wertminderungsaufwendungen darauf. Enthalten sind auch die Effekte aus dem Abgang von Geschäfts- oder Firmenwert und Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert aus diesen Transaktionen.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung des Konzernergebnisses vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern (wie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung angegeben) zum EBIT* des Konzerns.

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2014	Geschäftsjahresende zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	3.991	2.570	2.089
Abgang und Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwert	6	15	17
Außerordentliche Abschreibungen	43	39	38
EBIT*	4.040	2.624	2.144

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

2.1.3.4 EBIT*-Leistung nach Divisionen

Die nachstehende Tabelle zeigt das konsolidierte EBIT* des Konzerns der letzten drei Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2014	Geschäftsjahresende zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Airbus	2.671	1.593	1.147
Airbus Helicopters	413	397	309
Airbus Defence and Space	409	659	522
Summe EBIT* der Divisionen	3.493	2.649	1.978
Übrige – Zentr./Konsolidierung ⁽³⁾	547	(25)	166
Summe	4.040	2.624	2.144

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen werden angepasst, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen werden angepasst, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln.

(3) „Zentrale/Konsolidierung“ umfasst das Ergebnis der Zentrale, welches hauptsächlich aus „Anteile am Ergebnis aus der Beteiligung an assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung des Konzerns an Dassault Aviation besteht.

2014 im Vergleich zu 2013. Das konsolidierte EBIT* des Konzerns erhöhte sich um 54,0 Prozent von 2,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf 4,0 Milliarden Euro im Jahr 2014, was vor allem auf einen Anstieg des EBIT* bei Airbus zurückzuführen war.

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich um 67,7 Prozent von 1,6 Milliarden Euro in 2013 auf 2,7 Milliarden Euro in 2014. Dies lag vor allem an höheren Auslieferungszahlen für Flugzeuge (629 Auslieferungen in 2014 im Vergleich zu 626 Auslieferungen in 2013), anhaltenden Verbesserungen im operativen Bereich, darunter Fortschritte bei der A380 in Richtung Erreichen der Gewinnschwelle sowie die günstige Entwicklung fällig werdender Sicherungsgeschäfte, was teilweise durch gestiegene Kosten für die Unterstützung der A350 XWB kompensiert wurde. Im vierten Quartal 2013 war eine Nettobelastung aus dem A350-XWB-Programm in Höhe von 434 Millionen Euro gebucht worden, was zu der Verbesserung in 2014 beitrug. (Siehe „– 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen, Restrukturierungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2012, 2013 und 2014“).

Das EBIT* von Airbus Helicopters erhöhte sich um 4,0 Prozent von 397 Millionen Euro im Jahr 2013 auf 413 Millionen Euro im Jahr 2014, trotz höherer Forschungs- und Entwicklungskosten und einer ungünstigeren Umsatzstruktur.

Das EBIT* von Airbus Defence and Space verringerte sich um 37,9 Prozent von 659 Millionen Euro (angepasst) in 2013 auf 409 Millionen Euro in 2014. Im letzten Quartal 2014 hat das Management die A400M-Programmentwicklung untersucht, die vor allem bestimmt ist von den Herausforderungen beim Ausbau der militärischen Funktionalitäten und des Produktionshochlaufs, sowie damit verbundenen Abhilfemaßnahmen. Als Ergebnis dieser Untersuchung hat Airbus Defence and Space, basierend auf der bestmöglichen Schätzung des Managements, eine zusätzliche Nettobelastung von 551 Millionen Euro in dem am 31. Dezember 2014 endenden Berichtszeitraum berücksichtigt. (Siehe „– 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen, Restrukturierungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2012, 2013 und 2014“).

Das EBIT* der „Übrige - Zentrale/Konsolidierung“ erhöhte sich von -25 Millionen Euro in 2013 auf +547 Millionen Euro in 2014. Dies beinhaltet einen Gewinn in Höhe von 343 Millionen Euro aus der Veräußerung von acht Prozent der Beteiligung des Konzerns an Dassault Aviation.

2013 im Vergleich zu 2012. Das konsolidierte EBIT* des Konzerns erhöhte sich um 22,4 Prozent (angepasst) von 2,1 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 2,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013, was vor allem auf einen Anstieg des EBIT* in den drei Divisionen in 2013 zurückzuführen war.

Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*. Über 70 Prozent der Konzernumsätze lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfallen. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen (ersichtlich aus dem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert der Konzern einen wesentlichen Teil des Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe „– 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren - 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“. Zusätzlich zu den Auswirkungen, welche die Sicherungsaktivitäten auf das EBIT* des Konzerns haben, wird dieses auch durch Wertanpassungen bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Abschlussstichtag und das „Natural Hedging“ („natürliche Absicherung“) beeinflusst.

Im Jahr 2014 wurden Cashflow Hedges für auf US-Dollar lautende Konzernumsätze in Höhe von ca. 24,3 Milliarden US-Dollar fällig. 2014 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem der Konzern die auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,35 Euro/US-Dollar gegenüber 1,37 Euro/US-Dollar im Jahr 2013. Diese Differenz wirkte sich 2014 im Vergleich zu 2013 in einem Anstieg des EBIT* um etwa +0,2 Milliarden Euro aus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen gegenüber 2013 einen positiven Effekt auf das EBIT* in Höhe von etwa +0,24 Milliarden Euro. Siehe „– 2.1.2.6 Währungsumrechnung“.

Im Jahr 2013 wurden Cashflow Hedges für auf US-Dollar lautende Konzernumsätze in Höhe von ca. 23,5 Milliarden US-Dollar fällig. 2013 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem der Konzern die auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,37 Euro/US-Dollar gegenüber 1,36 Euro/US-Dollar im Jahr 2012. Diese Differenz wirkte sich 2013 im Vergleich zu 2012 in einem Rückgang des EBIT* von etwa -0,08 Milliarden Euro aus; ein Großteil davon

entfällt auf Airbus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen gegenüber 2012 einen negativen Effekt auf das EBIT* in Höhe von -0,03 Milliarden Euro.

2.1.4 Ertragslage

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen (IFRS) der letzten drei Jahre.

<i>(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)</i>	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Umsatzerlöse	60.713	57.567	56.480
Umsatzkosten	(51.776)	(49.613)	(48.582)
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.937	7.954	7.898
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.601)	(2.762)	(2.869)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.391)	(3.118)	(3.142)
Sonstige betriebliche Erträge	330	272	184
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(179)	(259)	(229)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und sonstiges Beteiligungsergebnis	895	483	247
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	3.991	2.570	2.089
Zinsergebnis	(320)	(332)	(285)
Übriges Finanzergebnis	(458)	(278)	(168)
Ertragsteuern	(863)	(477)	(438)
Konzernergebnis	2.350	1.483	1.198
Davon entfallen auf:			
die Eigentümer des Mutterunternehmens (Nettoergebnis)	2.343	1.473	1.197
Nicht beherrschende Anteile	7	10	1
Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)	2,99	1,86	1,46
Ergebnis je Aktie (mit Verwässerungseffekt) (in €)	2,99	1,85	1,46

(1) Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

Nachstehend folgt ein Jahresvergleich der Ertragslage auf Basis der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen.

2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht der Konzernumsatzerlöse der letzten drei Jahre nach Divisionen.

<i>(in Mio. €)</i>	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013 ⁽¹⁾	Stand zum 31. Dezember 2012 ⁽²⁾
Airbus	42.280	39.494	37.624
Airbus Helicopters	6.524	6.297	6.264
Airbus Defence and Space	13.025	13.121	13.520
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	61.829	58.912	57.408
Übrige – Zentr./Konsolidierung	(1.116)	(1.345)	(928)
Summe	60.713	57.567	56.480

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind angepasst, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln. Siehe „– 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente“

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Die Zahlen der Divisionen sind angepasst, um die neue Segmentstruktur widerzuspiegeln.

In 2014 stiegen die Konzernumsatzerlöse um 5,5 Prozent von 57,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf 60,7 Milliarden Euro im Jahr 2014. Der Anstieg resultierte vorwiegend aus höheren Umsatzerlösen bei Airbus.

In 2013 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse um 1,9 Prozent (angepasst) von 56,5 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 57,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Anstieg resultierte vorwiegend aus höheren Umsatzerlösen bei Airbus, teilweise ausgeglichen durch die Anpassung in 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 (-1,7 Milliarden Euro).

Airbus

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen nach Produkttyp in den letzten drei Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013	Stand zum 31. Dezember 2012
Single Aisle	490	493	455
Langstrecke (Long-Range)	108	108	103
A350 XWB	1	0	0
Großflugzeuge	30	25	30
Summe	629	626	588⁽¹⁾

(1) 585 Flugzeuge, die zur Umsatzrealisierung berechtigten (Auslieferung von drei A330-200 unter Operating-Leasingverträgen).

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus erhöhten sich um 7,1 Prozent von 39,5 Milliarden Euro (angepasst) in 2013 auf 42,3 Milliarden Euro im Jahr 2014, was zurückzuführen ist auf einen Anstieg der Auslieferungen auf einen Höchststand von 629 Flugzeugen (2013: 626 Auslieferungen) und einen günstigeren Auslieferungsmix, darunter 30 A380-Flugzeuge gegenüber 25 in 2013.

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus erhöhten sich um 5,0 Prozent (angepasst) von 37,6 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 39,5 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013. Dieser Anstieg war vor allem eine Folge der höheren Auslieferungszahlen (626 Auslieferungen im Jahr 2013, gegenüber 588 Auslieferungen im Jahr 2012, davon 585, die zur Umsatzrealisierung berechtigten).

Airbus Helicopters

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der Auslieferungen von Hubschraubern nach Produkttyp in den letzten drei Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013	Stand zum 31. Dezember 2012
Tiger	12	11	10
Leichte Hubschrauber	226	269	227
Mittelschwere Hubschrauber	132	136	168
Schwere Hubschrauber	101	81	70
<i>Davon NH90</i>	53	44	35
Summe	471	497	475

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Helicopters erhöhten sich um 3,6 Prozent von 6,3 Milliarden Euro in 2013 auf 6,5 Milliarden Euro in 2014, was insbesondere auf Regierungsprogramme, darunter den Hochlauf des NH90-Hubschrauberprojekts zurückzuführen ist. Insgesamt gab es Hubschrauber-Auslieferungen von 471 Einheiten (GJ 2013: 497 Einheiten), darunter die erfolgreiche Indienststellung

der EC175 in vierten Quartal, die der Indienststellung der EC145 T2 und der EC135 T3 Anfang des Jahres folgte.

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Helicopters blieben in 2013 stabil bei 6,3 Milliarden Euro bei einem allgemeinen Anstieg der ausgelieferten Hubschrauber von 475 im Jahr 2012 auf 497 im Jahr 2013. Der gleichbleibende Umsatz spiegelt den schlechteren Produktmix bezogen auf den Umsatz wider.

Airbus Defence and Space

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der Auslieferungen von Airbus Defence and Space nach Produkttyp in den letzten drei Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2014	Stand zum 31. Dezember 2013	Stand zum 31. Dezember 2012
A400M	8	2	0
A330 MRTT (Tanker)	5	7	5
Leichte und mittelschwere Flugzeuge	19	22	24
Telekommunikationssatelliten	5	3	3
Summe	48	51	52

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Defence and Space waren weitgehend stabil mit einem geringfügigen Rückgang um -0,7 Prozent von 13,1 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf 13,0 Milliarden Euro im Jahr 2014. Die Umsatzerlöse wurden getragen durch Military Aircraft mit insgesamt acht A400M-Auslieferungen an vier Nationen sowie durch Space Systems mit sechs Ariane-5-Starts während des Jahres.

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Defence and Space verringerten sich um -3,0 Prozent (angepasst) von 13,5 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 13,1 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Rückgang in 2013 (-1,3 Milliarden Euro) ist in voller Höhe auf die Anpassungen aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 zurückzuführen. Der operative Anstieg um +0,9 Milliarden Euro resultierte im Wesentlichen aus dem Produktionshochlauf des A400M, der die Auslieferung von zwei A400M an die französische Luftwaffe, ein höheres Volumen sowohl an Tankflugzeugen als auch an leichten und mittelschweren Flugzeugen einschloss sowie weitere Programmumsetzungen, insbesondere bei Eurofighter und Space Systems, trotz eines Rückgangs der Services-Aktivitäten.

2.1.4.2 Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten stiegen um 4,4 Prozent von 49,6 Milliarden Euro (angepasst) für das Jahr 2013 auf 51,8 Milliarden Euro im Jahr 2014. Der Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen, Kosten infolge des Wachstums von Airbus, gestiegenen Kosten für die Unterstützung der A350 XWB und Nettobelastungen im Zusammenhang mit dem A400M-Programm in Folge des Management Reviews. Im vierten Quartal 2013 war eine Nettobelastung aus dem A350-XWB-Programm in Höhe von 434 Millionen Euro berücksichtigt worden, die den Anstieg in 2014 teilweise ausgleicht. Siehe „– 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen, Restrukturierungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2012, 2013 und 2014“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten gemäß IAS 38 in Höhe von -137 Millionen Euro in 2014 im Vergleich zu -106 Millionen Euro (angepasst) in 2013. Ungeachtet der vorstehend genannten Punkte erhöhte sich das Bruttoergebnis vom Umsatz von 13,8 Prozent (angepasst) in 2013 auf 14,7 Prozent in 2014.

Die Konzernumsatzkosten stiegen trotz tatsächlicher Kosteneinsparungen um 2,1 Prozent (angepasst) von 48,6 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 49,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr

2013. Der Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen und Kosten infolge des Wachstums von Airbus, die Bildung einer Restrukturierungsrückstellung sowie Aufwendungen für Restrukturierungen, die A350-XWB- und A380-Programme und negative Währungseffekte. Der Anstieg wurde abgeschwächt durch die Anpassungen in 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 (-1,3 Milliarden Euro). Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten gemäß IAS 38 in Höhe von -106 Millionen Euro (angepasst) in 2013 im Vergleich zu -171 Millionen Euro (historisch) in 2012. Ungeachtet der vorstehend genannten Punkte verringerte sich das Bruttoergebnis vom Umsatz von 14,0 Prozent in 2012 auf 13,8 Prozent in 2013.

2.1.4.3 Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns verringerten sich um 5,8 Prozent von 2,8 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2014.

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns verringerten sich um 3,7 Prozent von 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf 2,8 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Rückgang in 2013 ist in voller Höhe auf die Anpassungen in 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 zurückzuführen.

2.1.4.4 Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns stiegen um 8,8 Prozent von 3,1 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf 3,4 Milliarden Euro im Jahr 2014, was im Wesentlichen die F & E-Aktivitäten bei Airbus widerspiegelt. Der größte Kostenbeitrag resultiert aus dem A350-XWB-Programm. Darüber hinaus wurden 58 Millionen Euro an Entwicklungskosten für das A350-XWB-Programm aktiviert. Siehe „– 2.1.2.4 Aktivierte Entwicklungskosten“.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns blieben stabil bei 3,1 Milliarden Euro im Jahr 2013, was im Wesentlichen die F & E-Aktivitäten bei Airbus widerspiegelt. Der größte Kostenbeitrag resultiert aus dem A350-XWB-Programm. Darüber hinaus wurden 354 Millionen Euro an Entwicklungskosten für das A350-XWB-Programm aktiviert.

2.1.4.5 Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Gewinne und Verluste aus der Veräußerung von Investitionen in Anlagevermögen sowie Mieterträge.

In 2014 belief sich der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf +151 Millionen Euro gegenüber +13 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Nettoanstieg ist zum Teil auf den Verkauf des Gebäudes der Zentrale in Paris zurückzuführen.

In 2013 belief sich der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf +13 Millionen Euro (angepasst) gegenüber -45 Millionen Euro im Jahr 2012. Der Anstieg ist vor allem auf die Anpassungen in 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 zurückzuführen.

2.1.4.6 Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns

Die „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“ umfassen grundsätzlich die Ergebnisse von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden sowie die Ergebnisse von nicht konsolidierten Beteiligungen.

In 2014 verzeichnete der Konzern einen Ertrag von 895 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 483 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Anstieg von 412 Millionen Euro ergibt sich vor allem aus dem Gewinn in Höhe von 343 Millionen Euro aus dem teilweisen Verkauf von Anteilen an Dassault Aviation und dem Gewinn in Höhe von 47 Millionen Euro aus der Veräußerung von Anteilen an Patria. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 16: Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen.“

In 2013 verzeichnete der Konzern einen Ertrag von 483 Millionen Euro (angepasst) aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 247 Millionen Euro (historisch) im Jahr 2012. Der Anstieg in Höhe von 236 Millionen Euro ist vor allem auf die Anpassungen in 2013 aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 sowie auf die Kapitalbeteiligung des Konzerns an Dassault Aviation zurückzuführen.

2.1.4.7 Zinsergebnis des Konzerns

Das Zinsergebnis des Konzerns spiegelt den Saldo der Zinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten ergeben und beinhaltet Zinsaufwendungen für rückzahlbare Darlehen von europäischen Regierungen, die zur Finanzierung von F & E-Arbeiten gewährt wurden.

In 2014 weist der Konzern einen konsolidierten Nettozinsaufwand von -320 Millionen Euro aus, nach -332 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Die leichte Verbesserung des Zinsergebnisses resultiert aus niedrigeren Zinsaufwendungen für die rückzahlbaren Darlehen von europäischen Regierungen.

In 2013 weist der Konzern einen konsolidierten Nettozinsaufwand von -332 Millionen Euro (angepasst) aus, nach -285 Millionen Euro (historisch) im Jahr 2012. Die Verschlechterung des Zinsergebnisses resultiert vor allem aus niedrigeren Zinserträgen aus den flüssigen Mitteln des Konzerns.

2.1.4.8 Übriges Finanzergebnis des Konzerns

Diese Position beinhaltet, unter anderem, die Auswirkung der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, den Effekt aus der Währungsumrechnung monetärer Posten und die Umkehr der Diskontierungseffekte bei Rückstellungen im Zeitablauf (Unwinding). Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Derivative Finanzinstrumente“ — Eingebettete Derivate“.

Das Übrige Finanzergebnis des Konzerns verringerte sich von -278 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013 auf -458 Millionen Euro im Jahr 2014. Diese negative Veränderung von -180 Millionen Euro resultiert vor allem aus Belastungen aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar im vierten Quartal 2014.

Das Übrige Finanzergebnis des Konzerns verringerte sich von -168 Millionen Euro (historisch) im Jahr 2012 auf -278 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Diese negative Veränderung um -110 Millionen Euro (angepasst) ergab sich vor allem aus einer ungünstigeren Auswirkung der Währungsumrechnung von auf US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften.

2.1.4.9 Konzernertragsteuern

In 2014 belief sich der Aufwand für Ertragsteuern auf -863 Millionen Euro gegenüber -477 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den höheren Gewinn vor Steuern von 3.213 Millionen Euro in 2014 gegenüber 1.960 Millionen (angepasst) in 2013 zurückzuführen. 2014 lag der effektive Steuersatz bei 27 Prozent. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 12: Ertragsteuern“.

In 2013 belief sich der Aufwand für Ertragsteuern auf -477 Millionen Euro (angepasst) gegenüber -438 Millionen Euro (historisch) im Jahr 2012. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den im Vergleich zu 2012 höheren steuerpflichtigen Gewinn von 1.960 Millionen Euro (angepasst) in 2013 gegenüber 2012 (1.636 Millionen Euro) zurückzuführen. 2013 lag der effektive Steuersatz bei 24 Prozent (angepasst).

2.1.4.10 Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Konzernergebnis

In 2014 betrug das auf nicht beherrschende Anteile entfallende Konzernergebnis 7 Millionen Euro gegenüber 10 Millionen Euro in 2013.

2.1.4.11 Auf die Eigentümer des Mutterunternehmens entfallender Jahresüberschuss (Konzernergebnis)

Infolge der vorstehend erläuterten Faktoren erzielte der Konzern im Jahr 2014 einen Konzerngewinn von 2.343 Millionen Euro gegenüber 1.473 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013.

2.1.4.12 Ergebnis je Aktie

Für 2014 ergab sich ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 2,99 Euro verglichen mit 1,86 Euro je Aktie (angepasst) im Jahr 2013. Am 31. Dezember 2014 waren 784.780.585 Aktien ausstehend. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie

verwendete Nenner belief sich auf 782.962.385 Aktien (2013: 792.466.862); dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien. In 2012 ergab sich für den Konzern ein Gewinn je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 1,46 Euro je Aktie, basierend auf einem Nenner von 819.378.264 Aktien.

Für 2014 ergab sich ein Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt von 2,99 Euro verglichen mit 1,85 Euro je Aktie (angepasst) im Jahr 2013. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 784.155.749 Aktien (2013: 794.127.812); dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, angepasst um die angenommene Umwandlung aller potenziellen Stammaktien. In 2012 ergab sich für den Konzern ein Gewinn je Aktie mit Verwässerungseffekt von 1,46 Euro je Aktie, basierend auf einem Nenner von 820.551.931 Aktien.

Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 23: Eigenkapital“ und „— Anmerkung 37: Ergebnis je Aktie“.

2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2014 zusammen.

<i>(in Mio. €)</i>	
Stand 31. Dezember 2013 (angepasst)⁽¹⁾	10.906
Konzernergebnis	2.350
Sonstiges Ergebnis	(5.724)
<i>Davon Unterschiede aus Währungsumrechnung</i>	250
Barausschüttung an die Aktionäre/Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteile	(589)
Kapitalerhöhung	52
Kapitalherabsetzung	(12)
Eigenkapitaltransaktionen (IAS 27)	4
Änderung von nicht beherrschenden Anteilen	(17)
Veränderung eigener Anteile	72
Einziehung von eigenen Anteilen	42
Anteilsbasierte Vergütung (IFRS 2)	(5)
Stand 31. Dezember 2014	7.079

(1) Die Zahl für 2013 wurde aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

Die Abnahme des Konzern-Eigenkapitals in 2014 ist vor allem auf den Rückgang des sonstigen Ergebnisses in Höhe von -5,7 Milliarden Euro zurückzuführen, der vor allem ergibt aus der negativen Veränderung der Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des Konzern-Sicherungsportfolios, der gemäß IAS 39 für Cashflow-Hedge-Accounting qualifiziert (**Cashflow Hedges**) und aus den versicherungsmathematische Verlusten (netto) aus leistungsorientierten Pensionsplänen sowie aus der Barausschüttung an die Aktionäre/Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteile in Höhe von -0,6 Milliarden Euro.

Diese Minderung des Konzern-Eigenkapitals wurde unter anderem teilweise durch das Konzernergebnis für 2014 (2,4 Milliarden Euro) ausgeglichen.

Nachstehend werden die Berechnung des kumulierten sonstigen Ergebnisses und seine Wirkung auf das Konzern-Eigenkapital erläutert. Zur Erörterung der anderen, das Konzern-Eigenkapital betreffenden Einzelpositionen, siehe „Airbus Group N.V. Konzernabschluss (IFRS) — Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung (IFRS) für die zum 31. Dezember 2014 und 2013 endenden Geschäftsjahre“.

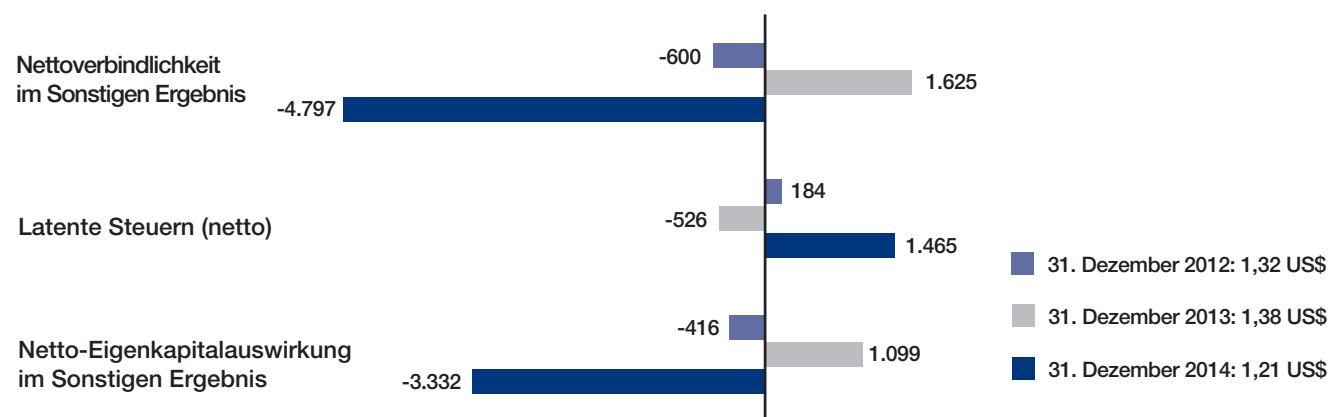
2.1.5.1 Auswirkungen von Cashflow-Hedges auf das kumulierte sonstige Ergebnis

Zum 31. Dezember 2014 belief sich der Nominalbetrag des Konzern-Portfolios ausstehender Cashflow Hedges auf 88,3 Milliarden US-Dollar, die gegenüber dem Euro und dem britischen Pfund gesichert waren. Die nach IAS 39 zum Jahresende erforderliche Marktbewertung dieses Portfolios führte auf Basis eines Schlusskurses von 1,21 Euro/US-Dollar gegenüber dem 31. Dezember 2013 zu einer negativen Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von -6,4 Milliarden Euro. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2013 auf Basis eines Schlusskurses von 1,38 Euro/US-Dollar eine gegenüber dem 31. Dezember 2012 positive Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von 2,2 Milliarden Euro (angepasst). Für weitere Informationen über die Bemessung des beizulegenden Zeitwertes von Finanzinstrumenten siehe „—Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Informationen über Finanzinstrumente“

Positive Marktwerte (vor Steuern) von Cashflow Hedges werden unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen, während negative Marktwerte (vor Steuern) von Cashflow Hedges in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten sind. Veränderungen der Marktwerte effektiver Cashflow Hedges zum Jahresende werden als Anpassung des kumulierten sonstigen Ergebnisses bilanziert. Diese Anpassungen des kumulierten sonstigen Ergebnisses erfolgen abzüglich der entsprechenden Änderungen der aktiven latenten Steuern (für Cashflow Hedges mit negativer Marktbewertung) bzw. der passiven latenten Steuern (für Cashflow Hedges mit positiver Marktbewertung). Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Cashflow Hedges im kumulierten sonstigen Ergebnis über die letzten drei Jahre (in Millionen Euro).

Anm.: Die Marktwertbewertung des Auftragsbestands ist nicht im Abschluss enthalten, während die Marktwertbewertung des Sicherungsbestands im kumulierten sonstigen Ergebnis ausgewiesen wird.

AUSWIRKUNGEN DER CASHFLOW HEDGES IM KUMULIERTEN SONSTIGEN ERGEBNIS IN MILLIONEN EURO (BASIEREND AUF DEN WECHSELKURSEN ZUM JAHRESENDE)



Infolge der negativen Veränderung der Marktbewertung des Cashflow-Sicherungsportfolios im Jahr 2014 ergibt sich für das kumulierte sonstige Ergebnis in 2014 eine Nettoschuld von -4,8 Milliarden Euro gegenüber einem Nettovermögenswert von 1,6 Milliarden Euro (angepasst) im Jahr 2013. Der entsprechende Steuereffekt von 2,0 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2014 zu aktiven latenten Steuern in Höhe von 1,5 Milliarden Euro gegenüber passiven latenten Steuern in Höhe von -0,5 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2013.

Für weitere Informationen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34b): Buchwerte und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten“.

2.1.5.2 Auswirkung von Unterschieden aus Währungsumrechnung im kumulierten sonstigen Ergebnis

Die Auswirkungen der Unterschiede aus Währungsumrechnung auf das kumulierte sonstige Ergebnis in Höhe von 250 Millionen Euro im Jahr 2014 ergeben sich weitgehend aus der Veränderung des US-Dollar-Kurses.

2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung

Ziel des Konzerns ist es, ausreichend betriebliche Zahlungsmittelzuflüsse für Investitionen in Wachstum und künftige Expansion zu erwirtschaften, die Dividendenpolitik des Konzerns einzuhalten, finanzielle Flexibilität zu wahren und dabei gleichzeitig das Kreditrating und den wettbewerbsfähigen Zugang zu den Kapitalmärkten zu erhalten.

Der Konzern definiert die Nettoliquidität als Summe aus (i) Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und (ii) Wertpapieren, minus (iii) Finanzierungsverbindlichkeiten (jeweils wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Am 31. Dezember 2014 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 9,1 Milliarden Euro (8,5 Milliarden Euro [angepasst] am 31. Dezember 2013).

Diese Nettoliquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2014 nicht gezogen wurde und keine finanziellen Verpflichtungen bedingt sowie durch ein Programm mit Euro Medium Term Notes und ein Programm von kurzfristigen Schuldtiteln. Siehe „— 2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns“. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand des Konzerns und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend dargestellt.

Es gibt zwei offizielle langfristige Ratings für Airbus Group N.V.: Das erste stammt von Moody's Investors Service Inc. („**Moody's**“) und lautet auf A2 mit stabilem Ausblick, das zweite von Standard and Poor's Credit Market Service Europe Limited („**Standard & Poor's**“) und lautet auf A mit stabilem Ausblick. Standard & Poor's vergibt darüber hinaus ein offizielles kurzfristiges Rating für Airbus Group N.V., das derzeit bei A-1 steht. Darüber hinaus gibt es noch ein nicht beauftragtes langfristiges Rating von A- mit stabilem Ausblick für Airbus Group N.V. von Fitch Polska S.A. („**Fitch Ratings**“). Standard and Poor's und Fitch Ratings wurden in der Europäischen Union gegründet und sind zum Zeitpunkt dieses Registrierungsdokuments als Ratingagentur gemäß Verordnung 1060/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Ratingagenturen (die „**CRA Regulation**“) registriert. Moody's wurde nicht innerhalb der Europäischen Union gegründet und ist nicht gemäß der CRA-Verordnung registriert, allerdings ist Moody's Investors Service Ltd., die Tochtergesellschaft dieser Ratingagentur in der Europäischen Union, gemäß der CRA-Verordnung registriert und hat das Rating von Moody's bestätigt.

2.1.6.1 Cashflows

Im Allgemeinen finanziert der Konzern den Produktionsbetrieb und die Produktentwicklungsprogramme, insbesondere die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch betriebliche Tätigkeit generierten Zahlungseingängen, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung sowie rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen. Die militärischen Aktivitäten des Konzerns profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen. Falls erforderlich, könnte der Konzern Geldmittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Nettoliquidität des Konzerns über die angegebenen Zeiträume.

(in Mio. €)	2014	2013 ⁽¹⁾	2012 ⁽²⁾
Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar	8.454	11.724	11.681
Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽³⁾	5.595	4.143	4.772
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden	(2.386)	(2.091)	(76)
<i>Davon Kundenfinanzierung</i>	<i>108</i>	<i>(319)</i>	<i>(146)</i>
Cashflow für Investitionstätigkeit ⁽⁴⁾	(1.207)	(2.879)	(3.448)
<i>Davon aus industriellen Investitionen</i>	<i>(2.548)</i>	<i>(2.918)</i>	<i>(3.270)</i>
Free Cashflow⁽⁵⁾	2.002	(827)	1.248
<i>Davon M&A-Transaktionen</i>	<i>893</i>	<i>(16)</i>	<i>(201)</i>
<i>Free Cashflow vor Übernahmen</i>	<i>1.109</i>	<i>(811)</i>	<i>1.449</i>
Cashflow aus Kundenfinanzierung (netto)	108	(319)	(146)
<i>Free Cashflow vor Kundenfinanzierung</i>	<i>1.894</i>	<i>(508)</i>	<i>1.394</i>
Barausschüttung an die Aktionäre der Airbus Group N.V./an nicht beherrschende Anteile	(589)	(469)	(379)
Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen	(462)	(223)	(856)
Kapitalveränderung und Änderung von nicht beherrschenden Anteilen	52	171	144
Aktienrückkauf/Veränderung eigener Anteile	102	(1.915)	(5)
Sonstige	(467)	(7)	459
Nettoliquidität des Konzerns am 31. Dezember	9.092	8.454	12.292

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

(2) Die Zahlen für 2012 wurden nicht entsprechend IFRS 10 und IFRS 11 angepasst. Daher weicht die Nettoliquidität des Konzerns zum 31. Dezember 2012 von der Nettoliquidität des Konzerns zum 1. Januar 2013 ab. Der Unterschiedsbetrag resultiert aus At-Equity-Konsolidierung von bisher nach der Quotenkonsolidierung bilanzierten Joint Ventures (insbesondere MBDA und Atlas Elektronik)

(3) Stellt den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit dar ohne (i) Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital), (ii) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen und (iii) realisierte Fremdwährungsergebnisse aus Treasury Swaps (2012 und 2013: 0 Euro, 2014: -187 Millionen Euro).

(4) Beinhaltet nicht eine Veränderung der Wertpapiere (2012: Nettoveräußerung von 3.422 Millionen Euro (historisch); 2013: Nettoveräußerung von 1.267 Millionen Euro (angepasst); 2014: Nettoinvestition von -2.016 Millionen Euro), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden.

(5) Beinhaltet nicht eine Veränderung der Wertpapiere oder Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen und realisierte Fremdwährungsergebnisse aus Treasury Swaps.

Am 31. Dezember 2014 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 9,1 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Anstieg von 7,5 Prozent gegenüber dem 31. Dezember 2013. Der Anstieg resultiert vorwiegend aus Brutto-Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von 5,6 Milliarden Euro, der teilweise kompensiert wurde durch den Aufbau von sonstigen operativen Vermögenswerten und Schulden in Höhe von -2,4 Milliarden Euro, durch Cashflow für Investitionstätigkeit in Höhe von -1,2 Milliarden Euro, durch die Barausschüttung an die Aktionäre der Airbus Group N.V./an nicht beherrschende Anteile in Höhe von -0,6 Milliarden Euro sowie durch Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen in Höhe von -0,5 Milliarden Euro.

Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich in 2014 um 35,0 Prozent auf 5,6 Milliarden, hauptsächlich aus der Verbesserung der betrieblichen Rentabilität vor Abschreibungen und Berücksichtigung von Rückstellungen.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden umfassen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Vermögenswerte und aktive Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Schulden (einschließlich Kundenanzahlungen), passive Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung. Diese wirkten sich in 2014 mit -2,4 Milliarden Euro negativ auf die Nettoliquidität aus, verglichen mit einer negativen Auswirkung auf die Nettoliquidität in Höhe von -2,1 Milliarden Euro im Jahr 2013.

Der Hauptfaktor für die negative Veränderung des Working Capital in 2014 war die Veränderung der Vorräte (-3,3 Milliarden Euro), die insbesondere den Aufbau der Vorräte bei Airbus und bei Airbus Defence and Space widerspiegelt. Die Veränderung bei Airbus resultierte vor allem aus Investitionen in Programme zur Produktions- und Entwicklungsförderung besonders für die A350-XWB- und Single-Aisle-Programme. Darüber hinaus wirkten sich

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belastend aus (-0,7 Milliarden Euro). Diese negativen Veränderungen innerhalb des Jahres wurden teilweise durch Vorauszahlungen von Kunden (1,7 Milliarden Euro) ausgeglichen, die sich gegenüber 2013 erhöhten.

Der Hauptfaktor für die negative Veränderung des Working Capital in 2013 war die Veränderung der Vorräte (-3,1 Milliarden Euro; angepasst), die insbesondere den Aufbau der Vorräte bei Airbus für die A380-, A400M- und A350-XWB-Programme sowie bei Airbus Helicopters widerspiegelt. Diese negative Veränderung innerhalb des Jahres wurde teilweise ausgeglichen durch (i) Vorauszahlungen von Kunden (0,6 Milliarden Euro; angepasst) und durch (ii) die Veränderung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,5 Milliarden Euro; angepasst).

Rückzahlbare Darlehen europäischer Regierungen. Am 31. Dezember 2014 betragen die aufgrund ihrer besonderen Beschaffenheit in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen insgesamt 6,5 Milliarden Euro einschließlich aufgelaufener Zinsen.

In 2014 stiegen die in der Bilanz ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen von europäischen Regierungen (nach Abzug von Rückzahlungen). Grund dafür waren vor allem rückzahlbare Darlehen für die A350 XWB. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 27: Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“.

Cashflow für Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow für Investitionstätigkeit in drei Kategorien ein: (i) industrielle Investitionen, (ii) M&A-Transaktionen und (iii) Sonstige.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2014 auf 2,5 Milliarden Euro, gegenüber -2,9 Milliarden Euro für 2013 und -3,3 Milliarden Euro für 2012. Im Jahr 2014 entfielen Investitionen in Höhe von -1,7 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für den Hochlaufphase der A350 XWB) und in Höhe von -0,8 Milliarden Euro auf weitere Programme in anderen Divisionen. Investitionen umfassen produktbezogene Entwicklungskosten die gemäß IAS 38 aktiviert werden. Siehe „– 2.1.2.4 Aktivierte Entwicklungskosten“.

Für 2015 wird erwartet, dass die Investitionen des Konzerns zu einem Großteil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft – insbesondere für das A350-XWB-Programm – und weit verteilt über die Heimatmärkte des Konzerns in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien anfallen werden.

M&A-Transaktionen. In 2014 spiegelt der Wert von 893 Millionen Euro im Wesentlichen den teilweisen Verkauf von Anteilen an Dassault Aviation (792 Millionen Euro) und die Veräußerung von Anteilen an Patria (133 Millionen Euro) wider. Die liquiden Mittel wurden für die Akquisitionen des Konzerns von Alestis Aerospace S.L. (-22 Millionen Euro) und von Salzburg München Bank AG (-21 Millionen Euro) verwendet.

In 2013 spiegelt der Wert von -16 Millionen Euro im Wesentlichen die Akquisition von Arkoon durch den Konzern wider. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 31: Konzern-Kapitalflussrechnung“.

Free Cashflow

Der Konzern definiert den Free Cashflow als Summe aus (i) Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und (ii) Cashflow für Investitionstätigkeit minus (iii) Änderungen der Wertpapiere, (iv) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen und (v) realisierte Fremdwährungsergebnisse aus Treasury Swaps. Aus den oben dargelegten Faktoren ergab sich ein Free Cashflow von 2,0 Milliarden Euro für 2014, gegenüber -0,8 Milliarden Euro für 2013 und 1,2 Milliarden Euro für 2012. Der Free Cashflow vor Kundenfinanzierung betrug 1,9 Milliarden Euro im Jahr 2014, gegenüber -0,5 Milliarden Euro für 2013 und 1,4 Milliarden Euro für 2012.

Änderung eigener Anteile

Die Änderung eigener Anteile belief sich im Jahr 2014 auf +0,1 Milliarden Euro.

Die Änderung eigener Anteile belief sich im Jahr 2013 auf -1,9 Milliarden Euro, die für das Aktienrückkaufprogramm von rund 53 Millionen Aktien verwendet wurden. Durch den Aktienrückkauf erhöhte sich der Streubesitz auf über 70 Prozent.

Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Mittelabfluss in Höhe von -0,5 Milliarden Euro im Jahr 2014, -0,2 Milliarden Euro im Jahr 2013 und -0,9 Milliarden Euro im Jahr 2012 betrifft vor allem einen Beitrag zum Contractual Trust Arrangement (CTA) für die Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19 sowie zum Planvermögen in Großbritannien und in Unterstützungsfonds in Deutschland. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25b): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Für 2015 beabsichtigt der Konzern zusätzliche Beiträge in Höhe von 200 Millionen Euro zum Planvermögen, um die Rückstellungen für Pensionen in der Bilanz zu reduzieren.

Sonstige

In 2014 spiegelt die negative Veränderung von -467 Millionen Euro unter anderem die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns (insbesondere wegen der Erstkonsolidierung der Airbus Group Bank) wider. In 2012 resultierte die positive Veränderung in Höhe von 459 Millionen Euro vor allem aus der Neubewertung von Wertpapieren und Finanzierungsverbindlichkeiten.

2.1.6.2 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und Wertpapiere des Konzerns

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind vorwiegend in nicht spekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie z. B. Geldmarktzertifikaten,

täglich fälligen Einlagen, kurzfristigen Schuldtiteln, anderen Geldmarktinstrumenten und Anleihen. Siehe „– 2.1.7.2 Zinssätze“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Finanzielles Risikomanagement“.

Der Konzern verfügt über ein vollautomatisches grenzüberschreitendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien, die Niederlande, Großbritannien und die USA abdeckt).

Das Cash-Pooling-System erleichtert es dem Management, die Liquiditätslage der einzelnen Tochtergesellschaften des Konzerns jederzeit zuverlässig zu beurteilen und ermöglicht es dem Management, die flüssigen Mittel entsprechend der sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnisse innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der kurz- und langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns am 31. Dezember 2014:

31. Dezember 2014				
(in Mio. €)	Unter 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Über 5 Jahre	Summe
Anleihen	1	1.543	2.374	3.918
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22	526	1.225	1.773
Darlehen	285	243	181	709
Finanzierungs-Leasingverhältnisse	12	70	116	198
Sonstige	753	0	0	753
Summe	1.073	2.382	3.896	7.351

(1) Die Finanzierungsverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 46 Millionen Euro.

Die ausstehenden Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich von 5,6 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2013 auf 7,4 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2014. Der Anstieg ist vor allem auf die im April 2014 ausgegebene EMTN-Anleihe von 1,0 Milliarden Euro und die im Oktober 2014 ausgegebene EMTN-Anleihe von 0,5 Milliarden Euro zurückzuführen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierungsgeschäften, die am 31. Dezember 2014 insgesamt 46 Millionen Euro betragen und vorwiegend variabel verzinst sind. Siehe „– 2.1.6.4 Absatzfinanzierung“.

Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten enthalten zum 31. Dezember 2014 keine kurzfristige Schulden aus Wertpapierleihtransaktionen (2013: 608 Millionen Euro).

EMTN-Programme. Der Konzern hat derzeit ein „EMTN“-Programm (Euro Medium Term Note) in Höhe von 5 Milliarden Euro platziert, mit vier zum 31. Dezember 2014 ausstehenden Tranchen:

- eine Tranche in Höhe von 0,5 Milliarden Euro aus 2003 mit Endfälligkeit im Jahr 2018 ist mit einem Zinskupon von 5,5 Prozent (Effektivzins: 5,58 Prozent) ausgestattet, der gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des Dreimonats-EURIBOR plus 1,72 Prozent getauscht wurde;
- eine Tranche in Höhe von 1,0 Milliarden Euro aus 2009 mit Endfälligkeit im Jahr 2016 ist mit einem Zinskupon von 4,625 Prozent (Effektivzins: 4,68 Prozent) ausgestattet, der gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des Dreimonats-EURIBOR plus 1,57 Prozent getauscht wurde;
- eine Tranche in Höhe von 1,0 Milliarden Euro aus 2014 mit Endfälligkeit im Jahr 2024 ist mit einer Verzinsung in Höhe von 2,375 Prozent (Effektivzins: 2,394 Prozent) ausgestattet; und
- eine Tranche in Höhe von 0,5 Milliarden Euro aus 2014 mit Endfälligkeit im Jahr 2029 ist mit einer Verzinsung in Höhe von 2,125 Prozent (Effektivzins: 2,194 Prozent) ausgestattet.

