

aero-notes



”

Sehr geehrte Aktionäre,

Willkommen zur neuesten Ausgabe von Aeronotes. Wie das Jahresergebnis zeigt (S. 2-5), geht es für die Airbus Group weiter voran. In unserem Auftragsbuch verzeichnen wir einen Rekordbestand von 6.386 Passagierflugzeugen, der Gewinn je Aktie stieg um 61 % auf € 2,99 und wir konnten einen positiven Cash Flow von € 2,0 Milliarden erzielen. Dank der besseren Ergebnisse konnten wir unseren Dividendenvorschlag erneut erhöhen und werden vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung € 1,20 pro Aktie bieten. Mit diesem Anstieg um 60 % im Vergleich zum Vorjahr liegt die Ausschüttungsquote bei 40 % und damit im oberen Bereich unserer Dividendenpolitik.

In den kommenden Wochen werden unsere Hauptversammlung, Informationsveranstaltungen in Paris und München, organisierte Rundgänge durch die Paris Air Show und viele weitere Events stattfinden (s. Seite 8), bei denen wir mit Ihnen, unseren treuen Aktionären, unsere Ergebnisse diskutieren können. Wir würden uns freuen, wenn Sie sich diese Gelegenheit für einen persönlichen Austausch nicht entgehen lassen!

Ihr,

Philippe Balducchi

Leiter Investor Relations und
Finanzkommunikation von Airbus Group

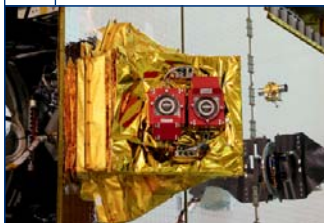
02



AIRBUS GROUP ERGEBNISSE 2014

„Rentabilität und Cash-Generierung wurden deutlich gesteigert.“

06



VORSTOSS DER ELEKTRIK

„Reiner Elektroantrieb für Satellitenmissionen.“

07



LÄRMREDUZIERUNG

„Für Geschäft und Umwelt.“

08



AKTIONÄRSSEITE

„Besuchen Sie unsere Veranstaltungen für Aktionäre.“



Am 22. Dezember 2014 wurde die erste A350 XWB planmäßig an Qatar Airways ausgeliefert.



[Interview mit Harald Wilhelm
über die Ergebnisse des
Jahres 2014](#) ←



”

„2014 konnten wir unsere Rentabilität und die Cash-Generierung dank eines Rekord-Auftragsbestands und starker operativer Leistungen in den meisten Bereichen deutlich steigern. Wir haben mehr Zivilflugzeuge als je zuvor ausgeliefert, darunter die erste A350. Die Nettobestellungen überstiegen die Anzahl der Auslieferungen erneut um mehr als das Doppelte. Aufgrund der starken Nachfrage nach Single-Aisle-Flugzeugen haben wir beschlossen, die Produktionsrate für die A320-Familie ab 2017 auf 50 Flugzeuge pro Monat zu erhöhen. Zudem haben wir beschlossen, die A330-Produktionsrate im Jahr 2016 vorübergehend auf sechs Flugzeuge pro Monat zu reduzieren. Am Wichtigsten aber ist: Wir bestätigen, dass wir 2015 die Gewinnschwelle im A380-Programm erreichen werden. Wir werden unsere zahlreichen operativen Herausforderungen mit Nachdruck angehen. Dazu zählen der Hochlauf und die Kosten in den Programmen A350 und A400M, die ersten A320neo-Auslieferungen, ein höherer Auftragseingang für Hubschrauber und die weitere Optimierung unseres Portfolios im Bereich Defence and Space.“

Tom Enders
Chief Executive Officer der Airbus Group.

AIRBUS GROUP ERZIelt 2014 REKORD BEI UMSATZ, EBIT* UND AUFTRAGSBESTAND

Die Airbus Group hat im Jahr 2014 starke Ergebnisse erzielt. Die Zahlen spiegeln eine Verbesserung im operativen Geschäft wider, getragen von Rekordwerten bei der Auslieferung von Zivilflugzeugen, bei Umsatz und Auftragsbestand.

