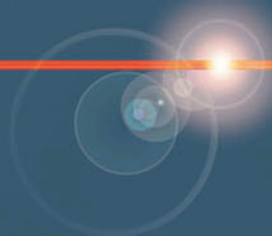




Registrierungsdokument 2010

Finanzbericht



EADS

Registrierungs- dokument 2010



European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (die „**Gesellschaft**“ oder „**EADS**“ 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 Registrierungsdocument (das „**Registrierungsdocument**“) erläutert.

Zusätzlich zu den historischen Informationen enthält dieses Registrierungsdocument 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 von EADS und beruhen auf Analysen oder Voraussagen über künftige Ergebnisse und Schätzungen von Beträgen, die derzeit nicht bestimmbar sind. Diese zukunftsgerichteten Aussagen stellen lediglich die Sichtweise von EADS zu dem Zeitpunkt dar, zu dem sie gemacht wurden. EADS übernimmt keine Verpflichtung über ihre gesetzlichen Pflichten hinaus, derartige in die Zukunft gerichtete Aussagen fortzuschreiben oder an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Die in diesem Registrierungsdocument gemachten zukunftsgerichteten Aussagen unterliegen einer Reihe von bekannten und unbekanntem Risiken, Unsicherheiten und anderen Faktoren, die auch dazu führen können, dass die tatsächlichen zukünftigen Ereignisse, Entwicklungen und Erfolge von denen in diesem Registrierungsdocument vorausgesagten oder getroffenen Aussagen wesentlich abweichen können. Zu diesen Faktoren zählen insbesondere Änderungen der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftslage sowie die unten im Abschnitt „Risikofaktoren“ beschriebenen Faktoren.

Dieses Registrierungsdocument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809/2004 in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde *Autoriteit Financiële Markten („AFM“)* in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der jeweils aktuellen Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EU am 19. April 2011 genehmigt. Dieses Registrierungsdocument kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EU verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird. Übersetzung zu Informationszwecken.

Risikofaktoren

- 1 Informationen über die Aktivitäten von EADS
- 2 Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage
- 3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital
- 4 Corporate Governance
- 5 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

Risikofaktoren	7	2	Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage	75
1. Finanzmarktrisiken	8	2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage	76	
2. Geschäftsbezogene Risiken	10	2.1.1 Vorabinformationen	76	
3. Rechtliche Risiken	16	2.1.2 Überblick	76	
4. Industrie- und Umweltrisiken	18	2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen	79	
		2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements	84	
		2.1.5 Ertragslage	89	
		2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	95	
		2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung	96	
		2.1.8 Sicherungsgeschäfte	104	
		2.2 Jahresabschlüsse	105	
		2.3 Honorare der Abschlussprüfer	106	
		2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	107	
1 Informationen über die Aktivitäten von EADS	21	3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	109	
1.1 Darstellung des EADS-Konzerns	22	3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	110	
1.1.1 Überblick	22	3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	110	
1.1.2 Airbus	29	3.1.2 Rechtsform	110	
1.1.3 Eurocopter	40	3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	110	
1.1.4 Astrium	44	3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	113	
1.1.5 Cassidian	50	3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	113	
1.1.6 Übrige Aktivitäten	56	3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	113	
1.1.7 Beteiligungen	57	3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	113	
1.1.8 Versicherung	59	3.1.8 Geschäftsjahr	113	
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	60	3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	114	
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	62	3.1.10 Aktionärsversammlung	114	
1.1.11 Umweltschutz	65	3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	116	
1.1.12 Arbeitnehmer	70	3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote	117	
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	71			
1.2 Jüngste Entwicklungen	71			

3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	120	4	Corporate Governance	143
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	120	4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	145
3.2.2	Genehmigtes Kapital	120	4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	146
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	120	4.1.2	Ausschüsse des Boards	157
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Grundkapital (Share Capital) der Gesellschaft gewähren	121	4.1.3	Executive Committee	159
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	122	4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	161
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	123	4.1.5	Compliance Organisation	166
3.3.1	Aktionärsstruktur	123	4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	167
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	125	4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	167
3.3.3	Art der Aktien	131	4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	171
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	131	4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	171
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	133	4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	171
3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	133	4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	172
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	135	4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	172
3.4	Dividenden	139	4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	172
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	139	4.3.3	Langfristige Leistungspläne	173
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	139	5	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	183
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	139	5.1	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	184
3.4.4	Besteuerung	140	5.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	184
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	141	5.3	Informationsrichtlinie	185
			5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	185
			5.5	Erhebliche Änderungen	186

Risikofaktoren

1.	Finanzmarktrisiken	8
2.	Geschäftsbezogene Risiken	10
3.	Rechtliche Risiken	16
4.	Industrie- und Umweltrisiken	18

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

1. Finanzmarktrisiken

Wechselkursrisiko

Ein beträchtlicher Teil der Erträge von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in Pfund Sterling anfällt. Folglich wären die Gewinne von EADS in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen dem US-Dollar und diesen Währungen abhängig und in geringerem Maße bei Marktveränderungen beim Wechselkurs von Pfund Sterling gegenüber dem Euro. EADS 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 und aus dem Geschäftsbereich kommerzielle Satelliten) in Euro oder Pfund Sterling konvertiert werden, um dieses Fremdwährungsrisiko zu verwalten und zu minimieren.

Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko von EADS tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von der Stornierung von –oder Verschiebung von Aufträgen oder der Verzögerung von Auslieferungen. EADS könnte auch Schwierigkeiten haben, ihre Hedging-Strategie in vollem Umfang umzusetzen, falls ihre Hedging-Geschäftspartner nicht bereit sind, einen weiteren Kredit zu gewähren und ist dem Risiko einer Nichterfüllung bzw. eines Zahlungsausfalls dieser Hedging-Geschäftspartner ausgesetzt. Die Wechselkurse, zu denen EADS ihr Fremdwährungsrisiko absichern kann, können sich auch verschlechtern, wie dies bereits in den vergangenen Jahren der Fall war, als der Euro im Verhältnis zum US-Dollar stetig zulegte. Daher kann sich EADS insbesondere auf lange Sicht möglicherweise nicht durch ihre Wechselkursversicherungsstrategie vor erheblichen Änderungen des US-Dollarkurses im Verhältnis zum Euro oder Pfund Sterling schützen, was sich negativ auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte. Darüber hinaus ist der Teil der auf US-Dollar lautenden

Erträge von EADS, der nicht gemäß der Sicherungsstrategie von EADS abgesichert ist, gegebenenfalls beträchtlichen Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

Wechselkursschwankungen bei den Währungen, außer dem US-Dollar, in welchen der Großteil der betrieblichen Aufwendungen von EADS anfällt (hauptsächlich der Euro), können den Wettbewerb zwischen EADS und ihren Konkurrenten, deren Kosten in anderen Währungen entstehen, verzerren. Dies trifft insbesondere auf Wechselkursschwankungen gegenüber dem US-Dollar zu, da die Preise vieler Produkte von EADS und ihrer Konkurrenten (z. B. im Rüstungsexportmarkt) in US-Dollar ausgewiesen werden. Die Konkurrenzfähigkeit von EADS könnte in Mitleidenschaft gezogen werden in dem Maße, dass die wichtigsten Währungen von EADS an Wert gegenüber den wichtigsten Währungen der ebengenannten Konkurrenten zunimmt.

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva, 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 Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der Kosten, des EBIT*, der übrigen Finanzergebnisse, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS.

Eine ausführlichere Diskussion der Wechselkursversicherungsstrategie von EADS findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.8 Sicherungsgeschäfte“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkursversicherungstransaktionen von EADS buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.3.6 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss“.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.



Absatzfinanzierungsrisiko

Zur Absatzförderung erklärt sich EADS im Einzelfall bereit, sich an der Kundenfinanzierung zu beteiligen. Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien und anderen Kunden. Das Risiko aus den Absatzfinanzierungsaktivitäten von EADS 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 EADS 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 Vermögenswertrisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen EADS vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts aus, da EADS gewöhnlich Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern, und da EADS einen Teil des Marktwertes bestimmter Flugzeuge während einer bestimmten Zeitdauer nach der Lieferung an den Kunden 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 EADS 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 Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfiel. In diesem Fall wäre EADS dem Risiko ausgesetzt, die Differenz zwischen dem Marktwert eines solchen Flugzeugs und dem Betrag der Garantie zu verlieren. Es kann keine Zusicherung darüber abgegeben werden, dass die von EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind. Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

Schließlich hat EADS auch diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenn auch vergangene Erfahrungen nahelegen, dass die Umsetzung aller derartigen Finanzierungsmaßnahmen unwahrscheinlich ist, könnte das Absatzfinanzierungsrisiko von EADS je nach den mit Kunden getroffenen Vereinbarungen dennoch entsprechend dem zukünftigen Umsatzwachstum steigen. Trotz der von EADS eingeleiteten Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken in Zusammenhang mit den oben beschriebenen Absatzfinanzierungsgeschäften ist EADS weiterhin dem Ausfallrisiko der Kunden bzw. dem Risiko eines erheblichen Wertverlusts der finanzierten Flugzeuge auf dem Wiederverkaufsmarkt ausgesetzt, was sich nachteilig auf ihre künftige Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Kreditrisiko von Geschäftspartnern