US-Anleihe. Am 17. April 2013 platzierte der Konzern eine erste US-Dollar-Emission in Höhe von 1 Milliarde US-Dollar auf dem institutionellen Markt in den USA nach Rule 144a, Reg. S Format. Die Anleihe ist mit einem festen Zinskupon von 2,70 Prozent (Effektivzins 2,73 Prozent) ausgestattet und wird im April 2023 fällig.

Kurzfristige Schuldtitel. Der Konzern hat die Möglichkeit, regelmäßig im Rahmen des Programms „*Billet de Trésorerie*“ kurzfristige Schuldtitel zu begeben. Diese Schuldtitel wären fest oder variabel verzinslich und hätten Laufzeiten zwischen einem Tag und zwölf Monaten. Das Programm wurde 2003 aufgelegt und hat ein genehmigtes Ausgabevolumen von maximal 3 Milliarden Euro. Am 31. Dezember 2014 standen unter diesem Programm keine Beträge aus.

Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Im Jahr 2004 gewährte die Europäische Investitionsbank dem Konzern ein langfristiges Darlehen in Höhe von 421 Millionen US-Dollar, das mit 5,11 Prozent fest verzinslich ist (Effektivzins: 5,11 Prozent). Dieses Darlehen wurde inzwischen fällig und im August 2014 voll zurückgezahlt. Im Jahr 2011 schloss der Konzern einen langfristigen Kreditvertrag über 721 Millionen US-Dollar mit der Europäischen Investitionsbank ab. Für diesen Vertrag mit Endfälligkeit im Jahr 2021 (mit linearer Tilgung ab August 2015) zahlt der Konzern einen variablen Zinssatz in Höhe des Dreimonats-USD-LIBOR plus 0,85 Prozent. Gleichlaufend tauschte der Konzern den variablen Zinssatz in einen festen Zinssatz von 3,2 Prozent. Im Jahr 2013 schloss der Konzern einen langfristigen Kreditvertrag über 406 Millionen US-Dollar mit der Europäischen Investitionsbank ab. Für diesen Vertrag mit Endfälligkeit im Jahr 2020 zahlt der Konzern einen variablen Zinssatz in Höhe des Dreimonats-USD-LIBOR plus 0,93 Prozent. Im Jahr 2014 schloss der Konzern einen langfristigen Kreditvertrag über 627 Millionen US-Dollar mit der Europäischen

Investitionsbank ab. Für diesen Vertrag mit Endfälligkeit im Jahr 2024 zahlt der Konzern einen festen Zinssatz von 2,52 Prozent.

Darlehen der Development Bank of Japan. Im Jahr 2011 erhielt der Konzern von der japanischen Entwicklungsbank (Development Bank of Japan) ein Darlehen mit Endfälligkeit 2021 (endfälliges Darlehen) über 300 Millionen US-Dollar, das vollständig in Anspruch genommen wurde. Es wird mit einem variablen Zinssatz in Höhe des Dreimonats-USD-LIBOR plus 1,15 Prozent verzinst. Gleichlaufend tauschte der Konzern den variablen Zinssatz in einen festen Zinssatz von 4,76 Prozent.

Für weitere Informationen siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten“.

2.1.6.4 Absatzfinanzierung

Der Konzern bevorzugt Barverkäufe und bestärkt die Kunden darin, unabhängige Finanzierungen abzuschließen, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden. Um Produktverkäufe, vorwiegend von Airbus und Airbus Helicopters zu unterstützen, kann der Konzern jedoch beschließen, sich – entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte – fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen.

Die Entwicklung an den Finanzmärkten ist nach wie vor nicht vorhersehbar, was dazu führen könnte, dass sich zukünftig die Ausgaben des Konzerns für die Kundenfinanzierung von

Verkehrsflugzeugen, im Wesentlichen in Form von Finanzierungs-Leasinggeschäften und gesicherten Darlehen, erhöhen. Der Konzern wird dennoch versuchen, den Betrag so gering wie möglich zu halten.

Spezielle und erfahrene Teams strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das vom Konzern in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. Der Konzern strebt eine Strukturierung aller den Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigt Airbus sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Hinblick auf das vorgesehene Betriebsumfeld des Flugzeugs und seinen zu erwartenden künftigen Wert. Als Anhaltspunkte für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen dienen auch die Markttrenditen und die derzeit üblichen Bankkonditionen.

0,6 Prozent der gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von 7,4 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2014 stehen in Zusammenhang mit der Bereitstellung von Mitteln für die Absatzfinanzierung des Konzerns; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Zusammenstellung der gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung.

(in Mio. €)	2014	2013 ⁽¹⁾
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	11
Darlehen	46	39
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung	46	50

(1) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

Die gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 46 Millionen Euro zum 31. Dezember 2014 entfallen auf Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit, bei denen die Rückzahlungsverpflichtungen des Konzerns auf Zahlungseingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt sind. Ein wesentlicher Teil der finanziellen Vermögenswerte aus nicht stornierbaren Kundenforderungen weisen Bedingungen auf, die denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzierungsverbindlichkeiten entsprechen. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten“. Siehe auch „— 2.1.2.7 Bilanzielle Behandlung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Des Weiteren erhielt Airbus im Jahr 1999 von der Deutschen Bank AG eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen US-Dollar mit einem festen Zinssatz von 9,88 Prozent, aus der zum 31. Dezember 2014 eine Verbindlichkeit in Höhe von 147 Millionen Euro (2013: 157 Millionen Euro) besteht.

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Rechte an den finanzierten Flugzeugen (für Eurocopter steht „Flugzeug“ für Hubschrauber) gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus und

Airbus Helicopters von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die unterstellten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen jeder Transaktion berücksichtigen.

Der Konzern teilt die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien ein: (i) das Kundenfinanzierungsrisiko – hier bildet die Kreditwürdigkeit des Kunden, d. h. seine Fähigkeit, seine Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens zu erfüllen, das Risiko; und (ii) das Wertrisiko – hier besteht das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs. Siehe auch „— Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Absatzfinanzierungsvereinbarungen“.

Kundenfinanzierungsrisiko

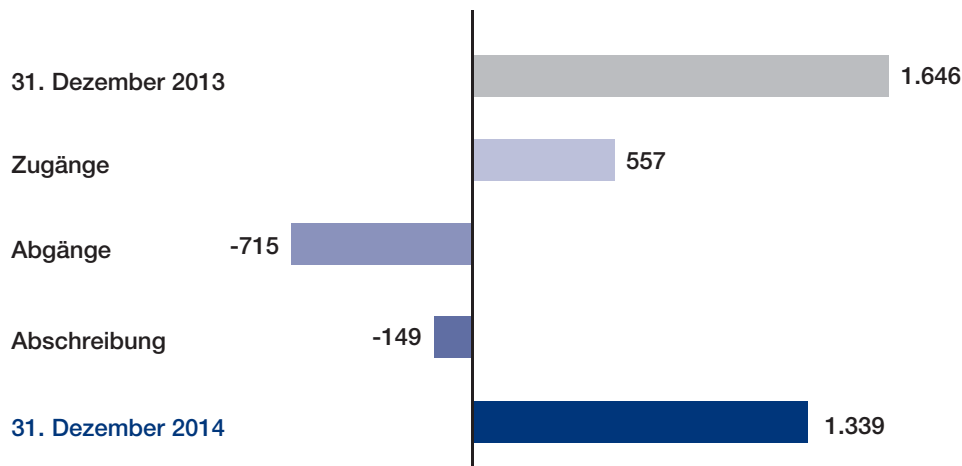
Bruttorisiko. Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter Operating-Leasing vor Wertminderungsaufwand; (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus dem Finanzierungs-Leasing oder Darlehen vor Wertminderung; und (iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung bei Operating-Leasing, Finanzierungs-Leasing und Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte und den damit verbundenen außerbilanziellen Eventualverpflichtungen: (i) Vermögenswerte werden entsprechend den IFRS bilanziert, beziehen sich jedoch möglicherweise auf Transaktionen mit nur begrenzter Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus und Airbus Helicopters; (ii) der Wert der Vermögenswerte ist in der Konzernbilanz wertberichtigt; (iii) das außerbilanzielle Bruttorisiko wird mit dem Barwert der künftigen Zahlungen

berechnet, wohingegen im Konzernabschluss die gesamten künftigen Zahlungen mit ihrem Nominalwert angesetzt werden; und (iv) das Risiko aus bestimmten, in der Bilanz angesetzten Wertgarantien aus dem Operating-Leasing wird dem Wertrisiko und nicht dem Kundenfinanzierungsrisiko zugeordnet.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus lag am 31. Dezember 2014 bei 1,3 Milliarden US-Dollar (1,1 Milliarden Euro). Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2014 dar (in Millionen US-Dollar).

ENTWICKLUNG DES BRUTTORISIKOS VON AIRBUS IM JAHR 2014 IN US-DOLLAR



Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilte sich am 31. Dezember 2014 auf 83 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 27 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko auch andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, betreffen. Über 90 Prozent des Bruttorisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilen sich auf 14 Fluggesellschaften in 12 Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus Helicopters lag am 31. Dezember 2014 bei 81 Millionen Euro. Das Risiko verteilt sich auf 58 Hubschrauber.

Nettorisiko. Das Nettorisiko ist die Differenz zwischen dem Bruttorisiko und dem geschätzten Wert der Kreditsicherheiten. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf Grundlage des Barwerts der zu erwartenden künftigen Mieterträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Kosten bei Eintritt des Sicherungsfalls berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter den von unabhängigen Stellen geschätzten Restwerten liegen, um die nach Meinung des Managements vorsichtige Einschätzung der Marktbedingungen sowie der Kosten für die Wiederinbesitznahme und Umwandlung zu berücksichtigen. Siehe „— 2.1.2.7 Bilanzielle Behandlung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das Wertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2014 und 2013. Sie umfasst 100 Prozent der Kundenfinanzierungsrisiken von Airbus und Airbus Helicopters.

(in Mio. €)	Anmerkung ⁽¹⁾	Airbus		Airbus Helicopters		Konzern gesamt	
		31.12.2014	31.12.2013 ⁽²⁾	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013 ⁽²⁾
Operating-Leasingverhältnisse	14	327	485	-	-	327	485
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	544	603	78	70	622	673
Sonstige (Vorräte)		171	89	-	-	171	89
Bilanzielle Kundenfinanzierung		1.042	1.177	78	70	1.120	1.247
Außerbilanzielle Kundenfinanzierung		126	134	9	14	135	148
Bilanzierte Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit		(10)	(75)	(6)	-	(16)	(75)
Außerbilanzielle Anpassungen		(55)	(43)	-	-	(55)	(43)
Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung	33	1.103	1.193	81	84	1.184	1.277
Wert der Sicherheiten	33	(743)	(851)	(37)	(41)	(780)	(892)
Nettorisiko		360	342	44	43	404	385
Wertberichtigungen und Rückstellungen auf:							
Operating-Leasingverhältnisse	33	(114)	(134)	-	-	(114)	(134)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	33	(179)	(159)	-	-	(179)	(159)
Bilanzielle Verpflichtungen – Rückstellungen	33	(3)	-	(44)	(43)	(47)	(43)
Bilanzielle Verpflichtungen – Vorräte		(42)	(10)	-	-	(42)	(10)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	33	(22)	(39)	-	-	(22)	(39)
Wertberichtigungen und Rückstellungen		(360)	(342)	(44)	(43)	(404)	(385)
Restrisiko		-	-	-	-	-	-

(1) Die angegebenen Ziffern beziehen sich auf die Nummer der Anmerkung im Anhang zum Konzernabschluss (IFRS).

(2) Die Zahlen für 2013 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 angepasst.

Der Bruttowert der in vorstehender Tabelle aufgeführten Konzern-Operating-Leasingverhältnisse (327 Millionen Euro im Jahr 2014 und 485 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]) wird unter den Sachanlagen zum Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige aufgelaufene Wertminderungen (-114 Millionen Euro im Jahr 2014 und -134 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 14: Sachanlagen“ und „– Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in vorstehender Tabelle der Bruttowert der Konzern-Finanzierungs-Leasingverhältnisse und Darlehen dargestellt (622 Millionen Euro im Jahr 2014 und 673 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]). Konzern-Finanzierungs-Leasingverhältnisse (17 Millionen Euro im Jahr 2014 und 195 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]) werden zum Buchwert vor Wertminderungen in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (605 Millionen Euro im Jahr 2014 und 478 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]) sind mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Zugehörige aufgelaufene Wertminderungen (-179 Millionen Euro im Jahr 2014 und -159 Millionen Euro im Jahr 2013 [angepasst]) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 17: Sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus und Airbus Helicopters betrug 135 Millionen Euro im Jahr 2014 und 148 Millionen Euro (angepasst) im Jahr 2013. Diese

Beträge stellen den gesamten Nennwert künftiger Zahlungen aus Ober-/Unterleasing-Verhältnissen dar. Der entsprechende Barwert der künftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung mildernder Faktoren) ist mit 80 Millionen Euro im Jahr 2014 und 105 Millionen Euro im Jahr 2013 (angepasst) im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende Nettorisiko ist in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 durch eine Rückstellung von 22 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Wertrisiko

Ein wesentlicher Teil des Wertrisikos des Konzerns resultiert aus ausstehenden Wertgarantien, vorwiegend bei Airbus. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für überschaubar. Drei Faktoren tragen zu dieser Einschätzung bei: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten künftigen Wertes eines Flugzeuges, und ihr Wert ist im Verhältnis zum geschätzten künftigen Wert jedes Flugzeugs vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt; und (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis zum Jahr 2025, so dass in jedem Jahr nur ein geringer Teil des Risikos anfällt. Zusätzlich müssen die Wertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Dabei müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Airbus beschäftigt sich derzeit mit Maßnahmen, die die Auswirkungen aus den Wertgarantien eingrenzen sollen, die in den kommenden

Jahren insbesondere im Zusammenhang mit Großraumflugzeugen fällig werden.

Bruttorisiko. Das Bruttowertrisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Wertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2014 betrug das Bruttowertrisiko 1,2 Milliarden US-Dollar (1,0 Milliarden Euro). Der außerbilanzielle Teil des Bruttowertrisikos, d. h. Wertgarantien, deren Barwert weniger als 10 Prozent des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs beträgt, belief sich auf 861 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 146 Millionen Euro, für die das Risiko als sehr gering erachtet wird. Häufig ist das Risiko auf einen bestimmten Teil des Restwerts des Flugzeugs beschränkt. Der verbleibende Teil des Bruttowertrisikos ist in der Bilanz erfasst.

Nettorisiko. Der Barwert der Risiken aus Wertgarantien, für die eine Inanspruchnahme als wahrscheinlich erachtet wird, ist durch die Einbeziehung in die Rückstellung für Wertgarantien in Höhe von 618 Millionen Euro zum 31. Dezember 2014 vollständig berücksichtigt. Diese Rückstellung deckt einen möglichen Fehlbetrag zwischen dem Wert des Flugzeugs zum Ausübungstag der Garantie und dem garantierten Wert, unter Berücksichtigung von Gegengarantien, ab. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 25c): Sonstige Rückstellungen“.

Deckungsverpflichtungen

Wenn auch Deckungsverpflichtungen (Backstop Commitments) zur Finanzierung von Aufträgen im Auftragsbestand von Airbus gegeben werden, werden diese Verpflichtungen solange nicht als Teil des Bruttorisikos angesehen, bis die Finanzierung

tatsächlich erfolgt ist, was erst nach Auslieferung des Flugzeugs der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Durchführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist (obwohl die Möglichkeit besteht, dass Kunden, für die keine Deckungsverpflichtung abgegeben wird, dennoch eine Absatzfinanzierung vor Auslieferung des Flugzeugs beantragen), (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, hält Airbus den Vermögenswert und ist in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt (abgesehen von den entsprechenden unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen), und (iii) Dritte können sich an der Finanzierung beteiligen.

Airbus Auslieferungen und Unterstützung der Finanzierung bei Auslieferung. In den letzten drei Jahren (2014, 2013 und 2012) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die eine Unterstützung zur Finanzierung durch Airbus gewährt wurde, ein Prozent der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über diesen Zeitraum, d. h. bei durchschnittlich 614 Auslieferungen pro Jahr wurde für 7 Flugzeuge eine Finanzierung gewährt. Diese Unterstützung zur Finanzierung kann in Form von Senior- oder Junior-Darlehen oder Garantien bereitgestellt werden. Eine derartige Unterstützung kann ihren Ursprung in einer vertraglichen Deckungsverpflichtung des Konzerns zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags (siehe oben) haben, oder kann aus einer Anfrage zur Unterstützung der Finanzierung durch den Kunden vor Auslieferung des Flugzeugs resultieren.

Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

2.1.7 Sicherungsgeschäfte

2.1.7.1 Wechselkurse

Mehr als 70 Prozent der Umsatzerlöse erzielt der Konzern in US-Dollar. Dabei sind etwa 60 Prozent des Währungsrisikos durch in US-Dollar anfallende Kosten „natürlich gesichert“. Die verbleibenden Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in geringerem Umfang in britischen Pfund an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem es der Konzern unterlässt, das aktuelle und künftige Nettowährungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zu Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber diesen Währungen abhängig, und in einem geringeren Ausmaß von den Wechselkursschwankungen des britischen Pfunds gegenüber dem Euro. Entsprechend der Konzernpolitik, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, nutzt der Konzern Sicherungsstrategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mildern. Siehe „— 2.1.3.4 EBIT* Leistung nach Divisionen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“.

Da der Konzern Finanzinstrumente nur zur Absicherung des Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Teil der US-Dollar-Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist, Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Von diesem nicht gesicherten Teil der Umsätze wird ein bestimmter Prozentsatz (entsprechend der Kundenanzahlungen vor Auslieferung) mit dem Kassakurs zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs beim Konzern in Euro umgerechnet. Der übrige Teil der nicht gesicherten US-Dollar-Umsätze (der Zahlungen bei Auslieferung betrifft) unterliegt den Wechselkursschwankungen des Kassakurses zum Zeitpunkt der Auslieferung. Siehe „— 2.1.2.6 Währungsumrechnung“.

Risiko beim Flugzeugabsatz. Für Produkte wie Flugzeuge sichert der Konzern typischerweise die fest vereinbarten Verkäufe in US-Dollar. Als gesicherte Grundgeschäfte werden die fest vereinbarten künftigen monatlichen Cashflows bestimmt, die der Abschlusszahlung bei Auslieferung entsprechen. Üblicherweise designiert der Konzern einen Teil der gesamten monatlichen Mittelzuflüsse als gesicherte Position für die Abdeckung des erwarteten Fremdwährungsrisikos. Solange die tatsächlichen Brutto-Fremdwährungszuflüsse (pro Monat) den gesicherten

Teil übersteigen, haben Verschiebungen oder Stornierungen von Veräußerungsgeschäften und der damit verbundenen Mittelzuflüsse keinen Einfluss auf das Sicherungsverhältnis. In ähnlicher Weise, wenn auch in geringerem Umfang, sichert der Konzern das erwartete Fremdwährungsrisiko aus Mittelabflüssen in US-Dollar im zivilen Flugzeuggeschäft auf Basis der ersten Mittelabflüsse. Die Höhe der erwarteten, zu sichernden Cashflows kann bis zu 100 Prozent der entsprechenden Netto-US-Dollar-Position zu Beginn betragen. Der Sicherungsanteil wird angepasst, um gesamtwirtschaftlichen Änderungen Rechnung zu tragen, die die Devisenkassakurse und Zinssätze sowie die Stabilität des Geschäftszyklus beeinflussen.

Risiko im nicht Flugzeuge betreffenden Geschäft. Im nicht Flugzeuge betreffenden Geschäft sichert der Konzern Mittelzuflüsse und -abflüsse in Fremdwährungen aus fest vereinbarten oder erwarteten Absatz- und Beschaffungsverträgen ab. Im nicht Flugzeuge betreffenden Geschäft haben Sicherungsgeschäfte üblicherweise einen geringeren Umfang, folgen jedoch einer ähnlichen Logik hinsichtlich der ersten Mittelzuflüsse eines Zeitraums oder werden auf Basis vereinbarter Meilensteinzahlungen designed.

Risiko in der Gelddisposition. Im Zusammenhang mit Gelddispositionen geht der Konzern Fremdwährungs-Swapgeschäfte (Nennwert 1,4 Milliarden Euro am 31. Dezember 2014) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht in Euro lautenden Salden auf Ebene der Geschäftseinheiten auszugleichen. Die jährlichen Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte dieser Swaps werden in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen, sofern sie nicht als Sicherungsinstrumente eingestuft werden. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis auswirken.

Eingebettete Derivate. Der Konzern hat auch Fremdwährungsderivate, die in bestimmte Kauf- und Leasingverträge eingebettet sind, die auf eine Währung lauten, die nicht die funktionale Währung einer der wesentlichen Vertragsparteien ist, vorrangig US-Dollar und britische Pfund. Gewinne oder Verluste aus diesen eingebetteten Fremdwährungsderivaten werden im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen, sofern das Fremdwährungsderivat nicht als Sicherungsinstrument klassifiziert wurde. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis auswirken. Siehe „— Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Derivative Finanzinstrumente“ —Eingebettete Derivate“. Darüber hinaus sichert der Konzern Währungsrisiken aus nicht in Euro lautenden finanziellen Transaktionen ab, wie z. B. Finanzierungstransaktionen oder Wertpapiere.

Sicherungsportfolio. Der Konzern verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem US-Dollar-Umsätze gesichert werden, die hauptsächlich aus dem Geschäft von Airbus stammen (und zu einem geringeren Umfang von Airbus Helicopters und Airbus Defence and Space). Das Nettorisiko wird definiert als das gesamte Währungsrisiko (auf US-Dollar lautende Umsatzerlöse) abzüglich des Teils, der durch Kosten in US-Dollar „natürlich“ gesichert ist. Dieses Sicherungsportfolio umfasst einen großen Teil der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen des Konzerns. Für Bilanzierungszwecke sind Fremdwährungstransaktionen als gesicherte Grundgeschäfte anzusehen, wenn sie im intern geprüften Auftragsbuch enthalten sind oder wenn sie auf andere Weise als hoch wahrscheinlich angesehen werden, z. B. aufgrund der Vertragslage oder konkreter Planungen.

Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2014 und die durchschnittlichen US-Dollarkurse, die auf das jeweilige EBIT* anzuwenden sind.

	2015	2016	2017	2018	2019+	Summe
Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)	25,0	22,7	20,7	12,6	7,2	88,3
Terminkurse (in US\$)						
€/US\$	1,35	1,33	1,32	1,33	1,36	
£/US\$	1,59	1,58	1,59	1,60	1,62	

Zu weiteren Informationen über Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten für Fremdwährungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34d): Informationen über Finanzinstrumente — Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

2.1.7.2 Zinssätze

Der Konzern verwendet ein Konzept der Aktiv-Passiv-Steuerung, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Er ist bemüht, das Risikoprofil seiner Vermögenswerte mit einer entsprechenden Struktur der Verbindlichkeiten in Übereinstimmung zu bringen. Das verbleibende Nettozinsrisiko wird über verschiedene Arten von Zinsderivaten, in erster Linie Zinsswaps und in geringerem Maße Zins-Futures, gesteuert, um Risiken und finanzielle Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Die überwiegende Zahl der damit verbundenen Zinssicherungen erfüllt die Voraussetzung für die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft zur Absicherung des beizulegenden Zeitwertes (Fair Value Hedge) oder der Absicherung von Zahlungsströmen (Cashflow Hedge).

Der Konzern investiert in Finanzinstrumenten, wie z. B. täglich fällige Einlagen, Geldmarktzertifikate, kurzfristige Schuldtitel oder andere Geldmarktinstrumente sowie kurz- und mittelfristige Anleihen. Mit dem Finanzinstrumente-Portfolio beschäftigt sich regelmäßig ein

Asset Management Committee, mit dem Ziel, das Zinsrisiko durch einen Value-at-Risk-Ansatz anhand des beizulegenden Zeitwertes zu begrenzen.

Informationen über Nominalwerte von Zinsderivaten des Konzerns unter „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34d): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“. Zu weiteren Informationen zum Marktrisiko und den Mitteln, mit denen der Konzern versucht, dieses Risiko zu steuern, siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Finanzielles Risikomanagement“.

2.1.7.3 Rohstoffpreisrisiko

Der Konzern ist Risiken im Zusammenhang mit Preisschwankungen von Rohstoffen, die in der Lieferkette eingesetzt werden, ausgesetzt.

Der Konzern steuert diese Risiken im Beschaffungsprozess und verwendet in einem gewissen Umfang derivative Finanzinstrumente, um die Risiken im Zusammenhang mit dem Kauf von Rohstoffen zu minimieren.

2.1.7.4 Aktienkursrisiko

Im Rahmen seines Langzeitvergütungsplans ist der Konzern dem Risiko ausgesetzt, das der Aktienkurs der Airbus Group steigt. Der Konzern begrenzt diese Risiken durch den Einsatz von Aktienderivaten, die als Sicherungsinstrumente zur Absicherung von Cashflows designed sind.

2.2 Abschlüsse

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von Airbus Group N.V. für das zum 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, gelten als in das Registrierungsdokument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben.

Zudem gelten die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente als in das Registrierungsdokument aufgenommen und bilden einen Bestandteil desselben:

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS N.V. für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer durch Verweis in das Registrierungsdokument aufgenommen, das am 3. April 2013 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde; und
- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS N.V. für das zum 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer durch Verweis in das Registrierungsdokument aufgenommen, das am 4. April 2014 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde.

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens und in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache über www.airbusgroup.com (Investors & Shareholders > Publications > Annual Reports and Registration Documents) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind auch in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl (Professionals > Registers > Approved prospectuses) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

Die Gesellschaft bestätigt, dass die Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer, die durch Verweis in das Registrierungsdokument aufgenommen sind, exakt wiedergegeben sind und dass, soweit die Gesellschaft Kenntnis hat und dies anhand der von den Abschlussprüfern erteilten Auskünfte beurteilen kann, keinerlei Fakten weggelassen wurden, die die Bestätigungsvermerke unrichtig oder irreführend machen würden.

2.3 Honorare der Abschlussprüfer

Leistungen, die von den gesetzlichen Abschlussprüfern und Mitgliedern ihres Netzwerks für die Geschäftsjahre 2014, 2013 und 2012 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants LLP					
	2014		2013		2012		2014 ⁽¹⁾		2013		2012	
	<i>Betrag (in T€)</i>	%	<i>Betrag (in T€)</i>	%	<i>Betrag (in T€)</i>	%	<i>Betrag (in T€)</i>	%	<i>Betrag (in T€)</i>	%	<i>Betrag (in T€)</i>	%
Prüfung												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung von Einzel- und Konzernabschluss	5.812	66,5%	5.201	63,6%	5.780	55,0%	-	-	5.931	68,8%	5.836	61,3%
Zusatzaufgaben	2.344	26,9%	2.196	26,9%	3.725	35,5%	-	-	2.123	24,6%	3.158	33,2%
Zwischensumme	8.156	93,4%	7.397	90,5%	9.505	90,5%	-	-	8.054	93,4%	8.994	94,5%
Sonstige Leistungen, soweit relevant												
Recht, Steuern, Personal	573	6,6%	769	9,4%	961	9,2%	-	-	566	6,6%	519	5,5%
Informationstechnologie	-	-	8	0,1%	20	0,1%	-	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	22	0,2%	-	-	-	-	-	-
Zwischensumme	573	6,6%	777	9,5%	1.003	9,5%	-	-	566	6,6%	519	5,5%
Summe	8.729	100%	8.174	100%	10.508	100%	-	-	8.620	100%	9.513	100%

(1) 2014 wurde Airbus Group N.V. ausschließlich durch KPMG geprüft. Auf andere Prüfungsgesellschaften entfallen Prüfungsgebühren für Prüfprozess, Bestätigungen und Prüfung von Einzel- und Konzernabschlüssen in Höhe von 6 Millionen Euro.

2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern

	Datum der Ersternennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit ⁽¹⁾
KPMG Accountants N.V. Laan van Langerhuize 1 – 1186 DS Amstelveen – Niederlande Vertreten durch R.J. Aalberts	10. Mai 2000	27. Mai 2015

(1) Der für den 27. Mai 2015 einberufenen Jahreshauptversammlung wird eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorgelegt, KPMG Accountants N.V. als Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2015 zu bestellen.

KPMG Accountants N.V. und ihre Vertreter sind in der NBA (*Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants*) eingetragen.





Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	94
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	94
3.1.2 Rechtsform	94
3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	94
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	96
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	96
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	97
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	97
3.1.8 Geschäftsjahr	97
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	97
3.1.10 Aktionärsversammlung	97
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	99
3.1.12 Zwingend vorgeschriebene Veräußerung	101
3.1.13 Obligatorische Übernahmeangebote	102
3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	103
3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital	103
3.2.2 Genehmigtes Kapital	103
3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	103
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	105
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	106
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte	108
3.3.1 Aktionärsstruktur zum Jahresende 2014	108
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	109
3.3.3 Art der Aktien	113
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	113
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	115
3.3.6 Vereinfachte Struktur des Konzerns	115
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	117
3.4 Dividenden	120
3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	120
3.4.2 Dividendenpolitik der Gesellschaft	120
3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden	120
3.4.4 Besteuerung	121
3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	122

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: Airbus Group

Geschäftssitz (*statutaire zetel*): Amsterdam

Gesetzlicher Name: Airbus Group N.V.

Tel.: +31 (0)71 5245 600

Eingetragener Sitz der Gesellschaft: Mendelweg 30,
2333 CS Leiden, Niederlande

Fax: +31 (0)71 5232 807

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*naamloze vennootschap*). Als weltweit tätiges Unternehmen handelt die Gesellschaft in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt).

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien zum Handel zugelassen sind, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen sowie in den Niederlanden zusammengefasst.

3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EG zur Harmonisierung von Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss die Gesellschaft bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen.

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss die Gesellschaft diese vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann die Gesellschaft einen professionellen Dienstleister (*wire*) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei

der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss die Gesellschaft sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines Mechanismus zur Verfügung gestellt werden, der vom Herkunftsmitgliedstaat der Gesellschaft offiziell bezeichnet ist.

Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über die Gesellschaft durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem sie ihren eingetragenen Firmensitz hat, das heißt durch die Niederlande. Die AFM ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Aufsicht über die Einhaltung der Compliance durch die Gesellschaft abschließend verantwortlich ist.

Im Rahmen der in niederländisches Recht umgesetzten Transparenz-Richtlinie muss die Gesellschaft eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht, der von den gesetzlichen Abschlussprüfern erstellt wurde, innerhalb von vier Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und
- die Veröffentlichung von Quartalsberichten innerhalb von zehn Wochen nach Beginn und sechs Wochen vor Ende der ersten oder zweiten Sechsmonatsperiode des Geschäftsjahres.

Außerdem muss die Gesellschaft innerhalb von fünf Tagen nach Genehmigung durch die Aktionäre der Gesellschaft ihren geprüften Jahresabschluss (einschließlich der konsolidierten Jahresabschlüsse), den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich des Jahresabschlusses bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdocument zudem eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente und anderweitiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese Unterlagen bezogen werden können, zur Verfügung gestellt (siehe „– 3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für die Gesellschaft keine weitere Pflicht mehr, bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der AMF nachzukommen.

Entsprechend der in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss die Gesellschaft in Frankreich die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

Deutsche Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS nicht mehr die Pflicht, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungsverordnung nachzukommen.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im Untersegment des regulierten Marktes, dem *Prime Standard*, an der Frankfurter Wertpapierbörse, unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

Entsprechend Paragraph 50 und 51 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse ist die Gesellschaft zur Veröffentlichung konsolidierter jährlicher und halbjährlicher Konzernabschlüsse sowie vierteljährlicher Berichte verpflichtet, die nur in englischer Sprache erstellt werden dürfen. Die Gesellschaft ist gemäß Paragraph 52 der Börsenordnung außerdem verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahres einen Finanzkalender in deutscher und englischer Sprache zu veröffentlichen. Zudem ist die Gesellschaft verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Jahresabschlusspressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gemäß Paragraph 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung zu beantragen.

Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist die Gesellschaft künftig nicht mehr zur Einhaltung bestimmter Offenlegungspflichten gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz verpflichtet, das in Form des Königlichen Erlasses 1362/2007 vom 19. Oktober 2007 eingeführt wurde.

Gemäß der in der Transparenz-Richtlinie dargelegten Anforderung, vorgeschriebene Informationen innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss die Gesellschaft in Spanien die gleichen Informationen wie im Ausland zeitgleich zur Verfügung stellen.

3.1.3.2 Laufende Offenlegungspflichten

Gemäß der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen gemäß der Definition in Artikel 6 der Richtlinie 2003/6/EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „**Marktmissbrauchsrichtlinie**“). Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „– 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt einen oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht würden, geeignet wären, die Kursentwicklung dieser Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offengelegt werden. Allerdings darf ein Emittent die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen auf eigene Verantwortung verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung nicht geeignet ist, die Öffentlichkeit irreführen und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in niederländisches Recht muss die Gesellschaft vorgeschriebene Informationen offenlegen und zudem vorgeschriebene Informationen bei der AFM einreichen, die alle maßgeblichen Informationen in einem öffentlich zugänglichen Register verwahren wird. Wann immer sie Insiderinformationen entsprechend den maßgeblichen Gesetzen offenlegt, wird die Gesellschaft sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft offenlegen und zugänglich machen.

Nach niederländischem Recht muss die Gesellschaft auch jegliche Änderungen an den mit ihren Aktien verbundenen Rechten sowie jede Änderung an Rechten, die mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Rechten zum Erwerb von Aktien der Airbus Group verbunden sind, veröffentlichen.

Französische Vorschriften

In Frankreich werden Insiderinformationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt ist, um zu gewährleisten, dass die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

In Deutschland werden Insiderinformationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt ist, um zu gewährleisten, dass die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten („ein maßgebliches Ereignis“), so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen maßgeblichen Ereignisse müssen der CNMV, gleichzeitig mit ihrer Verbreitung auf anderen Wegen, angezeigt werden, sobald die maßgebliche Tatsache bekannt ist, die maßgebliche Entscheidung getroffen oder der maßgebliche Vertrag ausgefertigt wurde. Die Gesellschaft kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass die Gesellschaft in der Lage ist, die Vertraulichkeit der maßgeblichen Information zu gewährleisten. Trotzdem hat die Gesellschaft die CNMV umgehend zu informieren, wenn sie sich zu einer Verzögerung der Veröffentlichung eines maßgeblichen

Ereignisses entscheidet. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. Die Gesellschaft muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in welchen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Laut einer Verfügung vom 1. Juni 2009 muss die Gesellschaft mindestens einen offiziellen Sprecher zur Beantwortung aller Anfragen ernennen, die die CNMV gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem maßgeblichen Ereignis haben könnte, das von der Gesellschaft veröffentlicht wurde. Dieser Unternehmenssprecher muss dazu in der Lage sein, im Namen der Gesellschaft Fragen offiziell zu beantworten, und muss Zugang zur Geschäftsleitung haben, um alle von der CNMV angeforderten Informationen zu prüfen zu können.

In einem vom 4. November 2009 datierten Rundschreiben ist auch vorgesehen, dass die Bekanntgabe aller maßgeblichen Ereignisse über das CIFRADOCS-System (das elektronische System der CNMV für Mitteilungen und Kommunikationen) zu erfolgen hat und dass die Veröffentlichung auf einem anderen Wege nur unter außergewöhnlichen Umständen vorbehaltlich der Genehmigung der allgemeinen Marktaufsichtsbehörde (*Dirección General de Mercados*) erlaubt ist.

Gemäß den spanischen Wertpapierbestimmungen und -richtlinien ist die Gesellschaft auch verpflichtet:

- (i) eine Webseite zu unterhalten, die mindestens die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält; und
- (ii) den Aktionären einen jährlichen Corporate-Governance-Bericht bereitzustellen und diesen in spanischer Sprache oder einer im internationalen Finanzwesen gebräuchlichen Sprache bei der CNMV einzureichen.

3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 auf unbestimmte Dauer gegründet.

3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß ihrer Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der Gesellschaft darin, Beteiligungen und anderweitige Teilhaberschaften an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu

finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

- Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt- und/oder Kommunikationsindustrie; oder
- dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist bei der Handelskammer (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in niederländischer Sprache bei der Handelskammer einsehbar.

In Frankreich ist die Satzung beim operativen Sitz der Airbus Group (4, rue du Groupe d'Or, 31703 Blagnac, France, Tel.: +33 5 81 31 75 00) erhältlich.

In Deutschland ist die Satzung bei der Münchner Niederlassung der Airbus Group (Willy-Messerschmitt-Str. – Tor 1, 85521 München, Deutschland, Tel.: +49 89 60 70) erhältlich.

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und bei der Madrider Niederlassung der Airbus Group (Avenida de Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.:+34 91 585 70 00) erhältlich.

3.1.8 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 Dividenden

Das Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Hauptversammlung.

Die Hauptversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Ausschüttung auf Aktien ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Airbus Group oder in Form von Anlagen auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Die erklärten Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstigen Ausschüttungen sind an dem vom Board of Directors festgesetzten Datum zahlbar.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

Die zum Bezug einer Dividende, Abschlagsdividende oder anderweitigen Ausschüttung berechtigten Personen sollen die Aktionäre mit Stand zu einem vom Board of Directors zu diesem Zweck festzulegenden Eintragungsdatum sein, das nicht vor dem Datum liegen darf, an dem diese Dividende, Abschlagsdividende oder anderweitige Ausschüttung erklärt wird.

3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Aktionärsversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Hauptversammlungen

Hauptversammlungen werden so oft abgehalten, wie dies vom Board of Directors für nötig erachtet wird, wenn dies gemäß Artikel 2:108a des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches vorgeschrieben ist (auf Grund eines Rückgangs des Eigenkapitals der Gesellschaft auf höchstens die Hälfte des eingezahlten und

abgerufenen Kapitals der Gesellschaft) oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10 Prozent des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten. Die Jahreshauptversammlung der Gesellschaft findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Hauptversammlungen sind vom Board of Directors durch Veröffentlichung einer Mitteilung auf der Webseite der Gesellschaft (www.airbusgroup.com), auf die bis zum Datum der Hauptversammlung jederzeit direkt zugegriffen werden kann, bekannt zu geben. Die Gesellschaft muss die Regeln in Bezug auf eine gesetzlich vorgesehene Mindesteinberufungsfrist einhalten, die derzeit 42 Tage beträgt. In der Einberufungsmitteilung sind die nach niederländischen Recht vorgeschriebenen Punkte anzugeben.

Aktionärsversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder *Haarlemmermeer* (Flughafen Schiphol) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Das Board of Directors hat das Datum der Jahreshauptversammlung mindestens 10 Wochen vor der Versammlung bekannt zu geben. Angelegenheiten, deren Aufnahme in die Tagesordnung einer Hauptversammlung ein oder mehrere Aktionäre oder sonstige teilnahmeberechtigte Parteien, die gemeinsam mindestens den gesetzlich vorgesehenen Mindestbetrag (derzeit 3 Prozent des ausgegebenen Aktienkapitals) vertreten, schriftlich beantragt haben, sind in die Einberufungsmitteilung einzubeziehen oder auf dieselbe Art und Weise bekannt zu geben, wenn der begründete Antrag oder ein für einen Beschluss vorzulegender Vorschlag spätestens am 60. Tag vor der Hauptversammlung bei der Gesellschaft eingeht. Bei der Ausübung des Rechts, eine Angelegenheit in die Tagesordnung für eine Hauptversammlung aufnehmen zu lassen, ist der betreffende Aktionär bzw. sind die betreffenden Aktionäre zur Offenlegung seiner bzw. ihrer gesamten Finanzbeteiligungen an der Gesellschaft verpflichtet. Die Gesellschaft muss diese Offenlegung auf ihrer Website veröffentlichen.

Anträge gemäß vorstehendem Absatz müssen schriftlich eingereicht werden. Das Board of Directors kann beschließen, dass der Begriff „schriftlich“ auch elektronisch aufgezeichnete Anträge umfasst.

3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber von einer oder mehreren Aktien kann an Jahreshauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „– 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“. Diese Rechte können jedoch gemäß – und vorbehaltlich der Satzungsbedingungen – unter bestimmten Umständen vorübergehend aufgehoben werden.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt wird.

Die zur Teilnahme und Stimmabgabe bei Jahreshauptversammlungen berechtigten Personen sind die entsprechend in einem zu diesem Zweck vorgesehenen Register des Boards of Directors

an dem gemäß Artikel 2:119 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches vorgesehenen Registrierungsdatum, das derzeit der 28. Tag vor dem Tag der Jahreshauptversammlung ist (das „**Registrierungsdatum**“), eingetragenen Personen, unabhängig davon, wer ggf. zum Zeitpunkt dieser Versammlung Anspruch auf die Aktien hat.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder durch eine schriftliche Vollmacht) auszuüben und die an der Versammlung von einem anderen Ort aus so teilnehmen, dass der Vorsitzende der Versammlung zu der Überzeugung gelangt, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Versammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, dürfen sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt.

Voraussetzung für die Teilnahme an und Stimmabgabe bei der Jahreshauptversammlung ist, dass die Gesellschaft oder alternativ eine von der Gesellschaft bestimmte Organisation oder Person von jedem Inhaber einer oder mehrerer Aktien sowie von denjenigen Personen, denen diese Aktien die oben erwähnten Rechte verleihen, frühestens am Registrierungsdatum in Schriftform über ihre Absicht zur Teilnahme an der Versammlung in Kenntnis gesetzt wird. Diese Mitteilung muss spätestens an dem in der Einberufungsmitteilung erwähnten Tag bei der Gesellschaft oder alternativ dazu einer von der Gesellschaft bestimmten Organisation oder Person eingehen.

Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall sind die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre Airbus Group-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Aktionärsversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann hierzu auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister der Gesellschaft aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder eine hierzu bestimmte andere Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erteilen.

Laut seiner Satzung kann das Board of Directors elektronische Kommunikationsmittel zur Teilnahme an sowie zum Sprechen und Abstimmen bei den Hauptversammlungen bereitstellen. Die Verwendung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme

der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt mit Ausnahme einer sehr begrenzten Anzahl außerordentlicher Angelegenheiten, für die dies gesetzlich vorgeschrieben ist, kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor. Das niederländische Recht erfordert für die Annahme bestimmter Beschlüsse eine spezielle Mehrheit: unter anderen sind dies bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50 Prozent des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von der bei einer solchen Versammlung anwesenden beschlussfähigen Mehrheit und Beschlüsse zur Änderung bestimmter in der Satzung enthaltener Vorschriften können nur mit einer Mehrheit von mindestens 75 Prozent der bei einer Hauptversammlung abgegebenen gültigen Stimmen angenommen werden, unabhängig von der bei einer solchen Versammlung anwesenden beschlussfähigen Mehrheit.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standard-Formulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet: 3 Prozent, 5 Prozent, 10 Prozent, 15 Prozent, 20 Prozent, 25 Prozent, 30 Prozent, 40 Prozent, 50 Prozent, 60 Prozent, 75 Prozent und 95 Prozent. Jeder Rechtsträger, dessen Beteiligung am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft einem oder mehreren der oben angegebenen Schwellenwerte entspricht bzw. diese aufgrund einer Veränderung des ausstehenden Grundkapitals der Airbus Group oder der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte gemäß Mitteilung der Gesellschaft an die AFM über- oder unterschreitet, hat die AFM spätestens am vierten Handelstag nach der Veröffentlichung der Mitteilung von der Gesellschaft durch die AFM in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft muss unter

3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

Jeder Aktionär verfügt auf den Hauptversammlungen über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Die Hauptaktionäre der Gesellschaft – wie in „– 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“ dargelegt – haben gegenüber anderen Aktionären keine besonderen Stimmrechte.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Die Satzung sieht vor: *„Das Stimmrecht kann einem Nutznießer eingeräumt werden. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien, die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Hauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie, auf die Depotzertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“*

anderem die AFM umgehend informieren, wenn ihr ausstehendes Grundkapital oder ihre Stimmrechte sich seit der letzten Mitteilung der Gesellschaft um mindestens 1 Prozent geändert haben.