Der **Auftragseingang**⁽⁶⁾ der Airbus Group belief sich 2014 auf € 166,4 Mrd. (2013: € 216,4 Mrd.⁽¹⁾), der **Auftragsbestand**⁽⁶⁾ lag zum Jahresende bei einem Rekordwert von € 857,5 Mrd. (Jahresende 2013: € 680,6 Mrd.⁽¹⁾). Airbus verbuchte 1.456 Nettobestellungen für Zivilflugzeuge (2013: 1.503 Nettobestellungen) mit einem Netto-Book-to-Bill-Verhältnis über 2 und einem Auftragsbestand von 6.386 Flugzeugen zum Jahresende. Der Netto-Auftragseingang bei Airbus Helicopters betrug 369 Hubschrauber (2013: 422 Hubschrauber). Dies beinhaltet eine Anpassung des Auftragsbestands um 33 NH90-Hubschrauber. Der Auftragseingang bei Airbus Defence and Space stieg wertmäßig um 4%, getragen von einer anhaltenden Wachstumsdynamik im Raumfahrtgeschäft und einer guten

Auftragslage bei leichten und mittelschweren Militärflugzeugen.

Der **Umsatz** des Konzerns stieg um 5% auf einen Rekordwert von € 60,7 Mrd. (2013: € 57,6 Mrd.⁽¹⁾). Der Umsatz bei Zivilflugzeugen stieg um 7%. Maßgeblich hierfür waren ein Anstieg der Auslieferungen auf einen Rekordwert von 629 Flugzeugen (2013: 626 Flugzeuge) und ein vorteilhafterer Auslieferungsmix, der 30 A380 enthielt (2013: 25 A380). Im vierten Quartal wurde die erste A350 XWB planmäßig an Qatar Airways ausgeliefert. Für eine begrenzte Zahl von Erstkundenverträgen wurde eine Rechnungslegung nach IAS 11 angewendet. Airbus Helicopters steigerte den Umsatz um 4% dank aktueller Regierungsprogramme und des Hochlaufs der NH90-Aktivitäten. Insgesamt wurden 471 Hubschrauber (2013: 497 Maschinen) ausgeliefert: 2014 ging dabei im vierten Quartal die H175 erfolgreich in Dienst, nachdem bereits zuvor die Modelle H145 und H135 ihren Dienst aufgenommen hatten. Defence and Space verbuchte weitgehend stabile Umsätze. Insgesamt wurden im Laufe des Jahres acht A400M



Airbus Helicopters enthüllt die brandneue H160



AUSBLICK

Der Ausblick der Airbus Group für das Geschäftsjahr 2015 basiert auf der Erwartung, dass Weltwirtschaft und Luftverkehr gemäß den vorherrschenden unabhängigen Prognosen wachsen und dass es zu keinen größeren Turbulenzen kommt.

Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen dürften geringfügig höher ausfallen als 2014, ein weiterer Anstieg des Auftragsbestands für Zivilflugzeuge ist zu erwarten.

Vor Fusionen und Übernahmen rechnet die Airbus Group für 2015 mit einer Umsatzsteigerung und einem leichten Anstieg des EBIT* vor Einmaleffekten.

Nach heutigem Stand des Produktionshochlaufs erwartet die Airbus Group für 2015 einen ausgeglichenen Free Cash Flow vor Fusionen und Übernahmen.

Gewinn und Dividende je Aktie dürften 2015 weiter steigen.

an vier Nationen ausgeliefert und sechs Ariane-5-Trägerraketen gestartet.

Das **Konzern-EBIT* vor Einmaleffekten**⁽²⁾ – die Kennzahl zur Erfassung der operativen Gewinnspanne ohne Berücksichtigung von Einmaleffekten aus Rückstellungsänderungen für Programme und Restrukturierungen oder Währungsschwankungen – stieg auf € 4.066 Mio. (2013: € 3.537 Mio.⁽¹⁾). Das EBIT* vor Einmaleffekten bei Zivilflugzeugen wuchs auf € 2.529 Mio. (2013: € 2.214 Mio.⁽¹⁾) und spiegelt solide operative Ergebnisse wider.

Das EBIT* vor Einmaleffekten bei Airbus Helicopters stieg leicht auf € 413 Mio. (2013: € 397 Mio.), trotz höherer Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (F&E) und eines weniger günstigen Umsatzmix. Das EBIT* vor Einmaleffekten bei Defence and Space blieb mit € 920 Mio. nahezu unverändert (2013: € 911 Mio.⁽¹⁾). Die Aufwendungen des Konzerns für **eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung** stiegen auf € 3.391 Mio. (2013: € 3.118 Mio.⁽¹⁾). Die Umsatzrendite des Konzerns auf Basis des EBIT* vor Einmaleffekten verbesserte sich auf 6,7% (2013: 6,1%⁽¹⁾).