Zusätzlich zu dem oben erwähnten Kreditrisiko in Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung ist EADS einem Kreditrisiko durch (i) Nichterfüllung ihrer Geschäftspartner von Finanzinstrumenten wie Sicherungsinstrumenten und Barinvestitionen und (ii) durch Preisrisiken aufgrund der mit Barinvestitionen verbundenen Kreditspannen ausgesetzt. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen werden mit einer großen Zahl von Finanzinstituten weltweit abgeschlossen, allerdings nur, wenn diese strengen Qualitätskriterien in Bezug auf die Bonität gerecht werden. EADS hat ein

Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Im Rahmen dieses Kreditlimitsystems werden den Vertragspartnern bei Finanztransaktionen Kreditlinienobergrenzen zugeordnet, die zumindest auf Basis der Bonitätseinschätzung von Standard & Poor's, Moody's und Fitch Ratings, eines Mindestbetrags ihres Gesamtvermögens und eines akzeptablen Höchstpreises zum Kauf eines Delkredereschutzes gegen den Zahlungsausfall eines solchen Kontrahenten beruhen. Die entsprechenden Grenzwerte werden regelmäßig überwacht und aktualisiert, es kann jedoch nicht zugesichert werden, dass EADS nicht trotz dieser Grenzen und einer Streuung der Kontrahenten den Gewinn aus bestimmten Derivaten oder Baranlagen einbüßt, wenn sich Marktstörungen systemisch ausweiten.



Risiko des Kapitalbeteiligungs-Portfolios

EADS 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 EADS über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum Zeitwert bilanziert. Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zu Anschaffungskosten bilanziert.

Die Hauptinvestition von EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2010 auf 2,3 Milliarden Euro. EADS ist dem Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation sowie der übrigen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgesetzt. Da die Beteiligungen an

Unternehmen, die nicht assoziierte Unternehmen sind, nur einen Bruchteil der Vermögenswerte von EADS ausmachen, hält EADS das Risiko nachteiliger Veränderungen des Zeitwertes oder von Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von EADS 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. Das Konzernergebnis wird dabei nie beeinflusst. 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

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

Die erforderlichen Anpassungen dieser Rückstellungen werden von folgenden Faktoren bestimmt: (i) dem Diskontfaktor (der teilweise 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. EADS hat Vorkehrungen getroffen, um potentielle Verluste der Pensionsanlagen zu beschränken 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) von EADS, was sich nachteilig auf die zukünftige Finanzlage von EADS auswirken könnte.

Für weitere Informationen zu Finanzmarktrisiken und der Art wie EADS diese steuert siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35A: 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 wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagierlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit von externen Finanzierungen für Flugzeugkäufe, (vi) Deregulierung und (vii) Umweltauflagen, die sich auf die Flugindustrie auswirken. EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge weiterhin zyklisch entwickeln wird und

dass rückläufige Wirtschaftstrends in der Zukunft negative Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage haben könnten.

So ist zum Beispiel die wirtschaftliche Erholung auf dem Markt für Zivilhubschrauber nach dem jüngsten Konjunkturabschwung nach wie vor schwach, was insbesondere auf die hohe Anzahl gebrauchter Hubschrauber auf dem Markt zurückzuführen ist. Obwohl der Trend zu Stornierungen im Jahr 2010 nachließ, könnten Kunden von Neuaufträgen Abstand nehmen oder versuchen, in nächster Zukunft verbindliche vertraglich vereinbarte Aufträge aufzuschieben oder anderweitig rückgängig zu machen.

Auswirkungen von Terrorismus, Epidemien und Katastrophen

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung von Epidemien wie dem H1N1-Virus gezeigt haben, können Terrorismus und Epidemien 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 sich größere Flugzeugunfälle nachteilig auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design oder auf die Fluglinie bzw. den Flugverkehr auswirken. Als Konsequenz von Terror, Epidemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit einer plötzlich rückläufigen Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuführen. Aufgrund

solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden nachteiligen Einfluss auf die Luftfahrtindustrie insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte EADS unter einer rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden von EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Darüber hinaus könnte der Geschäftsbetrieb von EADS durch den Eintritt dieser und anderer Ereignisse, einschließlich Anschlägen auf Informationstechnologie und Infrastruktur bzw. deren Ausfall sowie Schaden verursachende Wetterbedingungen oder andere Naturkatastrophen und Krisen unterbrochen werden, die sich auf eine so komplexe Organisation wie EADS negativ auswirken können. Alle derartigen Unterbrechungen könnten die zukünftige Finanz- und Ertragslage von EADS sowie deren Ruf erheblich beeinträchtigen bzw. schädigen.