Falls am Ende eines Kalenderjahres die Zusammensetzung der Bestände eines Anlegers in Folge der Umwandlung bestimmter Wertpapierarten oder nach der Ausübung von Rechten zur Erlangung von Stimmrechten von den vorherigen Offenbarungen abweicht, muss dieser Anleger innerhalb von vier Wochen nach Ablauf jedes Kalenderjahres eine aktualisierte Offenbarung vorlegen, indem er der AFM hierzu schriftlich Mitteilung erstattet. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website (www.afm.nl) veröffentlicht.

Gemäß Satzung müssen die Aktionäre zudem die Gesellschaft in Kenntnis setzen, wenn die oben genannten Grenzwerte erreicht oder überschritten werden. Die Satzung sieht auch Offenlegungspflichten für Aktionäre vor, die zur Anwendung gelangen, wenn ihre Beteiligungen an der Gesellschaft einen bestimmten Grenzbetrag erreichen oder überschreiten.

Im Rahmen der Satzung unterliegen die Aktionäre in mehrfacher Hinsicht weitergehenden Offenlegungspflichten, als dies gemäß dem WFT vorgeschrieben ist, darunter u. a. die Pflicht zur Offenlegung weiterer Informationen, die die Offenlegungspflichten an umfassendere Beteiligungen am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft knüpft, und die Vorgabe, dass Aktionäre die Gesellschaft in Kenntnis setzen müssen, wenn ihre Beteiligung den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert (im Sinne der nachstehenden Definition) erreicht, über- oder unterschreitet, oder wenn die Beteiligung eines Aktionärs (alleine oder in einem Konsortium mit anderen), die oberhalb des verpflichtenden Veräußerungsschwellenwertes liegt, sich in ihrer Zusammensetzung, Art oder Größe ändert.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WFT vorgesehenen Änderung des Aktienbesitzes stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden. Das Unterlassen einer Meldung gemäß der Satzung kann zur Aussetzung der Teilnahme- und Stimmrechte führen.

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Zusätzlich zu den WFT-Anforderungen bezüglich der Mitteilungspflicht zu Beteiligungen sind die Mitglieder des Board of Directors verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Ernennung als Director, wenn die festgelegten Grenzwerte erreicht oder über- bzw. unterschritten werden, oder wenn die Beteiligungen unter diese Grenzwerte fallen, der AFM die Anzahl der Aktien von EADS und die zugehörigen Stimmrechte zu melden ⁽¹⁾, die sie halten oder eine von ihnen kontrollierte juristische Person hält, und zwar unabhängig davon, ob diese Beteiligungen die festgelegten Grenzwerte erreichen oder übersteigen. In der Folge ist jedes Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl Aktien der Gesellschaft und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden

Nach Artikel 5:60 des WFT sind bestimmte Personen, die leitende Funktionen innerhalb der Gesellschaft ausüben, und ggf. eng mit diesen verbundene Personen (zusammenfassend „Insider“ im Sinne der nachstehenden Definition) verpflichtet, der AFM innerhalb von fünf Handelstagen nach allen auf eigene Rechnung vorgenommenen Transaktionen mit Aktien der Gesellschaft oder Derivaten bzw. anderen, sich auf diese Aktien beziehenden Finanzinstrumenten Mitteilung zu erstatten, es sei denn, der Gesamtwert all dieser Transaktionen beträgt weniger als 5.000 Euro für alle innerhalb eines Kalenderjahres vorgenommenen Transaktionen.

(1) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ auch z. B. Hinterlegungsscheine/Zertifikate (Global Receipts) für Aktien und Rechte, die aus einer Vereinbarung über den Erwerb von Aktien stammen oder Global Receipts für Aktien, insbesondere Kaufoptionen, Optionsscheine und Wandelschuldverschreibungen. Gleichermaßen umfasst der Begriff „Stimmrechte“ auch tatsächliche oder bedingte Rechte in Bezug auf Stimmrechte (z. B. eingebettet in Kaufoptionen, Optionsscheine oder Wandelschuldverschreibungen).

Zu den „Insidern“ der Gesellschaft gehören (i) Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee der Gesellschaft, (ii) Personen, die mit den unter (i) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, Lebenspartner oder jedes nach landesweit geltenden Gesetzen als einem Ehegatten ebenbürtig eingestuften Partners, Blutsverwandten, unterhaltsberechtigter Kinder und anderer Verwandter, die im selben Haushalt leben), und (iii) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i) oder (ii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zugunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

EADS hat bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „Insidergeschäftsvorschriften“ genannt) erlassen, damit die Befolgung der vorstehenden Auflagen und anderer, in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien anwendbarer Vorschriften gewährleistet ist. Die Vorschriften gegen Insidergeschäfte können auf der Webseite der Gesellschaft eingesehen werden und sehen insbesondere vor, dass: (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien der Gesellschaft bzw. Aktienoptionen untersagt sind, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien der Gesellschaft oder Aktienoptionen handeln dürfen und im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde haben. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

Gemäß Paragraph 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d. h. für die Gesellschaft die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen eigene Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere Derivate, offen legen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro. Seit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss die Gesellschaft solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Webseite oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

3.1.12 Zwingend vorgeschriebene Veräußerung

3.1.12.1 Verpflichtender Veräußerungsschwellenwert zur Beschränkung der Beteiligung auf 15 Prozent

Die Satzung untersagt Aktionären allein oder zusammen mit anderen den Besitz einer Beteiligung von mehr als 15 Prozent des Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft (der „**verpflichtende Veräußerungsschwellenwert**“). Eine Beteiligung („**Beteiligung**“) umfasst nicht nur Aktien und Stimmrechte, sondern auch andere Instrumente, die dafür sorgen, dass Aktien und Stimmrechte nach dem niederländischen Gesetz zur Finanzaufsicht als einer Person zur Verfügung stehend gelten und der niederländischen Börsenaufsicht, der AFM, gemeldet werden müssen, wenn bestimmte Schwellenwerte erreicht oder überschritten werden. Aktionäre, deren Beteiligung den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitet, müssen ihre Beteiligung innerhalb von zwei Wochen auf einen Umfang senken, der unter dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert liegt. Dies kann zum Beispiel durch Veräußerung ihrer über dem Grenzwert liegenden Aktien geschehen. Die gleiche Regelung gilt auch für gemeinsam mit Dritten handelnde Aktionäre und andere Personen, die gemeinsam eine den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitende Beteiligung halten. Sollte ein Aktionär oder ein gemeinsam mit Dritten handelnder Aktionär sich zum Ende dieses zweiwöchigen Zeitraums nicht daran halten, unter dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert von 15 Prozent zu bleiben, werden deren Überschussaktien einer Stiftung nach niederländischem Recht („*Stichting*“) übertragen, die sie schließlich veräußern kann und muss.

Die Stiftung nach niederländischem Recht stellt dem betreffenden Aktionär Hinterlegungszertifikate für die der Stiftung übertragenen Überschussaktien aus, die dem betreffenden Aktionär die Dividendenrechte, aber nicht die Stimmrechte für diese Airbus Group-Aktien einräumen. Die Satzung der Stiftung und die verwaltungstechnischen Bedingungen, die die Beziehung zwischen der Stiftung und den Empfängern der Hinterlegungszertifikate regeln, sehen unter anderem vor, dass:

- die Verwaltungsratsmitglieder der Stiftung von der Gesellschaft, allen Personen mit angestammten Rechten und mit diesen verbundenen Personen (siehe „3.1.12.2 Ausnahmen vom verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert“) und allen Inhaber von Hinterlegungszertifikaten und ihren verbundenen Parteien unabhängig sein müssen (es besteht eine Vereinbarung, laut der die Gesellschaft unter anderem die Auslagen der Stiftung übernimmt und die Verwaltungsratsmitglieder von der Haftung freistellt);
- die Verwaltungsratsmitglieder vom Verwaltungsrat der Stiftung ernannt (mit Ausnahme der ursprünglichen Verwaltungsratsmitglieder, die bei der Gründung ernannt wurden) und des Amtes enthoben werden (die Gesellschaft darf jedoch ein Mitglied des Verwaltungsrates ernennen, falls eine Situation eintritt, in der die Stiftung keine Verwaltungsratsmitglieder hat);

- die Stiftung keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Ausübung der Stimmrechte besitzt, mit denen die von ihr gehaltenen Airbus Group-Aktien ausgestattet sind und auf mechanische Art und Weise abstimmen wird, um das Ergebnis der von den anderen Aktionären abgegebenen (bzw. nicht abgegebenen) Stimmen wiederzugeben und die Stiftung alle Dividenden oder anderweitigen von der Gesellschaft erhaltenen Ausschüttungen an die Inhaber von Hinterlegungszertifikaten auszuzahlen hat; und
- die Übertragung eines Hinterlegungszertifikats nur mit der zuvor in Schriftform erteilten Genehmigung des Verwaltungsrats der Stiftung erfolgen kann.

In Bezug auf Aktionäre oder gemeinsam mit Dritten handelnde Aktionäre bezieht sich der Begriff „Über dem Grenzwert liegende Aktien“ in der oben verwendeten Bedeutung auf die Anzahl der Aktien, die in der Beteiligung des betreffenden Aktionärs bzw. der gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionäre enthalten sind und den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreiten, der der jeweils geringere der folgenden Beträge ist: (a) die von diesem Aktionär bzw. diesen gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionären gehaltenen Aktien, die einen Prozentsatz des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft darstellen, der gleich dem Prozentsatz ist, um den die vorstehende Beteiligung verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitet; und (b) alle von dieser Person bzw. diesen gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionären gehaltenen Aktien.

Der verpflichtende Veräußerungsschwellenwert wurde in die Satzung aufgenommen, um der künftigen weiteren Normalisierung der Konzernführung gerecht zu werden. Damit sollen eine wesentliche Erhöhung des Streubesitzes und die Wahrung der Interessen der Gesellschaft und ihrer Stakeholder (einschließlich aller Aktionäre) erreicht werden, indem die Möglichkeit einer Einflussnahme, die über den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert hinausgeht, und die Möglichkeit von Übernahmen eingeschränkt werden; ausgenommen sind die nachstehend erwähnten öffentlichen Übernahmeangebote, wenn sie von mindestens 80 Prozent des Aktienkapitals angenommen werden.

3.1.12.2 Ausnahmen vom verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert

Die laut der Satzung gemäß dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert bestehenden Einschränkungen gelten nicht für eine Person, die ein öffentliches Übernahmeangebot mit einer Annahme von mindestens 80 Prozent (einschließlich jeglicher bereits im Besitz dieser Person stehenden Airbus Group-Aktien) gemacht hat. Für diese Einschränkungen gelten auch bestimmte Freistellungen bei der Besitzstandsregelung zugunsten von Aktionären und Aktionärgemeinschaften, die zum Datum des Inkrafttretens der aktuellen Satzung (das „**Freistellungsdatum**“) Beteiligungen halten, die den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreiten.

Für solche Aktionäre und Aktionärsgemeinschaften gelten jeweils unterschiedliche Grandfathering-Regelungen je nach Beteiligung und Art der Beteiligung, die der Aktionär oder die Aktionärsgemeinschaft zum Zeitpunkt der Ausnahmeregelung hält.

Die Gesellschaft hat bestätigt, dass (i) die spezifische Freistellung gemäß Artikel 16.1.b der Satzung für Sogepa gilt, da sie am Freistellungsdatum mehr als 15 Prozent der in Umlauf befindlichen

Stimmrechte und Aktien der Gesellschaft einschließlich des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums daran hielt, und (ii) dass die spezifische Freistellung gemäß Artikel 16.1.c der Satzung für das Konsortium zwischen Sogepa, GZBV und SEPI gilt, da sie am Freistellungsdatum mehr als 15 Prozent der in Umlauf befindlichen Stimmrechte und Aktien der Gesellschaft einschließlich des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums daran hielten.

3.1.13 Obligatorische Übernahmeangebote

3.1.13.1 Übernahme-Richtlinie

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „Übernahme-Richtlinie“) regelt, welche Gesetze für die Gesellschaft im Fall eines Übernahmeangebots für Aktien der Gesellschaft Anwendung finden. Die Übernahme-Richtlinie bezieht sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von der Gesellschaft unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für die Gesellschaft werden Angelegenheiten in Bezug auf die im Fall eines Angebots angebotenen Gegenleistungen, insbesondere der Preis, und Angelegenheiten in Bezug auf das Angebotsprozedere, insbesondere Informationen zu der Entscheidung des Anbieters, ein Angebot zu machen, der Inhalt des Angebotsdokuments und die Offenlegung des Angebots, von den Gesetzen jenes Mitgliedsstaats der Europäischen Union bestimmt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von der Gesellschaft zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter der Gesellschaft weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den die Kontrolle über das Unternehmen verliehen wird, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors der Gesellschaft Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde unterliegen niederländischem Recht (siehe Abschnitt „— 3.1.13.2 Niederländisches Recht“).

3.1.13.2 Niederländisches Recht

Das Gesetz, mit dem die Übernahme-Richtlinie (das „Übernahmegesetz“) in niederländisches Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein bedingungsloses öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien des Aktienkapitals der Gesellschaft zu machen, wenn sie – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (wie weiter unten definiert), direkt oder indirekt – über wenigstens 30 Prozent der Stimmrechte bei der Gesellschaft (wesentliche Kontrolle) verfügen. Zusätzlich zu anderen bestehenden Ausnahmen, die nachstehend angeführt sind, trifft die Verpflichtung, ein öffentliches Angebot

abzugeben, nicht auf Personen zu, die zu dem Zeitpunkt, als das Übernahmegesetz wirksam wurde, bereits – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd – wenigstens 30 Prozent der Stimmrechte bei der Gesellschaft besaßen. Im Falle von gemeinsam mit Dritten handelnden Personen kann ein neues Mitglied dieser Gruppe freigestellt werden, sofern es bestimmte Bedingungen erfüllt.

Gemäß Übernahmegesetz bezieht sich „gemeinsam mit Dritten handelnd“ auf natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, wenn diese auf der Grundlage einer Vereinbarung kooperieren, mit dem Ziel, eine wesentliche Kontrolle (wie oben definiert) in der Zielgesellschaft zu erreichen, oder wenn sie mit der Zielgesellschaft mit der Zielsetzung zusammenarbeiten, den Erfolg eines bereits verkündeten öffentlichen Angebots für die Aktien dieser Zielgesellschaft zu verhindern. Folgende Kategorien natürlicher Personen, juristischer Personen oder Gesellschaften werden gemäß Übernahmegesetz in jedem Fall als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die eine Firmengruppe gemäß Definition in Artikel 2:24b des niederländischen Handelsgesetzbuches bilden, (ii) juristische Personen oder Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, und (iii) natürliche Personen und ihre Tochtergesellschaften.

Zusätzlich zu der oben angeführten Ausnahme betrifft die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots auch nicht natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, die u. a.:

- durch die Abgabe eines bedingungslosen (*gestand doen*) öffentlichen Angebots für alle Aktien (oder Hinterlegungszertifikate) der Zielgesellschaft eine wesentliche Kontrolle erlangen, vorausgesetzt dass der Anbieter in Folge dessen über 50 Prozent der Stimmen bei der Hauptversammlung der Zielgesellschaft ausüben kann;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die, nachdem von dritter Seite ein öffentliches Angebot bekannt gegeben wurde, wesentliche Kontrolle erwirbt, vorausgesetzt, diese Person (i) hält die Aktien an der Zielgesellschaft für einen maximalen Zeitraum von zwei Jahren und zu dem Zweck, die Zielgesellschaft zu schützen, und (ii) das Unternehmensziel dieser Person ist der Erhalt der Interessen der Zielgesellschaft;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die zusammen mit der Zielgesellschaft Hinterlegungszertifikate für die Aktien der Zielgesellschaft ausgestellt hat;

- wesentliche Kontrolle erwirbt aufgrund: (i) eines konzerninternen Aktientransfers, der eine wesentliche Kontrolle darstellt, oder (ii) eines Transfers zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft;
- gemeinsam mit Dritten handelnd eine wesentliche Kontrolle erwerben, wenn es sich dabei um eine oder mehrere natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften handelt, wobei in einem solchen Fall die Verpflichtung zur Legung eines öffentlichen Angebots bei jener natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft liegt, die bei der Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann; oder
- als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt unter anderem ebenfalls nicht zur Anwendung, wenn u. a.:

- die natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen (die von der Firmenabteilung des Berufungsgerichts in Amsterdam auf insgesamt neunzig Tage

verlängert werden darf) verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund einer Übertragung auf eine natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb der Nachfrist nicht ausgeübt hat; oder

- die Hauptversammlung der Zielgesellschaft erklärt sich vorab mit dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle – und jedem nachfolgenden Erwerb von Aktien – durch einen Dritten mit 90 Prozent der zu Gunsten eines solchen Vorschlags abgegebenen Stimmen einverstanden, ohne Stimmen von solchen Dritten und ihren gemeinsam handelnden Parteien.

Gemäß Übernahmegesetz hat ein Minderheitsaktionär auch das Recht, einen Anbieter, der wenigstens 95 Prozent des emittierten Aktienkapitals und die zugehörigen Stimmrechte besitzt, zum Kauf seiner Aktien aufzufordern. Diese Forderung muss vor der Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Annahmefrist für das öffentliche Angebot gestellt werden.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital

Zum 31. Dezember 2014 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf 784.780.585 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 784.780.585 Aktien mit einem Nennwert von 1 Euro pro Aktie.

3.2.2 Genehmigtes Kapital

Zum 31. Dezember 2014 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf 3 Milliarden Euro, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Wert von 1 Euro pro Aktie.

3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat bei Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend dem Gesamtnominalwert seiner zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe gehaltenen Aktien vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, sofern dieses Recht nicht wie nachstehend beschrieben durch Beschluss der Hauptversammlung (oder das Board of Directors nach entsprechender Genehmigung durch die Hauptversammlung) eingeschränkt oder ausgeschlossen wird, außer wenn die Ausgabe von Aktien gegen nicht in bar erfolgte Vergütung und die Ausgabe

von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft erfolgt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „– 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Hauptversammlung hat die Befugnis, die Ausgabe von Aktien zu genehmigen. Ferner kann die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht für neu ausgegebene Aktien kann durch Beschluss der Hauptversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Aktionärsversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist. Die Satzung sieht jedoch vor, dass für alle Aktionärsbeschlüsse zur Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Bezugsrechten für Aktien eine Stimmenmehrheit von 75 Prozent erforderlich ist, wenn der Gesamtausgabepreis über 500.000.000 Euro je Ausgabe beträgt und keine diesbezüglichen bevorrechtigten Bezugsrechte bestehen. Diese Stimmenmehrheit ist auch erforderlich, wenn die Hauptversammlung dem Board of Directors die Ermächtigung zur Entscheidung über die Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Rechten verleihen möchte.

Entsprechend den derzeit, bei der am 27. Mai 2014 abgehaltenen Jahreshauptversammlung, gefassten Beschlüssen ist die Ermächtigung zur Ausgabe von Aktien und Gewährung von Bezugsrechten für Aktien, die Teil des genehmigten Kapitals der Gesellschaft sind, sowie die Ermächtigung, bevorrechtigte Bezugsrechte für bestehende Aktionäre zu begrenzen oder auszuschließen, dem Board of Directors für Folgendes verliehen worden:

1. Belegschaftsaktienpläne und anteilsbasierte langfristige Leistungspläne (wie unter anderem Aktienoptions-, leistungsabhängige und Aktienpläne mit Veräußerungsbeschränkung), vorausgesetzt, dass diese Ermächtigung auf 0,2 Prozent des genehmigten Kapitals der Gesellschaft beschränkt ist, und
2. Finanzierung der Gesellschaft und ihrer Konzernunternehmen, vorausgesetzt, dass diese Ermächtigung auf 0,3 Prozent des genehmigten Kapitals der Gesellschaft beschränkt ist.

Diese Ermächtigung wurde für einen Zeitraum gewährt, der mit der am 27. Mai 2015 abzuhaltenden Jahreshauptversammlung endet, und erstreckt sich nicht auf die Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Bezugsrechten, (i) wenn kein bevorrechtigtes Bezugsrecht besteht (gemäß niederländischem Recht oder weil es durch einen Beschluss der zuständigen Unternehmensstelle ausgeschlossen wurde) und (ii) für einen Gesamtausgabepreis von über 500 Millionen Euro je Ausgabe.

Bei der Jahreshauptversammlung wird beantragt werden, dass die Hauptversammlung am 27. Mai 2015 abgehalten werden soll, um dem Board of Directors die Ermächtigung zur Ausgabe von Aktien und Gewährung von Bezugsrechten für Aktien am Grundkapital der Gesellschaft zu verleihen, sowie die Ermächtigung, bevorrechtigte Bezugsrechte für bestehende Aktionäre zu begrenzen oder auszuschließen, vorausgesetzt, dass diese Ermächtigung:

1. auf insgesamt 0,1 Prozent des genehmigten Kapitals der Gesellschaft für Belegschaftsaktienpläne beschränkt ist, und
2. auf insgesamt 0,3 Prozent des genehmigten Kapitals der Gesellschaft für die Finanzierung des Konzerns beschränkt ist.

Diese Ermächtigung erstreckt sich nicht auf die Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Bezugsrechten, (i) wenn kein bevorrechtigtes Bezugsrecht besteht (gemäß niederländischem Recht oder weil es durch einen Beschluss der zuständigen Unternehmensstelle ausgeschlossen wurde) und (ii) für einen Gesamtausgabepreis von über 500 Millionen Euro je Ausgabe. Die Hauptversammlung hat diese Ermächtigung für einen mit der im Jahr 2016 stattfindenden Jahreshauptversammlung endenden Zeitraum einzuräumen.

Auf der am 27. Mai 2014 abgehaltenen Jahreshauptversammlung wurde dem Board of Directors für einen Zeitraum von 18 Monaten, beginnend mit dem Datum der besagten Jahreshauptversammlung, die Ermächtigung zum Rückkauf eigener Aktien (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) an jeder beliebigen Börse oder anderweitig verliehen, solange die Gesellschaft durch einen solchen Rückkauf nicht mehr als 10 Prozent des ausgegebenen gezeichneten Kapitals hält. Die Hauptversammlung hat diese Ermächtigung bei der für den 27. Mai 2015 angesetzten Jahreshauptversammlung für einen Zeitraum von 18 Monaten zu erneuern. Dadurch wird die bei der Jahreshauptversammlung am 27. Mai 2014 verliehene Ermächtigung ersetzt.

Die Hauptversammlung kann das ausgegebene Aktienkapital durch die Einziehung von Aktien oder die Senkung des Nennwertes der Aktien durch eine Änderung der Satzung senken. Die Einziehung von Aktien erfordert die Genehmigung durch eine Zweidrittelmehrheit der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen, wenn weniger als die Hälfte des ausgegebenen Kapitals bei dieser Versammlung anwesend bzw. vertreten ist; die Senkung des Nennwertes durch eine Änderung der Satzung erfordert die Genehmigung durch eine Zweidrittelmehrheit der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen, wobei jedoch gemäß der Satzung für bestimmte Änderungen der Satzung eine Mehrheit von 75 Prozent erforderlich ist.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von Aktien der Airbus Group gewährt werden (siehe „— Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35: Anteilsbasierte Vergütung“) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital der Gesellschaft ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung insgesamt, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2014 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	Verwässertes Kapital in Prozent	Anzahl der Stimmrechte	Prozentsatz Verwässerte Stimmrechte ⁽¹⁾
Gesamtzahl der Aktien der Gesellschaft, die bis zum 31. Dezember 2014 ausgegeben wurden	784.780.585	99,715%	784.348.753	99,715%
Gesamtzahl der Aktien der Gesellschaft, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	2.240.891	0,285%	2.240.891	0,285%
Potenzielles Grundkapital der Gesellschaft insgesamt	787.021.476	100%	786.589.644	100%

(1) Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „— 3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/eingezogenen Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Emittiertes Gesamtkapital nach der Transaktion
29. Dezember 1998	Gründung	1.000 NLG	100	-	100	100.000 NLG
3. April 2000	Umstellung auf €	1 €	50.000	-	50.000	50.000 €
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, DASA AG und SEPI	1 €	715.003.828	1.511.477.044 €	715.053.828	715.053.828 €
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichen Angebots und Notierung	1 €	80.334.580	1.365.687.860 €	795.388.408	795.388.408 €
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Erstzeichnungsangebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	1 €	11.769.259	168.300.403 €	807.157.667	807.157.667 €
5. Dezember 2001	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB ⁽²⁾ am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	1 €	2.017.894	19.573.571.80 €	809.175.561	809.175.561 €
4. Dezember 2002	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	1 €	2.022.939	14.470.149.33 €	811.198.500	811.198.500 €
5. Dezember 2003	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	1 €	1.686.682	19.363.109.36 €	812.885.182	812.885.182 €
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	1 €	5.686.682	-	807.198.500	807.198.500 €
3. Dezember 2004	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>Note d'opération</i> von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	1 €	2.017.822	34.302.974 €	809.216.322	809.216.322 €
Im Jahr 2004	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	362.747	6.133.436 €	809.579.069	809.579.069 €
25. Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005	1 €	1.336.358	-	808.242.711	808.242.711 €
29. Juli 2005	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der AMF am 4. Mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	1 €	1.938.309	34.618.198.74 €	810.181.020	810.181.020 €
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	7.562.110	144.176.031.61 €	817.743.130	817.743.130 €
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006	1 €	6.656.970	-	811.086.160	811.086.160 €
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	4.845.364	89.624.589 €	815.931.524	815.931.524 €
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007	1 €	4.568.405	-	811.363.119	811.363.119 €
9. Mai 2007	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	2.037.835	33.482.173 €	813.400.954	813.400.954 €
Im Jahr 2007	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	613.519	9.438.683 €	814.014.473	814.014.473 €

(1) Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Erstzeichnungsangebot der Gesellschaft im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.772 € verrechnet.

(2) Vorgänger der AMF.

(3) Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern der Gesellschaft gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/eingezogenen Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Emittiertes Gesamtkapital nach der Transaktion
Im Jahr 2008	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2008	1 €	1.291.381	-	812.723.092	812.723.092 €
25. Juli 08	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	2.031.820	22.084.500 €	814.754.912	814.754.912 €
Im Jahr 2008	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	14.200	208.030 €	814.769.112	814.769.112 €
31. Juli 2009	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 27. Mai 2009	1 €	22.987	-	814.746.125	814.746.125 €
18. Dezember 2009	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	1.358.936	13.263.215 €	816.105.061	816.105.061 €
Im Jahr 2010	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	297.661	4.477.168 €	816.402.722	816.402.722 €
29. Juli 2011	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	2.445.527	34.602.580 €	818.848.249	818.848.249 €
9. August 2011	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2011	1 €	78.850	-	818.769.399	818.769.399 €
Im Jahr 2011	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	1.712.892	25.995.005 €	820.482.291	820.482.291 €
30. Juli 2012	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	2.177.103	38.084.482 €	822.659.394	822.659.394 €
8. August 2012	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 31. Mai 2012	1 €	553.233	-	822.106.161	822.106.161 €
Im Jahr 2012	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	5.261.784	98.893.293 €	827.367.945	827.367.945 €
20. Juni 2013	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. März 2013	1 €	47.648.691	-	779.719.254	779.719.254 €
29. Juli 2013	Ausgabe von Aktien zwecks Angebot an Mitarbeiter	1 €	2.113.245	57.580.650 €	781.832.499	781.832.499 €
27. September 2013	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. März 2013	1 €	3.099.657	-	778.732.842	778.732.842 €
27. September 2013	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 29. Mai 2013	1 €	2.448.884	-	776.283.958	776.283.958 €
Im Jahr 2013	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	6.873.677	176.017.918 €	783.157.635	783.157.635 €
Im Jahr 2014	Ausgabe von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	1 €	1.871.419	50.619.684 €	784.780.585	784.780.585 €

(1) Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Erstzeichnungsangebot der Gesellschaft im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.772 € verrechnet.

(2) Vorgänger der AMF.

(3) Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern der Gesellschaft gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

Im Jahr 2014 wurden von den Konzernmitarbeitern 1.871.419 Aktienoptionen ausgeübt, die ihnen im Wege der von der Gesellschaft eingeführten Aktienoptionspläne gewährt worden waren. Infolgedessen wurden 1.871.419 neue Aktien im Lauf des Jahres 2014 ausgegeben.

248.469 eigene Aktien wurden im Jahr 2014 eingezogen.

2014 kaufte die Gesellschaft insgesamt 191.476 Aktien zurück.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur zum Jahresende 2014

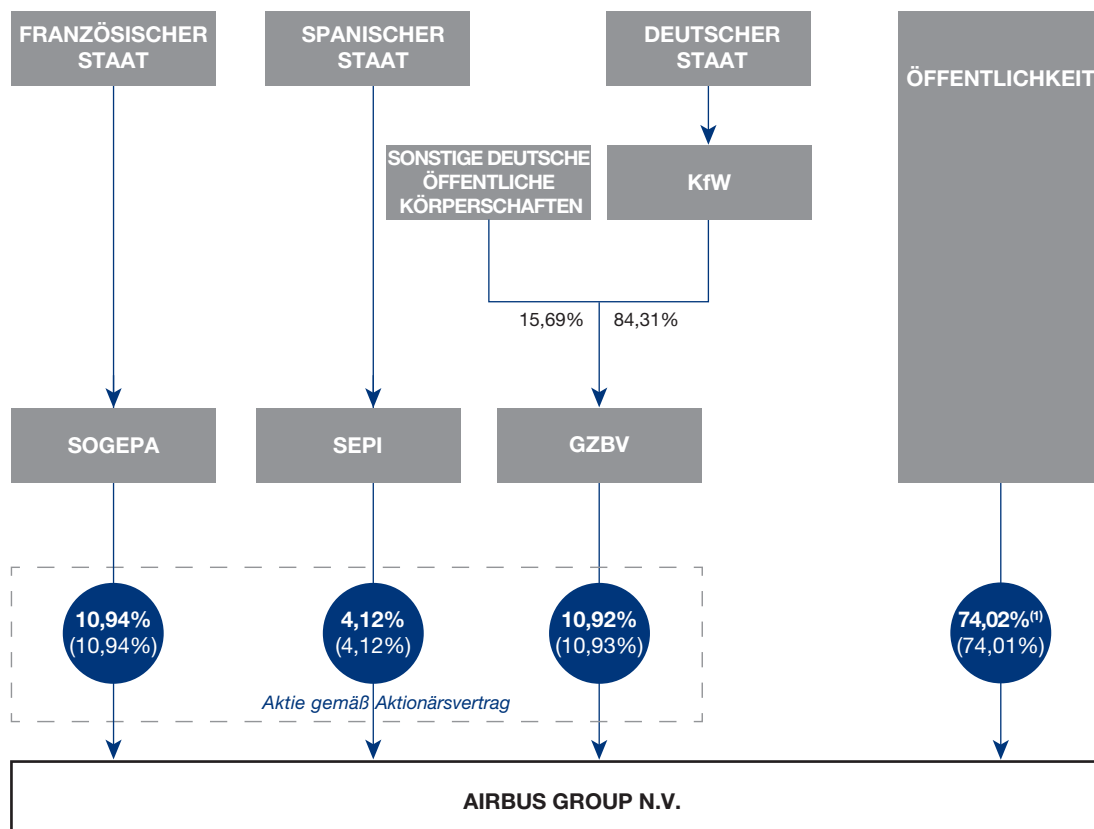
Am 16. Januar 2014 gab die République Française (der „**französische Staat**“) bekannt, dass er im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen dem französischen und dem deutschen Staat, in dem vorgesehen ist, dass der deutsche Staat seine Stimmrechte an der Gesellschaft auf 11 Prozent erhöhen und der französische Staat seine Stimmrechte auf denselben Prozentsatz senken soll, über Sogepa ca. 8.000.000 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 1 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft) verkauft hat. Nach dieser Transaktion sind der französische Staat über Sogepa, der deutsche Staat über GZBV und der spanische Staat über SEPI zusammen mit einem Mindestanteil der Stimmrechte von 26 Prozent weiter die Mehrheitsaktionäre der Gesellschaft.

Zum 31. Dezember 2014 hielt der französische Staat über die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**Sogepa**“) 10,94 Prozent der ausstehenden Anteile der Gesellschaft, der deutsche Staat hielt über die Gesellschaft

zur Beteiligungsverwaltung GZBV mbH & Co. KG („**GZBV**“), eine Tochtergesellschaft der Kreditanstalt für Wiederaufbau („**KfW**“), eine Anstalt des öffentlichen Rechts, die der Förderung inländischer und internationaler Zielsetzungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland dient, 10,92 Prozent, und der spanische Staat hielt 4,12 Prozent über die *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („**SEPI**“). Die Öffentlichkeit (einschließlich der Belegschaft des Konzerns) und die Gesellschaft hielten 73,97 Prozent bzw. 0,05 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur der Gesellschaft zum 31. Dezember 2014 (Prozent des Kapitals und der Stimmrechte (in Klammern) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von Aktien der Airbus Group gewährt wurden). Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristiger Leistungsplan“.

EIGENTÜMERSTRUKTUR DER AIRBUS GROUP N.V. ZUM 31. DEZEMBER 2014



(1) Einschließlich von der Gesellschaft gehaltene Aktien (0,05 Prozent).

Zusätzlich haben die nachstehend aufgeführten Unternehmen die AFM über ihre wesentliche Beteiligung an der Gesellschaft mit Stand vom 31. Dezember 2014 in Kenntnis gesetzt. Für weitere Einzelheiten wird auf die Website der AFM verwiesen: www.afm.nl:

- BlackRock, Inc. (4,20 Prozent der Kapitalbeteiligung und 4,99 Prozent der Stimmrechte);
- Capital Group International Inc. (5,07 Prozent der Stimmrechte); und
- Capital Research and Management Company (5,07 Prozent der Stimmrechte).

Zum 31. Dezember 2014 hielt die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 Prozent des Aktienkapitals beteiligt ist, 431.832 eigene Aktien, was 0,05 Prozent des ausgegebenen Aktienkapitals entspricht. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, siehe „— Corporate Governance — 4.2.1 Vergütungspolitik“.

Etwa 2,1 Prozent des Aktienkapitals (und der Stimmrechte) wurden per 31. Dezember 2014 von Mitarbeitern der Gesellschaft gehalten.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Am 5. Dezember 2012 trafen die Gesellschaft, ihre damaligen Kernaktionäre - Daimler AG („**Daimler**“), Daimler Aerospace AG („**DASA**“), Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace („**Sogead**“), Lagardère SCA („**Lagardère**“), Société de Gestion de Participations Aéronautiques („**Sogepa**“) und Sociedad Estatal de Participaciones Industriales („**SEPI**“) – und die Kreditanstalt für Wiederaufbau („**KfW**“), eine Anstalt des öffentlichen Rechts, die der Förderung inländischer und internationaler Zielsetzungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland dient, eine Vereinbarung (die „**Mehrparteienvereinbarung**“) über tief greifende Veränderungen der Aktionärs- und Führungsstruktur der Gesellschaft. Die Mehrparteienvereinbarung zielte auf eine weitere Normalisierung und Vereinfachung der Führungsstruktur der Gesellschaft ab und soll dabei eine Aktionärsstruktur schaffen, die es Frankreich, Deutschland und Spanien ermöglicht, ihre berechtigten strategischen Interessen zu schützen. Das war ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung der Führungsstruktur der Gesellschaft.

Die Mehrparteienvereinbarung sah wesentliche Veränderungen der Aktionärsstruktur der Gesellschaft vor. Darüber hinaus erfolgte der Eintritt einer Reihe verbundener Transaktionen (gemeinschaftlich als die „**Vollendung**“ bezeichnet) kurz nach der am 27. März 2013 abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung. Dies führte zu einigen Veränderungen in der Führungsstruktur der Gesellschaft, einschließlich Veränderungen bei der Zusammensetzung des Board of Directors sowie interner Bestimmungen und Veränderungen der Satzung der Gesellschaft. Das zwischen den ehemaligen Kernaktionären der Gesellschaft, einschließlich der KfW ab 31. Dezember 2012, bestehende Participation Agreement wurde gekündigt und teilweise durch einen stärker beschränkten, nur zwischen der Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung GZBV mbH & Co. KG („**GZBV**“), einer Tochtergesellschaft der KfW, Sogepa und SEPI bestehenden Aktionärsvertrag (der „**neue Aktionärsvertrag**“) ersetzt.

Der neue Aktionärsvertrag verleiht den Vertragsparteien nicht das Recht, Mitglieder des Board oder des Management-Teams zu ernennen oder sich an der Führung der Gesellschaft zu beteiligen. Schließlich sah die Mehrparteienvereinbarung den Abschluss von Sicherheitsvereinbarungen mit dem französischen und dem

deutschen Staat vor, auf die nachstehend näher eingegangen wird, sowie weitere Verpflichtungen der Gesellschaft im Hinblick auf ausgewählte Angelegenheiten, die die Interessen der gegenwärtigen Konsortiumsmitglieder berühren.

3.3.2.1 Änderungen der Aktionärsstruktur

Im Rahmen einer in der Mehrparteienvereinbarung vorgesehenen Transaktion veräußerte Daimler am 6. Dezember 2012 insgesamt 61,1 Millionen EADS N.V.-Aktien (etwa 7,44 Prozent der im Umlauf befindlichen EADS-Aktien) in einem beschleunigten Bookbuilding-Verfahren (Accelerated Bookbuilding – „**ABB**“). Damit wurde die wirtschaftliche Beteiligung von Daimler an der Gesellschaft auf etwa 7,44 Prozent und seine Stimmrechtsbeteiligung auf 14,88 Prozent reduziert. Die KfW übernahm im Rahmen des ABB 2,76 Prozent der im Umlauf befindlichen EADS-N.V.-Aktien. In einer zweiten Transaktion übernahm die KfW (über eine hundertprozentige Tochtergesellschaft) am 2. Januar 2013 65 Prozent der Aktien des Konsortiums eines Anlegers im privaten und öffentlichen Sektor („**Dedalus**“) und baute damit ihre Beteiligung an Dedalus auf 78 Prozent aus. Die verbleibenden 22 Prozent werden von bestimmten anderen öffentlichen deutschen Körperschaften gehalten. Dedalus hielt zum Zeitpunkt dieses Erwerbs eine Finanzbeteiligung von 7,44 Prozent an der Gesellschaft. Aufgrund dieser beiden Transaktionen hielt die KfW Stimmrechtsanteile in Höhe von 2,76 Prozent und eine Finanzbeteiligung von 8,56 Prozent an der Gesellschaft – 2,76 Prozent direkt und 5,80 Prozent über Dedalus. Die anderen an Dedalus beteiligten deutschen öffentlichen Körperschaften hielten über Dedalus eine Finanzbeteiligung von 1,64 Prozent an der Gesellschaft. Die KfW und diese erwähnten anderen deutschen öffentlichen Körperschaften hielten daher unmittelbar nach diesen Erwerbungen gemeinsam eine Finanzbeteiligung von 10,2 Prozent an der Gesellschaft. Am 4. April 2013 verkaufte SEPI 9.560.000 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 1,15 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft). Am 9. April 2013 verkaufte Lagardère seine restlichen 61.000.000 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 7,4 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft). Am 17. April 2013 verkaufte der französische Staat über Sogepa 12.977.088 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 1,56 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft)

und Daimler verkaufte seine restlichen 61.100.000 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 7,5 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft). Am 26. April 2013 verkaufte der französische Staat weitere 17.451.000 Anteile an der Gesellschaft (ungefähr 2,1 Prozent der ausstehenden Anteile der Gesellschaft). Am 31. Juli 2013 verkaufte SEPI weitere 2.802.450 Anteile an der Gesellschaft (ungefähr 0,36 Prozent der ausstehenden Anteile der Gesellschaft). Am 30. Dezember 2013 kaufte die GZBV 1.872.072 Anteile an der Gesellschaft (ungefähr 0,24 Prozent der ausstehenden Anteile der Gesellschaft). Die oben beschriebenen Transaktionen führten im Ergebnis dazu, dass zum 31. Dezember 2013 der französische Staat 11,99 Prozent der ausstehenden Anteile der Gesellschaft über Sogepa, der deutsche Staat 10,94 Prozent über die GZBV und der spanische Staat 4,13 Prozent über SEPI hält. Weitere Angaben zu den jüngsten Entwicklungen finden sich nachstehend unter Absatz 3.3.4.

3.3.2.2 Neue Führungsstrukturen

Nach der Vollendung wurden wesentliche Änderungen der Corporate-Governance-Vereinbarungen von der Gesellschaft vorgenommen. Durch diese Veränderungen soll eine weiter normalisierte und vereinfachte Führungsstruktur der Gesellschaft erreicht werden, die sich an Best Practices für Corporate Governance orientiert und bei der es keine kontrollierende Aktionärsgruppe gibt. Bestimmte Änderungen der Corporate-Governance-Vereinbarungen der Gesellschaft wurden in der Satzung berücksichtigt, wie unter anderem (i) Offenlegungspflichten für Aktionäre, die dann zur Anwendung gelangen, wenn ihre Beteiligungen an der Gesellschaft bestimmte Schwellenbeträge erreichen oder überschreiten, und (ii) Besitzbeschränkungen, die Aktionären untersagen, allein oder mit Dritten handelnd Beteiligungen in Höhe von mehr als 15 Prozent des Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft zu halten. Siehe Abschnitt 3.1.11 und 3.1.12 oben. Außerdem wurden Änderungen an der Zusammensetzung des Board of Directors und seinen interner Bestimmungen vorgenommen. Siehe Abschnitt 4 unten.

3.3.2.3 Kernaktionärsvereinbarungen

Grandfathering-Vereinbarung

Bei Vollzug schlossen die französische Regierung, Sogepa, die deutsche Regierung, die KfW und GZBV (wobei alle Parteien zusammen als die „**Parteien**“ und einzeln jeweils als eine „**Partei**“ bezeichnet werden) eine Vereinbarung hinsichtlich der in der Satzung vorgesehenen Grandfathering-Rechte. Nachstehend folgt eine Zusammenfassung dieser Vereinbarung.