Das **berichtete EBIT*⁽²⁾** stieg um 54% auf € 4.040 Mio. (2013: € 2.624 Mio.⁽¹⁾) wobei sich die Netto-Einmaleffekte auf einen niedrigen Betrag von insgesamt € –26 Mio. beschränkten. Dieser setzt sich zusammen aus:

- einer Nettoaufwendung im vierten Quartal in Höhe von € 551 Mio. für die bereits in Q3 2014 skizzierten Verzögerungen im A400M-

Programm. Derzeit werden mit den Kunden die Reihenfolge des schrittweisen Ausbaus der militärischen Fähigkeiten und entsprechende Auslieferungen verhandelt, um die revidierte Programm-Baseline sowie den neuen Auslieferungsplan zu berücksichtigen. Im letzten Quartal 2014 hat das Management die Programmentwicklung geprüft, insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen beim Ausbau der militärischen Funktionalitäten und des Produktionshochlaufs, sowie damit verbundene Abhilfemaßnahmen. Auf Managementebene wurden Maßnahmen eingeleitet, um künftige Auslieferungen sicherzustellen. Das Programm wird weiterhin genau überwacht;

- einem positiven Beitrag von € 142 Mio. aufgrund der Differenz von Dollar-Zu- und -Abflüssen zu unterschiedlichen Zeitpunkten und aufgrund bilanzieller Neubewertungen;
- Kapitalgewinnen von insgesamt € 383 Millionen aus dem Verkauf von 8% der Anteile an Dassault Aviation und dem Verkauf des Anteils an Patria.

Im Januar 2015 haben Airbus und Safran die erste Phase der Integration ihrer jeweiligen Trägerraketen-Geschäfte abgeschlossen. Das Joint Venture „Airbus Safran Launchers“ hat somit seine operative Tätigkeit aufgenommen und wird sich insbesondere auf die Entwicklung der neuen Trägerrakete Ariane 6

AIRBUS GROUP-KONZERN (in Mio. Euro)	2014	2013 ⁽¹⁾	Veränd.
Umsatz	60.713	57.567	+5%
Davon Verteidigung	10.993	10.791	+2%
EBIT* vor Einmaleffekten⁽²⁾	4.066	3.537	+15%
EBIT*⁽²⁾	4.040	2.624	+54%
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	3.391	3.118	+9%
Konzernergebnis (Net Income)⁽³⁾	2.343	1.473	+59%
Gewinn je Aktie⁽³⁾	€ 2,99	€ 1,86	+61%
Free Cash Flow (FCF)	2.002	– 827	–
Dividende je Aktie⁽⁴⁾	€ 1,20	€ 0,75	+60%
Auftragseingang⁽⁵⁾	166.430	216.418	–23%



und die Weiterführung der Ariane-5-Produktion konzentrieren. In einer zweiten Phase bringen die Airbus Group und Safran alle ihre übrigen Tätigkeiten und Industrieaktiva in den Bereichen zivile und militärische Trägersysteme in das Joint Venture ein. Aufgrund der relativen Größe der von beiden Unternehmen eingebrachten Geschäfte wird Safran der Airbus Group in der zweiten Phase einen wirtschaftlichen Ausgleich in Höhe von € 800 Mio. zahlen. Dadurch wird die angestrebte 50/50-Beteiligung im Joint Venture erreicht. Wesentliche Bestimmungen zur Umsetzung der zweiten Phase müssen von den Parteien noch finalisiert werden, darunter die üblichen Anpassungen der Positionen des Netto-Umlaufvermögens sowie Art und Zeitpunkt der Ausgleichszahlung.

Nettoliiquidität lag Ende 2014 bei € 9,1 Mrd. (Jahresende 2013: € 8,5 Mrd.⁽¹⁾). Für das Jahr 2013 wurden € 587 Mio. an Dividenden gezahlt. 2014 wurde ein Beitrag von € 462 Mio. zum Pensionsplanvermögen zugeführt. Die Bruttoliiquidität belief sich zum 31. Dezember 2014 auf € 16,4 Mrd.