Individuelle Grandfathering-Rechte

Eine Partei, der individuelle Grandfathering-Rechte gemäß Artikel 16.1.b der Satzung eingeräumt werden (Parteien mit „**individuellen Grandfathering-Rechten**“) behält ihre in der Satzung festgelegten individuellen Grandfathering-Rechte, wenn der neue Aktionärsverbund der Gesellschaft (der „**neue Verbund**“) später aufgelöst wird (zum Beispiel durch Beendigung des neuen Aktionärsvertrags) oder wenn sie aus dem neuen Verbund ausscheidet.

Verlust individueller Grandfathering-Rechte

Werden einer Partei und ihren Tochtergesellschaften individuelle Grandfathering-Rechte gemäß Artikel 16.1.b in Verbindung mit Artikel 16.3 der geänderten Satzung eingeräumt (Tochtergesellschaften mit „**abgeleiteten Grandfathering-Rechten**“, und mit individuellen Grandfathering-Rechten und abgeleiteten Grandfathering-Rechten, zusammen „**Grandfathering-Rechte**“), so verlieren sie das Recht auf Ausübung ihrer Grandfathering-Rechte, wenn:

- der neue Verbund aufgelöst wird, weil sie oder ihre Tochtergesellschaften das Ende dieses Verbunds tatsächlich oder mittelbar herbeigeführt haben; oder
- sie oder ihre relevanten Tochtergesellschaften aus dem neuen Verbund ausscheiden,

und Auflösung oder Ausscheiden nicht aus berechtigtem Grund und nicht wegen wesentlicher, fortgesetzter Verstöße des anderen Hauptmitglieds des neuen Verbunds gegen die Vereinbarungen des neuen Verbunds, einschließlich jedoch nicht abschließend des neuen Aktionärsvertrags erfolgen.

Falls in Zukunft die Stimmrechte des anderen Hauptmitglieds des neuen Verbunds zusammen mit denen seiner Tochtergesellschaften für einen durchgehenden Zeitraum von drei Monaten weniger als 3 Prozent der ausstehenden Gesamtstimmrechte der Gesellschaft ausmachen, leben die Grandfathering-Rechte der Partei und ihrer Tochtergesellschaften, die nicht mehr berechtigt waren, von ihren Grandfathering-Rechten Gebrauch zu machen, von da an wieder auf, und Sogepa und GZBV informieren die Gesellschaft gemeinsam darüber.

Mitteilung an die Gesellschaft

Die Gesellschaft muss keine der in Artikel 15 der Satzung gemäß der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen ergreifen, wenn und solange das Unternehmen (i) nicht eine gemeinsame schriftliche Anweisung von Sogepa und GZBV im Hinblick auf die Ergreifung von in Artikel 15 der Satzung gemäß der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen erhält oder (ii) eine Kopie einer bindenden Empfehlung von drei unabhängigen, unparteiischen, neutralen und sachverständigen Schlichtern (Expert Adjudicators) zur Beilegung von Streitigkeiten erhält, die sich aus oder in Verbindung mit der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung ergeben.

Der Gesellschaft entsteht durch solche Maßnahmen nach Erhalt solch gemeinsamer Anweisungen oder bindenden Empfehlung keine Haftung gegenüber den Parteien, und die Gesellschaft muss sich nicht um eine Auslegung der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung oder irgendeiner solchen gemeinsamen Anweisung oder bindenden Empfehlung bemühen.

Ungeachtet der Beschreibung unter „Sonstige Bestimmungen – Gerichtsstand“ sind ausschließlich die Gerichte der Niederlande für Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche zuständig, die die Rechte oder Pflichten der Gesellschaft aus der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung berühren.

Sonstige Bestimmungen

Beendigung. Die postkonsortiale Grandfathering-Vereinbarung endet nur, wenn entweder der französische Staat und seine Staatsunternehmen oder der deutsche Staat und seine Staatsunternehmen keine Aktien der Gesellschaft mehr halten.

Geltendes Recht. Das Recht der Niederlande.

Gerichtsstand. Bindende Empfehlung für Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche, die sich aus oder in Verbindung mit der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung ergeben, gemäß dem in der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung erläuterten Verfahren, jedoch sind die Gerichte der Niederlande allein zuständig, sofern es zulässig ist, Gerichte anzurufen, um Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche zu lösen.

Ende des ehemaligen Konsortiums und der neue Aktionärsvertrag

Das zwischen den ehemaligen Kernaktionären der Gesellschaft und, seit 31. Dezember 2012, einschließlich der KfW, bestehende Participation Agreement wurde bei Vollzug gekündigt und durch den neuen Aktionärsvertrag teilweise ersetzt, der einen weitaus engeren Geltungsbereich hat.

Nachfolgend finden Sie eine weitere Beschreibung des neuen Aktionärsvertrags, der ausschließlich auf einer schriftlichen Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen des neuen Aktionärsvertrags beruht, die der Gesellschaft von Sogepa, GZBV und SEPI (wobei alle Parteien zusammen die „Aktionäre“ darstellen) zur Verfügung gestellt wurde.

Führungsstruktur der Gesellschaft

Ernennung der Directors. Die Aktionäre haben alle Beschlussanträge im Zusammenhang mit der Ernennung von Directors, die der Hauptversammlung der Gesellschaft gemäß den Bedingungen der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat (wie nachstehend erläutert) vorgelegt wurden, anzunehmen. Falls aus irgendeinem Grund eine gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat als Director zu ernennende Person nicht nominiert wird, haben die Aktionäre sich nach besten Kräften zu bemühen, dass diese Person als Director ernannt wird.

Sogepa und GZBV unterstützen die Ernennung eines spanischen Staatsangehörigen, den ihnen SEPI gegebenenfalls als Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft vorstellt, jedoch mit der Maßgabe, dass diese Person als unabhängiger Director für das Board of Directors gemäß den in der Geschäftsordnung festgelegten Bedingungen qualifiziert ist, und sie stimmen als Aktionäre im Rahmen jeder Aktionärsversammlung der Gesellschaft für diese Ernennung und gegen die Ernennung jedweder anderen Person für diese Position.

Wenn die Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und/oder die Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat aus irgendeinem Grund beendet wurde(n), so schlagen KfW bzw. Sogepa gegebenenfalls zwei Personen vor, und die Aktionäre

werden sich nach besten Kräften darum bemühen, dass diese beiden Personen zu Mitgliedern des Board of Directors ernannt werden.

Änderung der Satzung. Sogepa und GZBV beraten sich bezüglich aller vorgeschlagenen Beschlussfassungen, durch die die Geschäftsordnung und/oder die Satzung geändert werden sollen. Sofern Sogepa und GZBV nicht bereit sind, gemeinsam für diesen Beschlussantrag zu stimmen, müssen die Aktionäre gegen diesen Beschlussantrag stimmen. Wenn Sogepa und GZBV sich über diesen Beschlussantrag einigen, müssen die Aktionäre für diesen Beschlussantrag stimmen.

Vorbehaltene Angelegenheiten. bei Angelegenheiten, die der Genehmigung durch eine qualifizierte Mehrheit auf der Ebene des Board of Directors bedürfen („vorbehaltene Angelegenheiten“), können alle Mitglieder des Board Directors frei ihre persönliche Meinung äußern; Wenn die Umsetzung einer vorbehaltenen Angelegenheit einen Beschluss der Hauptversammlung der Gesellschaft erfordert, beraten sich Sogepa und GZBV mit dem Ziel, zu einer gemeinsamen Position zu gelangen. Sollten Sogepa und GZBV zu keiner gemeinsamen Position gelangen, so bleibt es Sogepa und GZBV unbenommen, nach eigenem freiem Ermessen ihre Stimme abzugeben.

Vorherige Absprache. Sogepa und GZBV beraten sich über jede der Hauptversammlung unterbreitete Beschlussvorlage, außer wenn diese sich auf vorbehaltene Angelegenheiten oder die Geschäftsordnung beziehen.

Interessenausgleich

Die Aktionäre sind sich über ihr gemeinsames Ziel einig, untereinander wie folgt einen Ausgleich ihrer jeweiligen Interessen an der Gesellschaft anzustreben:

- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 12 Prozent der Sogepa-Stimmrechte mitsamt allen Sogepa und/oder dem französischen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind;
- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 12 Prozent der GZBV-Stimmrechte mitsamt allen GZBV und/oder dem deutschen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind;
- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 4 Prozent der SEPI-Stimmrechte mitsamt allen SEPI und/oder dem spanischen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind.

Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot

Die Gesamtheit aller Stimmrechte der Parteien wird stets unter 30 Prozent der Stimmrechte der Gesellschaft oder unter dem Schwellenwert liegen, ab dem ein obligatorisches Übernahmeangebot durch einen der Aktionäre ausgelöst wird (der „Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot“). Sollte die Gesamtheit aller Stimmrechte der Aktionäre den Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot

übersteigen, so unternehmen die Aktionäre alle geeigneten Anstrengungen, sobald dies billigerweise praktikabel ist, jedoch spätestens innerhalb von 30 Tagen, um unter den Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot zu fallen.

Übertragung von Wertpapieren

Zulässige Übertragung. Übertragung von Wertpapieren durch einen Aktionär an eine mit ihm verbundene Gesellschaft.

Vorkaufsrecht. Anteilige Vorkaufsrechte der Aktionäre für den Fall, dass ein Aktionär die Übertragung von Wertpapieren, die von ihm gehalten werden, direkt an einen Dritten oder über den Markt beabsichtigt.

Kaufoptionsrecht. Kaufoptionsrecht zugunsten von Aktionären für den Fall, dass das Aktienkapital oder die Stimmrechte eines Aktionärs nicht mehr mehrheitlich direkt oder indirekt vom französischen Staat, dem deutschen Staat bzw. dem spanischen Staat gehalten werden.

Mitverkaufsrecht. Mitverkaufsrecht zugunsten von SEPI für den Fall, dass Sogepa, der französische Staat oder mit ihnen verbundene Gesellschaften und öffentliche französische Körperschaften und GZBV, der deutsche Staat oder mit ihnen verbundene Gesellschaften und öffentliche Körperschaften gemeinsam anbieten, die Gesamtheit aller ihrer Stimmrechtsanteile zu übertragen.

Sonstige Bestimmungen

Beendigung. Der neue Aktionärsvertrag kann seine Gültigkeit in Bezug auf einen oder mehrere Aktionäre und/oder in Bezug auf die mit ihnen verbundenen Gesellschaften verlieren, wenn es zu bestimmten Änderungen ihrer Aktienbeteiligung an der Gesellschaft oder dem oder den Aktionär(en) der Gesellschaft kommt.

Geltendes Recht. Das Recht der Niederlande.

Gerichtsstand. Schiedsgerichtsbarkeit in Übereinstimmung mit der Schiedsgerichtsordnung der Internationalen Handelskammer mit Schiedsgerichtssitz in Den Haag (Niederlande).

3.3.2.4 Verpflichtungen bezüglich der Interessen bestimmter Stakeholder

Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit bestimmten Interessen ihrer ehemaligen Hauptaktionäre und des deutschen Staats gewisse Verpflichtungen und Vereinbarungen eingegangen.

Sicherheitsvereinbarungen mit den Staaten sowie diesbezügliche Verpflichtungen und Verhandlungen

Die Gesellschaft und der französische Staat haben eine Änderung des jetzigen Abkommens zwischen dem französischen Staat und der Gesellschaft über das Geschäft der Gesellschaft mit ballistischen Flugkörpern vereinbart (in der geänderten Fassung „**Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat**“). Gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat werden einige sensible französische Militärressourcen in einem Tochterunternehmen der Gesellschaft zusammengefasst („**französisches Verteidigungsunternehmen**“). Bei der

Vollendung brachte die Gesellschaft bestimmte sensible französische militärische Ressourcen in das französische Verteidigungsunternehmen ein. Der französische Staat hat das Recht, der Berufung von drei externen Directors in das Board of Directors des französischen Verteidigungsunternehmens („**französische externe Verteidigungs-Directors**“) zuzustimmen oder diese abzulehnen, darf diese jedoch nicht vorschlagen oder ernennen. Von diesen müssen gemäß der Geschäftsordnung mindestens zwei Directors als unabhängige Directors für das Board of Directors qualifiziert sein. Der französische Staat kann die Directors des französischen Verteidigungsunternehmens jedoch nicht selbst vorschlagen oder ernennen. Die französischen externen Verteidigungs-Directors dürfen weder (i) Angestellte, Manager oder Führungskräfte eines zum Konzern gehörenden Unternehmens sein (sie dürfen jedoch dem Board angehören) noch (ii) dürfen sie wesentliche laufende berufliche Beziehungen zum Konzern haben.

Die Gesellschaft und der deutsche Staat haben eine Vereinbarung zum Schutz wichtiger Sicherheitsinteressen des deutschen Staats geschlossen („**Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat**“). Gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat werden bestimmte sensible deutsche militärische Ressourcen von einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft gehalten („**Deutsches Verteidigungsunternehmen**“). Der deutsche Staat hat das Recht, der Berufung von drei externen Aufsichtsratsmitgliedern für das Deutsche Verteidigungsunternehmen („**deutsche externe Verteidigungs-Directors**“) zuzustimmen oder diese abzulehnen, darf diese jedoch nicht vorschlagen oder ernennen. Von diesen müssen gemäß der Geschäftsordnung mindestens zwei Directors als unabhängige Directors für das Board of Directors qualifiziert sein. Von den deutschen externen Verteidigungs-Directors müssen zwei auch Mitglieder des Board sein. Die Voraussetzungen für das Amt eines deutschen externen Verteidigungs-Directors sind vergleichbar mit denen für einen eines französischen externen Verteidigungs-Directors, mit der zusätzlichen Voraussetzung, dass ein deutscher externer Verteidigungs-Director kein Beamter sein darf.

Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, Verhandlungen mit dem spanischen Staat aufzunehmen, um eine eigene Sicherheitsvereinbarung über den Schutz der wesentlichen Sicherheitsinteressen des spanischen Staats zu schließen.

Dassault Aviation

Die Gesellschaft hat eine Vereinbarung mit dem französischen Staat geschlossen, nach der die Gesellschaft:

- dem französischen Staat ein Vorkaufsrecht einräumen wird, falls der Konzern seine Beteiligung an Dassault Aviation ganz oder teilweise veräußert; und
- sich verpflichten wird, sich vor Entscheidungen bei Hauptversammlungen von Dassault Aviation mit dem französischen Staat abzusprechen.

Laut Angaben in einer Pressemitteilung vom 28. November 2014 verkaufte die Gesellschaft in einem außerbörslichen Blockhandel etwa 8 Prozent des Aktienkapitals von Dassault Aviation an Dassault Aviation.

Börsennotierungen

Die Gesellschaft sichert den Parteien des neuen Aktionärsvertrags zu, dass Airbus Group N.V.-Aktien während der Laufzeit des neuen Aktionärsvertrags ausschließlich in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert sind.

Sonderrechte des französischen Staats

Die Gesellschaft hat in einem zwischen der Gesellschaft und dem französischen Staat geschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts, wobei das Veto unter bestimmten Umständen eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, unter anderem,

wenn (i) Dritte direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 15 Prozent des Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben.

Die Gesellschaft, der französische Staat und MBDA sind Vertragsparteien eines ähnlichen Abkommens über die Vermögenswerte, die sich aus den französischen luftgestützten Nuklearsystemen zusammensetzen, unter dem der französische Staat ähnliche Rechte hat.

3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien der Gesellschaft sind Namensaktien. Das Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board

of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 Niederländischen Gulden („**NLG**“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Davon wurden 100 Aktien am 29. Dezember 1998 an Aerospatiale Matra ausgegeben. Diese Aktien wurden am 28. Dezember 1999 per notarieller Übertragungsbescheinigung an die DASA AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „– 3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra vom französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Ausschüttung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten Aktien an der Gesellschaft (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten Aktien an der Gesellschaft (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der Aktien an der Gesellschaft, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; siehe Abschnitt „– 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären – Sonderrechte und -pflichten

des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten Aktien der Gesellschaft, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) ihre gesamten Aktien der Gesellschaft (22.227.478 Aktien der Gesellschaft), die zu diesem Zeitpunkt 2,73 Prozent des Kapitals und 2,78 Prozent der Stimmrechte der Gesellschaft repräsentierten, mit Ausnahme ihrer indirekten Aktien an der Gesellschaft auf dem Markt platziert hatte.

Am 11. November 2005 übertrug die DASA ihre gesamte Beteiligung an der Gesellschaft an ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt-Beteiligungs-GmbH & Co. KG („**DC KG**“). Im November 2006 übertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an der Gesellschaft zurück an die DASA.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an der Gesellschaft um jeweils 7,5 Prozent bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Millionen Aktien der Gesellschaft mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Daimler wies darauf hin, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des

Terminverkaufs verliehen hatte. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Anleihen zu liefernden Aktien der Gesellschaft repräsentierten ein Maximum von 7,5 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft, d. h. ca. 61 Millionen Aktien der Gesellschaft, die in drei gleichen Tranchen zu jeweils 2,5 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft übergeben wurden. Die ersten zwei Tranchen wurden im Juni 2007 und Juni 2008 geliefert, die Lieferung der dritten Tranche wurde, wie nachstehend erläutert, von Juni 2009 auf März 2009 vorgezogen.

Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft darüber informiert, dass die JSC Vneshtorgbank (ehemals Bank of Foreign Trade) 41.055.530 Aktien der Gesellschaft erworben hatte, was zum damaligen Zeitpunkt 5,04 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft entsprach.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit dem Dedalus-Konsortium, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an der Gesellschaft von 22,5 Prozent auf 15 Prozent reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären beibehalten wurde. Das Dedalus-Konsortium erwarb somit eine Aktienbeteiligung von 7,5 Prozent an der Gesellschaft, während Daimler weiter die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5 Prozent der Aktien der Gesellschaft ausübt.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte die JSC Vneshtorgbank 41.055.530 Aktien der Gesellschaft und übertrug sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (*Vnesheconombank*). Die Gesellschaft wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Am 26. Januar 2009 unterzeichneten Lagardère und Natixis, der alleinige Zeichner und Inhaber der von Lagardère im Jahr 2006 ausgegebenen, ausstehenden Pflichtwandelanleihen, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihen – und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von Aktien der Gesellschaft – vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzulegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 Aktien der Gesellschaft, das entspricht 2,5 Prozent des Kapitals und der Stimmrechte der Gesellschaft, an Natixis.

Am 19. März 2010 bestätigten Daimler und das Dedalus-Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, dass die am 9. Februar 2007 getroffene Vereinbarung zu den Aktienbeteiligungen und den Stimmrechten an der Gesellschaft (wie oben erläutert) weiter bestehen sollte. Daimler und die Investoren erklärten am 16. März 2010 im deutschen Bundeskanzleramt ihre Bereitschaft zur Beibehaltung der bestehenden Vereinbarung ohne jegliche Änderungen. Daher hielt Daimler weiterhin 22,5 Prozent der Stimmrechte an der Gesellschaft, während seine wirtschaftliche Beteiligung nach wie vor 15 Prozent betrug. Die bestehende Aufteilung der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären blieb somit unverändert.

Am 10. November 2011 gab Daimler bekannt, dass es eine Grundsatzvereinbarung mit der deutschen Bundesregierung getroffen habe, nach der die KfW eine Aktienbeteiligung an der Gesellschaft von Daimler übernehmen würde.

Am 6. Dezember 2012 verkaufte Daimler in einer in der Mehrparteienvereinbarung vorgesehenen Transaktion 61,1 Millionen Aktien der Gesellschaft (ungefähr 7,44 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft) im Wege eines ABB. Damit wurde die wirtschaftliche Beteiligung von Daimler an der Gesellschaft auf etwa 7,44 Prozent und seine Stimmrechtsbeteiligung auf 14,88 Prozent reduziert. Die KfW übernahm im Rahmen des ABB 2,76 Prozent der im Umlauf befindlichen Aktien der Gesellschaft. In einer zweiten Transaktion übernahm die KfW (über eine hundertprozentige Tochtergesellschaft) am 2. Januar 2013 insgesamt 65 Prozent der Aktien des Dedalus-Konsortiums und baute damit ihre Beteiligung am Dedalus-Konsortium auf 78 Prozent aus. Die verbleibenden 22 Prozent wurden von öffentlichen deutschen Körperschaften gehalten. Dedalus hielt zum Zeitpunkt dieses Erwerbs eine Finanzbeteiligung von 7,44 Prozent an der Gesellschaft. Aufgrund dieser beiden Transaktionen hielt die KfW Stimmrechtsanteile in Höhe von 2,76 Prozent und eine Finanzbeteiligung von 8,56 Prozent an der Gesellschaft – 2,76 Prozent direkt und 5,80 Prozent über Dedalus. Die anderen an Dedalus beteiligten deutschen öffentlichen Körperschaften hielten über Dedalus eine Finanzbeteiligung von 1,64 Prozent an der Gesellschaft. Die KfW und die deutschen öffentlichen Körperschaften hielten daher unmittelbar nach diesen Erwerbungen gemeinsam eine Finanzbeteiligung von 10,2 Prozent an der Gesellschaft.

Am 19. März 2013 übertrug die KfW die 2,76 Prozent ihrer unmittelbar gehaltenen Aktien der Gesellschaft an die GZBV. Im Rahmen der Vollendung wurden von der DASA gehaltene 7,44 Prozent der in Umlauf befindlichen Aktien der Gesellschaft an die GZBV übertragen, und DASA, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 7,44 Prozent an der Gesellschaft hält, wurde eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Daimler. GZBV, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 10,2 Prozent an der Gesellschaft hält, gehört nun zu 83,96 Prozent der KfW und zu 16,04 Prozent anderen deutschen öffentlichen Körperschaften, die unmittelbar vor dieser Übertragung Investoren von Dedalus waren.

Im Rahmen der Vollendung wurden von Sogeadé gehaltene 7,44 Prozent der in Umlauf befindlichen Aktien der Gesellschaft an Sogepa übertragen, und Sogeadé, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 7,44 Prozent an der Gesellschaft hält, wurde eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Lagardère.

Am 4. April 2013 verkaufte SEPI 9.560.000 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 1,15 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Am 9. April 2013 verkaufte Lagardère seine restlichen 61.000.000 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 7,4 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Am 17. April 2013 verkaufte der französische Staat über Sogepa 12.977.088 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 1,56 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft) und Daimler verkaufte seine restlichen 61.100.000 Aktien an der Gesellschaft (ungefähr 7,5 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Am 26. April 2013 verkaufte der französische Staat 17.451.000 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 2,1 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Am 31. Juli 2013 verkaufte SEPI 2.802.450 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 0,36 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Ende Dezember 2013 erwarb GZBV 1.872.072 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 0,24 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft).

Am 16. Januar 2014 gab der französische Staat bekannt, dass er im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen dem französischen und dem deutschen Staat, in dem vorgesehen ist, dass der deutsche Staat seine Stimmrechte an der Gesellschaft auf 11 Prozent erhöhen und der französische Staat seine

Stimmrechte auf denselben Prozentsatz senken soll, über Sogepa ca. 8.000.000 Aktien der Gesellschaft (ungefähr 1 Prozent der ausstehenden Aktien der Gesellschaft) verkauft hat. Nach dieser Transaktion waren der französische Staat über Sogepa, der deutsche Staat über GZBV und der spanische Staat über SEPI zusammen mit einem Mindestanteil der Stimmrechte von 26 Prozent weiter die Mehrheitsaktionäre der Gesellschaft.

Die Entwicklung des Eigentums am Grundkapital und der Stimmrechte der Gesellschaft im Laufe der letzten drei Jahre ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Aktionäre	Position zum 31. Dezember 2014			Position zum 31. Dezember 2013			Aktionäre	Position zum 31. Dezember 2012		
	% des Kapitals	% der Stimm- rechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimm- rechte	Anzahl Aktien		% des Kapitals	% der Stimm- rechte	Anzahl Aktien
SOGEPA	10,94%	10,94%	85.835.477	11,99%	12,03%	93.864.165	Sogeade	22,16%	22,30%	183.337.704
GZBV ⁽¹⁾	10,92%	10,93%	85.709.822	10,94%	10,98%	85.709.822	DASA	14,77%	14,87%	122.225.136
SEPI	4,12%	4,12%	32.330.381	4,13%	4,14%	32.330.381	SEPI	5,40%	5,44%	44.690.871
-	-	-	-	-	-	-	KfW	2,75%	2,76%	22.725.182
Zwischensumme neuer Aktionärs- vertrag	25,98%	25,99%	203.875.680	27,06%	27,16%	211.904.368	Zwischensumme Personengesellschaft	45,08%	45,37%	372.978.893
Stiftung „SOGEPA“	0,00%	0,00%	0	0,07%	0,07%	575.606	Französischer Staat	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit ⁽²⁾	73,97%	74,01%	580.473.073	72,51%	72,84%	568.418.146	Öffentlichkeit ⁽²⁾	54,23%	54,57%	448.659.771
Eigener Aktienrückkauf ⁽³⁾	0,06%	-	431.832	0,36%	-	2.835.121	Eigener Aktienrückkauf ⁽³⁾	0,63%	-	5.226.535
Gesamt	100%	100%	784.780.585	100%	100%	783.157.635	Gesamt	100%	100%	827.367.945

(1) KfW und sonstige öffentliche deutsche Körperschaften.

(2) Einschließlich Mitarbeiter der Gesellschaft. Zum 31. Dezember 2013 hielten Mitarbeiter der Gesellschaft ungefähr 2,13 Prozent des Aktienkapitals (und der Stimmrechte).

(3) Die von der Gesellschaft gehaltenen Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 2.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2014 abgeschlossen wurde, wurden 3.013 Aktionäre

identifiziert, die insgesamt 564.226.312 Aktien der Gesellschaft halten (einschließlich 4.161.879 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 34.863.419 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die Aktionärsstruktur der Gesellschaft per 31. Dezember 2014 entspricht der Darstellung im Abschnitt „— 3.3.1 Aktionärsstruktur zum Jahresende 2014“.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur zum Jahresende 2014“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur des Konzerns

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur des Konzerns zum 31. Dezember 2014 dar, die drei Geschäftsbereiche und die Hauptgeschäftseinheiten umfasst. Siehe Abschnitt „— Informationen über die Aktivitäten des Konzerns — 1.1.1

Überblick – Organisation der Geschäftsbereiche der Gesellschaft“. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden bestimmte Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen.

3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen

Gemäß der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 der Kommission muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

Nach niederländischem Zivilrecht kann die Gesellschaft, vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung, ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als die Hälfte (50 Prozent) des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Hauptversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Die ordentliche Hauptversammlung von EADS vom 27. Mai 2014 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung von EADS vom 29. Mai 2013 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig zurückzukaufen, sofern die Gesellschaft nach diesen Rückkäufen nicht mehr als 10 Prozent des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält und zu einem Preis, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als entweder der Preis des letzten unabhängigen Handels oder des höchsten aktuellen unabhängigen Gebots an den Handelsorten des regulierten Marktes des Landes, in dem der Kauf ausgeführt wird, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

Auf der für den 27. Mai 2015 einberufenen ordentlichen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 erteilte Ermächtigung zu erneuern und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10 Prozent des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis

von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten der regulierten Märkte der Länder, in denen der Kauf ausgeführt wird. Diese Ermächtigung ersetzt die von der am 27. Mai 2014 abgehaltenen Jahreshauptversammlung erteilte Ermächtigung. Zum 31. Dezember 2014 hielt die Gesellschaft 431,832 eigene Aktien, was 0,06 Prozent ihres Aktienkapitals entspricht.

3.3.7.2 Französische Vorschriften

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert sind, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-5 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen.

Außerdem hat die Gesellschaft der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Webseite veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu melden.

3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

Als ausländische Emittentin unterliegt die Gesellschaft den deutschen Bestimmungen für den Rückkauf ihrer eigenen Aktien nur in begrenztem Umfang, da die deutschen Bestimmungen auf das Recht des Mitgliedstaates verweisen, in dem die Gesellschaft domiziliert ist.

Darüber hinaus gelten die allgemeinen Grundsätze des deutschen Rechts für Insiderhandel, Marktmanipulation und gleichberechtigte Behandlung der Aktionäre.

3.3.7.4 Spanische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 ist Insiderhandel jedoch verboten und die Gesellschaft darf ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Jahreshauptversammlung am 27. Mai 2015 zu genehmigen ist

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3 der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der Hauptversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 27. Mai 2015;
- **vorgesehene Verwendung der Airbus Group N.V.-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit Aktienoptionsprogrammen für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des Konzerns und der Gesellschaften des Konzerns: 336.940 Aktien;
- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die von Fall zu Fall je nach Bedarf vom Board of Directors festgelegt wird):**
 - die Aktienkapitalreduzierung durch Einzug aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben,
 - das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit (i) in Airbus Group N.V.-Aktien wandelbaren Schuldfinanzinstrumenten, oder (ii) Aktienoptionsprogrammen für Mitarbeiter oder andere Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des Konzerns und der Gesellschaften des Konzerns,
 - der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und der späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
 - die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der Airbus Group N.V.-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 1. Oktober 2008, im Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird;
- **Verfahren:**
 - Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10 Prozent,
 - maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 78.591.488 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 785.914.888 Aktien zum 31. März 2015. Unter Annahme der Ausübung aller ausstehenden Aktienoptionen zum 31. März 2015 würde der Schwellenwert von 10 Prozent 78.702.147 Aktien darstellen, basierend auf den 787.021.476 Aktien, die das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden,
 - die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre

zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ bezeichnet die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und sonstige Rücklagen, wie in den Jahresabschlüssen der Gesellschaft dargelegt, von denen der Rückkaufpreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, jederzeit eine ausreichende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der NYSE Euronext eingehalten werden,

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise Airbus Group N.V.-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt.
- Der Anteil der im Wege des Blockhandels zurückgekauften Aktien kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen,
- zusätzlich wird die Gesellschaft im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien beträchtlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der Airbus Group N.V., einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, am regulierten Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 100 EUR;
- **Dauer und andere Charakteristika des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 27. November 2016, d. h. dem Tag des Auslaufens der eingeholten Ermächtigung bei der am 27. Mai 2015 angesetzten Jahreshauptversammlung der Aktionäre.

Zum Datum dieses Dokuments hat die Gesellschaft im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen getroffen.

3.3.7.6 Beschreibung des außerordentlichen Aktienrückkaufprogramms, das von der Jahreshauptversammlung am 27. Mai 2015 zu genehmigen ist

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3 der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der Hauptversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 27. Mai 2015;

- **vorgesehene Verwendung der Airbus Group N.V.-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** Einzelheiten zur Nutzung der bereits von der Gesellschaft gehaltenen Airbus Group N.V.-Aktien entnehmen Sie bitte „3.3.7.5 – Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der für den 27. Mai 2015 angesetzten Jahreshauptversammlung zu genehmigen ist“;
- **alleiniger Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms:** Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller zurückgekauften Aktien;
- **Verfahren:**
 - Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10 Prozent,
 - maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 78.591.488 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 785.914.888 Aktien zum 31. März 2015. Unter Annahme der Ausübung aller Aktienoptionen zum 31. März 2015 würde der Schwellenwert von 10 Prozent 78.702.147 Aktien darstellen, basierend auf den 787.021.476 Aktien, die das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden,
 - die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre zurückzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ bezeichnet die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und sonstige Rücklagen, wie in den Jahresabschlüssen der Gesellschaft dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, jederzeit eine ausreichende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der NYSE Euronext eingehalten werden,

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise Airbus Group N.V.-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt.
Der Anteil der im Wege des Blockhandels zurückgekauften Aktien kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen,
- zusätzlich wird die Gesellschaft im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien beträchtlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der Airbus Group N.V., einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, am regulierten Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 85 €;
- **Dauer und andere Charakteristika des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 27. November 2016, d. h. dem Tag des Auslaufens der eingeholten Ermächtigung bei der am 27. Mai 2015 angesetzten Jahreshauptversammlung der Aktionäre.

3.4 Dividenden

3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie ⁽¹⁾
2000	27. Juni 2001	0.50 €
2001	28. Juni 2002	0.50 €
2002	12. Juni 2003	0.30 €
2003	4. Juni 2004	0.40 €
2004	8. Juni 2005	0.50 €
2005	1. Juni 2006	0.65 €
2006	16. Mai 2007	0.12 €
2007	4. Juni 2008	0.12 €
2008	8. Juni 2009	0.20 €
2009	-	-
2010	6. Juni 2011	0.22 €
2011	7. Juni 2012	0.45 €
2012	5. Juni 2013	0.60 €
2013	3. Juni 2014	0.75 €
2014	3. Juni 2015	1.20 €

(1) Anmerkung: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

3.4.2 Dividendenpolitik der Gesellschaft

Das Board of Directors hat basierend auf einem Ergebnis je Aktie von 2,99 Euro im Jahr 2014 die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,20 Euro je Aktie bei der nächsten Jahreshauptversammlung der Aktionäre vorgeschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung seitens der Jahreshauptversammlung wird erwartet, dass die Dividende am 3. Juni 2015 gezahlt wird (das Eintragungsdatum ist erwartungsgemäß der 2. Juni 2015).

Dies entspricht der Dividendenpolitik des Konzerns, ein nachhaltiges Dividendenwachstum mit einer Ausschüttungsquote von 30 Prozent bis 40 Prozent anzustreben.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das

Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem der Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Zwischendividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.4.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „**Aktien**“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als nicht ansässig behandelt wird (ein „**ausländischer Aktionär**“). Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und in ihrem Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zurate ziehen. Bezugnahmen auf „die Niederlande“ oder „Niederlande“ beziehen sich ausschließlich auf den europäischen Teil des Königreichs der Niederlande.

Quellensteuer auf Dividenden

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15 Prozent einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund inländischer Vorschriften oder eines Steuerabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder wird als solche(r) angesehen. Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft wird als Dividende behandelt und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

Steuer auf Einkünfte und Veräußerungsgewinne

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und der ausländische Aktionär hat bzw. wird so behandelt als ob er direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft hat und diese Beteiligung (i) nicht Bestandteil des Vermögens eines Unternehmens ist und (ii) von dem ausländischen Aktionär hauptsächlich bzw. u.a. hauptsächlich zu dem Zweck gehalten wird, die niederländische Quellensteuer auf Dividenden oder die niederländische Einkommensteuer für Privatpersonen in Höhe einer anderen Person bzw. eines anderen Unternehmens zu vermeiden; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine als wesentlich erachtete Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5 Prozent oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Im Allgemeinen liegt eine als wesentlich betrachtete Beteiligung dann vor, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven veräußert wurde oder als veräußert gilt.

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Die niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird bei der Übertragung von Aktien im Zuge einer Schenkung oder beim Tod eines ausländischen Aktionärs nicht zur Anwendung gebracht, es sei denn, die Übertragung wird als Erbschaft oder Schenkung betrachtet, die von oder im Auftrag einer Person erfolgt, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Todes Einwohner der Niederlande ist oder als solcher betrachtet wird.

Mehrwertsteuer

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

Andere Steuern und Gebühren

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich

aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

Ansässigkeit

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren

Die nachstehend aufgeführten Mitteilungen und zugrunde liegenden Informationen können auf www.airbusgroup.com eingesehen werden, solange dieses Registrierungsdokument gültig ist:

Pressemitteilung – Ergebnisse der Airbus Group für 2013: ein weiteres Jahr operativer und finanzieller Fortschritte	26. Februar 2014
Pressemitteilung – Airbus Group veröffentlicht Ergebnisse für das erste Quartal 2014	13. Mai 2014
Pressemitteilung – Airbus stellt den A330neo vor	14. Juli 2014
Pressemitteilung – Airbus kündigt Vertrag mit Skymark Airlines für den A380	28. Juli 2014
Pressemitteilung – Airbus Group verzeichnet weiter Fortschritte mit Ergebnissen für das erste Halbjahr 2014	30. Juli 2014
Pressemitteilung – Airbus Defence and Space setzt Transformation mit Portfolio-Optimierung fort	16. September 2014
Pressemitteilung – Airbus passt A330-Produktionsrate auf neun Stück pro Monat an	17. Oktober 2014
Pressemitteilung – Airbus Group verbessert Neun-Monats-Ergebnisse für 2014	14. November 2014
Pressemitteilung – Airbus Group verkauft Teil des Anteilspakets an Dassault Aviation	28. November 2014
Pressemitteilung – Airbus Group verzeichnet Rekorderträge, -EBIT* und -Auftragsstand in 2014	27. Februar 2015

Außerdem veröffentlicht Airbus Group Mitteilungen im normalen Geschäftsverlauf, die auch auf www.airbusgroup.com verfügbar sind.





Corporate Governance

4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	126
4.1.1	Bestimmungen zur Corporate Governance	126
4.1.2	Bestimmungen zur Corporate Governance in 2014	129
4.1.3	Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“	140
4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	141
4.1.5	Organisation von Ethik- und Compliance	146
4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	148
4.2.1	Vergütungspolitik	148
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	156
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	157
4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	157
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	157
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (Employee Share Ownership Plans – ESOP)	158
4.3.3	Langfristiger Leistungsplan	158

4.1 Geschäftsführung und Kontrolle

Die Bestimmungen zur Corporate Governance der Gesellschaft wurden gemäß der Mehrparteienvereinbarung grundlegenden Veränderungen unterzogen, einschließlich Änderungen bei der Zusammensetzung des Board of Directors und der Vorschriften zur Regelung interner Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“).

Durch diese Veränderungen soll eine weiter normalisierte und vereinfachte Führungsstruktur der Gesellschaft erreicht werden, die sich an Best Practices für Corporate Governance orientiert und bei der es keine kontrollierende Aktionärsgruppe gibt. Nachstehend folgt eine zusammenfassende Beschreibung dieser Änderungen.

4.1.1 Bestimmungen zur Corporate Governance

Zusammensetzung und Geschäftsordnung des Board of Directors

Laut der Satzung setzt sich das Board of Directors aus höchstens zwölf (12) Directors zusammen, deren Amtszeit jeweils mit der drei Jahre nach ihrer Ernennung abgehaltenen Jahreshauptversammlung endet. Gemäß der Geschäftsordnung des Board muss das Board mehrheitlich (d. h. 7/12) mit Staatsbürgern der Europäischen Union besetzt sein (einschließlich des Chairman des Board of Directors) und die Mehrheit dieser Mehrheit (d. h. 4/7) muss sowohl Staatsbürger der Europäischen Union als auch dort ansässig sein. Beamte im aktiven Dienst dürfen nicht zum Director ernannt werden. Das Board of Directors hat einen (1) Executive Director und elf (11) Non-Executive Directors. Das Board ernennt zwar den Chief Executive Officer der Gesellschaft („CEO“), der CEO muss jedoch Executive Director, EU-Staatsbürger und in der EU ansässig sein; daher ist davon auszugehen, dass das Board die von den Aktionären zum Executive Director ernannte Person als CEO bestimmt. Mindestens neun (9) der Non-Executive Directors müssen „unabhängige Directors“ sein (einschließlich des Chairman des Boards of Directors).

Gemäß der Geschäftsordnung des Boards ist ein „unabhängiger Director“ ein Non-Executive Director im Sinne des niederländischen Corporate-Governance-Kodex und erfüllt weitere Unabhängigkeitskriterien. Konkret gilt, dass dort, wo der niederländische Corporate-Governance-Kodex die Prüfung der Unabhängigkeit unter anderem im Hinblick auf die Beziehungen eines Directors zu Aktionären vorsieht, die eine Beteiligung von mindestens 10 Prozent an der Gesellschaft halten, die Geschäftsordnung die Unabhängigkeit eines solchen Directors unter anderen im Hinblick auf die relevanten Beziehungen des Directors zu Aktionären prüft, die eine Beteiligung von mindestens 5 Prozent an der Gesellschaft halten.

Es obliegt dem Vergütungs- und Nominierungsausschuss des Boards of Directors, dem Board in Absprache mit dem Chairman des Board of Directors und dem CEO Kandidaten für die Nachfolge aktiver Board-Mitglieder zu empfehlen.

Das Board of Directors bestimmt mit einfacher Mehrheit die Kandidaten, die der Hauptversammlung der Gesellschaft für eine Ernennung zum Director durch die Hauptversammlung

vorgeschlagen werden. Aktionäre, Aktionärsgruppen und andere Körperschaften dürfen Directors vorschlagen, benennen oder ernennen, jedoch ausschließlich im Rahmen der nach niederländischem Gesellschaftsrecht allen Aktionären zustehenden Rechte.

Zusätzlich zu den vorstehend beschriebenen Regeln für die Mitgliedschaft und Zusammensetzung müssen der Vergütungs- und Nominierungsausschuss bei Empfehlungen von Kandidaten für das Board of Directors und das Board bei Beschlussvorschlägen, die es der Hauptversammlung für die Ernennung von Directors oder Entscheidungen über Vorschläge für die Nachfolge von ausscheidenden oder arbeitsunfähigen Directors vorlegt, die folgenden Grundsätze anwenden:

- dem besten Kandidaten für die Position ist der Vorzug zu geben; und
- die Nationalitäten der Kandidaten sollen ausgewogen die Hauptproduktionsstandorte der Gesellschaft widerspiegeln (mit Augenmerk auf ein Gleichgewicht zwischen den Staatsangehörigen der vier (4) EU-Mitgliedsstaaten, in denen die großen Produktionszentren liegen).

Das Board of Directors muss bei den für die Ernennung von Directors vorgeschlagenen Beschlüssen, die der Hauptversammlung vorgelegt werden, die Zusicherungen von EADS gegenüber dem französischen Staat gemäß der Änderung der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat und gegenüber dem deutschen Staat gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat berücksichtigen, die jeweils ausführlicher beschrieben sind. In der Praxis heißt das, dass (A) zwei (2) der den Aktionären zur Ernennung vorgeschlagenen Directors auch französische externe Directors (wie oben definiert) des französischen Verteidigungsunternehmens (wie oben definiert) sein müssen, die von der Gesellschaft vorgeschlagen wurden und denen der französische Staat zugestimmt hat und (B) zwei (2) der den Aktionären zur Ernennung vorgeschlagenen Directors auch deutsche externe Directors (wie oben definiert) des deutschen Verteidigungsunternehmens (wie oben definiert) sein müssen, die von der Gesellschaft vorgeschlagen wurden und denen der deutsche Staat zugestimmt hat.

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss ist bestrebt, einen kompletten Austausch aller ausscheidenden Directors durch neue Nachfolger zu vermeiden und die Kontinuität der unternehmensspezifischen Kenntnisse und der Erfahrung innerhalb des Board of Directors zu wahren.

Vergütungs- und Nominierungsausschuss

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss hat vier (4) Mitglieder unterschiedlicher geografischer Herkunft. Alle Mitglieder des Vergütungs- und Nominierungsausschusses sind unabhängige Directors. Ein Mitglied des Vergütungs- und Nominierungsausschusses ist ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat ins Board of Directors berufen wird. Ein Mitglied des Vergütungs- und Nominierungsausschusses ist ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat ins Board of Directors berufen wird. Das Board ernennt durch einfache Mehrheitsentscheidung (nachstehend definiert) den Vorsitzenden des Vergütungs- und Nominierungsausschusses, der nicht einer der Folgenden sein darf:

- der Chairman des Boards of Directors;
- ein jetziger oder früherer Executive Director der Gesellschaft;
- ein Non-Executive Director, der Executive Director einer anderen börsennotierten Gesellschaft ist; oder
- ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen oder dem deutschen Staat ins Board of Directors berufen wurde.