Ausgehend von einem Gewinn je Aktie in Höhe von € 2,99 schlägt das Board of Directors der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von € 1,20 je Aktie (2013: € 0,75 je Aktie) am 3. Juni 2015 vor. Stichtag für die Dividendenberechtigung ist der 2. Juni 2015. „Aufgrund der guten finanziellen Fortschritte im

vergangenen Jahr und der positiven Prognose für 2015 schlagen wir eine Ausschüttung vor, die sich am oberen Ende unserer Dividendenpolitik bewegt. Die Dividende von € 1,20 je Aktie bedeutet ein Wachstum von 60% gegenüber 2013 und eine Ausschüttungsquote von 40%“, sagte Harald Wilhelm, Chief Financial Officer der Airbus Group.

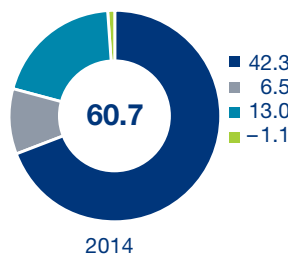


Die kompletten veröffentlichten Jahresergebnisse finden Sie unter www.airbusgroup.com und auf unserer Airbus Group Investoren iPad-App.

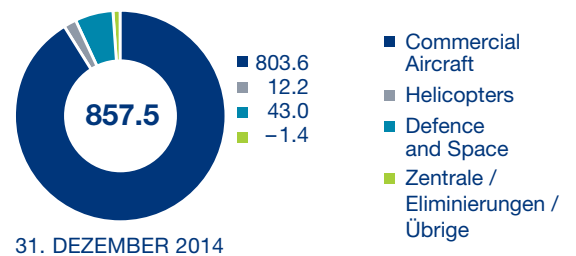
Das **Konzernergebnis**⁽²⁾ stieg auf € 2.343 Mio. (2013: € 1.473 Mio.⁽¹⁾), der **Gewinn je Aktie** erhöhte sich auf € 2,99 (2013: € 1,86⁽¹⁾). Konzernergebnis und Gewinn je Aktie wuchsen deutlich, trotz des Finanzergebnisses von € -778 Mio. (2013: € -610 Mio.⁽¹⁾), das eine Belastung in Höhe von € 341 Mio. infolge Wechselkursbedingter Neubewertungen aufgrund der Abschwächung des Euros im vierten Quartal enthielt. Der **Free Cash Flow vor Fusionen und Übernahmen** verbesserte sich deutlich auf € 1.109 Mio. (2013: € -811 Mio.⁽¹⁾) und spiegelt die starke Entwicklung im vierten Quartal sowie verstärkte Anstrengungen zur konzernweiten Verbesserung des Cash Flows während des gesamten Jahres wider. Erlöse aus Desinvestitionen trugen zu einer weiteren Steigerung des **Free Cash Flow** auf € 2.002 Mio. (2013: € -827 Mio.) bei. Die

ERGEBNISSE DES KONZERNS NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

Umsatz (in Mrd. €)



Auftragsbestand⁽⁵⁾ (in Mrd. €)



* Die Airbus Group verwendet das **EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten** als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Sachverhalte wie Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung des ehemaligen EADS-Konzerns, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, sowie in diesem Zusammenhang stehende Wertminderungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.

1) Die Zahlen für das Jahr 2013 wurden angepasst, um die Rechnungslegung nach IFRS 10 und IFRS 11 darzustellen. Wo erforderlich, wurden auch die Kennzahlen der Divisionen angepasst, um der seit 1. Januar 2014 bestehenden neuen Konzernstruktur Rechnung zu tragen.
 2) Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.
 3) Die Airbus Group verwendet weiterhin den Begriff Konzernergebnis (Net Income). Das Konzernergebnis ist identisch mit dem Ergebnis, das den Eigentümern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.
 4) Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung 2015.
 5) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragszugang bzw. Auftragsbestand basieren auf Listenpreisen.