Andere Ausschüsse des Board of Directors

Das Board of Directors hat weiterhin ein Audit Committee, dessen Aufgaben unverändert bleiben. Das Audit Committee besteht aus vier (4) Mitgliedern unter dem Vorsitz eines unabhängigen Directors, der nicht Chairman des Board of Directors oder ein jetziger oder früherer Executive Director der Gesellschaft ist. Mindestens ein (1) Mitglied des Audit Committee muss ein Finanzexperte mit Fachwissen und einschlägiger Erfahrung im Finanzbereich und Rechnungswesen börsennotierter Unternehmen oder anderer großer juristischer Personen sein.

Das Board of Directors hat keinen Strategieausschuss (Strategic Committee) mehr.

Rolle des Board of Directors

In der Geschäftsordnung ist festgelegt, dass das Board of Directors zusätzlich zu den Aufgaben des Boards nach geltendem Recht und gemäß der Satzung für bestimmte eigens definierte Entscheidungskategorien zuständig ist. Gemäß der Satzung ist das Board of Directors für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich. Gemäß der Geschäftsordnung überträgt das Board die Geschäftsführung der Gesellschaft im Tagesgeschäft dem CEO, der unterstützt vom Executive Committee Entscheidungen im Hinblick auf die Geschäftsführung der Gesellschaft trifft. Der Chief Executive Officer darf jedoch keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften hat das Board of Directors zugestimmt. Die meisten Entscheidungen des Boards werden

mit einfacher Mehrheit der Stimmen der Directors („**einfache Mehrheit**“) gefällt; bestimmte Entscheidungen bedürfen jedoch einer Zweidrittelmehrheit (d. h. acht Ja-Stimmen) der Directors, die bei der Entscheidung anwesend oder vertreten sind („**qualifizierte Mehrheit**“). Außerdem erfordert die Änderung einiger Bestimmungen der Geschäftsordnung die einstimmige Zustimmung des Board, wobei höchstens ein Director nicht anwesend oder vertreten sein darf (beinhaltet auch Bestimmungen über Nationalitäts- und Ansässigkeitskriterien für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee). Ein einzelner Director oder eine Kategorie von Directors hat jedoch kein Vetorecht in Bezug auf Entscheidungen des Board of Directors.

Zu den Angelegenheiten, die die Genehmigung des Board of Directors erfordern, gehören unter anderem folgende (Genehmigung durch einfache Mehrheit, sofern nichts Anderweitiges angegeben ist):

- Zustimmung zu allen Änderungen von Art und Umfang des Geschäfts der Gesellschaft und des Konzerns;
- Zustimmung zu den der Hauptversammlung vorzulegenden Beschlussvorschlägen im Hinblick auf Änderungen von Artikeln der Satzung der Gesellschaft, für die die Zustimmung durch eine Mehrheit von mindestens fünfundsiebzig Prozent (75 Prozent) der gültigen, bei dieser Hauptversammlung abgegebenen Stimmen (Qualifizierte Mehrheit) erforderlich ist;
- Zustimmung zu der Gesamtstrategie und dem Strategieplan des Konzerns;
- Zustimmung zum operativen Geschäftsplan des Konzerns („**Geschäftsplan**“) und Jahresbudget („**Jahresbudget**“) des Konzerns, einschließlich der Pläne für Investitionen, Forschung & Entwicklung, Beschäftigung, Finanzen und, soweit zutreffend, für Großprogramme;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- vierteljährliche Überprüfung der operativen Ergebnisse des Konzerns;
- Ernennung, Beurlaubung oder Abberufung des Chairman des Board of Directors und des CEO (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu allen Mitgliedern des Executive Committee wie vom CEO vorgeschlagen und Zustimmung zur vorgeschlagenen Ernennung als Managing Directors wichtiger Konzernunternehmen und den entsprechenden Dienstverträgen sowie zu anderen Vertragsfragen im Hinblick auf die Executive Committee-Mitglieder und solche Managing Directors;
- Erarbeitung von und Zustimmung zu Änderungen und Ergänzungen der Geschäftsordnung und der Geschäftsordnung für das Executive Committee (in der Regel einfache Mehrheit);
- Entscheidung über die Besetzungen des Aktionärsausschusses von Airbus, des Corporate Secretary der Gesellschaft und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) anderer wichtiger Konzernunternehmen und Geschäftsbereiche, auf Grundlage der Empfehlungen des Vergütungs- und Nominierungsausschusses, sowie Festlegung und Änderung der Vorschriften, die die Organe dieser Unternehmen und Bereiche regeln;
- Zustimmung zur Verlegung der Zentrale der wichtigsten Konzernunternehmen und der operativen Zentrale der Gesellschaft (qualifizierte Mehrheit);

- Zustimmung zu Entscheidungen im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Produktionsstandorte, die für den Konzern insgesamt wesentlich sind, oder der Verlegung bestehender Tätigkeiten, die für den Konzern wesentlich sind;
- Zustimmung zu Entscheidungen über die Investition in Programme und Umsetzung von Programmen, die vom Konzern finanziert werden, zu Übernahme-, Desinvestitions- oder Veräußerungsentscheidungen, sofern jeweils ein Betrag von 300 Millionen Euro überschritten wird;
- Zustimmung zu Entscheidungen über die Investition in Programme und Umsetzung von Programmen, die vom Konzern finanziert werden, zu Übernahme-, Desinvestitions- oder Veräußerungsentscheidungen, sofern jeweils ein Betrag von 800 Millionen Euro überschritten wird (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Entscheidungen über strategische Allianzen und deren Beendigung auf Gesellschaftsebene oder bei einer der großen Tochtergesellschaften (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Grundsätzen und Leitlinien über das Verhalten des Konzerns bei nicht-vertraglichen Angelegenheiten (Umweltfragen, Qualitätssicherung, Veröffentlichung von Finanzergebnissen, Integrität) sowie bezüglich der Corporate Identity des Konzerns;
- Zustimmung zum Rückkauf von Aktien, der Einziehung (Rücknahme) von Aktien oder der Ausgabe neuer Aktien oder zu ähnlichen Maßnahmen, durch die sich die Gesamtzahl der Stimmrechte bei der Gesellschaft verändert; ausgenommen ist der Rückkauf oder die Einziehung (Rücknahme) von Aktien im Rahmen des Tagesgeschäfts (in diesem Fall informiert das Management der Gesellschaft die Directors nur rechtzeitig vor der Umsetzung) (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu Entscheidungen über andere Maßnahmen und Geschäftsangelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder ein ungewöhnlich hohes Risikoniveau bergen;
- Zustimmung zu den vom Vergütungs- und Nominierungsausschuss in Absprache mit Chairman und CEO für die Nachfolge aktiver Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung vorgeschlagenen Kandidaten; und
- Zustimmung zu Entscheidungen über Kooperationsvereinbarungen und deren Beendigung auf Gesellschaftsebene oder bei einer der großen Tochtergesellschaften, die sich auf das Aktienkapital der Gesellschaft oder das der jeweiligen Tochtergesellschaft auswirken (qualifizierte Mehrheit).

Beim Board of Directors muss eine bestimmte Anzahl Directors bei einer Versammlung anwesend oder vertreten sein, um Maßnahmen ergreifen zu können. Wann das Board beschlussfähig ist, hängt von den zu fassenden Beschlüssen ab. Damit das Board einen Beschluss fassen kann, für den eine einfache Mehrheit erforderlich

ist, muss die Mehrheit der Directors anwesend oder vertreten sein. Damit das Board einen Beschluss fassen kann, für den eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, müssen mindestens zehn (10) Directors anwesend oder vertreten sein. Kann das Board einen Beschluss, für den eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, nicht fassen, weil diese Beschlussfähigkeit nicht erreicht ist, ist die Beschlussfähigkeit bei einer ordnungsgemäß neu einberufenen Sitzung dann bereits bei acht (8) Directors gegeben.

Zusätzlich zur Geschäftsordnung des Board unterliegt die Arbeit des Board of Directors einer Directors' Charter, in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors aufgeführt sind und die in Anbetracht der Best Practice in der Corporate Governance verabschiedet wurde.

Die Directors' Charter definiert Grundprinzipien, die für jeden einzelnen Director verbindlich sind, wie etwa im besten Interesse des Unternehmens und seiner Aktionäre zu handeln, der Pflichterfüllung ausreichend Zeit und Aufmerksamkeit zu widmen und jegliche Interessenkonflikte zu vermeiden.

Ernennung und Zusammensetzung des Executive Committee

Der CEO schlägt dem Board of Directors in Absprache (a) mit dem Chairman des Vergütungs- und Nominierungsausschusses und (b) dem Chairman des Board of Directors alle Mitglieder des Executive Committee zur Zustimmung vor, wobei folgende Grundsätze zur Anwendung kommen:

- dem besten Kandidaten für die Position ist der Vorzug zu geben;
- die Nationalitäten der Kandidaten sollen ausgewogen die Haupt-Produktionsstandorte der Gesellschaft widerspiegeln (mit Augenmerk auf ein Gleichgewicht zwischen den Staatsangehörigen der vier (4) EU-Mitgliedsstaaten, in denen die großen Produktionszentren liegen); und
- mindestens zwei Drittel der Mitglieder des Executive Committee, einschließlich CEO und CFO, müssen EU-Staatsbürger und in der EU ansässig sein.

Das Board entscheidet mit einfacher Mehrheit über die Zustimmung zu allen Mitgliedern des Executive Committee, wie vom CEO vorgeschlagen.

Rolle von CEO und Executive Committee

Der CEO ist für die Tagesgeschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Das Executive Committee („**Executive Committee**“) unterstützt den CEO bei dieser Aufgabe. Die Mitglieder des Executive Committee unterstützen neben ihren jeweiligen betrieblichen und funktionsbezogenen Aufgaben im Konzern gemeinsam die gesamten Interessen der Gesellschaft. Der CEO wird sich um einen Konsens zwischen den Mitgliedern des Executive Committee bemühen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der CEO berechtigt, die Sache zu entscheiden.

4.1.2 Bestimmungen zur Corporate Governance in 2014

ZUSAMMENSETZUNG DES BOARD OF DIRECTORS IM JAHR 2014

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Board of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Denis Ranque	63	2013	2016	Chairman des Board of Directors der Airbus Group N.V.	Non-Executive
Thomas Enders	56	2005, 2013 wiedergewählt	2016	Chief Executive Officer der Airbus Group N.V.	Executive
Manfred Bischoff	72	2013	2016	Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler AG	Non-Executive
Ralph D. Crosby	67	2013	2016	Ehemaliges Vorstandsmitglied von EADS N.V. und der Northrop Grumman Corporation	Non-Executive
Hans-Peter Keitel	67	2013	2016	Vizepräsident des Bundesverbands der deutschen Industrie (BDI)	Non-Executive
Hermann-Josef Lamberti	59	2007, 2013 wiedergewählt	2016	Ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Non-Executive
Anne Lauvergeon	55	2013	2016	Chairman und CEO der A.L.P S.A., Vorstandsvorsitzende von Sigfox und Vorsitzende des French Innovation 2030 Committee	Non-Executive
Lakshmi N. Mittal	64	2007, 2013 wiedergewählt	2016	Chairman und Chief Executive Officer von ArcelorMittal SA	Non-Executive
Sir John Parker	72	2007, 2013 wiedergewählt	2016	Chairman der Anglo American PLC	Non-Executive
Michel Pébereau	73	2007, 2013 wiedergewählt	2016	Ehrenamtlicher Präsident der BNP Paribas und Vorsitzender der BNP Paribas Foundation	Non-Executive
Josep Piqué i Camps	60	2012, 2013 wiedergewählt	2016	Vice-Chairman und CEO der Obrascón Huarte Lain (OHL)	Non-Executive
Jean-Claude Trichet	72	2012, 2013 wiedergewählt	2016	Ehrengouverneur der Banque de France und ehemaliger Präsident der Europäischen Zentralbank	Non-Executive

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 1. März 2015. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Board of Directors in allen Angelegenheiten der Airbus Group ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Die Gesellschaft hat keine Beobachter für das Board of Directors ernannt. Gemäß geltendem niederländischem Recht sind die Mitarbeiter der Gesellschaft nicht dazu berechtigt, einen Director zu wählen. Ein Director muss keine Mindestanzahl von Aktien halten.

Werdegang der Mitglieder des Board of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie im Jahr 2014 in anderen Unternehmen wahrgenommen haben

Denis Ranque

Denis Ranque begann seine berufliche Laufbahn beim französischen Industrieministerium, wo er verschiedene Positionen im Energiesektor innehatte, bevor er 1983 zum Thomson-Konzern wechselte und dort als Planungsdirektor tätig war. Im folgenden Jahr wechselte er in den Bereich Elektronenröhren über, wo er zunächst als Leiter des Bereichs Raumfahrt und dann ab 1986 als Leiter der Abteilung Mikrowellenröhren des Geschäftsbereichs tätig war. Zwei Jahre später wurde der Geschäftsbereich Elektronenröhren die Tochtergesellschaft von Thomson Tubes Electroniques, und Denis Ranque übernahm 1989 die Position des Chief Executive dieser Tochtergesellschaft. Im April 1992 wurde er zum Chairman und CEO der Thomson Sintra Activités Sous-marines berufen.

Nach weiteren vier Jahren erhielt er die Ernennung zum CEO von Thomson Marconi Sonar, dem von Thomson-CSF und GEC-Marconi gegründeten Joint Venture für Sonar-Systeme. Im Januar 1998 wurde Herr Ranque Chairman und CEO des Konzerns Thomson-CSF, der heute unter Thales firmiert. Er trat im Mai 2009 infolge einer Änderung der Aktionärsstruktur von dieser Position zurück. Von Februar 2010 bis Juni 2012 bekleidete er die Position eines Non-Executive Chairman bei Technicolor. Seit Oktober 2001 war er außerdem Aufsichtsratsvorsitzender der *École des Mines ParisTech* und seit September 2002 Chairman des *Cercle de l'Industrie*, einem Verband der größten französischen Industrieunternehmen; beide Mandate endeten im Juni 2012. Herr Ranque ist Mitglied des Board of Directors von Saint-Gobain sowie der CMA-CGM. Seit Oktober 2013 ist er Vorsitzender des *Haut Comité de Gouvernement d'Entreprise*, dem neu geschaffenen unabhängigen Gremium, das durch den französischen Corporate-Governance-Kodex zur Überwachung und Förderung von Fortschritten in diesem Bereich eingeführt wurde. Seit 2014 ist er außerdem Mitvorsitzender der *La Fabrique de l'industrie*, einem Think Tank für Industriebelange. Herr Ranque, geboren 1952, ist Absolvent der französischen *École Polytechnique* und des *Corps des Mines*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors von Saint-Gobain;
- Mitglied des Board of Directors der CMA-CGM;
- Mitglied des Board of Directors der Scilab Enterprise SAS;
- Präsident des französischen „Haut Comité de Gouvernement d'Entreprise“;
- Präsident des Verwaltungsrats der *Fondation de l'École Polytechnique*.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Director bei CGG VERITAS (2010 bis 2012);
- Director bei CMA CGM (2009 bis 2012);
- Director des „Fonds Stratégique d'Investissement“ (2011 bis 2012);
- Chairman bei Technicolor (2010 bis 2012).

Tom Enders

Thomas („Tom“) Enders wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2012 zum Chief Executive Officer (CEO) der Airbus Group ernannt, nachdem er seit 2007 CEO von Airbus gewesen war. Davor war er von 2005 bis 2007 Co-CEO der EADS. Von 2000 bis 2005 war er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung des Konzerns. Herr Enders studierte Wirtschaftswissenschaften, Politik und Geschichte an der Universität Bonn und an der University of California in Los Angeles. Bevor er ab 1991 für die Luft- und Raumfahrtindustrie tätig wurde, war er unter anderem Mitglied im Planungsstab des Bundesverteidigungsministers. Er gehörte dem Executive Committee der Airbus Group seit dessen Gründung im Jahr 1999 an. Herr Enders war von 2005 bis 2012 Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie) und ist seit 2009 Mitglied des Präsidiums des BDI (Bundesverband der deutschen Industrie). Von 2005 bis 2009 war er Vorsitzender des Atlantik-Brücke e.V. 2014 trat Herr Enders dem Beirat der Münchner Sicherheitskonferenz sowie dem Senat der Max-Planck-Gesellschaft bei. Herr Enders gehört seit 2011 der Business Advisory Group des britischen Premiers David Cameron an. Seit 2013 ist er Mitglied des gemeinsamen Beratungsausschusses der Allianz SE.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Executive Committee der Airbus Group;
- Vorsitzender des Shareholder Committee von Airbus SAS;
- Aufsichtsratsvorsitzender der Airbus Helicopters SAS;
- Aufsichtsratsvorsitzender der Airbus DS Holding B.V.;
- Aufsichtsratsvorsitzender der Airbus Defence and Space Deutschland GmbH;
- Mitglied des Verwaltungsrats des BDI (Bundesverband der deutschen Industrie);
- Mitglied des Vorstands von HSBC Trinkhaus;
- Mitglied des International Advisory Board of Atlantic Council of the US;
- Mitglied des gemeinsamen Beratungsausschusses der Allianz SE.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- President und Chief Executive Officer der Airbus SAS von 2007 bis 2012;
- Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.) von 2005 bis 2012;
- Vorsitzender des Beirats der Aeronautics Research and Innovation in Europe (ACARE) von 2011 bis 2013.

Manfred Bischoff

Manfred Bischoff, geboren am 22. April 1942, hat einen Magister- und Dokortitel in Wirtschaftswissenschaften der Universität Heidelberg. Herr Bischoff kam 1976 zur Daimler-Benz AG und wurde 1988 Chief Financial Officer bei Mercedes-Benz do Brasil. 1989 wurde er zum Vorstandsmitglied und CFO der Deutsche Aerospace (später DaimlerChrysler Aerospace AG) ernannt. 1995 wurde er Vorstandsvorsitzender von Daimler-Benz Aerospace (später Daimler Chrysler Aerospace AG) und Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG. Bei der Gründung von EADS im Jahr 2000 wurde Herr Bischoff Vorstand von EADS und bekleidete diese Position bis April 2007, als er zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG ernannt wurde. Herr Bischoff ist derzeit auch Verwaltungsratsmitglied der Unicredit S.p.A. und Aufsichtsratsmitglied der SMS GmbH.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler AG;
- Aufsichtsratsmitglied der SMS GmbH;
- Vorstandsmitglied der Unicredit S.p.A.;
- Vorstandsmitglied bei einer Reihe gemeinnütziger Organisationen.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Aufsichtsratsmitglied der Fraport AG (bis Mai 2012);
- Aufsichtsratsmitglied der KPN N.V. (bis April 2013);
- Aufsichtsratsvorsitzender und Vorsitzender des Gesellschafterausschusses der Voith GmbH (bis September 2014).

Ralph Dozier Crosby

Herr Crosby war von 2009 bis 2012 Mitglied des Executive Committee von EADS und von 2002 bis 2009 Chairman und CEO von EADS North America. Er ist derzeit unabhängiger Director bei American Electric Power mit Hauptsitz in Columbus im US-Bundesstaat Ohio, wo er Vorsitzender des Personalausschusses ist sowie von Serco mit Hauptsitz in London, England. Herr Crosby ist außerdem Mitglied des Board of Directors und des Executive Committee des Atlantic Council of the United States. Vor seinem Einstieg bei EADS bekleidete Herr Crosby verschiedene Leitungspositionen bei der Northrop Grumman Corporation, wo er als Mitglied des Corporate Policy Council unter anderem als President des Bereichs Integrated Systems, als Corporate Vice President und General Manager des Geschäftsbereichs Zivilflugzeuge sowie als Corporate Vice President und General Manager des Geschäftsbereichs B-2 tätig war. Vor seiner Industrielaufbahn diente er als Offizier in der US Army und gehörte in seiner letzten militärischen Funktion als Military Staff Assistant dem Stab des US-Vizepräsidenten an. Herr Crosby ist Absolvent

der US-Militärakademie West Point und verfügt über Abschlüsse der Harvard University sowie der Universität Genf. Er wurde mit dem James-Forrestal-Preis der National Defense Industrial Association ausgezeichnet und wurde zum Ritter der französischen Ehrenlegion ernannt.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorstandsmitglied (Aufsichtsrat) bei der American Electric Power Corporation;
- Vorstandsmitglied (Aufsichtsrat) bei Serco, PLC;
- Vorstandsmitglied und Mitglied des Executive Committee des Atlantic Council of the United States.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Executive Chairman der EADS North America (am 31. Dezember 2011 zurückgetreten);
- Vorstandsmitglied (Aufsichtsrat) bei der Ducommun Corporation (im Juni 2013 zurückgetreten).

Hans-Peter Keitel

Hans-Peter Keitel war von 2009 bis 2012 Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) und ist seit 2013 dessen Vizepräsident. Zuvor arbeitete Herr Keitel rund 20 Jahre bei Hochtief. Dort war er zunächst Direktor für das Auslandsgeschäft und von 1992 bis 2007 Vorstandsvorsitzender. Er begann seine Karriere 1975 bei Lahmeyer International als technischer Berater und Leiter von Infrastruktur-Großprojekten in mehr als 20 Ländern. Zudem war er Berater des Bankenkonsortiums für den Ärmelkanaltunnel. Herr Keitel hat ein Diplom in den Fächern Bauingenieurwesen und Wirtschaftswissenschaft der Universitäten Stuttgart und München und einen Dokortitel der Universität München im Fach Maschinenbau.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats der RWE AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Voith GmbH;
- Mitglied des Aufsichtsrats der ThyssenKrupp AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Commerzbank AG (bis 20. Mai 2014);
- Mitglied des Aufsichtsrats der National-Bank AG.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Hochtief AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Messe AG.

Hermann-Josef Lamberti

Hermann-Josef Lamberti war von 1999 bis 2012 Vorstandsmitglied der Deutschen Bank AG und bekleidete das Amt des Chief Operating Officer der Bank. In seiner Position als COO war er weltweit für die Bereiche Personalwesen, Informationstechnologie, Betriebs- und Prozessleitung, Gebäude- und Betriebsmanagement und Einkauf zuständig. Er kam 1998 als Executive Vice President zur Deutschen Bank in Frankfurt. Seit 1985 übte er bei IBM verschiedene Managementpositionen aus und war in Europa und den USA in den Bereichen Controlling, interne Anwendungsentwicklung, Vertrieb, Personal-Software, Marketing und Marken-Management tätig. Im

Jahr 1997 wurde er zum Vorsitzenden der Geschäftsführung von IBM Deutschland ernannt. Er begann seine berufliche Laufbahn 1982 bei Touche Ross in Toronto, bevor er zur Chemiebanc in Frankfurt wechselte. Herr Lamberti studierte Betriebswirtschaft an den Universitäten Köln und Dublin und schloss mit einem Master ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorsitzender des Vereins Freunde der Bachwoche Ansbach e.V.;
- Mitglied des Kuratoriums des Instituts für Recht und Finanzen Frankfurt am Main;
- Mitglied des Board of Directors der Airbus Group N.V.;
- Beiratsvorsitzender der Wirtschaftsinitiative Frankfurt-RheinMain e.V.;
- Mitglied des Kuratoriums der Johann Wolfgang Goethe-Universität Fachbereich Wirtschaftswissenschaften und Mitglied des Kuratoriums des Frankfurt Institute for Advanced Studies (FIAS) der Goethe-Universität;
- Aufsichtsratsmitglied der ING Group N.V.;
- Senior Business Advisor der Advent International GmbH;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Open-Xchange AG;
- Inhaber/Geschäftsführer der Frankfurt Technology Management GmbH.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation (zurückgetreten am 12. Mai 2010);
- Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmergespräche – Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V. (zurückgetreten am 13. Mai 2010);
- Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museums und Museum Ludwig e.V. (zurückgetreten am 31. Januar 2011);
- Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums (zurückgetreten am 31. Januar 2011);
- Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft (zurückgetreten am 31. Dezember 2011);
- Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Aufsichtsrats der BVV Versicherungsverein des Bankgewerbes A.G. und der BVV Versorgungskasse des Bankgewerbes e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Börse AG (zurückgetreten am 16. Mai 2012);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG (zurückgetreten am 24. Mai 2012);
- Mitglied des Vorstands des Arbeitgeberverbands des privaten Bankgewerbes e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Delegierter der Delegiertenversammlung des Einlagenversicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Mitglied des Ausschusses Finanzgemeinschaft Deutschland des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);

- Mitglied des Vorstands des Deutschen Aktieninstituts e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Mitglied des Kuratoriums des e-Finance Lab Frankfurt am Main (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Börsenrats von Eurex Deutschland (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Börsenrats der Frankfurter Wertpapierbörse AG (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Beirats des Instituts für Unternehmensplanung – IUP (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Kuratoriums der Jungen Deutschen Philharmonie (zurückgetreten am 8. Oktober 2012);
- Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Kammerorchesters e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Programm-Beirats der LOEWE Landes-Offensive zur Entwicklung Wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst (zurückgetreten am 14. Juni 2012);
- Mitglied des Beirats des Münchner Kreises (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Stellvertretendes Mitglied im Beirat des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Verwaltungsrats der Universitätsgesellschaft Bonn-Freunde, Förderer, Alumni (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium) (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Vorstandsmitglied und Mitglied des Exekutivausschusses der Frankfurt Main Finance e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Beirats des Fraunhofer-IUK-Verbunds (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Exekutivausschusses und des Lenkungsausschusses der FrankfurtRheinMain e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Senats von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied im Vorstand der amerikanischen Handelskammer in Deutschland (zurückgetreten am 11. Mai 2012);
- Mitglied des Kuratoriums der Hanns Martin Schleyer-Stiftung (zurückgetreten am 21. Juni 2012);
- Mitglied der Redaktionsleitung der wissenschaftlichen Fachzeitschrift „Wirtschaftsinformatik“ (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied im internationalen Beirat der IESE Business School der Universität Navarra (zurückgetreten am 28. März 2012);
- Mitglied des Kuratoriums der Stiftung Lebendige Stadt (zurückgetreten am 31. Mai 2012);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG (zurückgetreten am 18. März 2013);
- Mitglied des Universitätsrats der Universität Köln (zurückgetreten am 6. Juni 2013);
- Mitglied des Lenkungsausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V. (zurückgetreten am 25. Juni 2013);

- Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Instituts für Wirtschaftsinformatik der HSG der Universität St. Gallen (zurückgetreten am 31. Dezember 2013);
- Mitglied des Kuratoriums der Frankfurt International School e.V. (zurückgetreten am 31. Dezember 2013);
- Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal (zurückgetreten am 31. Dezember 2014).

Anne Lauvergeon

Anne Lauvergeon ist Absolventin der französischen *École Normale Supérieure* und der *École des Mines*. Sie hat ein Studium im Fach Physik/Chemie abgeschlossen. Von 2011 bis 2014 war Frau Lauvergeon Partner bei Efficiency Capital, einem Technologie- und Rohstoff-Fonds. Frau Lauvergeon war von Juli 2001 bis Juni 2011 CEO von Areva sowie von Juni 1999 bis Juli 2011 Chairman und CEO von Areva NC. 1997 war sie bei Alcatel als Senior Executive Vice President und Mitglied des Executive Committee für das internationale Geschäft und Industriebeteiligungen zuständig. 1995 bis 1997 war sie Partner der Investmentbank Lazard Frères & Cie. Davor arbeitete Frau Lauvergeon von 1990 bis 1995 für das Büro des französischen Staatspräsidenten, 1990 als Beauftragte für internationale Wirtschaft und Außenhandel, ab 1991 war sie als stellvertretende Stabschefin und persönliche Beauftragte des französischen Präsidenten Organisatorin der G7/G8-Gipfeltreffen. Frau Lauvergeon begann ihre Karriere 1983 beim Stahlkonzern Usinor und arbeitet dann im Bereich europäische Chemie- und Reaktorsicherheit bei der französischen Atomenergiebehörde CEA. Frau Lauvergeon wurde vom Imperial College London 2008 die Ehrendoktorwürde verliehen, sie ist Mitglied der Royal Academy of Engineering (Großbritannien 2011) und Mitglied der königlich-belgischen Akademie (2012).

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors der Total S.A.;
- Mitglied des Board of Directors von American Express;
- Mitglied des Board of Directors von Rio Tinto;
- Mitglied des Board of Directors von SUEZ Environment;
- Vorstandsvorsitzende der *École Nationale Supérieure des Mines* in Nancy;
- Vorstandsmitglied der Universität PSL (Pariser Akademie der Wissenschaften);
- Vorsitzende des A2i fund *Agir pour l'Insertion dans l'Industrie (Union des Industries Métallurgiques et Minières)*.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- CEO von AREVA (im Juni 2011 zurückgetreten);
- Chairman und CEO von Areva NC (im Juli 2011 zurückgetreten);
- Mitglied des Exekutivausschusses des *Mouvement des Entreprises de France* (2012 zurückgetreten);
- Vorstandsmitglied bei GDF SUEZ (im April 2012 zurückgetreten);
- Mitglied der Trilateralen Kommission (2013 zurückgetreten);
- Mitglied des Exekutivausschusses von Global Compact (im Juli 2013 zurückgetreten);
- Vorstandsmitglied bei VODAFONE Plc (im Juli 2014 zurückgetreten);
- Aufsichtsratsvorsitzende der französischen Zeitung *Libération* (im Februar 2014 zurückgetreten).

Lakshmi N. Mittal

Lakshmi N. Mittal ist President und Chief Executive Officer von Arcelor Mittal. 1976 gründete er die Mittal Steel Company und leitete 2006 die Fusion mit Arcelor zu ArcelorMittal, aus der der weltweit größte Stahlhersteller hervorging. Er ist aufgrund der führenden Rolle bei der Umstrukturierung der weltweiten Stahlindustrie eine allgemein anerkannte Persönlichkeit. Lakshmi N. Mittal blickt auf über 35 Jahre Arbeitserfahrung in der Stahlindustrie und damit verbundenen Branchen zurück. Neben seinen vielfältigen Mandaten ist Herr Mittal auch Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs, des International Business Council des World Economic Forums und des Investitionsrats für Auslandsinvestitionen in Kasachstan. Darüber hinaus wurde Herr Mittal vielfach von internationalen Institutionen und Magazinen ausgezeichnet und unterhält enge Beziehungen zu einer Reihe gemeinnütziger Organisationen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman des Board of Directors und CEO der ArcelorMittal S.A.;
- Chairman des Board of Directors der Aperam S.A.;
- Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs;
- Mitglied des Executive Committee der World Steel Association;
- Mitglied des International Business Council des Weltwirtschaftsforums;
- Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan;
- Mitglied des Konsortiums der Cleveland Clinic;
- Mitglied des Executive Board der Indian School of Business;
- Vorsitzender der ArcelorMittal-Stiftung;
- Treuhänder der Gita Mittal Foundation;
- Treuhänder der Gita Mohan Mittal Foundation;
- Treuhänder der Lakshmi and Usha Mittal Foundation;
- Chairman des Governing Council des LNM Institute of Information Technology;
- Treuhänder des Mittal Champion Trust;
- Treuhänder der Stiftung Mittal Children's Foundation.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors der ICICI Bank Limited (zurückgetreten im Mai 2010);
- Mitglied des Board der Commonwealth Business Council Limited (zurückgetreten im Februar 2011);
- Mitglied des Business Council (zurückgetreten im Dezember 2011);
- Mitglied des Managing Committee der Lakshmi Niwas und Usha Mittal-Stiftung (zurückgetreten im Dezember 2011);
- Vorstandsmitglied bei ArcelorMittal USA Inc. (zurückgetreten im September 2012);
- Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik;
- Mitglied des Beirats der Kellogg School of Management;
- Präsident von Ispat Inland ULC (zurückgetreten im Januar 2013);
- Mitglied des Global Advisory Council des indischen Premierministers;
- Mitglied des Beirats des Präsidenten für inländische und ausländische Investoren in der Ukraine;
- Golden Patron des Prince' s Trust;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Ltd.;
- Mitglied des Boards der ONGC Mittal Energy Services Ltd.

Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman der Anglo American PLC, stellvertretender Chairman der DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival PLC und Carnival Corporation. Er hat seine von 2011 bis 2014 reichende Amtszeit als Präsident der Royal Academy of Engineering beendet. Er trat im Dezember 2011 von seinem Amt als Chairman der National Grid PLC zurück. Seine Karriere erstreckte sich von den Ingenieurwissenschaften über Schiffsbau bis zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als CEO bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Von 2004 bis 2009 war er Vorsitzender des Court of the Bank of England. Sir John Parker studierte Schiffsbau und Maschinenbau am College of Technology der Queens University in Belfast.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Director der Carnival PLC und Carnival Corporation;
- Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai);
- Director der White Ensign Association Limited;
- Präsident der Royal Academy of Engineering;
- „Visiting Fellow“ der Universität Oxford.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Kanzler der Universität Southampton (zurückgetreten im Juli 2011);
- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (das Board wurde im Dezember 2011 aufgelöst);
- Chairman der National Grid PLC (zurückgetreten im Januar 2012).

Michel Pébereau

Herr Michel Pébereau war von 2003 bis 2011 Präsident von BNP Paribas. Er leitete die Fusion, mit der BNP Paribas im Jahr 2000 entstand, und wurde ihr Chairman und Chief Executive Officer (CEO). 1993 wurde er zum Chairman und CEO der Banque Nationale de Paris ernannt und privatisierte diese. Zuvor war er Chairman und CEO von Crédit Commercial de France. Seine Laufbahn begann 1967 bei der Inspection Générale des Finances. 1970 wechselte er ins französische Finanzministerium, wo er verschiedene hochrangige Funktionen ausübte. Michel Pébereau ist Absolvent der *École Nationale d'Administration und der École Polytechnique*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Leiter des „MJP Conseil“;
- Vorstandsvorsitzender der „Fondation BNP Paribas“;
- Vorsitzender des „Centre des Professions Financières“;
- Vorstandsmitglied der „Fondation ARC pour la Recherche sur le Cancer“;
- Mitglied des Board of Directors der BNP Paribas S.A.;
- Mitglied des Board of Directors der „Total S.A.“;
- Mitglied des Board of Directors der „Pargesa Holding S.A.“, Schweiz;
- Mitglied des Board of Directors der „BNP Paribas (Suisse) S.A.“;
- Stellvertretender Vorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats der „Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie“, Marokko;
- Mitglied des Exekutivausschusses des „Institut de l'Entreprise“;

- Mitglied der „Academie des Sciences Morales et Politiques“;
- Mitglied der „Fondation Nationale des Sciences Politiques“;
- Mitglied des „Conseil d'orientation Stratégique du Mouvement des Entreprises de France“;
- Vorsitzender des Strategiegremiums von „ESL Network“ (SAS);
- Partner bei „Paris fait son cinéma (SAS)“;
- Ehrenvorsitzender von CCF (jetzt HSBC France);
- Mitglied des „Centre National Éducation Économie (CNEE)“;
- Mitglied des Sponsoring-Ausschusses des „Cercle Jean-Baptiste Say“;
- Vorsitzender des „Club des partenaires of TSE“;
- Mitglied des Sponsoring-Ausschusses des „Collège des Bernardins“;
- Vorstandsmitglied der „Fondation Jean-Jacques Laffont – TSE“;
- Vorsitzender des Strategiegremiums des „Institut Vaucanson“.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Nicht stimmberechtigtes Vorstandsmitglied der „Galleries Lafayette S.A.“;
- Mitglied des Board of Directors von Lafarge (bis Mai 2011);
- Vorstandsvorsitzender der BNP Paribas (bis Dezember 2011);
- Mitglied des Board of Directors bei Axa (bis April 2013);
- Mitglied des Board of Directors bei Saint-Gobain (bis Juni 2013);
- Aufsichtsratsmitglied des „Institut Aspen France“.

Josep Piqué i Camps

Josep Piqué i Camps trat 2013 als Non-Executive Chairman von Vueling zurück und übernahm die Position des Vice-Chairman und CEO von Obrascón Huarte Lain (OHL), einem der größten internationalen Baukonzerne. Er begann seine Laufbahn als Wirtschaftswissenschaftler in der Studienabteilung des Kreditinstitutes „la Caixa“ und wurde 1986 Industrieminister der autonomen Regierung Kataloniens. Zwei Jahre später schloss er sich dem Unternehmen Ercros an, bei dem er später CEO und Chairman wurde. Nach mehreren Jahren als Mitglied des Círculo de Economía de Barcelona amtierte er von 1995 bis 1996 als dessen Chairman. In der Folgezeit wurde Herr Piqué in Folge zum Minister für Industrie und Energie (1996-2000), Regierungssprecher (1998-2000), Außenminister (2000-02) und Minister für Forschung und Technologie (2002-03) ernannt. Neben diesen Aufgaben agierte er 2003 bis 2007 als Abgeordneter, Senator und Vorsitzender der Katalanischen Volkspartei. Herr Piqué hat einen Dokortitel in Volks- und Wirtschaftswissenschaften und hat ein Jurastudium an der Universität Barcelona absolviert; er unterrichtet dort auch Wirtschaftswissenschaften.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vice-Chairman und CEO der Obrascón Huarte Lain (OHL);
- Beirat von Seat, Volkswagen-Konzern;
- Vorsitzender der Spain–Japan Council Foundation;
- Mitglied des Board of Directors der Plasmia Biotech, S.L.;
- Vorstandsmitglied des Círculo de Economía.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Chairman von Mixta Africa bis 2010;

- Mitglied des Board of Directors von Applus Technologies Holding, S.L. bis 2012;
- Chairman von Vueling bis 2013;
- Mitglied des Board of Directors der Ezentis, S.A. bis 2013;
- Mitglied des Board of Directors der Grupo San Jose, S.A. bis 2013;
- Chairman der Tres60 Servicios Audiovisuales, S.A.

Jean-Claude Trichet

Jean-Claude Trichet war Präsident der Europäischen Zentralbank, Vorsitzender des Europäischen Ausschusses für Systemrisiken und der globalen Wirtschaftssitzung der Zentralbankgouverneure in Basel bis Ende 2011. Davor war er sechs Jahre lang Leiter des französischen Schatzamtes und zehn Jahre lang Gouverneur der Banque de France. Zu den frühen Stationen seiner Laufbahn zählen Posten in der Generalinspektion für Finanzen und im Schatzamt, zudem diente er Frankreichs Staatspräsidenten von 1978 bis 1981 als Berater für die Bereiche Mikroökonomie, Energie, Industrie und Forschung. Herr Trichet ist Absolvent der *École des Mines de Nancy* und des *Institut d'Études Politiques de Paris*. Er hält einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften der Universität von Paris sowie Ehrendokortitel verschiedener Universitäten und besuchte zudem die *École Nationale d'Administration*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Präsident des „JCT Conseil, Paris“;
- Vorsitzender der G30 (gemeinnützige Organisation), Washington D.C.;
- Vorsitzender des Verwaltungsrates des Bruegel Institute, Washington D.C. (gemeinnützige Organisation);
- Vorsitzender der Trilateralen Kommission (einer gemeinnützigen Organisation) in Europa.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Präsident der Europäischen Zentralbank (Mandat endete am 1. November 2011);
- Vorsitzender der globalen Wirtschaftssitzung der Zentralbankgouverneure in Basel (Mandat endete am 1. November 2011);
- Vorsitzender des Europäischen Ausschusses für Systemrisiken (Mandat endete am 1. November 2011);
- Leiter der Bankenaufsichtsinstanzen (Group of Governors and Heads of Supervision, GHOS) (Mandat endete am 1. November 2011);
- Präsident der SOGEPA - *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* - (von 2012 bis 2013).

Unabhängige Directors

Die unabhängigen Directors, die nach den oben dargestellten Kriterien der Unabhängigkeit bestellt wurden, sind Denis Ranque, Manfred Bischoff, Hans-Peter Keitel, Hermann-Josef Lamberti, Anne Lauvergeon, Lakshmi N. Mittal, Sir John Parker, Michel Pébereau, Josep Piqué i Camps und Jean-Claude Trichet.

Frühere Straftaten und familiäre Bindungen

Soweit der Gesellschaft bekannt ist, wurde bisher über keinen der oben genannten Directors (weder als Privatperson noch als Director oder Führungskraft einer der oben genannten Unternehmen) eine Strafe wegen Betrugs verhängt, noch waren die Genannten in Konkurs, Zwangsverwaltungs- oder Liquidationsverfahren verwickelt. Es liegen gegen sie weder öffentliche Beschuldigungen oder Anklagen vor, noch wurden Strafen einer Aufsichtsbehörde verhängt oder ihnen von Gerichten wegen die Voraussetzungen als Mitglied der Geschäftsleitung oder des Aufsichtsrates wegen unternehmerischer Versäumnisse in den letzten fünf Jahren entzogen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments bestanden keine familiären Verbindungen unter den Directors.

Geschäfte des Board of Directors im Jahr 2014

Sitzungen des Board of Directors

Das Board of Directors trat im Jahr 2014 siebenmal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, inklusive strategischer und operativer Planungen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen betrug 88 Prozent.

Das Board of Directors erhielt im Verlauf des Jahres 2014 fortlaufend Berichte über die technischen und kommerziellen Fortschritte der wichtigen Programme wie dem A350 XWB, A400M, A380 und Super Puma. Zwei off-site abgehaltene Sitzungen des Board, eine am Standort Marignane von Airbus Helicopters, die andere in Toulouse bei Airbus, boten dem Board Gelegenheit zum Zusammentreffen mit dem Management und der Betriebsbelegschaft vor Ort sowie zu einem Besuch bei der Super Puma-Montagestraße, Einblick in das X6-Hubschrauberkonzept und zu einem Flug mit dem A350 XWB am Tag der Zertifizierung.

Was Neuentscheidungen anbelangt, so stellte das Board eine neue Triebwerkoption (New Engine Option (neo)) der A330 vor, nahm eine gründliche und umfassende Bewertung des Produktportfolios im Einklang mit der in 2013 begonnenen Prüfung der Strategie des Konzerns vor, genehmigte und prüfte das Joint Venture zwischen der Airbus Group und Safran und beschloss, einen Teil der Beteiligung der Gesellschaft an Dassault Aviation abzustoßen.

Das Board befasste sich auch gezielt mit der Ertragslage und den Prognosen des Konzerns, dem Asset Management, den Herausforderungen der Lieferkette, dem Dienstleistungsbereich, der Compliance bei wichtigen Geschäftsabläufen und wichtigen Programmen sowie Initiativen für Effizienz und Innovation. Es überprüfte die Ergebnisse des internen Risikomanagements, den internen Revisionsplans, das Compliance-Programm, Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken, Richtlinien im Bereich Investor Relations, Finanzkommunikation und die Dividendenpolitik.