A350 XWB



H175



A330 MRTT



AIRBUS

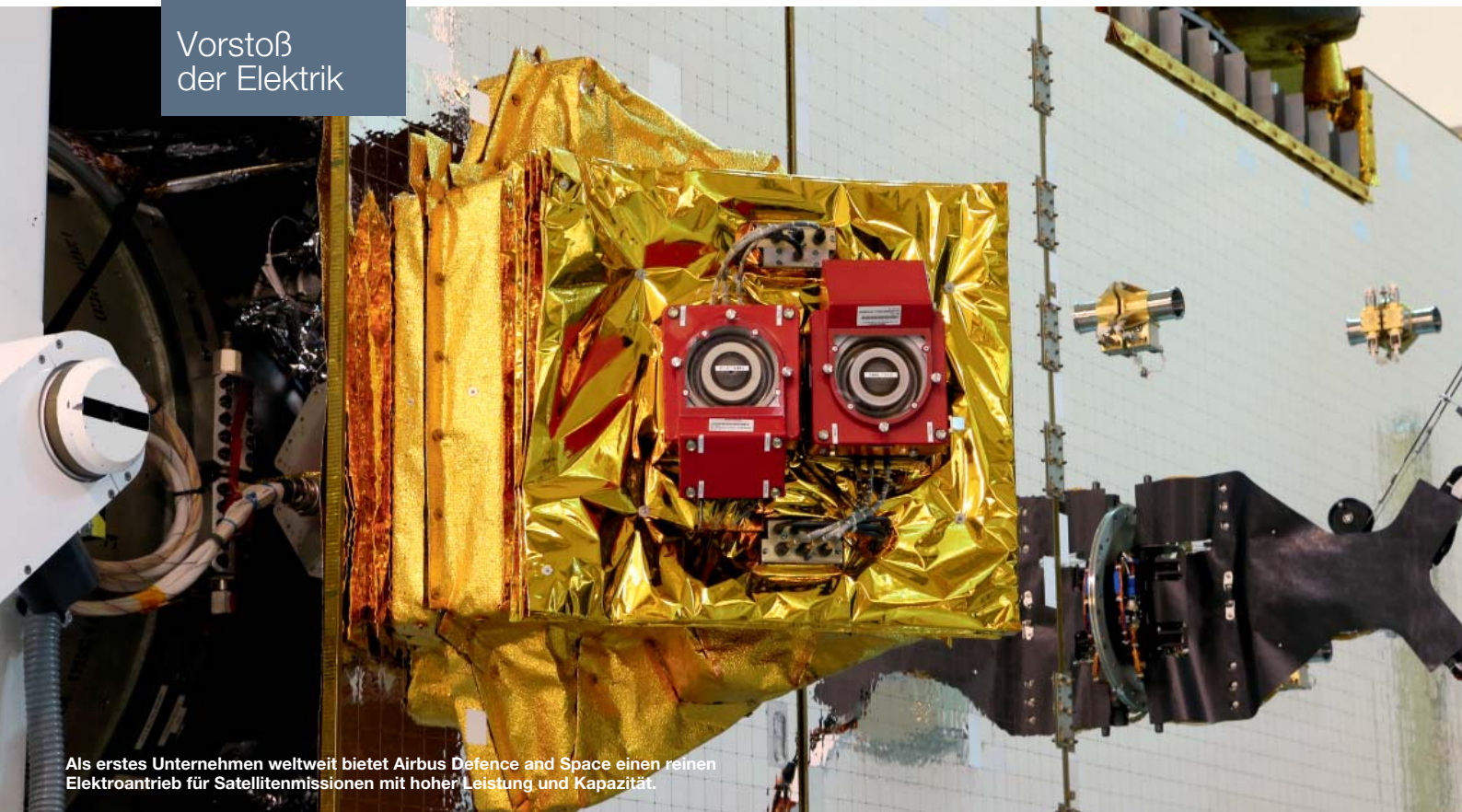
- Erstauslieferung der A350 XWB planmäßig an Qatar Airways im Dezember 2014; anhaltender Produktionshochlauf mit weiterem Fokus auf wiederkehrende Kosten
- A380: 30 Auslieferungen im Jahr 2014; Kurs auf Überschreitung der Gewinnschwelle im Jahr 2015
- Starke Dynamik im Zivilgeschäft: Netto-Book-to-Bill-Verhältnis > 2
- Auftragsbestand auf Rekordniveau mit 6.386 Flugzeugen (Stand Ende 2014)
- EBIT vor Einmaleffekten profitiert durch Verbesserung im operativen Geschäft trotz höherer Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (F&E)

AIRBUS HELICOPTERS

- 402 Nettoaufträge für Hubschrauber im Jahr 2014 (inklusive acht H175 und 32 Super Puma)
- Markteinführung eines Neuprodukts und zweier Produktvarianten, inklusive der erfolgreichen H175-Indienststellung im Dezember 2014 bei zwei Kunden; „Super Puma“-Thematik behoben
- Wachsender Umsatz, insbesondere durch Regierungsprogramme
- Stabile Rentabilität trotz höherer F&E-Aufwendungen und eines weniger günstigen Umsatzmix

AIRBUS DEFENCE AND SPACE

- Auftragseingang profitiert von anhaltender Wachstumsdynamik im Raumfahrtgeschäft und guter Auftragslage bei leichten und mittelschweren Militärflugzeugen
- Stabile Umsätze durch Militärflugzeuge und Weltraumsysteme
- A400M: Auslieferung von acht Maschinen an vier Länder im Jahr 2014 (Frankreich: 4, Türkei: 2, Großbritannien: 1 und Deutschland: 1); Nettobelastung durch Einmaleffekte: 551 Mio. € in Q4 2014
- EBIT vor Einmaleffekten wie erwartet weitgehend stabil
- Umstrukturierung von Programm und Portfolio verläuft nach Plan



Als erstes Unternehmen weltweit bietet Airbus Defence and Space einen reinen Elektroantrieb für Satellitenmissionen mit hoher Leistung und Kapazität.

TELEKOMMUNIKATIONSSATELLITEN MIT ELEKTROANTRIEB

Telekommunikationssatelliten von Airbus Defence and Space sind bereits seit über zehn Jahren mit elektrischen Antriebssystemen zur Sicherung der Orbitposition ausgestattet. In diesem Jahr bietet die Division nun als erster Hersteller der Welt einen reinen Elektroantrieb für Satellitenmissionen mit hoher Leistung und Kapazität. Wie zwei kürzlich unterzeichnete Aufträge mit großen Betreibern zeigen, ist Airbus Defence and Space Technologieführer in diesem wichtigen Marktsegment.

Bei seinem Start im Jahr 2017 wird SES-12 der leistungsstärkste europäische Satellit sein. So kann SES, mit über 50 Satelliten einer der weltweit führenden Flottenbetreiber im Telekommunikationsbereich, zwei sehr große Missionen in einem einzigen Satelliten unterbringen.

Noch vor SES-12 wird auch Eutelsat 172B im Jahr 2017 ins All gehen – als erster Hochleistungssatellit der 3-Tonnen-Klasse. Beide Satelliten zeichnen sich außerdem durch ihren vollelektrischen Antrieb zur Orbiterhöhung aus, mit dem sie nach Abtrennung von der Trägerrakete die gewünschte Umlaufbahn erreichen.

Airbus Defence and Space bietet seine Produktpalette sowohl mit chemischem als auch mit elektrischem Antrieb an.

”

„Bewährt hat sich ein Hybridsystem. Es nutzt für die Orbitanhebung einen leistungsstärkeren, aber schweren chemischen Antrieb und für die Sicherung der Zielorbitposition einen leichten elektrischen Antrieb“

Hervé Gilibert,
Head of Engineering von
Space Systems bei Airbus
Defence and Space.

„Die Einführung der elektrischen Orbitanhebung für Missionen mit hoher Leistung und Kapazität war ein technologischer Durchbruch“, erklärt

Gérard Berger, Ingenieur und Marketingmanager im Bereich Telekommunikationssatelliten. Ein Satellit wie SES-12, der zweimal leistungsfähiger als bisherige elektrische Satelliten ist, würde theoretisch über ein Jahr benötigen, um seinen Betriebsorbit zu erreichen. Doch mit der Weiterentwicklung der Plasmatechnologie konnte Airbus Defence and Space die Orbittransferzeit für große Missionen auf etwa vier Monate reduzieren. „Indem wir uns Skaleneffekte zunutze machen, bieten wir in einem einzigen Satelliten die Leistung für zwei Missionen an“, berichtet Berger. „Wir können den Elektroantrieb im Hinblick auf Preis und Gewicht attraktiv machen.“

Diese Erfolge ebnen den Weg für die Plattform der nächsten Generation, die Airbus Defence and Space im Neosat-Programm entwickelt. Das Programm, das von der Europäischen Weltraumorganisation ESA unterstützt wird, soll der europäischen Industrie in den Jahren 2018 bis 2030 einen Anteil von 50% am weltweiten Satellitenkommunikationsmarkt sichern und die In-Orbit-Kosten um 30% senken.



Die A380 ist beim Start nur halb so laut wie andere Großraum-Langstreckenflugzeuge und bei der Landung bis zu viermal leiser.

MEISTER DER LEISEN TÖNE

Passagiere oder Menschen, die unterhalb von Flugpfaden leben und arbeiten, wissen: Lärm kann ein Störfaktor sein. Eine Senkung ist also sinnvoll für Geschäft und Umwelt.