Um einen großen Blockwechsel der Directors in ihrer Gesamtheit in einer einzelnen Episode und den damit verbundenen Erfahrungsverlust sowie Probleme bei der Einführung und Integration zu vermeiden, besprach das Board of Directors die Möglichkeit eines reibungsloser funktionierenden jährlichen Zeitplans für den Wechsel; das Board of Directors hat außerdem

Kriterien eingeführt, die die Amtszeit eines Directors auf maximal drei aufeinander folgende Amtsperioden von jeweils drei Jahren (mit möglichen Ausnahmen) beschränken und hat eine Altergrenze von fünfundsiebzig Jahren zum Zeitpunkt der Ernennung eingeführt. Nach Ansicht des Boards stellt dies den ersten Schritt für eine Optimierung der Nachfolge beim Board of Directors dar, deren Grundprinzip in den Bestimmungen der Geschäftsordnung des Board of Directors niedergelegt ist. Bei der Jahreshauptversammlung 2016 werden weitere Schritte zur Einführung eines gestaffelten Wechsels des Boards vorgeschlagen, um einen Zeitplan für den gestaffelten Rücktritt bzw. die Nachfolge im Einklang mit dem niederländischen Corporate Governance Kodex und der aktuellen Geschäftsordnung des Board of Directors einzuführen.

ANWESENHEITSQUOTE DES BOARDS

Directors	Anwesenheit
Anzahl der Sitzungen in 2014	7
Denis Ranque (Vorsitzender)	7/7
Thomas Enders (CEO)	7/7
Manfred Bischoff	5/7
Ralph D. Crosby	7/7
Hans-Peter Keitel	6/7
Hermann-Josef Lamberti	7/7
Anne Lauvergeon	6/7
Lakshmi N. Mittal	6/7
Sir John Parker	7/7
Michel Pébereau	6/7
Josep Piqué i Camps	3/7
Jean-Claude Trichet	7/7

Board-Bewertung 2014

Die Bewertung des Board of Directors wurde im Dezember 2014 und Januar 2015 von Spencer Stuart durch Einzelbefragungen aller Board-Mitglieder durchgeführt. Bei den Befragungen wurden die Erwartungen der Directors, Eignung der Führungsstruktur, Effizienz und Zusammensetzung des Board, die Ausschüsse aus Sicht des Board und aus Sicht ihrer Mitglieder, die Fachgebiete und Arbeitsabläufe des Board, der Vorsitz, die Beziehungen zum Executive Management, den Aktionären und Interessenvertreter angesprochen. Die anschließende Besprechung des Berichts vom gesamten Board konzentrierte sich auf die Ergreifung von Maßnahmen.

Die Board-Mitglieder waren übereinstimmend der Ansicht, dass das Board den höchsten internationalen Standards entspricht und betonten die kontinuierlich vom Board erreichten Fortschritte, besonders seit Einführung der neuen Governance, die als ausgewogen und effizient betrachtet wird. Dynamik und Leistungen des Board wurden hoch eingestuft. Der Entscheidungsfindungsprozess des Board entspricht sowohl den Erwartungen der Directors als auch des Managements und des Board Committees erbringen große Beiträge. Es herrscht starkes gegenseitiges Vertrauen zwischen Board und Management.

Bei den Befragungen kristallisierten sich einige Verbesserungsvorschläge heraus:

- unterstützende Dokumentation und Form:
 - frühere Sitzungsprotokolle und Board-Unterlagen für bevorstehende Sitzungen früher verfügbar machen,
 - den Informationsfluss zwischen Board-Sitzungen verbessern,
 - Präsentationen kürzer und analytischer gestalten;
- für Sprecher und Gäste gilt ein engerer Rahmen als empfohlene Praxis:
 - dem Board mehr Gelegenheiten zum Zusammentreffen mit dem Management der Geschäftsbereiche bieten, zum Beispiel anlässlich von Meetings, die an Industriestandorten abgehalten werden,
 - diese Praktiken als routinemäßig nur für das Board oder für Non-Executive Directors eingeplante Meetings zur festen Einrichtung machen;
- Inhalt:

- stärkere Einbeziehung der Board-Mitglieder in die Vorbereitung der strategischen Sitzungen des Board,
- die Reaktionsfähigkeit auf unvorhergesehene Ereignisse verbessern,
- wichtige Entscheidungen der Vergangenheit und deren Umsetzung neu überprüfen und analysieren.

Ein zukünftiger Schwerpunkt für das Board wird die Vorbereitung des Wechsels und der Nachfolge bei den Directors sein, da ältere Mitglieder nach und nach ihr Amt an neue Directors abtreten. Die Vielfalt bei Geschlechtszugehörigkeit und geografischer Herkunft sowie spezielle branchenspezifische Kenntnisse sind maßgebliche Kriterien, die bei der Suche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses nach Kandidaten berücksichtigt werden müssen.

Ausschüsse des Board im Jahr 2014

Im Jahr 2014 hatten die Board Committees folgende Mitglieder:

Directors	Audit Committee	Vergütungs- und Nominierungsausschuss
Denis Ranque (Vorsitzender)		
Thomas Enders (CEO)		
Manfred Bischoff		
Ralph D. Crosby		
Hans-Peter Keitel		X
Hermann-Josef Lamberti	Vorsitzender	
Anne Lauvergeon	X	
Lakshmi N. Mittal		X
Sir John Parker		Vorsitzender
Michel Pébereau	X	
Josep Piqué i Camps	X	
Jean-Claude Trichet		X
Anzahl der Sitzungen in 2014	4	3
Durchschnittliche Anwesenheitsquote in 2014	75%	83%

Anmerkung: Stand vom 01.03.15.

Das Audit Committee

Das Audit Committee spricht gemäß der Geschäftsordnung Empfehlungen an das Board of Directors zur Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse (1. Quartal, 1. Halbjahr, 9 Monate) sowie zur Bestellung externer Abschlussprüfer und der Festlegung ihrer Vergütung aus. Das Audit Committee ist außerdem dafür verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Board of Directors ausreichende Beachtung geschenkt wird. Es bespricht daher mit den Abschlussprüfern die Prüfprogramme und die Ergebnisse der Buchprüfungen und überwacht die Angemessenheit der internen Kontrollen,

Rechnungslegungsverfahren und Finanzberichterstattung des Konzerns. Es beaufsichtigt außerdem den Einsatz des ERM-Systems des Konzerns und der Compliance Organisation.

Die Vorschriften und Aufgaben des Audit Committee sind in der Audit Committee Charter niedergelegt.

Der Chairman des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Audit Committee teilzunehmen. Der Chief Financial Officer und der Head of Controlling & Accounting sind gehalten, an den Sitzungen teilzunehmen, um Vorschläge des Managements vorzulegen und

Fragen zu beantworten. Der Head of Corporate Audit und der Chief Compliance Officer sind außerdem gehalten, regelmäßig an das Audit Committee Bericht zu erstatten.

Das Audit Committee muss mindestens viermal im Jahr zusammentreten. Im Jahr 2014 kam es allen oben erwähnten Pflichten in vollem Umfang nach und trat bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 75 Prozent viermal zusammen.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung erteilt der Vergütungs- und Nominierungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee des Konzerns (auf Vorschlag des CEO und mit Genehmigung des Chairman), des Corporate Secretary der Gesellschaft, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) anderer wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss erteilt dem Board of Directors zudem Empfehlungen in Bezug auf Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und er entscheidet über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Die Geschäftsordnung und die Zuständigkeitsbereiche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses wurden in der Remuneration and Nomination Committee Charter niedergelegt.

Der Chairman des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an den Sitzungen des Audit Committee teilzunehmen. Der Head of Airbus Group Human Resources von Airbus ist gehalten, an den Zusammenkünften teilzunehmen, um Vorschläge des Managements vorzulegen und Fragen zu beantworten.

Außer dem Erteilen von Empfehlungen an das Board of Directors für wichtige Ernennungen innerhalb des Konzerns befasst sich der Vergütungs- und Besetzungsausschuss mit der Überprüfung von Spitzenkräften, bespricht Maßnahmen zur Verbesserung des Engagements und der Förderung der Vielfalt, überprüft die Vergütung von Mitgliedern des Executive Committee für das laufende Jahr, den langfristigen Leistungsplan und den variablen Einkommensanteil für das vorangegangene Jahr.

Als Leitprinzip für die Besetzungen des Konzernmanagements galt grundsätzlich, dass der beste Kandidat für die Position ernannt werden soll („die für die Aufgabe am besten geeignete Person“ bzw. „best person for the job“), während gleichzeitig der Aspekt der Ausgewogenheit durch ein breit gestreutes Gleichgewicht im Hinblick auf die Geschlechtszugehörigkeit, Erfahrung, nationale Herkunft etc. aufrechterhalten werden soll. Die Umsetzung dieser Grundsätze sollte jedoch keine Beschränkungen bezüglich der im gehobenen Managementteam der Gesellschaft vertretenen Vielfalt schaffen.

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss muss mindestens zweimal im Jahr zusammenkommen. Im Jahr 2014 ist er allen oben erwähnten Pflichten in vollem Umfang nachgekommen und trat bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 83 Prozent dreimal zusammen.

Das Executive Committee im Jahr 2014

Der Chief Executive Officer, der durch ein Exekutivkomitee unterstützt wird, ist für die Tagesgeschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Das Executive Committee untersteht der Leitung des Chief Executive Officer und die Mitglieder werden auf Grundlage der Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben und des von ihnen zu den Interessen der Airbus Group insgesamt erbrachten Beitrags ernannt. Das Executive Committee trat im Jahr 2014 fünfmal zusammen.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Ernennung durch die Bereichsleiter der Airbus Group und Aufgaben ihrer Management-Teams;
- wesentliche Beteiligungen;
- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategie für die Geschäfte des Konzerns;
- Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Richtlinien der Airbus Group sowie die Management- und Organisationsstruktur des Geschäftsbereichs;
- Leistungsniveau der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- alle Geschäftsangelegenheiten einschließlich der operativen Pläne des Konzerns sowie seiner Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten.

Die Mitglieder des Executive Committee sind dafür verantwortlich, neben den betrieblichen und funktionsbezogenen Aufgaben jedes einzelnen Mitglieds gemeinsam zu den gesamten Interessen des Konzerns beizutragen. Der CEO und das Executive Committee unterstehen beim Management der Geschäftsbereiche der Airbus Group der Leitung des Board und insbesondere des Chairman und werden von diesen dabei unterstützt.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erreichen. Wenn keine Einigung erzielt werden kann, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. Diese Entscheidung ist für die Mitglieder des Executive Committee verbindlich. Grundlegende oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, kann das widersprechende Mitglied des Executive Committee verlangen, dass der Chief Executive Officer die Angelegenheit dem Chairman zur Stellungnahme vorlegt.

Gemäß der im Jahr 2014 geltenden Geschäftsordnung wurden die Mitglieder des Executive Committee vom Board of Directors auf Vorschlag des Chief Executive Officer nach Rücksprache mit dem Chairman und dem Vorsitzenden des Vergütungs- und Nominierungsausschusses bestellt. Bei den Vorschlägen für Ernennungen kommen folgende Grundsätze zur Anwendung (i) dem besten Kandidaten für die Position ist der Vorzug zu geben, und (ii) die Nationalitäten der Kandidaten sollen ausgewogen die Haupt-Produktionsstandorte der Airbus Group widerspiegeln (mit Augenmerk auf ein Gleichgewicht zwischen den Staatsangehörigen der vier (4) EU-Mitgliedsstaaten, in denen die großen Produktionszentren liegen und (iii) mindestens zwei Drittel der Mitglieder des Executive Committee, einschließlich CEO und CFO, müssen EU-Staatsbürger und in der EU ansässig sein.

Zusammensetzung des Executive Committee im Jahr 2014

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Haupttätigkeit
Tom Enders	56	2012	Chief Executive Officer der Airbus Group
François Auque	58	2010	EVP Space Systems, Airbus Defence and Space
Thierry Baril	49	2012	Chief Human Resources Officer Airbus Group & Airbus
Jean J. Botti	57	2011	Chief Technical Officer Airbus Group
Fabrice Brégier	53	2012	Chief Executive Officer von Airbus
Günter Butschek*	54	2012	Chief Operating Officer von Airbus
Guillaume Faury	46	2013	Chief Executive Officer von Airbus Helicopters
Bernhard Gerwert	61	2012	Chief Executive Officer von Airbus Defence and Space
Marwan Lahoud	48	2012	Chief Strategy and Marketing Officer Airbus Group
John Leahy	64	2012	Chief Operating Officer von Airbus – Customers
Allan McArtor	72	2014	Chief Executive Officer von Airbus Group, Inc.
Domingo Ureña-Raso*	56	2009	EVP Military Aircraft, Airbus Defence and Space
Harald Wilhelm	48	2012	Chief Financial Officer Airbus Group & Airbus

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 31. Dezember 2014. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee für alle Angelegenheiten der Airbus Group ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

* Wie in den entsprechenden Pressemitteilungen der Airbus Group vom 16. Dezember 2014 und 29. Januar 2015 angekündigt, sind Günter Butschek und Domingo Ureña-Raso von ihrem Amt zurückgetreten. Tom Williams und Klaus Richter sind zum 1. Januar 2015 dem Executive Committee der Airbus Group beigetreten.

Thomas Enders – CEO der Airbus Group

Thomas („Tom“) Enders wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2012 zum Chief Executive Officer (CEO) der Airbus Group ernannt, nachdem er seit 2007 CEO von Airbus gewesen war. Davor war er von 2005 bis 2007 Co-CEO der EADS. Von 2000 bis 2005 war er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung des Konzerns. Herr Enders studierte Wirtschaftswissenschaften, Politik und Geschichte an der Universität Bonn und an der University of California in Los Angeles. Bevor er ab 1991 für die Luft- und Raumfahrtindustrie tätig wurde, war er unter anderem Mitglied im Planungsstab des Bundesverteidigungsministers. Er gehörte dem Executive Committee der Airbus Group seit dessen Gründung im Jahr 1999 an. Herr Enders war von 2005 bis 2012 Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie) und ist seit 2009 Mitglied des Präsidiums des BDI (Bundesverband der deutschen Industrie). Von 2005 bis 2009 war er Vorsitzender des Atlantik-Brücke e.V. 2014 trat Herr Enders dem Beirat der Münchner Sicherheitskonferenz sowie dem Senat der Max-Planck-Gesellschaft bei. Herr Enders gehört seit 2011 der Business Advisory Group des britischen Premiers David Cameron an. Seit 2013 ist er Mitglied des gemeinsamen Beratungsausschusses der Allianz SE.

François Auque – EVP Space Systems, Airbus Defence and Space

François Auque wurde im Jahr 2000 zum Chief Executive Officer von Astrium ernannt, das jetzt mit Cassidian und Airbus Military im Geschäftsbereich Airbus Defence and Space zusammengelegt wurde. Zuvor war er Chief Financial Officer und Managing Director für Satelliten von Aerospatiale Matra, nachdem er seit 1991 Chief Financial Officer bei Aerospatiale gewesen war. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Auque studierte an der *École des Hautes Études Commerciales* und am *Institut d'Études Politiques* und ist Absolvent der *École Nationale d'Administration*.

Thierry Baril, CHRO von Airbus Group und Airbus

Thierry Baril wurde im Juni 2012 zum Chief Human Resources Officer von EADS und Airbus ernannt. Nachdem er Executive Vice President Human Resources bei Eurocopter war, kam er 2007 als Executive Vice President Human Resources und Mitglied des Executive Committee von Airbus zu Airbus. In früheren Jahren seiner Laufbahn erwarb er bei einer Reihe verschiedener Tätigkeiten im Personalwesen bei Alcatel, General Electric und Alstom Erfahrung im Personalbereich. Herr Baril hat einen Universitätsabschluss im Fachbereich HR Management, den er 1988 am Institut de Gestion Sociale erwarb.

Jean Botti – CTO der Airbus Group

Jean Botti wurde 2006 zum Chief Technical Officer von EADS ernannt. Er kam von General Motors, wo er zunächst als Cheftechnologe und später als Business Line Executive des Geschäftsbereichs Delphi Powertrains arbeitete. Er begann seine berufliche Laufbahn 1978 als Produktingenieur für Renault. Herr Botti besitzt einen Abschluss von der INSA Toulouse, einen MBA von der Central Michigan University sowie einen Doktorgrad vom Conservatoire des Arts et Métiers; er absolvierte ebenfalls den Studiengang für Research and Development Management am Massachusetts Institute of Technology (MIT). Herr Botti ist Fellow des SAE sowie Mitglied der französischen Akademie der Technologie, Mitglied der deutschen Akademie der Technikwissenschaften (ACATECH) und des Beirats für den europäischen Forschungsraum. Er hält drei Ehrendokortitel der University of Cardiff, der University of Bath und der University of South Alabama. Herr Botti ist Mitglied der französischen Académie de l'Air et de l'Espace und Ritter der Ehrenlegion („Chevalier de la Légion d'honneur“).

Fabrice Brégier, CEO von Airbus

Fabrice Brégier wurde im Mai 2012 zum President und Chief Executive Officer von Airbus ernannt, nachdem er sechs Jahre lang COO bei Airbus und Head of Operational Performance für den gesamten EADS-Konzern war. Davor war er 2003 zum President und CEO von Eurocopter, 2001 zum CEO von MBDA und 1998 zum CEO von BAe Matra Dynamics ernannt worden. Herr Brégier kam 1993 zu Matra Défense. Er absolvierte die *École Polytechnique* und die *École des Mines*.

Günter Butschek – COO von Airbus

Nachdem Herr Butschek 2011 als Head of Operations zu Airbus kam, wurde er 2012 zum Chief Operating Officer von Airbus und Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Herr Butschek verbrachte den Großteil seiner Laufbahn bei der Daimler AG, wo er verschiedene Positionen im Bereich Logistik, Personalwesen, Beschaffung und Fertigung in der Abteilung Mercedes-Benz Personenwagen hatte. Er war ab 2002 auch Firmenleiter des niederländischen Unternehmens Netherlands Car BV, eine Tochter von Mitsubishi und Kooperation mit DaimlerChrysler, und leitete außerdem ab 2005 Beijing Benz Automotive in China. Herr Butschek besitzt einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften.

Guillaume Faury, CEO von Airbus Helicopters

Guillaume Faury wurde im Mai 2013 zum CEO von Eurocopter, jetzt Airbus Helicopters, ernannt. Bevor Herr Faury diese Position antrat, war er seit 2009 bei der Peugeot S.A. Executive Vice President für Forschung und Entwicklung. Vor seiner Tätigkeit für Peugeot war Herr Faury zehn Jahre bei Eurocopter, wo er verschiedene Positionen im gehobenen Management bekleidete. Herr Faury ist seit Langem in der Luft- und Raumfahrtbranche tätig; er ist Luft- und Raumfahrtingenieur und besitzt eine Zulassung als Testflugingenieur.

Bernhard Gerwert – CEO von Airbus Defence and Space

Bernhard Gerwert wurde 2012 zum Chief Executive Officer von Cassidian ernannt, das jetzt mit Astrium und Airbus Military in Airbus Defence and Space zusammengelegt wurde. Davor war er im Geschäftsbereich als Mitglied des Management Board tätig, wo er 2007 bis 2011 zum CEO von Cassidian Air Systems und dann ab 2011 zum Chief Operation Officer ernannt wurde. Herr Gerwert begann seine Laufbahn im Jahr 1979 und bekleidete verschiedene Führungspositionen im Bereich Ingenieurwesen, Produktbetreuung, Finanzen und Projektleitung bei MBB, DASA, Dornier, DaimlerChrysler Aerospace und EADS. Herr Gerwert besitzt einen Abschluss der Universität Paderborn in Elektrotechnik und einen der Fachhochschule Bielefeld in Wirtschaftsingenieurwesen.

Marwan Lahoud, CSMO der Airbus Group

Herr Lahoud wurde im Juni 2007 zum Chief Strategy and Marketing Officer von EADS ernannt. Er war zuvor CEO von MBDA. Er arbeitete während der Fusion mit Matra für Aerospatiale und wirkte an der Gründung von EADS mit. Bei EADS war er Senior Vice President im Bereich Mergers & Acquisitions. Herr Lahoud

ist Absolvent der École Polytechnique und erwarb ein Diplom an der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.

John Leahy, COO-Customers von Airbus

John Leahy wurde 2005 zusätzlich zu seinen Aufgaben als Chief Commercial Officer von Airbus (seit 1994) zum Chief Operation Officer – Customers von Airbus und Mitglied des Executive Committee von Airbus ernannt. 2012 wurde er zum Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Herr Leahy kam 1985 zu Airbus North America, nachdem er sieben Jahre bei Piper Aircraft tätig war. 1988 wurde er Head of Sales und schließlich President von Airbus North America. Eine der größten von Herrn Leahy erzielten Errungenschaften war die Steigerung des weltweiten Marktanteils von Airbus von 18 Prozent im Jahr 1995 auf den heutigen Stand von über 50 Prozent. Herr Leahy hat den Abschluss eines MBA von der Syracuse University und den Abschluss eines BA von der Fordham University.

Allan McArtor, Chairman and CEO of Airbus Group, Inc.

Allan McArtor hat seit Juni 2011 die Aktivitäten und Strategie von Airbus in den Vereinigten Staaten, Kanada und Lateinamerika geleitet und spielte durch die Montagelinie für die A320-Familie in Mobile, US-Bundesstaat Alabama, eine maßgebliche Rolle beim Etablieren der Industriepräsenz von Airbus in den Vereinigten Staaten. Bevor Allan McArtor zu Airbus kam, war er an leitender Stelle und im gehobenen Management im Militär- und Zivilbereich sowie im Regierungssektor tätig. Unter Präsident Ronald Reagan war er FAA Administrator. Er war für den weltweiten Flugbetrieb von Federal Express verantwortlich. Und er ist Gründer von Legend Airlines. Allan McArtor war Kampfpilot in Vietnam, außerordentlicher Professor für technische Mechanik an der Air Force Academy und war Pilot der US Air Force „Thunderbirds“. Er schloss 1964 sein Studium an der US Air Force Academy (BSE) ab und hat einen Masters Degree (MSE) der Arizona State University.

Domingo Ureña Raso, Head of Military Aircraft, Airbus Defence and Space

Als Leiter des Geschäftsbereichs für Militärflugzeuge war Domingo Ureña-Raso für alle Programme für militärische und unbemannte Luftfahrzeuge von Airbus Defence and Space verantwortlich und war Mitglied des Executive Committee der Airbus Group mit Zuständigkeit für die Vertretung der Interessen in Spanien. Nach mehreren Einsätzen in verschiedenen Ländern und nachdem Domingo Ureña-Raso für die Programme „Power8“ und „Future EADS“ verantwortlich gewesen war, wurde er 2009 zum Leiter von Airbus Military ernannt. Herr Ureña-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der ESSEC Paris und erwarb einen MBA.

Harald Wilhelm, CFO von Airbus Group und Airbus

Herr Wilhelm wurde 2012 zum Chief Financial Officer von EADS und Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Gleichzeitig geht er seinen Aufgaben als Chief Financial Officer von Airbus und Mitglied des Executive Committee von Airbus (dem er seit 2008 angehört) nach. Herr Wilhelm kam im Jahr 2000 zu Airbus, wo er

verschiedene Positionen im Finanzbereich bekleidete und 2007 schließlich zum Chief Controlling Officer von Airbus ernannt wurde. In seiner früheren Laufbahn erwarb er bei der DASA einschlägige

Erfahrungen im Bereich Mergers & Acquisitions. Herr Wilhelm hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft von der Universität München.

4.1.3 Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“

Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex in der Ende 2008 aktualisierten Fassung („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht verbindlicher Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert und gibt gegebenenfalls stichhaltige Gründe für deren Nichtanwendung an. Obwohl die Gesellschaft in ihrem stetigen Bemühen um Einhaltung höchster Standards die meisten derzeit gültigen Empfehlungen des niederländischen Kodex anwendet, muss sie in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Anwendung oder Erklärung“ die folgenden Erklärungen abgeben: Der vollständige Text des Niederländischen Kodex kann auf www.commissiecorporategovernance.nl eingesehen werden.

Für das Geschäftsjahr 2014 macht die Gesellschaft folgende Angaben:

1. Rücktritt von Mitgliedern des Board of Directors

- Bestimmung III.3.6 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass durch einen entsprechenden Rücktrittsplan soweit wie möglich eine Situation vermieden werden sollte, in der mehrere Non-Executive Mitglieder des Board of Directors gleichzeitig zurücktreten.
- Die Gesellschaft kombiniert die Vorteile einer gestaffelten Amtszeit mit den legitimen Interessen der Aktionäre, um in regelmäßigen Abständen die Leistungen jedes Directors zu überprüfen. Auf diese Weise möchte die Gesellschaft alle drei Jahre ein Drittel der Board-Mitglieder ersetzen, während die Mandate der übrigen acht Mitglieder des Board of Directors erneuert werden.

2. Dauer des Mandats

- Bestimmung III.3.5 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass für die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors eine Amtszeit von höchstens drei Vierjahresperioden gelten soll.
- Die Gesellschaft sieht grundsätzlich keine Beschränkung der Anzahl der unmittelbar aufeinanderfolgenden Amtszeiten eines Directors vor. Da die Gesellschaft jedoch alle drei Jahre einen Wechsel von ca. einem Drittel der Board-Mitglieder anstrebt und da die Amtszeit eine Höchstdauer von nur drei Jahren hat, sollte sich die Gesellschaft an den niederländischen Kodex halten.

3. Vice-chairmanship

- Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Kodex empfiehlt die Wahl eines Vice-Chairman, um diese Situation im Fall einer vakanten Position zu regeln.
- Dem Board of Directors steht ein Vorsitzender (Chairman) vor. Im Falle der Entlassung oder des Rücktritts des Chairman muss das Board of Directors unverzüglich einen neuen Chairman

ernennen. Der Vice-Chairman braucht sich daher nicht mit dieser Situation zu befassen, wenn das Amt nicht besetzt ist.

4. Abfindungssumme

- Bestimmung II.2.8 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass die maximalen Bezüge im Kündigungsfall der Höhe eines Jahresgehalts entsprechen sollten und dass, wenn der Höchstbetrag von einem Jahresgehalt für ein Executive Mitglied des Board of Directors, das während seiner ersten Amtsperiode gekündigt wird, offensichtlich unangemessen ist, dieses Mitglied des Board Anspruch auf eine Abgangsentschädigung haben soll, die das Doppelte des Jahresgehalts nicht übersteigt.
- Die Gesellschaft sieht für den Chief Executive Officer im Kündigungsfall eine Abfindung in Höhe des Anderthalbfachen des jährlichen Gesamtzielgehalts vor, wenn das Board of Directors beschlossen hat, dass der Chief Executive Officer seine Position infolge der Änderung der Strategie oder Grundsätze der Gesellschaft oder infolge eines Beherrschungswechsels bei der Gesellschaft nicht länger erfüllen kann. Eine Abfindungssumme wird nur bezahlt, wenn die vom Board of Directors bewerteten Leistungsparameter vom Chief Executive Officer erfüllt worden sind.

5. Aktien der Airbus Group als langfristige Investition

- Bestimmung III.7.2 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass Non-Executive Directors, die Aktien an der Gesellschaft halten, diese als langfristige Anlagen halten sollten. Non-Executive Directors sind nicht zum Aktienbesitz verpflichtet.
- Die Gesellschaft fordert von ihren Non-Executive Directors, die Aktien ihres Kapitals halten, nicht, diese Aktien als langfristige Anlagen zu halten. Non-Executive Directors können zwar Aktien der Gesellschaft halten, die Gesellschaft hat sich jedoch nicht klar dazu geäußert, ob Aktienbesitz von Non-Executive Directors ein begrüßenswertes, mit den Interessen der Aktionäre übereinstimmendes Verhalten darstellt oder möglicherweise Anlass zur Befangenheit im Hinblick auf objektive Entscheidungen darstellt.

6. Umgang mit Analysten

- Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Kodex empfiehlt, Meetings mit Analysten, Präsentationen für Analysten, Präsentationen für Investoren und institutionelle Investoren sowie Pressekonferenzen im Voraus auf der Website der Gesellschaft und in einer Pressemitteilung anzukündigen. Die Bestimmung empfiehlt außerdem, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, damit alle Aktionäre diese Meetings und Präsentationen in Echtzeit mitverfolgen können und dass die Präsentationen im Anschluss an die Meetings auf der Website der Gesellschaft eingestellt werden sollen.

- Die Gesellschaft gestattet Aktionären nicht immer, die Meetings mit Analysten in Echtzeit mitzuverfolgen. Die Gesellschaft trägt jedoch dafür Sorge, dass allen Aktionären und anderen Teilnehmern der Finanzmärkte gleichwertige und zeitgleiche Informationen zu den Angelegenheiten bereitgestellt werden, die sich auf den Aktienkurs auswirken können.

7. Geschlechterdiversität

- Gemäß dem Gesetz zur Unternehmensleitung und Aufsichtsführung, das am 1. Januar 2013 in Kraft trat, ist ein Board of Directors auf ausgewogene Art und Weise zusammengesetzt, wenn es zu mindestens 30 Prozent aus weiblichen und zu mindestens 30 Prozent aus männlichen Mitgliedern besteht. Das

bei der Zusammensetzung des Boards of Directors angestrebte Gleichgewicht soll so weit wie möglich unter anderem auch bei Neubesetzungen und Empfehlungen berücksichtigt werden.

- Die Gesellschaft erfüllt diese Richtlinien zur Zusammensetzung noch nicht. Nach der Wahl des ersten weiblichen Mitglieds in das Board of Directors der Gesellschaft bei der außerordentlichen Hauptversammlung vom März 2013 beträgt der Anteil der weiblichen Board-Mitglieder heute 8 Prozent. Die Gesellschaft freut sich über diese Entwicklung, ist jedoch mit deren Umfang noch nicht zufrieden und wird sich weiter für die Förderung eines ausgewogenen Verhältnisses von weiblichen und männlichen Mitgliedern innerhalb des Board of Directors durch Bestrebungen zur Steigerung des Anteils weiblicher Directors bemühen.

4.1.4 Risikomanagementsystem im Unternehmen

Die im Verlauf volatiler Marktzyklen umgesetzten komplexen Programme der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie erhöhen sowohl das Risiko als auch die Chancen. Aufgrund des langfristigen Entwicklungs- und Produktionslebenszyklus der Airbus Group stellt das Risikomanagement im Unternehmen (*Enterprise Risk Management* – „ERM“) einen Mechanismus von grundlegender Bedeutung sowohl zur Eindämmung der Risiken, mit denen die Gesellschaft konfrontiert ist, als auch zum Erkennen zukünftiger Gelegenheiten dar.

ERM ist ein wichtiger Managementprozess zum Abfangen der größten Risiken und Steigerung der Chancen. ERM wird konzernweit sowie bei Tochtergesellschaften und wichtigen Lieferanten angewendet; damit wird angestrebt, ein gemeinsames Verständnis, einen gemeinsamen Ansatz sowie gemeinsame Praktiken und eine gemeinsame Sprache zu erreichen und anzuwenden. Durch die Erfassung aller wesentlichen Risiken und Planung zu deren Eindämmung sowie der Nutzung von Chancen soll ERM als Schutzmechanismus zum Erreichen der folgenden Punkte dienen:

- Strategie: Auswahl hochgesteckter strategischer Zielsetzungen im Einklang mit der Risikobereitschaft;
- Betriebsabläufe: effektives und effizientes Management, Betriebsabläufe und Zuweisung der Ressourcen im Einklang mit Leistungs- und Finanzzielen;
- Berichterstattung: zuverlässige Berichterstattung, insbesondere Finanzberichterstattung; und
- Compliance: Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Bestimmungen.

ERM ist ein permanenter Top-down- und Bottom-up-Prozess, der bei der Airbus Group durchgängig auf jeder Organisationsebene bereichsübergreifend eingesetzt wird. Damit sollen unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung von geschäftsrelevanten Aspekten Risiken und Chancen erkannt und gemanagt werden. Hierbei kommt dem betrieblichen Aspekt auf Grund der Bedeutung von Programmen und Betriebsabläufen für die Airbus Group besondere Aufmerksamkeit zu.

Die wichtigsten erforderlichen Aktivitäten beim Management der Risiken und Chancen sind:

- Zukünftigen Ereignissen und Situationen vorgreifen;
- transparente Kommunikation;
- frühzeitiges Warnen;
- frühzeitige Risikominderung;
- Chancen ergreifen und umsetzen.

Risikomanagement im Unternehmen ist ein betrieblicher Prozess, der in das tägliche Management bei Programmen, Betriebsabläufen und Funktionen eingebettet ist. Die Berichterstattung erfolgt regelmäßig (vierteljährlich und jährlich) und in konsolidierter Form. Mit dem ERM-Prozess werden folgende Ziele verfolgt:

- Risiken erkennen, einschätzen, kontrollieren und eindämmen und Chancen ergreifen und umsetzen;
- Überwachung des ERM-Prozesses und Berichterstattung über Status und Ergebnisse;
- risikobereinigte Entscheidungen und Managementprozesse ermöglichen (z. B. Planung, Entscheidungsfindung);
- Entscheidungen und Maßnahmen zur Risikobewältigung/zur Umsetzung von Chancen fördern;
- Risikotoleranz mit der Festlegung von Strategien und Entscheidungsfindung mit Betriebsabläufen und Programmaktivitäten abstimmen;
- Risiken und Chancen durch das Verständnis korrelierter Auswirkungen unternehmensübergreifend erkennen und managen.

Durch ERM gewährleistet das Management der Airbus Group:

- die Umsetzung eines angemessenen internen Risikomanagement- und internen Kontrollsystems;
- das Management des mit der Strategie der Gesellschaft verbundenen Risikoprofils;
- das Management der mit den Aktivitäten der Gesellschaft verbundenen Risiken;
- die ERM-Berichterstattung an das Board of Directors bzw. das Audit Committee (AC);
- das Erörtern der internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme mit dem Board of Directors und dem Audit Committee.

Das Board of Directors der Airbus Group überwacht:

- die Unternehmensstrategie und die mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken;
- den Aufbau und die Effektivität der internen Risikomanagement- und internen Kontrollsysteme.

4.1.4.1 ERM-Verfahren

Die Zielsetzungen, Grundregeln und der Prozess des vom Board of Directors übernommenen ERM-Systems sind in der ERM-Politik der Gesellschaft dargelegt und werden im gesamten Konzern bekannt gemacht. Die ERM-Politik der Gesellschaft wird durch verschiedene Handbücher, Richtlinien, Broschüren, etc. ergänzt. Das ERM-System basiert auf dem Regelwerk des Internen Kontroll- und Enterprise Risk Managements des Committee of Sponsoring Organizations der Treadway Commission (COSO II). Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System der Gesellschaft auswirken, zählen die Regelwerke der internen Kontrolle und ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Das ERM-System umfasst ein integriertes hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Verfahren, um besseres Management und bessere Transparenz von Risiken und Chancen zu ermöglichen. An der Spitze besprechen das Board of Directors und das Audit Committee wichtige Risiken und Chancen, damit zusammenhängende Reaktionen auf Risiken und Erfassen von Chancen sowie den Status des ERM-Systems einschließlich wesentlicher Änderungen und geplanter Verbesserungen. Dies basiert auf systematischen Bottom-up-Informationen einschließlich Management-Beurteilung. Die Ergebnisse werden dann an die Organisation zurückgeleitet. Mit dem Konzept des ERM-Systems soll die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften in Bezug auf interne Kontrolle und Risikomanagement sicher gestellt werden, wobei beides gleichzeitig angegangen wird.

Der ERM-Prozess besteht aus vier Elementen: dem operativen Prozess, der aus einer Abfolge von acht einheitlichen, standardisierten Komponenten zur Verbesserung des operativen Managements von Risiken und Chancen besteht, dem Berichterstattungsprozess, der Verfahren zur Status-Berichterstattung des ERM-Systems und der Situation bei Risiken/Chancen enthält, dem Complianceprozess, der Verfahren zur Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems umfasst und dem Unterstützungsprozess, der Verfahren zur Steigerung der Qualität und zur weiteren Festigung der Qualität des ERM-Systems umfasst.

Der ERM-Prozess wird auf alle möglichen Quellen von Risiken und Chancen angewendet, sowohl interne wie externe Quellen, die quantifizierbar oder nicht quantifizierbar sind, und die Gesellschaft kurz-, mittel- oder langfristig potenziell betreffen. Er wird auch auf alle Unternehmen, Aktivitäten und Abteilungen der Gesellschaft angewendet. Das Management jeder Ebene bespricht ERM beim Abwickeln der täglichen Geschäfte als Bestandteil der Entscheidungsfindung und damit verbundener Aktivitäten. Der ERM-Prozess ist dementsprechend Teil des Managementprozesses und mit anderen Prozessen vernetzt.

Die Einzelheiten der Anwendung des ERM-Prozesses variieren je nach Risikobereitschaft des Managements und Größe, Struktur und Art der Organisationseinheit, des Programms/Projekts, der Abteilung oder des Prozesses. Die Grundprinzipien der ERM-Politik der Gesellschaft sind jedoch allgemein gültig.

Die wichtigsten Risiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, werden im Abschnitt „Risikofaktoren“ besprochen.

4.1.4.2 Governance und Aufgaben des ERM

Die Governance Struktur und die damit verbundenen Aufgaben für das ERM-System sind folgende:

- das Board of Directors überwacht den Aufbau und die Effektivität des ERM-Systems einschließlich Maßnahmen des Managements zur Abschwächung der mit den geschäftlichen Aktivitäten der Gesellschaft verbundenen Risiken. Es bespricht wichtige Risiken mindestens vierteljährlich anhand der ERM-Berichterstattung oder wenn aufgrund der Entwicklung geschäftlicher Risiken erforderlich. Es wird vom Audit Committee unterstützt, das mindestens einmal im Jahr die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Betrieb, Aufbau und der Effektivität des ERM-Systems sowie alle wesentlichen Veränderungen und geplanten Verbesserungen bespricht, bevor diese dem gesamten Board of Directors vorgelegt werden;
- der Chief Executive Officer des Konzerns ist, mit Unterstützung des Executive Committee des Konzerns, für ein effektives ERM-System, das damit verbundene interne Umfeld (wie u.a. Werte, Unternehmenskultur) und die Risikophilosophie verantwortlich. Er wird dabei vom Chief Financial Officer des Konzerns unterstützt, der den Leiter des Managements der Risiken und Chancen bei Airbus und der Airbus Group sowie den Aufbau und die Prozessumsetzung des ERM-Systems überwacht;
- der Leiter des Managements der Risiken und Chancen bei Airbus und der Airbus Group ist der Hauptverantwortliche für die ERM-Strategie, -prioritäten, den Systementwurf, Aufbau der Kultur und das Berichterstattungs-Tool. Er beaufsichtigt den Betrieb des ERM-Systems und erhält Unterstützung von einer speziellen Risikomanagementorganisation auf Konzern- und Bereichsebene, die sich aktiv um die Senkung der Risikokritikalität insgesamt bemüht. Die Risikomanagementorganisation ist als bereichsübergreifendes Kompetenzzentrum (Centre of Competence – „COC“) konzipiert, das mit den Risikoverantwortlichen auf den unterschiedlichen Ebenen der Organisation vernetzt ist und nachdrücklich eine Kultur des proaktiven Risikomanagements fördert; und
- das Executive Management übernimmt die Verantwortung für den Betrieb und die Überwachung des ERM-Systems in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich. Sie sind bestrebt, die Transparenz und Effektivität des ERM-Systems und die Übereinstimmung mit ihren Zielen zu gewährleisten. Sie übernehmen die Verantwortung für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen von Risiken, und umgekehrt für die Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrscheinlichkeit und Auswirkung von Chancen.

4.1.4.3 Effektivität des ERM

Das ERM-System der Gesellschaft muss effektiv sein. Zur Unterstützung der Beurteilung der ERM-Effektivität hat die Gesellschaft ständige Mechanismen zur Selbstbewertung des ERM eingerichtet, die konzernweit angewendet werden müssen. Dies soll der Gesellschaft die angemessene Sicherstellung der Effektivität ihres ERM-Systems ermöglichen. Die Effektivität des ERM wird analysiert von:

- der Unternehmensrevision anhand interner Prüfberichte;
- ERM-Kompetenzzentren anhand von ERM-Berichten, Bestätigungsschreiben, Sitzungen an Ort und Stelle (Risikoprüfungen etc.), Teilnahme an wichtigen Kontrollen (d. h. Überprüfungen des Fälligkeitsdatums wichtiger Programme). Zur Abdeckung ihrer gesamten Aktivitäten hat die Gesellschaft zwanzig

übergeordnete Geschäftsprozesse definiert. Um ein effektives Funktionieren des ERM zu erreichen, muss der ERM-Prozess als Überlagerungsprozess ein wesentlicher Bestandteil dieser Geschäftsabläufe sein. Die Effektivität des ERM ist dann gewährleistet, wenn das Erreichen der Ziele des ERM-Prozesses durch angemessene ERM-Kontrollen sichergestellt wird, die effektiv in der gesamten Organisation funktionieren und dem jeweiligen Risikobereitschaftsgrad entsprechen.

Die operative Effektivität wird unter anderem durch die Beurteilung jedes potentiellen wesentlichen Versagens im ERM-System gemessen, das während des Geschäftsjahres entdeckt wurde bzw. durch alle wesentlichen Veränderungen, die am ERM-System vorgenommen wurden.

Durch die Kombination der folgenden Kontrollen soll eine angemessene Gewährleistung der Effektivität des ERM erreicht werden:

Organisation	ERM-Kontrolle mit Erklärung
Board of Directors, Audit Committee	Regelmäßige Überwachung Das Board of Directors und das Audit Committee überprüfen, überwachen und beaufsichtigen das ERM-System.
Top-Management	ERM als Teil der gewöhnlichen Überprüfung der Geschäfte der Geschäftsbereiche Diese Kontrolle ist ein wichtiger Schritt im ERM Compliance-Prozess. Alle Ergebnisse des betrieblichen Risikomanagementprozesses, der Selbstbeurteilungs- und Bestätigungsverfahren werden von den Geschäftsbereichen oder Geschäftseinheiten dem Top-Management vorgelegt, besprochen und auf CEO-/CFO-Ebene der Gesellschaft kritisch untersucht.
Management	ERM-Verfahren mit Bestätigungsschreiben Die Einheiten und Prozesse/Abteilungsleiter, die an den jährlichen ERM-Compliance-Verfahren teilnehmen, müssen ERM-Bestätigungsschreiben unterzeichnen, besonders zur Effektivität interner Kontrollen sowie Mängeln oder Schwachstellen. Das Ausmaß der Teilnahme wird durch Abstimmen der Abdeckung der Geschäfte der Airbus Group mit der Risikobereitschaft des Managements bestimmt.
ERM-Abteilung	Messen der Effektivität des ERM Beurteilen der Effektivität des ERM durch Vornahme operativen Risikomanagements für den ERM-Prozess, Benchmarks, etc.
Unternehmensrevision	ERM-Prüfungen Dem Audit Committee die Effektivität des ERM-Systems unabhängig zusichern.
Ethik und Compliance	Alarmsystem Mängel im ERM-System nachweisen.

4.1.4.4 Entwicklungen im Jahr 2014 und Ausblick

Die Funktion des ERM spielt eine wichtige Rolle bei der Stärkung des Unternehmens, der Unterstützung der betrieblichen Entscheidungsfindung, Leistungssteigerung, Aufrechterhaltung der Margen und Senkung des Risikoniveaus.