Nachdem die Luftfahrtindustrie die Lärmbelastung in den vergangenen 50 Jahren bereits um 75% reduziert hatte, fordert das „Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe“ (ACARE) heute „eine Halbierung der externen Geräuschemission“ bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000. „Letztlich setzt uns die Physik hier Grenzen. Ohne bedeutende technologische und konzeptionelle Veränderungen kombiniert mit dem Teamwork aller Beteiligten sind spürbare Lärmreduzierungen nicht möglich“, erklärt Michael Grünewald, Executive Expert für Lärm und Vibration bei Airbus Group Innovations.

Bei den neuesten Modellen von Airbus Helicopters hatte Lärmreduzierung hohe Priorität. Dieses Jahr hat das Unternehmen die H145 mit dem leisen Fenestron-Heckrotor für den Drehmomentausgleich zertifiziert. Airbus Helicopters beherrscht als einziger Hersteller der Welt diese Technologie, dank der sich der Zertifizierungslärm verglichen mit der früheren Version um fünf Dezibel senken lässt.

Bei ihrem Vorhaben, die interne und externe Lärmbelastung zu mindern, haben die Teams von Airbus Helicopters mit einer neuen Produktgeneration bereits einen Grund zur Freude. Das Konzept Blue Edge™ setzt auf gewinkelte Hauptrotorblätter – ein bedeutender Unterschied zu heutigen Rotorblättern. Diese bahnbrechende Entwicklung wurde bereits im Flug erprobt und brachte verglichen mit der heutigen Technik am Boden mitunter eine Lärmentlastung von bis zu fünf Dezibel.

Daneben arbeitete Airbus Helicopters im Rahmen von Clean Sky an der Lärmentlastung durch die Berücksichtigung der Flugpfade. Ziel der Technologieinitiative ist es, bis 2020 innovative und ökoeffiziente Luftfahrttechnologien zu entwickeln. Dank dieser neuen Verfahren kann der Pilot dem Flugpfad folgen, der die geringste Lärmbelastung für die Bevölkerung darstellt.

Airbus' Wunsch, moderne Technik zur Geräuschminimierung mit den Planungsmethoden eines wegweisenden Luftverkehrsmanagements

zu kombinieren, führte zur Gründung der „Quieter Flight Partnership“ (QFP). Das Gemeinschaftsprojekt mit British Airways (BA) startete nach Veröffentlichung der „Sustainable Aviation Noise Roadmap“ und dient der Untersuchung von Starts und Landungen der A380 von BA in Heathrow.

Die A380 ist ein außergewöhnlich leises Flugzeug, das beim Start nur halb so laut wie andere Großraum-Langstreckenflugzeuge und bei der Landung bis zu viermal leiser ist. So erklärt Kevin Goddard, Leiter der Aviation Roadmap bei Airbus Environmental Affairs: „Wir arbeiten gemäß den aktuellen Auflagen, bei der Untersuchung der Starts können wir also unsere horizontalen Parameter nicht variieren, sondern nur Schub und Höhe. Hier können wir aber ansetzen, denn je höher das Flugzeug fliegt, desto weniger Geräusche werden am Boden wahrgenommen.“ Laut Berechnungen von ProSky, der Airbus-Tochter für Luftverkehrsmanagement, bleibt die Maschine bei größerem Sinkwinkel länger in größeren Höhen, wodurch die Lärmbelastung sinkt.

Kevin Goddard ist überzeugt, dass Industrie und Aufsichtsorgane gemeinsam die bestmöglichen Lösungen für Gemeinden in Flughafennähe entwickeln können.

AIRBUS GROUP HAUPTVERSAMMLUNG UND VERANSTALTUNGEN FÜR AKTIONÄRE

Die ordentliche Airbus Group Hauptversammlung findet am **27. Mai 2015** in Amsterdam statt. Für weitere Details zur Teilnahme sollten die Aktionäre auf die Airbus Group Webseite gehen ([Investors & Shareholders > Hauptversammlung > Informationen zur Hauptversammlung](#)), da unter Umständen Ihre Depotbank diese Informationen nicht liefert.

Privataktionäre können auch an einer unserer beiden Informationsveranstaltungen in Paris und München teilnehmen:

➤ **30. Juni 2015**, La Villette, Paris, Frankreich

➤ **2. Juli 2015**, Künstlerhaus, Lenbachplatz 8, München, Deutschland

Wenn Sie daran teilnehmen oder mehr über diese und sonstige Veranstaltungen erfahren möchten, besuchen Sie unsere Webseite www.airbusgroup.com unter [Investors & Shareholders > Private Shareholders](#), schreiben Sie an ir@airbus.com oder wählen Sie die unten angegebene Telefonnummer.



FINANZKALENDER

18. Mai 2015: Informationsforum für Privatanleger (DSW), Frankfurt, Deutschland

21. Mai 2015: Werksbesichtigung für Privatanleger, MBDA Schrobenhausen, Deutschland

10. Juni 2015: Informationsforum für Privatanleger (DSW), Berlin, Deutschland

15-20. Juni 2015: Paris Airshow, Le Bourget, Frankreich

30. Juni 2015: Informationsveranstaltung für Privataktionäre, Paris, Frankreich

2. Juli 2015: Informationsveranstaltung für Privataktionäre, München, Deutschland

31. Juli 2015: Halbjahresergebnisse 2015

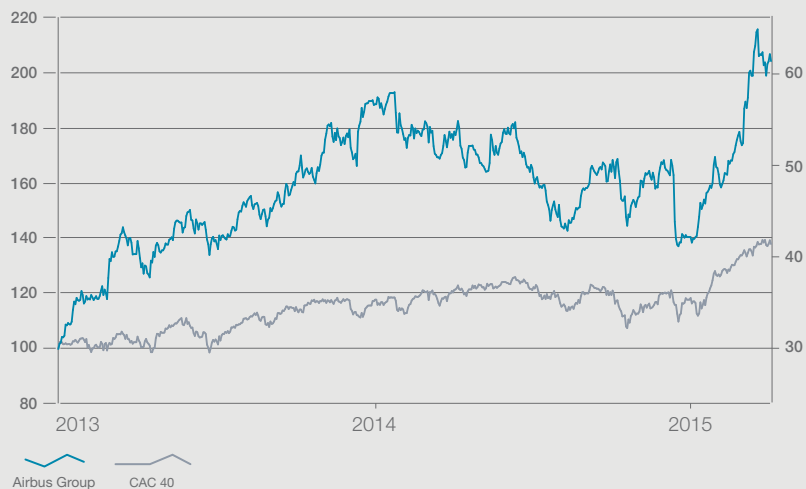
24. September 2015: Informationsforum für Privatanleger (SdK), Vilsbiburg, Deutschland

IHRE AIRBUS GROUP-AKTIE

AKTIENKURSENTWICKLUNG bis 31. März 2015

Basis 100 am 2. Januar 2013

Airbus Group-Aktienkurs (in €)



AIRBUS GROUP-AKTIEKURSENTWICKLUNG IN 2015 (an der Pariser Börse)

➤ Höchststand: € 63,86 (am 16. März 2015)

➤ Tiefststand: € 41,53 (am 2. März 2015)

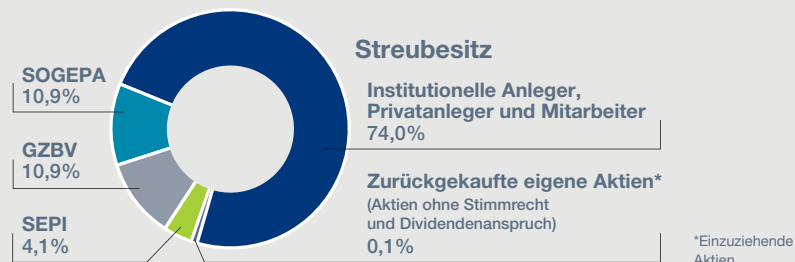
➤ Entwicklung seit Jahresanfang: 46,17%

➤ Schlusskurs 31. März 2015: € 60,44

➤ Dividende je Aktie: € 1,20*

*Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung 2015.

AKTIONÄRSSTRUKTUR zum 31. März 2015



BESUCHEN SIE UNSERE VERANSTALTUNGEN FÜR AKTIONÄRE

Airbus Group veranstaltet für Privataktionäre regelmäßig Informationstreffen und Führungen. Orte und Termine sind dem Finanzkalender zu entnehmen. Wenn Sie daran teilnehmen oder mehr darüber

erfahren möchten, wählen Sie bitte die auf dieser Seite angegebene Nummer unserer Info-Hotline für Aktionäre oder wenden Sie sich per E-Mail an ir@airbus.com.