Ein bereichsübergreifendes ERM-Kompetenzzentrum wurde zur Weiterentwicklung der betrieblichen Risikosenkung und von Synergien eingerichtet. Es handelt sich dabei um ein Matrix-Kompetenzzentrum, das die Bemühungen von drei ERM-Teams vereint. Das ERM-Kompetenzzentrum unterstützt und hinterfragt Programme und Organisationen, drängt auf frühzeitigen Risikoabbau und Nutzung von Chancen sowie eine konzernweite Unternehmenskultur, bei der Risiken und Chancen verstärkt wahrgenommen werden, einschließlich bereichsübergreifender Risikoprüfungen.

2014 bemühte sich das ERM-Kompetenzzentrum darum, folgendes zu erreichen und zu verbessern:

- die Nachhaltigkeit der Compliancedimension;

- die Nähe zum Geschäft und Priorisierung der betrieblichen Dimension, Vereinfachung der ERM-Prozesse und -Berichte, einen rationalisierten Ansatz und die Bündelung von Aktivitäten;
- Teamgeist innerhalb des gesamten Kompetenzzentrums bei ständigem gegenseitigen Bewusstsein wichtiger Bereiche, die der Unterstützung und Expertise anderer Bereiche des Kompetenzzentrums bedürfen;
- Aufbau eines starken Netzwerks im Konzern, das eine Verbindung zwischen den verschiedenen Gemeinden zur gemeinsamen Nutzung empfohlener Praktiken schafft;
- wechselseitiges Hinterfragen und wechselseitiger Austausch optimaler Verfahren zwischen den Geschäftsbereichen.

4.1.4.5 Erklärung des Boards

Das Board of Directors ist nach bestem Wissen und Gewissen der Ansicht, dass das interne Risikomanagement und Kontrollsystem für die Finanzberichterstattung im Jahr 2014 ordnungsgemäß funktioniert hat und eine angemessene Sicherheit dafür bietet, dass die Finanzberichterstattung keine wesentlichen Fehler enthält.

Unabhängig davon, wie gut sie konzipiert sind, haben alle ERM-Systeme natürliche Grenzen, wie Umgehung eingeführter Kontrollen oder deren Aufhebung durch das Management. Aus diesem Grund kann nicht zugesichert werden, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und die ERM-Verfahren der Gesellschaft vollkommen effektiv sind.

4.1.4.6 Vom ERM System abgedeckte Geschäftsprozesse

Auf der Grundlage der Aktivitäten der Gesellschaft wurden 20 hochrangige Geschäftsprozesse innerhalb der Gesellschaft identifiziert. Sie gliedern sich in Kernprozesse (Entwicklung und Forschung, Produktion, Verkauf, Kundendienst und Programm-Management), Unterstützungsprozesse (Beschaffung, Personal, Rechnungswesen, Anlagevermögen, Finanzen, Informationstechnologie, Fusionen und Übernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Strategie, interne Revision, Controlling, Compliance, Risikomanagement und Managementkontrollen). Diese Geschäftsprozesse sollen zusammen mit den entsprechenden ERM-Verfahren Prozessrisiken kontrollieren, die potenziell erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Nachstehend folgt eine Beschreibung der wichtigsten Geschäftsprozesse auf der jeweiligen Ebene der Zentrale gemäß dem Stand von 2014.

Bilanzierung

Den Kern des ERM-Systems der Gesellschaft bilden Bilanzierungsverfahren und Steuerungsinstrumente, die die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Vorbereitung von Jahresabschlüssen und anderen Finanzinformationen gewährleisten sollen, derer sich das Management bedient und welche den Investoren und anderen Geschäftspartnern der Gesellschaft durch Veröffentlichung mitgeteilt werden. Diese Methode, die Planung und Berichterstattung verbindet, hat zum Ziel, die interne Kommunikation und Transparenz zwischen den einzelnen Abteilungen und Organisationseinheiten der Gesellschaft zu verbessern.

Das Finanzkontrollmodell der Gesellschaft definiert die Planungs- und Berichterstattungsverfahren, die auf alle Geschäftseinheiten des Konzerns Anwendung finden, sowie die Zuständigkeiten des Chief Financial Officer, der für die Entwicklung, Einführung und Überwachung dieser Verfahren zuständig ist. Eine der Hauptaufgaben des Chief Financial Officer ist die Beaufsichtigung der Erstellung des Konzernabschlusses der Airbus Group N.V., welcher wiederum unter der direkten Aufsicht des Chief Accounting Officer („CAO“) erstellt wird. Der CAO trägt die Verantwortung für die Ausführung der Konsolidierungssysteme und -regeln des Konzerns und für die Festlegung der konzernweiten mit IFRS übereinstimmenden Rechnungslegungsrichtlinien, Berichterstattungsregeln und finanziellen Richtlinien, durch welche die Konsistenz und Qualität der Finanzdaten sichergestellt werden sollen, die von den einzelnen Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten gemeldet werden. Die Rechnungslegungsrichtlinien der Gesellschaft werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft abgestimmt worden ist.

Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs der Gesellschaft erfordern die Zustimmung des CAO und wesentliche Änderungen die Zustimmung des Chief Financial Officer oder des Board of Directors (je nach Empfehlung des Audit Committee).

Die Kontrolle der Finanzplanung und Berichterstattungsprozesse erfolgt nicht nur über die Entwicklung konzernweiter Rechnungslegungssysteme und -richtlinien, sondern auch über einen organisierten Prozess, mit dem Daten rechtzeitig von den einzelnen Berichtseinheiten bereitgestellt werden können, so dass aktuelle Hilfsmittel bei der Entscheidungsfindung zur Kontrolle der betrieblichen Leistungen des Konzerns zur Verfügung stehen. Bei diesen Informationen handelt es sich unter anderem um regelmäßige Berichte zum Kassenbestand und zur Liquiditätssteuerung sowie andere Finanzinformationen, die die Basis zukünftiger strategischer und operativer Planung und Kontrolle bilden und die Überwachung der wirtschaftlichen Risiken ermöglichen, die mit den Geschäften des Konzerns einhergehen. Die Chief Financial Officers der Geschäftsbereiche treffen sich häufig mit dem CAO und dem ihm unterstellten verantwortlichen Personal zu Besprechungen der von den Geschäftsbereichen erstellten Finanzinformationen.

Bevor der Konzernabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft und dem Audit Committee geprüft und dem Board of Directors zur Genehmigung vorgelegt. Vergleichbare Verfahrensweisen gelten für die Erstellung des Halbjahres- und Quartalsabschlusses. Die Abschlussprüfer des Konzerns sind involviert, bevor der Jahresabschluss der Gesellschaft dem Board of Directors vorgelegt wird.

Finanzen und Liquiditätssteuerung

Die Finanzmanagementverfahren, die durch die zentrale Finanzabteilung der Gesellschaft in der Konzern-Zentrale festgelegt werden, helfen dem Management, die mit der Liquidität, den Wechselkursen und den Zinssätzen verbundenen Risiken zu identifizieren und zu bewerten. Die zentralisierten Finanzmanagementverfahren werden auch auf beherrschte Tochtergesellschaften angewendet, mit vergleichbaren Überwachungsverfahren wie für gemeinsam beherrschte verbundene Unternehmen, wie z. B. MBDA.

Cash Management. Eine der Hauptaufgaben der zentralen Finanzabteilung der Gesellschaft ist es, die Liquidität zur Finanzierung der betrieblichen Prozesse zu verwalten. Die regelmäßige Liquiditätsplanung liefert zusammen mit der Planungs- und Berichterstattungsabteilung sowie der monatlichen Liquiditätsberichterstattung der zentralen Finanzabteilung dem Management die Informationen, die es zur Überwachung des täglichen Liquiditätsprofils des Konzerns und Einleitung erforderlicher Korrekturmaßnahmen benötigt, um die allgemeine Liquidität sicherzustellen. Um das geplante Liquiditätsniveau aufrechtzuerhalten und die Liquidität abzusichern, hat die Gesellschaft ein Cash-Pooling-System eingeführt, mit dem die Barmittel der kontrollierten Tochtergesellschaften täglich auf zentral verwaltete Konten überwiesen werden. Verfahren zur Verhinderung von Zahlungsbetrug wurden konzernweit definiert

und mitgeteilt. Für das Management der mit Finanzinstrumenten verbundenen Kreditrisiken siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

Hedge Management. Die Geschäftstätigkeit ist mit einem erheblichen Währungs- und Zinsrisiko verbunden. Die Hedging-Politik des Konzerns wird vom Board of Directors festgelegt und regelmäßig aktualisiert. Um zu gewährleisten, dass die Hedging-Aktivität mit der Hedging-Politik des Konzerns vereinbar ist, werden sämtliche Hedging-Transaktionen von der zentralen Finanzabteilung der Gesellschaft ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten im Hinblick auf das Wechselkurs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung der Gesellschaft auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.7 Sicherungsgeschäfte“.

Verkaufsfinanzierung. Im Zusammenhang mit bestimmten kommerziellen Vertragsabschlüssen kann die Gesellschaft Verkaufsfinanzierungsmaßnahmen vereinbaren. In Bezug auf die Verkaufsfinanzierung bei Airbus wird ein jährliches Verkaufsfinanzierungsbudget als Teil des operativen Planungsprozesses der Gesellschaft festgelegt. Verkaufsfinanzierungsgeschäfte werden von einer konzernweiten Organisation in Übereinstimmung mit bestimmten Risikobewertungsrichtlinien und unter Einbeziehung des Top-Managements abgewickelt.

Verkauf

Kommerzielle Vertragsabschlüsse, die Tochterunternehmen der Gesellschaft eingehen, können den Konzern wesentlichen finanziellen, operativen und rechtlichen Risiken aussetzen. Zur Kontrolle dieser Risiken implementierte das Management Prüfungsverfahren für Vertragsentwürfe, um sicherzustellen, dass die Gesellschaft keine wesentlichen kommerziellen Verträge eingeht, die sie einem inakzeptablen Risiko aussetzen oder die nicht mit den Gesamtzielen des Konzerns übereinstimmen. Diese Verfahren umfassen (i) durch das Board of Directors genehmigte Schwellenwerte und Kriterien zur Bestimmung der Profitabilitätsprofile sowie (ii) einen in Auftrag gegebenen Vorgehmigungsprozess für Verträge mit einem hohen Risiko. Verträge, die innerhalb der definierten Schwellenwertkategorien liegen, müssen vom Chief Financial Officer des jeweiligen Geschäftsbereichs genehmigt werden. Verträge, die als „hochrisikant“ eingestuft sind und/oder bestimmte Schwellenwerte überschreiten, müssen dem ständigen Commercial Committee (in dem der Chief Financial Officer und der Chief Strategy und Marketing Officer die Chairmen sind und bei Bedarf der Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, auf deren Grundlage die betreffende Geschäftseinheit ihr Angebot freigeben darf.

Im Fall von Airbus werden Verträge aufgrund der Art und des Umfangs des Unternehmens gemäß den eigenen Corporate Governance-Bestimmungen von Airbus, die auf den Richtlinien der Gesellschaft mit denselben Prinzipien basieren, unter Teilnahme der Gesellschaft genehmigt. Wenn die Gesellschaft die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung der Gesellschaft hinsichtlich kommerzieller Vertragsentwürfe verantwortlich.

Recht

Die Gesellschaft ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Es ist Aufgabe der Rechtsabteilung der Gesellschaft, in Übereinstimmung mit den Rechtsabteilungen der Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten die Konzerninteressen in allen Rechtsfragen aktiv zu fördern und zu verteidigen und jederzeit deren Rechtssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Aufgabe ist die Rechtsabteilung für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten der Gesellschaft nicht gegen die jeweils anwendbaren Gesetze, Vorschriften und sonstigen Anforderungen verstoßen. Sie ist außerdem verantwortlich für die Überwachung aller größeren Rechtsstreitigkeiten, die dem Konzern betreffen, einschließlich Rechtsstreitigkeiten über geistiges Eigentum.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Rechtsabteilung der Gesellschaft auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Verwaltung (i) der Corporate-Governance-Verfahren der Gesellschaft und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten zu, welche das Management der Gesellschaft und deren IC-Umgebung bestimmen.

Die Unternehmensrevision und Forensik

Die Unternehmensrevision und Forensik, die dem CEO unterstehen, erteilen den Mitgliedern des Executive Committee und des Audit Committee auf Grundlage eines genehmigten risikoorientierten, jährlichen Revisionsplans unabhängige Zusicherungen. Die Unternehmensrevision und Forensik (i) überprüft das Erreichen der strategischen, finanziellen und operativen Ziele des Konzerns, (ii) überprüft die Zuverlässigkeit und Integrität der Konzernberichterstattung, (iii) überprüft die Effektivität des ERM-Systems, (iv) überprüft die Effizienz und Effektivität ausgewählter Prozesse, Einheiten oder Funktionsbereiche und (v) überprüft die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften, Richtlinien und Verfahren des Konzerns. Die Unternehmensrevision und Forensik führen auf Wunsch der Mitglieder des Executive Committee des Konzerns auch Ad-hoc-Prüfungen durch. Im Jahr 2011 überprüfte das *Institut Français de l'Audit et du Contrôle Internes* (IFACI) die Unternehmensrevision und Forensik und bescheinigte, dass diese den Vorschriften des Regelwerks für internationale Berufspraktiken („International Professional Practices“) erfüllt hatte. Die Unternehmensrevision und Forensik umfasst auch ein forensisches Sachverständigenteam, das für die Vornahme von Untersuchungen bei Anschuldigungen von Verstößen gegen die Vorschriften zuständig ist.

Zentraleinkauf

Die Leistung der Gesellschaft wird in erheblichem Maße durch ihre Zulieferkette bestimmt. Deshalb ist die Beschaffung ein wichtiges Hebelinstrument in den Märkten der Gesellschaft.

Die Größe und Komplexität der Gesellschaft erfordern einen gemeinsamen Ansatz zur Maximierung der Marktinstrumente und zur Vermeidung von Ineffizienzen im Beschaffungsprozess. Um sicherzustellen, dass die Beschaffung in der effektivsten, effizientesten Weise und unter Beachtung ethischer Standards erfolgt, haben der Leiter des Corporate Sourcing und das Procurement-Leadership-Team des Konzerns eine Reihe gemeinsamer Beschaffungsprozesse definiert, die die gemeinsame Sourcing-Strategie und letztlich die Strategie und Vision des Konzerns unterstützen.

Der gemeinsame Ansatz und die gemeinsamen Verfahren werden dann über die Rohstoffbeschaffungsgremien

und Beschaffungsnetzwerke in allen Geschäftsbereichen umgesetzt und optimiert. Diese Rohstoffbeschaffungsgremien und Beschaffungsnetzwerke setzen sich aus Vertretern aller Geschäftsbereiche zusammen. Sie werden vom Procurement-Leadership-Team der Gesellschaft beauftragt, in der gesamten Gesellschaft strategische Beschaffungsbereiche wie Supplier Relationship Management, Common Processes and Tools, Global Sourcing, Joint Procurement, Compliance, Corporate Social Responsibility, Procurement Academy und Procurement Performance Management festzulegen und einzuführen. Die Beschaffungsprozesse werden regelmäßig in Form von Leistungsindikatoren, Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

Ethik und Compliance

Siehe „— 4.1.5 Organisation von Ethik und Compliance“ unten.

4.1.5 Organisation von Ethik- und Compliance

Mit den Worten unseres CEO, „es kommt innerhalb des Airbus-Konzerns nicht nur auf unsere Ergebnisse an, sondern auch auf die Art und Weise, in der wir sie erreicht haben“. Durch das Ethik- und Compliance-Programm des Konzerns (das „**E&C-Programm des Konzerns**“) soll gewährleistet werden, dass die Geschäftspraktiken des Konzerns mit den geltenden Gesetzen und Bestimmungen in Einklang stehen und den ethischen Geschäftsprinzipien entsprechen sowie eine Kultur der Integrität schaffen. Wir sind der Ansicht, dass diese Kultur die globale Wettbewerbsfähigkeit unseres Konzerns fördert.

Das E&C-Programm des Konzerns umfasst zwei Gründungsdokumente: die „Richtlinien des Geschäftsverhaltens“, die 2013 überarbeitet wurden, und „Unsere Integritätsprinzipien“, in denen die sechs wichtigsten Grundregeln des Konzerns für Ethik und Compliance zusammengefasst werden und die 2013 konzernweit jedem Mitarbeiter von seinem jeweiligen Vorgesetzten ausgehändigt wurden.

Die Organisation des Konzerns von Ethik & Compliance schafft ein Gleichgewicht zwischen der Nähe zum Tagesgeschäft und der erforderlichen Unabhängigkeit. Daher untersteht der SVP Ethics und Compliance Officer („**ECO**“) des Konzerns, der vom Board of Directors berufen wird, sowohl dem Chief Executive Officer des Konzerns als auch dem Audit Committee, während die Ethics und Compliance Officers der Geschäftsbereiche sowohl dem CEO des Geschäftsbereichs als auch dem ECO des Konzerns unterstellt sind. Jeder E&C-Officer eines Geschäftsbereichs leitet eine E&C-Organisation auf Bereichsebene, die durch ein Netzwerk aus E&C-Repräsentanten in das Geschäft integriert ist. In den vergangenen Jahren haben wir die Präsenz unserer E&C-Repräsentanten

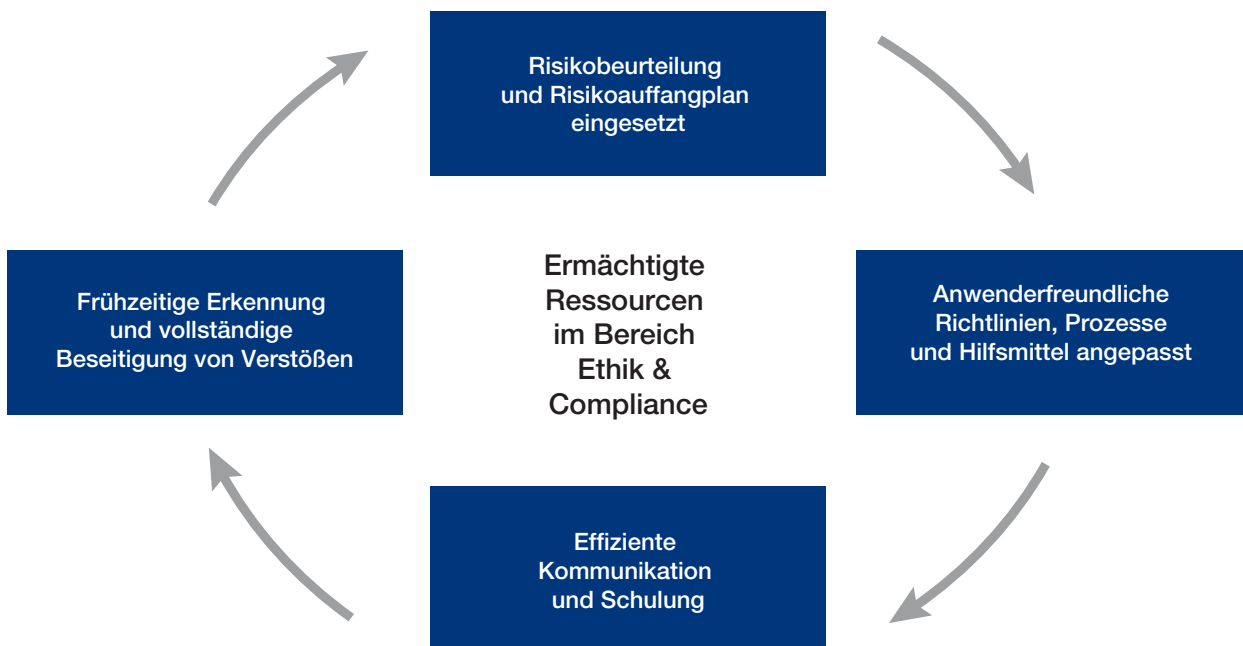
ausgeweitet, und sie sind jetzt in allen Funktionsbereichen und an allen Geschäftsstandorten vertreten. Sie verkörpern unser E&C-Programm und unterstützen uns beim Aufbau einer E&C-Kultur. 2014 haben wir das E&C-Programm des Konzerns durch die Bestellung eines E&C-Managers in China weiter ausgebaut. Diese Ernennung ergänzt das Netzwerk von bereits vier ernannten E&C-Managern in Brasilien, Indien, Russland und dem Königreich Saudi Arabien. Die Country E&C-Manager sind dem ECO unterstellt.

Auf Konzernebene sind spezielle Compliance Risks Officers zum Erlassen von Richtlinien, die konzernweite Geltung haben sowie zum Prüfen der Effektivität und Kontrolle des Einhaltens befugt. Das Group International Compliance Office befasst sich mit Korruptions- und Bestechungsrisiken. Das Group Export Compliance Office bemüht sich darum, sicherzustellen, dass die Aktivitäten des Konzerns den jeweiligen Exportkontrollbestimmungen sowie den internen Bestimmungen zu „problematischen Ländern“ entsprechen. Der Group Procurement Compliance Officer überwacht die Compliance in der Lieferkette, während der Group Data Protection Compliance Officer für Datenschutzrisiken zuständig ist.

Diese Compliance Risks Officers leiten ein Netzwerk von über 100 Risikospezialisten, die innerhalb des Unternehmens in die Geschäftsbereiche integriert sind.

Wie auch in den vergangenen Jahren war E&C 2014 für den Konzern eine hochrangige Priorität und die E&C-Organisation hatte eine Reihe von Zielsetzungen. Dementsprechend mussten alle leitenden Angestellten E&C-Ziele erreichen.

Unser E&C-Zyklus umfasst folgende Schritte, die durch entsprechend befugte E&C-Ressourcen ausgelöst werden:



Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und Vermittler werden aufgefordert, ihre E&C-Bedenken offen mit dem Management oder den E&C-Ressourcen zu besprechen. Wir befolgen Grundsätze, die Vergeltungsmaßnahmen ausschließen, sind uns bewusst, dass eine Möglichkeit zur vertraulichen Berichterstattung hilfreich sein kann, und haben ein Alarm-System mit der Bezeichnung OpenLine. Vorbehaltlich lokaler rechtlicher Beschränkungen steht OpenLine den Mitarbeitern der von uns kontrollierten Gesellschaften in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien, Australien, Brasilien und Kanada zur Verfügung. Es wurde 2014 auf China, Mexiko und Saudi Arabien ausgeweitet. Die OpenLine der Airbus Group gibt Mitarbeitern die Möglichkeit, Bedenken im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung, Rechnungslegung, Finanzen, wettbewerbsbeschränkenden Praktiken, Belästigung, Interessenkonflikten, Qualität oder Produktsicherheit vorzubringen.

Der Group ECO berichtet dem Audit Committee zweimal im Jahr über Compliance-Anschuldigungen. Der Bericht umfasst Einzelheiten zu Compliance-Anschuldigungen mit wesentlicher Bedeutung für den Konzern, einschließlich Anschuldigungen, die oben im Abschnitt „– 1. Informationen zu den Aktivitäten des

Konzerns – 1.1.8 Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren“ beschrieben werden. Aus Gründen der Transparenz und um bereits Gelerntes gezielt einzusetzen, wird dieser Bericht dem Top-Management vorgelegt.

2014 wurde der Gesellschaft von einem externen Kontrollunternehmen namens ETHIC Intelligence ein Zertifikat für ein Anti-Korruptions-Compliancesystem verliehen.

Wie bereits in den vergangenen Jahren nahm der Konzern 2014 an verschiedenen gemeinsamen Maßnahmen zu Ethik und Compliance sowie zur Bekämpfung von Bestechung teil. So unterzeichnete die Airbus Group im Rahmen des zehnten Global Compact-Grundsatzes insbesondere den Aufruf zur Bekämpfung von Bestechung Aufruf von Unternehmen an die Regierungen zum Vorgehen gegen Korruption und Förderung der Einhaltung von Richtlinien (*A Call from Business to Governments to Address Corruption and Foster Good Governance*). 2014 führte die Airbus Group weiter den Vorsitz bei dem *International Forum for Business Ethical Conduct* (IFBEC), einem Branchenverband, der globale Standards zu Ethik und Compliance in der Luft-/Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie entwickelt.

4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1 Vergütungspolitik

Die Vergütungspolitik der Gesellschaft erstreckt sich auf alle Mitglieder des Board of Directors: den CEO (der der einzige Executive Director ist) sowie die restlichen Mitglieder des Boards (das sich aus Non-Executive Directors zusammensetzt).

Dabei ist anzumerken, dass die Politik, die sich auf die Vergütung von Führungskräften bezieht, zwar nur für den CEO gilt, diese Prinzipien aber auch auf die anderen Mitglieder des Group Executive Committee Anwendung finden, die nicht zum Board of Directors gehören, sowie zu einem großen Teil auch konzernweit auf alle Führungskräfte. Auf Vorschlag des CEO nimmt der Vergütungs- und Nominierungsausschuss Analysen und Empfehlungen vor und das Board of Directors entscheidet über die Vergütung der Mitglieder des Group Executive Committee.

Für die Änderungen der Vergütungspolitik, die der Hauptversammlung zur Annahme im Jahr 2015 vorgelegt werden, verweisen wir auf „– 4.2.1.3 – Geplante Änderungen der Vergütungspolitik“.

Die Anwendung der Vergütungspolitik auf den CEO (das einzige Executive Mitglied des Board)⁽¹⁾ im Jahr 2014 entnehmen Sie „– 4.2.1.4 – Anwendung der Vergütungspolitik im Jahr 2014: CEO“.

Die Anwendung der Vergütungspolitik auf die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors im Jahr 2014 entnehmen Sie „– 4.2.1.5 – Anwendung der Vergütungspolitik im Jahr 2014: Non-Executive-Vergütung“.

4.2.1.1 Vergütung für Führungskräfte – Anwendung auf den CEO

a) Vergütungsphilosophie

Mit der Vergütungsphilosophie der Gesellschaft soll eine Vergütung geschaffen werden, die hoch qualifizierte Führungskräfte anzieht, bindet und motiviert; durch ihre Beiträge wird gewährleistet, dass die Gesellschaft ihre strategischen und betrieblichen Ziele erreicht und dadurch langfristig nachhaltige Renditen für die Aktionäre erwirtschaftet.

Das Board of Directors und der Vergütungs- und Nominierungsausschuss engagieren sich für die transparente und verständliche Darstellung der Vergütungsstruktur für Führungskräfte sowohl gegenüber Führungskräften als auch Investoren und stellen sicher, dass die Vergütung für Führungskräfte konsistent und mit den Interessen langfristiger Aktionäre abgestimmt ist.

b) Direktvergütung insgesamt und Vergleichsgruppe

Die gesamte Direktvergütung für den CEO umfasst ein Grundgehalt, einen jährlichen variablen Vergütungsanteil („VR“) und ein langfristiges Prämiensystem („LTIP“). Die drei Elemente der gesamten Direktvergütung sollen jeweils ein Drittel der Gesamtsumme ausmachen, wobei davon ausgegangen wird, dass die Leistungsziele zu 100 Prozent erreicht werden.

Das Niveau der gesamten Direktvergütung des CEO entspricht dem durchschnittlichen Stand einer Reihe vergleichbarer Konzerne. Die Vergleichsgröße wird regelmäßig vom Vergütungs- und Nominierungsausschuss überprüft und basiert auf einem vergleichbaren Konzern, der Folgendes umfasst:

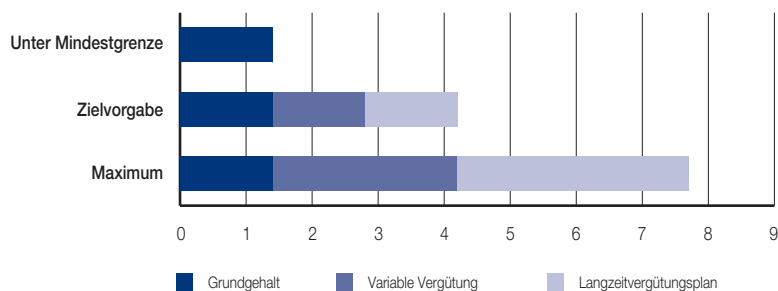
- globale Unternehmen in den Hauptmärkten des Airbus-Konzerns (Frankreich, Deutschland, Großbritannien und die USA); und
- Unternehmen, die weltweit in denselben Industriezweigen tätig sind wie der Airbus-Konzern.

(1) Die kumulierte Vergütung aller Mitglieder des Executive Committee ist in den Finanzanmerkungen Nr. 36 dargelegt.

Die Elemente der gesamten Direktvergütung werden nachstehend erläutert:

Vergütungselement	Vergütungselemente	Leistungsparameter	Ziel und Höchstbetrag
Grundgehalt	Entspricht dem Marktwert der Position.	Nicht anwendbar.	Ein Drittel der gesamten Direktvergütung (wenn die Leistungsziele zu 100% erreicht werden)
Jährlicher variabler Vergütungsanteil (Variable Remuneration – VR)	Anerkennung jährlicher Leistungen je nach Erreichen der Leistungsparameter der Gesellschaft und persönliche Ziele.	Kollektiv (50% des VR): unterteilt in EBIT* (45%); FCF (45%) und Rentabilitätskennzahl aus Kapital und Gewinn (Return on Capital Employed –RoCE) (10%). Persönlich (50% des VR): Erreichen der jährlichen persönlichen Ziele, unterteilt in Ergebnisse und Verhaltensweisen.	Der VR soll für den CEO bei 100% des Grundgehalts liegen und liegt je nach der Leistungsbeurteilung zwischen 0% und 200% des Zielbetrags. Die Obergrenze des VR liegt bei 200% des Grundgehalts.
Langfristiges Prämiensystem (Long Term Incentive Plans – LTIP)	Anerkennung langfristigen Engagements und Leistung der Gesellschaft sowie Engagement bei finanziellen Zielen über einen Zeitraum von fünf Jahren.	Ausübung zwischen 0% und 150% der ursprünglichen Zuweisung, vorbehaltlich kumulativer Performance über einen Zeitraum von drei Jahren. Grundsätzlich keine Ausübung bei kumulativ negativem EBIT*. Bei positivem EBIT* Ausübung von 50% bis 150% der Zuweisung auf Grundlage des Gewinns je Aktie (Earnings per Share – EPS) (75%) und freiem Cashflow (25%)	Die Obergrenze der ursprünglichen Zuweisung für den CEO liegt bei 100% des Grundgehalts zum Zeitpunkt der Zuweisung. Seit 2012 liegt die Obergrenze für die Auszahlung bei maximal 250% des ursprünglichen Wertes zum Zeitpunkt der Zuweisung. Die Obergrenze des sich eventuell aus Kurssteigerungen ergebenden Wertes liegt bei 200% des Referenzkurses zum Zeitpunkt der Zuteilung.

SZENARIEN FÜR DIE GESAMTE DIREKTVERGÜTUNG DES CEO



Angaben in Mio. €

„Unter Mindestgrenze“ umfasst jährliches Grundgehalt, jährliche variable Vergütung bei 0 %; keine LTIP-Fälligkeit.

„Zielvorgabe“ umfasst Grundgehalt, jährliche variable Zielvergütung und LTIP-Zuteilung zum Nominalwert.

„Maximum“ umfasst Grundgehalt, maximale jährliche variable Vergütung (200 %) und LTIP hochgerechnet auf Fälligkeitsdatum (250 %).

c) Grundgehalt

Das Grundgehalt des CEO wird vom Board of Directors unter Berücksichtigung der oben erwähnten Analyse der Vergleichsgruppe festgelegt.

d) Jährlicher variabler Vergütungsanteil

Der VR ist eine jährliche Barzahlung, die je nach dem Erreichen spezifischer und herausfordernder Leistungsziele erfolgt. Der Zielbereich des VR für den CEO liegt bei 100 Prozent des Grundgehalts; die Obergrenze liegt bei 200 Prozent des Grundgehalts. Der gesamte VR ist risikobasiert, und daher wird kein VR ausbezahlt, wenn die Leistungsziele nicht hinlänglich erreicht werden.

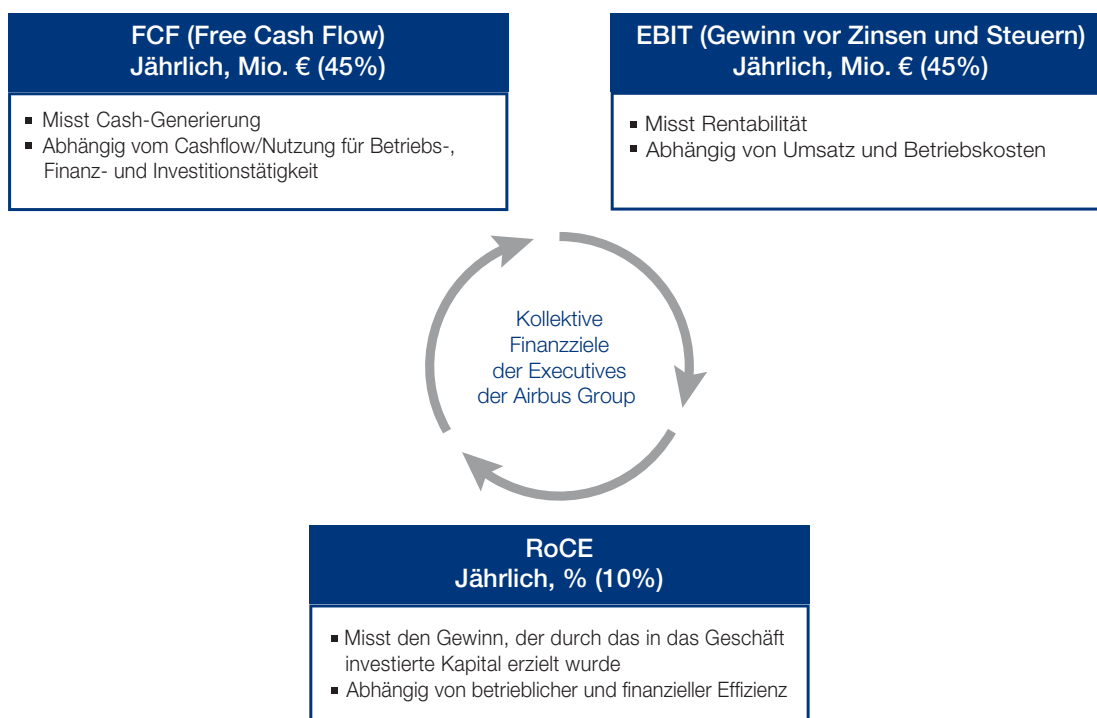
Die bei der Zuerkennung des VR für den CEO berücksichtigten Leistungsparameter werden zu gleichen Teilen in gemeinsame kollektive Leistungsparameter und persönliche Leistungsparameter unterteilt.

Gemeinsames kollektives Element

Das gemeinsame kollektive Element basiert auf den Zielen für das EBIT* (45 Prozent), dem freien Cashflow (45 Prozent) und dem RoCE (10 Prozent). Das Board of Directors des Airbus-Konzerns legt jedes Jahr die Zielvorgaben für diese Werttreiber auf Konzern- und Bereichsebene fest. Die gemeinsamen kollektiven Finanzziele und die interne Planung sowie der Ausblick für den Kapitalmarkt sind eng miteinander verbunden (obwohl es auch zu Abweichungen kommen kann).

Zur Berechnung der gemeinsamen kollektiven jährlichen Leistungsniveaus werden das tatsächliche EBIT*, der freie Cashflow und die Wertentwicklung des RoCE mit den für das Jahr festgelegten Zielen verglichen. Dieser Vergleich ist die Grundlage zur Ermittlung der Leistungsniveaus, wobei anzumerken ist, dass der tatsächliche Stand des EBIT*, freien Cashflows und RoCE gelegentlich um eine begrenzte Anzahl von Faktoren berichtigt

wird, die sich der Kontrolle des Management entziehen (wie unter anderem bestimmte Auswirkungen der Wechselkurse oder nicht geplante Fusions- und Übernahmeaktivitäten). Die Absicht des Vergütungs- und Nominierungsausschusses besteht darin, ehrgeizige finanzielle Ziele sicherzustellen und den CEO durch Anreize zu motivieren, sich für das Erreichen dieser Ziele einzusetzen.



Persönliches Element

Der Schwerpunkt liegt beim persönlichen Element auf den **Ergebnissen** und **Verhaltensweisen**. Die persönliche Leistung wird in diesen zwei wichtigen Dimensionen gemessen:

- **Ergebnisse** beinhalten verschiedene Aspekte möglicher Maßnahmen des CEO, um zum Erfolg des Unternehmens beizutragen: besondere Geschäftsergebnisse, zu deren Erreichen er beiträgt, Projekte, die er vorantreibt und Prozesse, zu deren Verbesserung er beiträgt. Die persönlichen Ziele des CEO sind umfassend und werden mit allen Mitarbeitern als Wichtigste Prioritäten der Gesellschaft geteilt.
- **Verhaltensweise** bezieht sich auf die Art und Weise, in der Ergebnisse erreicht wurden, was für langfristigen Erfolg ebenfalls entscheidend ist: wie der CEO und das Board of Directors als Team zusammenarbeiten, wie der CEO das Group Executive Committee leitet, wie gut die Kommunikation, Förderung von Innovation ist etc. Ein spezieller Teil der Beurteilung der Verhaltensweisen hängt mit Angelegenheiten im Bereich Ethik, Compliance und Qualität zusammen.

e) Langfristiges Prämiensystem

Für den CEO besteht das derzeitige LTIP der Gesellschaft ausschließlich aus Leistungseinheiten. Der Wert einer Leistungseinheit entspricht einer Aktie der Airbus Group.

Das Board of Directors kann nach seinem Ermessen vorbehaltlich der Genehmigung der Aktionäre bei der Jahreshauptversammlung alle oder einen Teil der zukünftigen LTIP-Zuteilungen durch im Wesentlichen ähnliche Instrumente ersetzen, wie zum Beispiel leistungsbezogene Anteile oder andere aktiengebundene Zuteilungen. Wie bei den Leistungseinheiten ist die Obergrenze für den Wert der LTIP-Zuteilungen des CEO weiterhin ein Prozentsatz des Grundgehalts zum Datum der Zuweisung und unterliegt vergleichbaren Leistungsbedingungen.

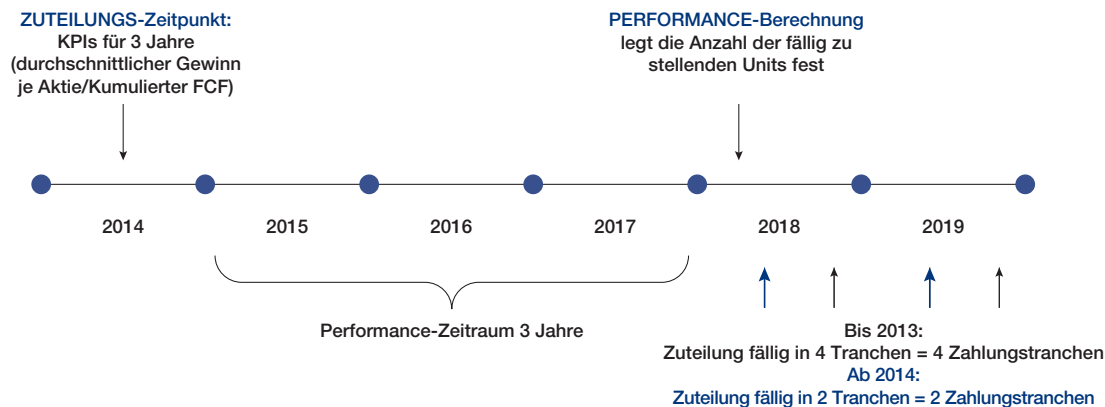
Leistungsbezogene Einheiten

Leistungseinheiten sind langfristige aktienbezogene Anerkennungen, die dem CEO derzeit gewährt werden. Anerkennungen in Form von LTIP werden jedes Jahr zugeteilt. Jede Zuteilung erfolgt vorbehaltlich eines kumulativen Drei-Jahres-Leistungsziels. Bei Ablauf der Dreijahresfrist wird die Zuteilung einer Leistungsberechnung unterzogen, um zu ermitteln, ob und in welchem Umfang sie ausgeübt werden kann. Ausgehend von

der Annahme eines fortbestehenden Beschäftigungsverhältnisses werden die bis 2013 gewährten Zuteilungen in vier Tranchen ausgeübt, deren Zahlung ungefähr 6, 12, 18 und 24 Monate nach Ablauf des Performancezeitraums erfolgt. Ausgehend von der

Annahme eines fortbestehenden Beschäftigungsverhältnisses würden die ab 2014 gewährten Zuteilungen in zwei Tranchen ausgeübt, deren Zahlung ungefähr 6 und 18 Monate nach Ablauf des Performancezeitraums erfolgen würde.

LTIP-PROGRAMM



Der CEO muss zum Zeitpunkt der Zuteilung entscheiden, welcher Anteil der Zuweisung (vorbehaltlich der Leistungsberechnung) in Barzahlungen erfolgt und welcher Anteil in Aktien umgewandelt wird. Mindestens 25 Prozent (und bis zu 75 Prozent) der Zuerkennung muss in Aktien umgewandelt werden und wird erst am letzten Ausübungsdatum freigegeben.

Bei jeder Barzahlung entspricht eine Einheit dem Wert einer Aktie der Airbus Group zum Zeitpunkt der Ausübung. Der Wert der Aktie der Airbus Group ist der Durchschnitt des Eröffnungskurses an der Pariser Börse an den zwanzig Handelstagen vor dem und einschließlich des jeweiligen Ausübungsdatums. Für die Umwandlung in Aktien gilt, dass eine Einheit einer Aktie der Airbus Group entspricht.

Für den CEO liegt die Obergrenze der Zuweisung von Leistungseinheiten – zum Zeitpunkt der Zuweisung – bei 100 Prozent des Grundgehalts. Die Anzahl der ausübenden Einheiten kann zwischen 0 Prozent und 150 Prozent der zugeteilten Einheiten schwanken. Der Grad der Ausübbarkeit unterliegt den folgenden Leistungsparametern:

- 0-50 Prozent der Zuteilung: Dieses Element der zugeteilten Leistungseinheiten wird ausgeübt, es sei denn, die Airbus Group berichtet negative kumulierte **EBIT***-Ergebnisse. In diesem Fall liegt es im Ermessen des Board of Directors, die Ausübung dieses Teils der zugeteilten Leistungseinheiten zu überprüfen;
- 50-150 Prozent der Zuteilung: Dieses Element der zugeteilten Leistungseinheiten wird auf Grundlage eines Leistungsparameters ausgeübt: durchschnittliches **Ergebnis je Aktie**. Die Gesellschaft sieht vor, dass dieses Element beginnend mit dem Prämiensystem 2013 auf zwei Leistungsparametern basieren soll: dem durchschnittlichen **Ergebnis je Aktie** (75 Prozent) und dem kumulativen **Free Cashflow** (25 Prozent).

Die Ausübung von Leistungseinheiten unterliegt den folgenden Obergrenzen:

- die Obergrenze für die Ausübung beträgt 150 Prozent der Anzahl der zugeteilten Einheiten;
- die Obergrenze des sich eventuell aus Kurssteigerungen ergebenden Wertes liegt bei 200 Prozent des Referenzkurses zum Zeitpunkt der Zuteilung;
- die Obergrenze für die Auszahlung liegt bei 250 Prozent des Wertes zum Zeitpunkt der Zuweisung.

f) Richtlinie für den Aktienbesitz

Das Board of Directors hat eine Richtlinie für den Aktienbesitz erstellt, nach der der CEO erwartungsgemäß Aktien der Airbus Group in Höhe eines Wertes, der 200 Prozent des Grundgehalts entspricht, erwerben und diese für die Dauer seiner gesamten Amtszeit halten soll.

g) Zusatzleistungen

Die dem CEO gebotenen Zusatzleistungen umfassen einen Firmenwagen und Unfallversicherung. Die Rückerstattung von Reisekosten richtet sich nach den Reiserichtlinien des Unternehmens, die für alle Mitarbeiter gelten.

h) Pensionierung

Der CEO hat Anspruch auf Pensionsleistungen. Die Richtlinien der Gesellschaft sehen Pensionszahlungen bei Erreichen des Pensionsalters vor, die 50 Prozent des Grundgehalts entsprechen, nachdem der CEO fünf Jahre Mitglied des Group Executive Committee war. Diese Pensionszahlung kann bei Führungskräften, die dem Executive Committee des Konzerns über zehn Jahre lang angehört haben und mindestens zwölf Jahre lang bei der Airbus Group angestellt waren, schrittweise auf 60 Prozent des Grundgehalts angehoben werden.

i) Verträge und Abgangsentschädigung

Bei Vertragskündigung hat der CEO Anspruch auf eine Abfindung in Höhe des Anderthalbfachen des gesamten jährlichen Zielbetrags (definiert als Grundgehalt und variabler Anteil der Ziel-Vergütung) in Bezug auf gegebenenfalls geltende örtliche Rechtsvorschriften. Diese Regelung gilt nicht, wenn das Mandat des CEO aus triftigem Grund gekündigt wird, im Falle einer Entlassung oder wenn der CEO das Pensionsalter erreicht hat.

Der Vertrag des CEO enthält eine Wettbewerbsverbotsklausel, die für mindestens ein Jahr gilt und auf Initiative der Gesellschaft um ein weiteres Jahr verlängert werden kann. Das Board of Directors kann nach seinem Ermessen eine Verlängerung der Wettbewerbsverbotsklausel verlangen. Die Vergütung für jedes Jahr, in dem die Wettbewerbsverbotsklausel zur Anwendung gelangt, entspricht 50 Prozent des letzten Jahreseinkommens insgesamt (definiert als Grundgehalt und zuletzt gezahlter VR) in Bezug auf gegebenenfalls geltende örtliche Rechtsvorschriften.

Beim Ausscheiden wie zum Beispiel bei Pensionierung, oder wenn ein Mandat von der Gesellschaft ohne Grund nicht erneuert wird, werden in der Vergangenheit zugeteilte LTIP aufrechterhalten. Die Ausübung der in der Vergangenheit zugeteilten LTIP wird durch die Richtlinien und Bestimmungen der Pläne geregelt und wird in keinem Fall beschleunigt. Führungskräfte, die auf eigenen Wunsch aus der Gesellschaft ausscheiden, verzichten auf zugeteilte LTIP, dies unterliegt jedoch einer Prüfung durch das Board of Directors.

j) Rückforderung

Vor Kurzem eingeführte Änderungen der niederländischen Gesetze sehen die Möglichkeit vor, dass die Gesellschaft einen Teil des von der Gesellschaft geleisteten variablen Barvergütungsanteils (d. h. des VR) oder der aktienbasierten Vergütung des CEO (mit Ausnahme des in bar beglichene LTIP-Elements) in Abzug bringen oder rückfordern kann, wenn bestimmte Umstände vorliegen.

Alle Änderungen, Rückforderungen oder Beträge, die von der Vergütung des CEO abgezogen wurden, sind in den Finanzanmerkungen des jeweiligen Jahresberichts aufgezeichnet.

k) Darlehen

Die Airbus Group stellt dem CEO keine Darlehen oder Vorschusszahlungen bereit.

4.2.1.2 Für die Vergütung von Non-Executive Mitgliedern des Board of Directors geltende Bestimmungen

Die Vergütungspolitik der Gesellschaft für Non-Executive-Mitglieder des Board of Directors verfolgt das Ziel, eine gerechte Vergütung zu gewährleisten und die Unabhängigkeit der Board-Mitglieder zu schützen.

Honorare und Ansprüche

Non-Executive-Mitglieder des Board haben Anspruch auf Folgendes:

- ein Grundhonorar für die Mitgliedschaft oder den Vorsitz beim Board;

- ein Committee-Honorar für die Mitgliedschaft oder den Vorsitz bei jedem Committee des Board;
- ein Anwesenheitshonorar für die Anwesenheit bei Sitzungen des Board.

Dieses Honorar umfasst jeweils einen festen Betrag. Non-Executive-Mitglieder des Board erhalten keine leistungs- oder aktienbasierte Vergütung und erwerben im Rahmen ihres Mandats keinen Anspruch auf Pensionsrechte bei der Gesellschaft mit Ausnahme der Bezüge, die sie im Rahmen eines derzeitigen oder vergangenen Mandats auf Führungsebene erhalten würden. Diese Maßnahmen sollen die Unabhängigkeit der Mitglieder des Board gewährleisten und insgesamt die Effektivität der Führungsstruktur der Gesellschaft stärken.

Die Gesellschaft motiviert Non-Executive Directors nicht zum Kauf von Aktien der Airbus Group.

Im Rahmen der derzeitigen Politik haben Mitglieder des Board Anspruch auf folgende Honorare:

- ein Fixum für die Mitgliedschaft im Board EUR/Jahr:
 - Chairman des Board: 180.000,
 - Mitglied des Board: 80.000;
- Fixum für die Mitgliedschaft in einem Committee EUR/Jahr:
 - Chairman eines Committee: 30.000,
 - Mitglied eines Committee: 20.000;
- Anwesenheitshonorar EUR/Board-Sitzung:
 - Vorsitzender 10.000,
 - Mitglied: 5.000.

Das Honorar für den Vorsitz bei einem Committee und die Mitgliedschaft in einem Committee sind jeweils kumulativ, wenn der betreffende Non-Executive Director zwei unterschiedlichen Committees angehört. Die Honorare werden zweimal im Jahr jeweils am Ende des Halbjahres (so zeitnah wie möglich zum Datum der Sitzungen des Board) gezahlt.

4.2.1.3 Vorgeschlagene Änderungen an der Vergütungspolitik

Das Board of Directors schlägt bei der Jahreshauptversammlung 2015 den Aktionären eine Reihe von Änderungen an der Vergütungspolitik der Airbus Group zur Annahme vor.

Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

- der erste Änderungsvorschlag betrifft die Berechtigung zum LTIP-Plan, die nicht automatisch erteilt wird, und für Mitarbeiter, die aus dem Unternehmen ausscheiden, wird eine Regelung eingeführt, die keine Zuteilungen vorsieht;
- der zweite Änderungsvorschlag betrifft die Reduzierung der LTIP-Ausübungsdaten auf zwei auf das vierte und fünfte Planjahr verteilte Daten, während es derzeit vier Ausübungsdaten gibt;
- der dritte Änderungsvorschlag betrifft die Senkung des Mindestkaufs auf fünf Aktien, was einen breiteren Zugang sowie eine Obergrenze für zusätzlich gewährte Aktien ermöglicht.

4.2.1.4 Anwendung der Vergütungspolitik im Jahr 2014: CEO

a) Benchmarking

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss unterzieht die gesamte Direktvergütung des CEO (Grundgehalt, VR und LTIP) in regelmäßigen Abständen einem Vergleich mit einer Reihe vergleichbarer Konzerne.

Die letzte Überprüfung fand im Oktober 2014 statt und wurde unter Beteiligung eines unabhängigen Beraters durchgeführt: Towers Watson. Die entsprechenden, dabei berücksichtigten vergleichbaren Konzerne wurden von Towers Watson vorgeschlagen und umfassten 31 Unternehmen⁽¹⁾ mit vergleichbaren betriebswirtschaftlichen Indikatoren wie u.a. Erträge, Anzahl der Mitarbeiter und Marktkapitalisierung. Bei diesen Vergleichsgruppen wurden keine Finanzinstitute berücksichtigt.

Auf Grundlage dieser Überprüfung gelangte der Vergütungs- und Nominierungsausschuss in diesem Jahr erneut zu dem Schluss, dass die gesamte Direktvergütung des CEO geringfügig unter dem durchschnittlichen Stand der Vergleichsgruppe lag.

b) Grundgehalt

Für 2014 wurde das Grundgehalt vom Board of Directors auf 1.400.004 Euro festgelegt (unverändert im Vergleich zu dem im Vorjahr gezahlten, auf Jahresbasis umgelegten Gehalt). Das Grundgehalt des CEO wurde kurz nach dessen Ernennung im Juli 2012 festgesetzt. Das Board of Directors plant im Jahr 2015 keine weitere Überprüfung des Grundgehalts. Bei einer Prüfung des Grundgehalts des CEO werden stets auch die Gehaltserhöhungen der Mitarbeiter im gesamten Konzern berücksichtigt.

c) Jährlicher variabler Vergütungsanteil

Wie in der Vergütungspolitik der Gesellschaft vorgesehen soll der jährliche VR des CEO bei 100 Prozent des Grundgehalts mit einer Obergrenze von 200 Prozent des Grundgehalts liegen. Er unterliegt der Erfüllung der kollektiven und persönlichen Leistungsziele.

Für 2014 belief sich der VR auf insgesamt 1.939.000 Euro, bestehend aus 959.000 Euro für das gemeinsame kollektive Element und 980.000 Euro für den persönlichen Anteil.

Das **gemeinsame kollektive Element** resultiert aus der Gesamtheit der erreichten Ziele von 137 Prozent des EBIT*, des freien Cashflows und RoCE.

Dieser Erfolg ist vor allem auf eine signifikant überdurchschnittliche Wertentwicklung des **Freien Cashflows** im Vergleich zum Budgetziel und zur ursprünglichen Marktprognose zurückzuführen; die wichtigsten ausschlaggebenden Faktoren für diesen Erfolg waren die größer als erwarteten, von Airbus erhaltenen Vorauszahlungen und ein besseres Management des Working Capital bei Airbus Helicopters.

Das **EBIT*** fiel im Vergleich zum Budgetziel und den Prognosen generell gut aus, wurde jedoch durch nicht eingeplante A400M-Rückstellungen gedrückt.

RoCE hatte einen begrenzten Einfluss.

Berichtigungen des EBIT* und freien Cashflows um **Normalisierungen** wurden größtenteils zur Verhinderung der Auswirkung von Wechselkursen im Vergleich zu den Budgetkursen und von nicht übereinstimmendem Phasing vorgenommen. Dabei ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Erlöse aus dem Verkauf des Dassault-Aktienpakets beim EBIT* und dem Freien Cashflow nicht berücksichtigt wurden, um das Erfolgsniveau zu messen. Die A400M-Kosten wurden dagegen zu gleichen Teilen auf die Konzern-Performance, Airbus und Airbus Defence and Space verteilt, um die entsprechende Fehlmenge auf die verantwortlichen Parteien aufzuteilen.

Der **persönliche Anteil** ergibt sich aus dem Erreichen von insgesamt 140 Prozent – nach Einstufung des Vergütungs- und Nominierungsausschusses und Billigung des Board auf Grundlage der Leistung und der Verhaltensweisen des CEO, vor allem hinsichtlich der zu Jahresanfang vereinbarten acht Prioritäten des Konzerns. Dabei wurden die Ergebnisse, Führungsweise, persönlichen Leistungen und Beiträge für jede einzelne Priorität geprüft.

Die **Hauptfaktoren** für die hohe Einstufung waren: nachweisliche Ergebnisse beim Umsetzen kurzfristiger und nachhaltiger Leistungssteigerungen, einschließlich der Restrukturierung der Organisation von Airbus Defence and Space, sowie gute Fortschritte bei einer Initiative für eine rationalisierte, effektive Zentrale mit der Bezeichnung Corporate Function Reshaping Project; beim Definieren und Umsetzen von Strategie: die breit angelegte Überprüfung des Produktportfolios des Geschäftsbereichs Airbus Defence and Space, das anschließende Abstoßen von nicht zum Kernbereich gehörenden Anlagen und die Initiative zur Sicherung der Zukunft des Geschäftsbereichs Trägersysteme in einer anderen Eigentums- und industriellen Konstellation; Maßnahmen, die sicher stellen, dass die Produktlinien bei Airbus (A330neo) und Airbus Helicopters aktuell und konkurrenzfähig bleiben; zahlreiche Treffen mit den wichtigsten Aktionären in den Schlüsselmärkten; im Bereich Innovation: konzernweite Initiativen (wie u.a. eFan) und die Erstellung eines einheitlichen Forschungs- und Technologieplans mit besonderem Schwerpunkt auf effizienten Fertigungstechniken, hybridbasierten und Elektrokonzepten, fortschrittlicher Energie an Bord und Autonomie; bei der Mitarbeiterführung außer wichtigen sozialen Kompensationsmaßnahmen zum Abfangen der durch die Umstrukturierung verursachten Auswirkungen ein besonderer Schwerpunkt auf einer gut ausgearbeiteten Nachfolgeplanung und der Selektion von Top-Führungskräften; im Hinblick auf Qualität: Verbesserung der Kundenzufriedenheit,

(1) **Frankreich:** Air Liquide, Danone, Michelin, Renault, Sanofi, Schneider Electric, GDF Suez, Vinci.

Deutschland: BASF, Bayer, BMW, Daimler, Lufthansa, Deutsche Post World Net, Deutsche Telekom, E.ON, Henkel, RWE, SAP, Siemens, ThyssenKrupp.

Großbritannien: Anglo American, BP, GlaxoSmithKline, Glencore, Imperial Tobacco, Rio Tinto, Rolls-Royce, Royal Dutch Shell, Unilever.

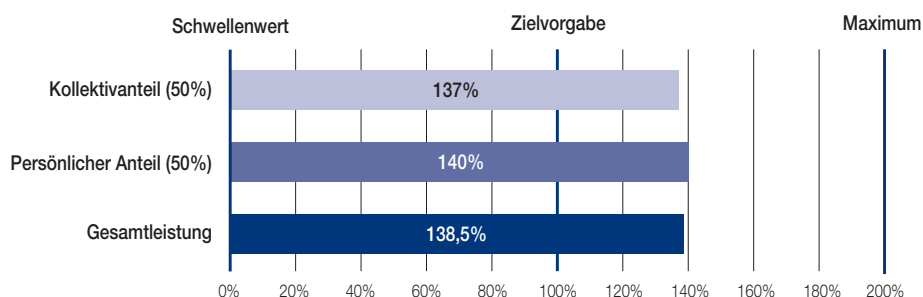
USA: AT&T, Boeing, Caterpillar, Cisco Systems, Coca-Cola, General Electric, IBM, Intel, Johnson & Johnson, Microsoft, Pfizer, Procter and Gamble, United Technologies, Verizon.

Einsatz umfassendster Qualitätsrichtlinien sowie Fortschritte beim Schutz der Cybersicherheit des Konzerns. Im Hinblick auf die oben erwähnten erreichten Ergebnisse ist der Vergütungs- und Nominierungsausschuss zu dem Schluss gelangt, dass der CEO eine maßgebliche Rolle gespielt hat.

Bestimmte Bereiche wurden dagegen als noch verbesserungsbedürftig eingestuft und trugen zur **Senkung der Leistungseinstufung** bei wie u.a. die enttäuschenden operativen Entwicklungen, die zu unerwarteten Kosten bei dem A400M-Programm führten; zudem werden bestimmte laufende Zielsetzungen bei den Prioritäten für 2015 wieder

aufgegriffen, wie im Zusammenhang mit dem anhaltenden, keinen Widerspruch duldenden Ton der Unternehmensführung im Hinblick auf die Aktualisierung der Prozesse, die Ethik- und Compliance unterstützen; die Schaffung einer Konzern-Vision für Unternehmensverantwortung und Umwelteffizienz und die Einführung einer aktualisierten konzernweiten Umweltschutzpolitik; die Einführung des Managements „unter einem Dach“ für unsere Geschäftstätigkeit in den wichtigsten Ländern. Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss und das Board merkten an, dass die Leistungseinstufung des CEO auch mit den durchschnittlichen Ergebnissen bei der Beurteilung durch die Mitglieder des Executive Committee übereinstimmt.

LEISTUNG IM VERGLEICH ZUM ZIEL FÜR 2014



d) Langfristiges Prämiensystem

Wie in der Vergütungspolitik der Gesellschaft vorgesehen ist der CEO im Rahmen der LTIP der Gesellschaft zum Bezug von Leistungseinheiten berechtigt. Die Obergrenze für den Wert von Leistungseinheiten liegt bei 100 Prozent des Grundgehalts zum Zeitpunkt der Zuteilung. 2014 wurden dem CEO 29.500 Leistungseinheiten zugeteilt.

Die nachstehende Tabelle enthält einen Überblick über die dem Chief Executive Officer 2014 im Rahmen der LTIP gewährten Leistungseinheiten:

Leistungsplan: Anzahl der Leistungseinheiten		Ausübungsdatum
	Gewährt 2014	
Thomas Enders	29.500	Ausübungszeitplan sieht 2 Zahlungen über 2 Jahre vor: (i) 50% erwartet im Juni 2018; (ii) 50% erwartet im Juni 2019;

* Nach dem Niederländischen Gesetz zur Überwachung des Effektenhandels besteht keine Verpflichtung, die AFM über die Bareinheiten aus dem LTIP zu informieren. Die Bareinheiten des CEO sind daher nicht mehr im AFM-Register erfasst.

2014 bezog der CEO sowohl Barzahlungen wie auch zugewiesene Aktien im Zusammenhang mit der Ausübung der 2009 und 2010 zugeteilten LTIP:

Barzahlungen: Die an den CEO vorgenommenen Barzahlungen beliefen sich auf insgesamt 2.374.997 Euro.

Aktien: Im Zusammenhang mit dem 2009 zugeteilten LTIP hatte der CEO entschieden, dass 25 Prozent seiner Anerkennung in Aktien umgewandelt werden sollte. Der CEO erhielt daher am letzten Ausübungsdatum für den 2009 zugeteilten LTIP (19. November 2014) 14.145 zugewiesene Aktien.

Der CEO hatte im Zusammenhang mit dem 2010 zugeteilten LTIP entschieden, dass 25 Prozent seiner Anerkennung in Aktien umgewandelt werden sollte. Daher verzögerte sich die Ausübung von 9.248 Leistungseinheiten, die am letzten Ausübungsdatum für den 2010 zugeteilten LTIP (das 2015 erfolgt) in Form von Aktien freigegeben werden.

Im Zusammenhang mit dem 2011 zugeteilten LTIP hatte der CEO entschieden, dass 25 Prozent seiner Anerkennung in Aktien umgewandelt werden sollte. Daher verzögert sich die Ausübung von 16.448 Leistungseinheiten, die am letzten Ausübungsdatum für den 2011 zugeteilten LTIP (das 2016 erfolgt) in Form von Aktien freigegeben werden.

Datum der Zuteilungen	Anzahl	Aktienkurs bei Zuteilung	Wert bei Zuteilung	Bedingungslos	Erreichte Leistung	Einheiten mit erreichter Leistung	Ausübungsdaten	Wert der Aktien 2014 zum Ausübungsdatum
2009	46.000	14,50 €	667.000 €	Bedingt	123%	56.580	4 Ausübungen 2013 - 2014	3. Ausübung – 28. Mai 2014: 50,37 € 4. Ausübung – 19. November 2014: 46,72 €
2010	54.400	18,40 €	1.000.960 €	Bedingt	136%	73.984	4 Ausübungen 2014 - 2015	1. Ausübung – 16. Mai 2014: 50,24 € 2. Ausübung – 19. November 2014: 46,72 €
2011*	51.400	21,41 €	1.100.474 €	Bedingt	128%*	65.792	4 Ausübungen 2015 - 2016	Noch nicht bekannt
2012	50.300	27,83 €	1.399.849 €	Bedingt	Noch nicht bekannt	Noch nicht bekannt	4 Ausübungen 2016 - 2017	Noch nicht bekannt
2013	30.300	46,17 €	1.398.951 €	Bedingt	Noch nicht bekannt	Noch nicht bekannt	4 Ausübungen 2017 - 2018	Noch nicht bekannt
2014	29.500	47,45 €	1.399.775 €	Bedingt	Noch nicht bekannt	Noch nicht bekannt	2 Ausübungen 2018 - 2019	Noch nicht bekannt

Bei der Berechnung kann auf die nächste Einheit aufgerundet werden.

* Die Erreichung der Leistungsziele der 2011 zugeteilten LTIP liegt bei 128 Prozent. Der durchschnittliche Gewinn je Aktie über drei Jahre lag nach der Berichtigung der Auswirkungen der IAS 11-Bilanzierung und von Wechselkursen bei 2,10 €, mehr als 35 Prozent über dem zum Zeitpunkt der ursprünglichen Zuweisung gesetzten Vergleichsziel.

e) Aktienoptionen

Der Aktienoptionsplan der Gesellschaft wurde eingestellt und seit 2006 wurden keine Zuteilungen im Rahmen des Plans vorgenommen.

Auf Empfehlung des Vergütungs- und Nominierungsausschusses und in Übereinstimmung mit den einschlägigen AMF-Empfehlungen für Best Practices empfahl das Board of Directors die Einrichtung eines „Blind Trust“ (Treuhandfonds ohne Informations- und Weisungsrecht des Anlegers), dem bestimmte Führungskräfte nach der Jahreshauptversammlung des Konzerns Ende Mai 2013 beitraten. Der unabhängige Charakter des Treuhandfonds schützt die Integrität der betreffenden Führungskräfte und garantiert die Einhaltung aller geltenden Marktvorschriften.

Der CEO hat dem Blind Trust die Ausübung seiner (in der Zeit von 2003 bis 2006 gewährten) Optionen übertragen und somit jeder Kontrolle über die Handelsentscheidungen entsagt. Im Rahmen dieser Regelung werden die Kriterien für Handelsentscheidungen im Voraus von dem Fonds festgelegt und werden nach Ablauf eines beträchtlichen Zeitpuffers (von ungefähr drei Monaten) von der zuständigen Bank ohne vorherige Kenntnis oder Einfluss des Zeichners umgesetzt.

Alle in 2014 erfolgten Ausübungen oder Verkäufe wurden im Rahmen des Blind Trust vorgenommen und im Zusammenhang mit den oben erwähnten zugeteilten Aktienoptionen. Dies wird zusammen mit den ausstehenden Aktienoptionszuteilungen des CEO in den: „Erläuterungen zu den Einzelabschlüssen der Gesellschaft – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

f) Zusatzleistungen

Wie in der Vergütungspolitik der Gesellschaft vorgesehen, umfassen die Zusatzleistungen des CEO einen Firmenwagen und eine Unfallversicherung. Der Geldwert dieser Leistungen belief sich für das Jahr 2014 auf 68.415 Euro.

g) Pensionierung

Zum 31. Dezember 2014 belief sich der derzeitige Wert der festen Pensionsverpflichtung für den CEO auf 18.584.426 € im Vergleich zum Vorjahresbetrag von 12.921.270. Die Leistungen aus dem Plan bleiben unverändert, der derzeitige Wert der Pensionsverpflichtung wurde jedoch 2013 unter Zugrundelegung eines Diskontsatzes von 3,6 Prozent im Vergleich zu einem Diskontsatz von 1,9 Prozent im Jahr 2014 berechnet, woraus sich die Wertänderung größtenteils erklärt. Für das Geschäftsjahr 2014 machte der Betrag des laufenden Dienstzeit- und Zinsaufwands in Bezug auf die Pensionszusage an den CEO einen Aufwand von Euro aus. Diese Verpflichtung wurde im Konzernabschluss durch eine Rückstellung berücksichtigt.

Diese Verpflichtung wurde im Konzernabschluss mit einer Rückstellung berücksichtigt. Die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen für die Betriebsrente des CEO ergeben sich aus den oben erläuterten Pensionsrichtlinien der Gesellschaft und berücksichtigen (1) die Betriebszugehörigkeit des CEO bei der Gesellschaft und deren Group Executive Committee und (2) die erheblich niedrigere staatliche Pensionszusage des deutschen Sozialversicherungssystems im Vergleich zu den staatlichen Pensionszusagen des französischen Sozialversicherungssystems.

h) Rückforderung

Im Jahr 2014 hat das Board keine Rückforderungen geltend gemacht.

4.2.1.5 Anwendung der Vergütungspolitik im Jahr 2014: Non-Executive-Vergütung

Auf Empfehlung des Vergütungs- und Nominierungsausschusses und Entscheidung des Board of Directors wurde die Non-Executive-Vergütung 2014 nicht angehoben und daher liegt die Non-Executive-Vergütung unverändert auf dem im Oktober 2007 festgelegten Stand. Der CEO ist das einzige Mitglied des Board of Directors, dem kein Anspruch auf ein Honorar für die Mitgliedschaft im Board zusteht.

Zusammenfassende Tabelle der Vergütung aller (derzeitigen und ehemaligen) Non-Executive-Mitglieder des Board in 2014 und 2012:

	Vergütung der Directors für 2014*			Vergütung der Directors für 2013*		
	Fixum	Anwesenheits-honorare	Gesamt	Fixum	Anwesenheits-honorare	Gesamt
	(in €)	(in €)	(in €)	(in €)	(in €)	(in €)
Derzeitige Non-Executive-Mitglieder des Board*						
Denis Ranque ⁽¹⁾	180.000	70.000	250.000	135.000	60.000	195.000
Manfred Bischoff ⁽²⁾	80.000	25.000	105.000	60.000	45.000	105.000
Ralph D. Crosby Jr. ⁽³⁾	80.000	35.000	115.000	60.000	45.000	105.000
Hans-Peter Keitel ⁽⁴⁾	100.000	30.000	130.000	75.000	45.000	120.000
Hermann-Josef Lambertj ⁽⁵⁾	110.000	35.000	145.000	115.000	60.000	175.000
Anne Lauvergeon ⁽⁶⁾	100.000	30.000	130.000	75.000	45.000	120.000
Lakshmi N. Mittal ⁽⁷⁾	100.000	30.000	130.000	95.000	35.000	130.000
Sir John Parker ⁽⁸⁾	110.000	35.000	145.000	115.000	50.000	165.000
Michel Pébereau ⁽⁹⁾	100.000	30.000	130.000	95.000	55.000	150.000
Josep Piqué I Camps ⁽¹⁰⁾	100.000	15.000	115.000	95.000	50.000	145.000
Jean-Claude Trichet ⁽¹¹⁾	100.000	35.000	135.000	95.000	60.000	155.000
Ehemalige Non-Executive-Mitglieder des Board						
Dominique D'Hinnin ⁽¹²⁾	k. A.	k. A.	k. A.	30.000	10.000	40.000
Arnaud Lagardère ⁽¹³⁾	k. A.	k. A.	k. A.	45.000	20.000	65.000
Wilfried Porth ⁽¹⁴⁾	k. A.	k. A.	k. A.	25.000	10.000	35.000
Bodo Uebber ⁽¹⁵⁾	k. A.	k. A.	k. A.	25.000	5.000	30.000
Gesamt	1.160.000	370.000	1.530.000	1.140.000	595.000	1.735.000

* Das Fixum für 2013 wurde 2014 ausbezahlt; das Fixum für 2014 wird 2015 ausbezahlt.

(1) Neuer Chairman des Board of Directors der Gesellschaft ab 01.04.2013 (Anwesenheitshonorar nur bis 01.09.2013, nach dem 01.09.2013 wird das Fixum anteilig veranschlagt).

(2) Neues Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft ab 01.04.2013.

(3) Neues Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft ab 01.04.2013.

(4) Neues Mitglied des Board of Directors und des Nominierungs- und Vergütungsausschusses der Gesellschaft ab 01.04.2013.

(5) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und Chairman des Audit Committee im gesamten Jahr 2013, Mitglied des Nominierungs- und Vergütungsausschusses bis 31.03.2013.

(6) Neues Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und des Audit Committee ab 01.04.2013.

(7) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft im gesamten Jahr 2013, neues Mitglied des Nominierungs- und Vergütungsausschusses ab 01.04.2013.

(8) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und Chairman des Nominierungs- und Vergütungsausschusses im gesamten Jahr 2013, Mitglied des Audit Committee bis 31.03.2013.

(9) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft im gesamten Jahr 2013, neues Mitglied des Audit Committee ab 01.04.2013.

(10) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft im gesamten Jahr 2013, neues Mitglied des Audit Committee ab 01.04.2013.

(11) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft im gesamten Jahr 2013, neues Mitglied des Nominierungs- und Vergütungsausschusses ab 01.04.2013.

(12) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft, des Audit Committee und des Nominierungs- und Vergütungsausschusses bis 31.03.2013.

(13) Chairman des Board of Directors der Gesellschaft bis 31.03.2013.

(14) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und des Nominierungs- und Vergütungsausschusses bis 31.03.2013.

(15) Mitglied des Board of Directors der Gesellschaft und des Audit Committee bis 31.03.2013.

4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien

Siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien

Eingedenk Artikel 2:129(6) des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches sieht Artikel 18.5 der Satzung wie folgt vor: Ein Director darf nicht an Beratungen und Entscheidungen teilnehmen, wenn er ein direktes oder indirektes persönliches Interesse hat, das im Widerspruch zu den Interessen der Gesellschaft und dem mit ihr verbundenen Unternehmen steht. *Falls aus diesem Grund kein Beschluss des Board of Directors angenommen werden kann, wird der Beschluss von der Hauptversammlung angenommen.*

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2010, 2013 und 2014 keine Vereinbarung mit einem Director, einer der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5 Prozent der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsverlauf hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten. Siehe „– Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 36: Geschäfte mit

nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2014 und „– Anhang zum Gruppenabschluss (IFRS) – Anmerkung 36: Geschäfte mit verbundenen Unternehmen und Personen“ im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2013 werden durch Bezugnahme in dieses Dokument einbezogen.

Die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären werden in „– Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihre Aktionäre – 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben. Abgesehen von den Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären, gemäß dortiger Beschreibung, gibt es keine potenziellen Interessenkonflikte zwischen den Verpflichtungen der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen.

4.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik der Gesellschaft ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den gesamten Konzern gebunden. Im Jahr 2012 wurde für das Senior Management des Konzerns ein Leistungs- und Aktienplan mit beschränkten Rechten aufgestellt (siehe „– 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und den Mitarbeitern wurde im Rahmen eines neuen Belegschaftsaktienplans

die Möglichkeit geboten, Aktien zu günstigen Konditionen zu erwerben (siehe „– 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“).

Die Gewinnbeteiligungsprogramme, die bei der Gesellschaft in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt wurden, folgen gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine einheitliche Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (Employee Share Ownership Plans – ESOP)

Die Airbus Group fördert den Aktienbesitz der Mitarbeiter als Teil der Unternehmenskultur. Seit ihrer Gründung hat die Gesellschaft zur Teilnahme berechtigten Mitarbeitern regelmäßig Gelegenheit zum Kauf von Aktien zu günstigen Bedingungen über Belegschaftsaktienpläne geboten oder Aktien im Rahmen eines kostenlosen Aktienplans zugeteilt.

Im Juli 2014 beschloss das Board of Directors, das Mitarbeiteraktienprogramm (ESOP) für 2014 auf Grund des volatilen Aktienkurses und der Finanzlage zu streichen.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Bedingungen der in der Zeit von 2000-2013⁽³⁾ durchgeführten ESOPs zusammengefasst:

Jahr	Preis je Aktie	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Emissionsdatum
2000	15,30 €	1 €	11.769.259	21. September 2000
2001	10,70 €	1 €	2.017.894	5. Dezember 2001
2002	8,86 € ⁽¹⁾ /7,93 € ⁽²⁾	1 €	2.022.939	4. Dezember 2002
2003	12,48 €	1 €	1.686.682	5. Dezember 2003
2004	18 €	1 €	2.017.822	3. Dezember 2004
2005	18,86 €	1 €	1.938.309	29. Juli 2005
2007	19,62 € ⁽¹⁾ /17,16 € ⁽²⁾	1 €	2.037.835	9. Mai 2007
2008	12,79 € ⁽¹⁾ /11,70 € ⁽²⁾	1 €	2.031.820	25. Juli 2008
2009	10,76 €	1 €	1.358.936	18. Dezember 2009
2011	22,15 € ⁽¹⁾ /21,49 € ⁽²⁾	1 €	2.445.527	29. Juli 2011
2012	28,55 € ⁽¹⁾ /27,07 € ⁽²⁾	1 €	2.177.103	30. Juli 2012
2013	42,02 € ⁽¹⁾ /44,20 € ⁽²⁾	1 €	2.113.245	29. Juli 2013

(1) Im Rahmen des Mitarbeitersparplans gekaufte Aktien.

(2) Direkt gekaufte Aktien.

(3) 2010 wurde der normale ESOP-Plan anlässlich des Jubiläums durch einen weltweiten 10 Jahre EADS – Sonderaktienplan für ungefähr 118.000 Mitarbeiter in 29 Ländern ersetzt. Jeder anspruchsberechtigte Mitarbeiter erhielt kostenlos 10 Aktien an EADS N.V., was insgesamt 1.184.220 verteilten Aktien entsprach. Die verteilten Aktien entstammten Firmenmitteln und hatten daher keine Auswirkung auf das ausgegebene Aktienkapital.

Zukünftige ESOP

Die Gesellschaft plant vorbehaltlich der Genehmigung des Board of Directors für 2015 die Einführung eines ESOP mit strukturellen Veränderungen. Es wird davon ausgegangen, dass der für 2015 geplante ESOP ein Share Matching-Plan sein soll, bei dem die Gesellschaft eine bestimmte Anzahl direkt erworbener Aktien durch die Zuteilung zusätzlich gewährter Aktien ergänzt. Das Angebot soll insgesamt ungefähr 2,0 Millionen Aktien der Gesellschaft umfassen, d. h. bis zu 0,45 Prozent ihres ausgegebenen Aktien-

kapitals und steht allen anspruchsberechtigten Mitarbeitern (einschließlich des CEO) offen. Im Rahmen des ESOP 2015 wird im März 2015 auch ein spezieller Steuersparplan für Großbritannien (Aktienleistungsplan – SIP) eingeführt.

Non-Executive-Mitglieder des Board sind nicht zur Teilnahme an dem ESOP berechtigt.

4.3.3 Langfristiger Leistungsplan

Auf Grundlage der ihm von den Hauptversammlungen gewährten Ermächtigung (siehe untenstehende Daten) genehmigte das Board of Directors in den Jahren 2004, 2005 und 2006 Aktienoptionspläne. In den Jahren 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 genehmigte das Board of Directors die Zuteilung von

leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten an der Gesellschaft. Die Gewährung sogenannter „Einheiten“ wird nicht physisch durch Aktien beglichen, fällt aber unter die Vergütungstransaktionen mit Barausgleich gemäß IFRS 2.

Die Hauptmerkmale dieser Optionen sowie der leistungsabhängigen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2014 sind im „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35: Anteilsbasierte Vergütung“ aufgeführt. Sie sind auch in den folgenden Tabellen zusammengefasst:

Sechste Tranche	
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	8. Oktober 2004
Aktienoptionsplan	
Anzahl der gewährten Optionen	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen ⁽¹⁾	-
Optionen wurden zugeteilt:	
▪ Herrn Philippe Camus	135.000
▪ Herrn Rainer Hertrich	135.000
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2003 (fünfte Tranche) und 2004 (sechste Tranche) zugeteilt wurde	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.495
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).
Verfallsdatum	7. Oktober 2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	24,32 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	5.034.613

(1) Bei der sechsten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der Airbus Group zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2007.

Siebte Tranche	
Datum der Hauptversammlung	11. Mai 2005
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	9. Dezember 2005
Aktienoptionsplan	
Anzahl der gewährten Optionen	7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen ⁽¹⁾	1.729.141
Optionen wurden zugeteilt:	
▪ Herrn Thomas Enders	135.000
▪ Herrn Noël Forgeard	135.000
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2005 (siebte Tranche) zugeteilt wurde	940.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	1.608
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“). Bei der siebten Tranche war ein Teil der Optionen, die den Top-Führungskräften der Airbus Group zugeteilt wurden, leistungsabhängig.
Verfallsdatum	8. Dezember 2015
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	33,91 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	3.536.793

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der Airbus Group zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

Achte Tranche	
Datum der Hauptversammlung	4. Mai 2006
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	18. Dezember 2006
Aktienoptionsplan	
Anzahl der gewährten Optionen	1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen ⁽¹⁾	511.750
Optionen wurden zugeteilt:	
▪ Herrn Thomas Enders	67.500
▪ Herrn Louis Gallois	67.500
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	425.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	221
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).
Verfallstermin	16. Dezember 2016
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%
Ausübungspreis	25,65 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	1.034.750

Elfte Tranche			
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. November 2009		
Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten			
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten	
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.697.740	928.660	
Anzahl ausstehender Einheiten ⁽²⁾	-	-	
Einheiten wurden zugeteilt:			
▪ Herrn Louis Gallois*	46.000	-	
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2009 (elfte Tranche) zugeteilt wurde	356.000	96.000	
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.749	
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25% erwartet im Mai 2013; ▪ 25% erwartet im November 2013; ▪ 25% erwartet im Mai 2014; ▪ 25% erwartet im November 2014. 		
Anzahl zugewiesener Einheiten ⁽²⁾	3.133.644	898.855	

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

(2) Die Neubewertung basiert auf einer Erreichung der Leistungsziele von 123 Prozent für die verbleibenden ausstehenden leistungsbezogenen Einheiten.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Zwölfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10. November 2010	
	Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.891.540	977.780
Anzahl ausstehender Einheiten ⁽²⁾	1.919.982	456.400
Einheiten wurden zugeteilt:		
▪ Herrn Louis Gallois*	54.400	-
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2010 (zwölfte Tranche) zugeteilt wurde	341.600	79.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.711
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25% erwartet im Mai 2014; ▪ 25% erwartet im November 2014; ▪ 25% erwartet im Mai 2015; ▪ 25% erwartet im November 2015. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten ⁽²⁾	1.795.100	467.640

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

(2) Die Neubewertung basiert auf einer Erreichung der Leistungsziele von 136 Prozent für die verbleibenden ausstehenden leistungsbezogenen Einheiten.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Dreizehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	9. November 2011	
	Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.588.950	877.750
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.496.688	841.950
Einheiten wurden zugeteilt:		
▪ Herrn Louis Gallois*	51.400	-
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2011 (dreizehnte Tranche) zugeteilt wurde	320.050	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.771
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25% erwartet im Mai 2015; ▪ 25% erwartet im November 2015; ▪ 25% erwartet im Mai 2016; ▪ 25% erwartet im November 2016. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	2.500	4.375

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Vierzehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. Dezember 2012	
	Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugewiesener Einheiten ⁽¹⁾	2.121.800	623.080
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.065.012	600.740
Einheiten wurden zugeteilt:		
▪ Herrn Thomas Enders	50.300	-
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2012 (vierzehnte Tranche) zugeteilt wurde	251.800	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.797
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25% erwartet im Mai 2016; ▪ 25% erwartet im November 2016; ▪ 25% erwartet im Mai 2017; ▪ 25% erwartet im November 2017. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	1.000	2.800

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Fünfzehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. November 2013	
	Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugewiesener Einheiten ⁽¹⁾	1.241.020	359.760
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	1.229.660	355.640
Einheiten wurden zugeteilt:		
▪ Herrn Thomas Enders	30.300	-
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2013 (vierzehnte Tranche) zugeteilt wurde	173.100	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.709
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 25% erwartet im Mai 2017; ▪ 25% erwartet im November 2017; ▪ 25% erwartet im Mai 2018; ▪ 25% erwartet im November 2018. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	-	-

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Sechzehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. November 2014	
	Leistungsbezogene Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungsbezogene Einheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	1.100.620	292.580
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	1.100.620	292.580
Einheiten wurden zugeteilt:		
▪ Herr Thomas Enders*	29.500	-
▪ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2014 (vierzehnte Tranche) zugeteilt wurde	176.460	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.621
Ausübungsdatum	Die leistungsbezogenen Einheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Ausübungsdaten noch bei einer Konzerngesellschaft beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsbezogenen Einheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht vier Zahlungen über zwei Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 50% erwartet im Juni 2018; ▪ 50% erwartet im Juni 2019. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	-	-

(1) Bei 100-prozentiger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 Prozent leistungsbezogene Einheiten zugeteilt; 100 Prozent werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 Prozent beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* der Airbus Group) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der leistungsbezogenen Einheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Informationen über Aktienoptionen sowie leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten, die im Laufe des Jahres gelöscht und ausgeübt werden, sind im Abschnitt „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35: Anteilsbasierte Vergütung“ aufgeführt.

BETEILIGUNGEN DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS AN DER GESELLSCHAFT

Mitglied des Board of Directors	Beteiligung
▪ Herr Thomas Enders	46.025 Stammaktien 0 Aktienoptionen
▪ Herr Denis Ranque	2.000 Stammaktien
▪ Herr Manfred Bischoff	1.292 Stammaktien
▪ Herr Ralph D. Crosby Jr.	40.000 Aktienoptionen

Die übrigen Mitglieder des Board of Directors halten keine Aktien oder sonstigen Wertpapiere der Gesellschaft.

5

Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

5.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	166
5.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	166
5.3 Informationsrichtlinie	167
5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	167
5.5 Erhebliche Änderungen	167

5.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

Airbus Group N.V.

5.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

Airbus Group N.V. vertreten durch:

Thomas Enders

Chief Executive Officer

5.3 Informationsrichtlinie

- Kontakt für Informationen:
 Herr Philippe Balducchi
 Head of Investor Relations and Financial Communication der
 Airbus Group N.V.
 1 rond-point Maurice Bellonte
 P.O. Box B03-5A4
 31707 Blagnac France
 Tel.: +33 5 82 05 57 57
 E-Mail: ir@airbus.com
- Den Aktionären stehen in folgenden Ländern kostenfreie Hotlines zur Verfügung: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). Für die übrigen Länder steht weltweit eine internationale Telefonnummer zur Verfügung (+33 800 01 2001)
- E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: ir@airbus.com

Die Webseite www.airbusgroup.com liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft, einschließlich des Berichts des Board of Directors. Zudem können während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokuments Kopien von:

- der Satzung der Gesellschaft;
- dem in englischer Sprache am 3. April 2013 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;
- dem in englischer Sprache am 4. April 2014 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument; und
- dem Konzernabschluss (IFRS) und dem Einzelabschluss der Airbus Group N.V. für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2012, 2013 und 2014, zusammen mit den Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, am eingetragenen Sitz der Gesellschaft eingesehen werden: Airbus Group N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Seat (*statutaire zetel*) Amsterdam, Tel.: +31 (0)71 5245 600.

5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris, am regulierten Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert sind, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten

geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich Informationen, von denen die wichtigsten im Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten“ zusammengefasst sind.

5.5 Erhebliche Änderungen

Zum Datum dieses Registrierungsdokuments hat sich die Finanz- und Geschäftslage des Konzerns seit dem 31. Dezember 2014 nicht wesentlich verändert.



2014

www.airbusgroup.com

GESCHÄFTSBERICHT



Airbus Group N.V.

Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande

Bâtiment Auriga
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 Blagnac cedex – Frankreich

AIRBUS
GROUP