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. Insbesondere haben staatliche Maßnahmen zum Abmildern der Auswirkungen des jüngsten Wirtschaftsabschwungs auch zu einer erheblichen Verschlechterung der Finanzlage und einer höheren öffentlichen Verschuldung in den wichtigsten Industrieländern geführt, was einige Länder veranlasst hat zu versuchen, in Zukunft die Ausgaben der öffentlichen Hand abzubauen. Dies trifft besonders auf die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets zu, bei denen bestimmte Länder erhebliche Reduzierungen vorgeschlagen haben. Je nachdem, wie diese Budgetkürzungen letztendlich umgesetzt werden, kann sich die Streichung oder Kürzung von Mitteln für bereits bestehende

oder neue Programme negativ auf die künftige Ertrags- und Finanzlage von EADS 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 von EADS auswirken, solche Verträge abzuschließen oder auszuführen.

Ein beträchtlicher Anteil des Auftragsbestands von EADS konzentriert sich zudem auf bestimmte Regionen oder Länder, einschließlich der USA, China, Indien und der Vereinigten Arabischen Emirate. 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 von EADS 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 von EADS zu Risikoverteilungsfonds für Großprojekte einschränken oder zu einem für EADS nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz führen oder könnte die Europäische Kommission und die betroffenen Regierungen vermutlich dazu bewegen, die Geschäftsbedingungen für von EADS bereits erhaltene Finanzierungen in Bezug auf mögliche Änderungen, neu zu analysieren.

In früheren Jahren haben EADS 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, die allgemeine Verfügbarkeit von Krediten, das Kredit-Rating von EADS, 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 von EADS entwickeln könnten. EADS könnte daher nicht in der Lage sein, zusätzliche Fremdfinanzierung zu günstigen Konditionen zu erhalten, oder überhaupt, was die künftige Fähigkeit von EADS einschränken könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten.

Entstehung von Public-Private Partnerships und privaten 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 Finance Initiatives („PFIs“) 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.

EADS 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 können keine Zusicherungen darüber gegeben werden, in welchem Umfang EADS 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 Wartungsdienstleistungen finanzieren wird und (iv) die Vermarktung von Überkapazitäten in Angriff nehmen wird. Ferner kann EADS während der langen Laufzeit von PPP- und PFI-Programmen mit unvorhergesehenen politischen, rechtlichen, Haushalts- oder Wettbewerbsrisiken konfrontiert sein.



Wettbewerb und Marktzugang

Die Märkte, auf denen EADS tätig ist, sind stark wettbewerbsorientiert. Auf manchen Gebieten verfügt die Konkurrenz ggf. über umfassendere oder stärker spezialisierte technische sowie Fertigungs- und Marketingkapazitäten als EADS. Darüber hinaus werden einige der größten Kunden von EADS möglicherweise die Kapazität entwickeln, Produkte herzustellen und Dienstleistungen bereit zu stellen, die den von EADS angebotenen Produkten und Dienstleistungen entsprechen. Dies hätte zur Folge, dass diese Kunden ihre eigenen Produkte und Dienstleistungen liefern und direkt mit EADS beim Absatz dieser Produkte und Dienste konkurrieren würden, was die Umsätze von EADS insgesamt erheblich beeinträchtigen könnte. Es kann nicht garantiert werden, dass EADS sich im Wettbewerb mit derzeitigen oder zukünftigen Konkurrenten erfolgreich behaupten kann oder dass der Wettbewerbsdruck, dem EADS in allen Geschäftsbereichen

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

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Obwohl EADS ein internationales 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.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

EADS bietet ihren Kunden häufig technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erforderlich machen kann. Die meisten Produkte von EADS müssen zudem unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen betrieben werden. Auch wenn EADS 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 von EADS erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder dass sie in der beabsichtigten Weise entwickelt oder angewandt werden.

Bestimmte Verträge von EADS sehen vor, dass EADS 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 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 zugesichert werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

Neben allen Kosten im Zusammenhang mit Produktgewährleistungsansprüchen, der Vertragserfüllung oder geforderten Abhilfemaßnahmen können solche Probleme Kostensteigerungen oder Einkommensverluste – insbesondere aufgrund von Vertragskündigungen – zur Folge haben, die sich negativ auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken könnten. Alle genannten Probleme können sich auch nachteilig auf die wettbewerbsfähige Reputation der Produkte von EADS auswirken.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld in vielen der Hauptgeschäftsfelder von EADS ist durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungskosten gekennzeichnet, die beträchtliche Vorausinvestitionen mit einem hohen Grad an Komplexität erfordern. Die Businesspläne, die diesen Investitionen zu Grunde liegen, gehen häufig von langen Rückzahlungsfristen aus, bis sich diese Investitionen ausgezahlt haben und setzen eine bestimmtes Renditeniveau über die Vertragslaufzeit an, um die Anfangsinvestition zu rechtfertigen. Es kann

keine Zusicherung gegeben werden, dass die diesen Geschäftsplänen zu Grunde liegenden wirtschaftlichen, technischen und marktbezogenen Annahmen erfüllt werden und daher die angestrebte Amortisierung oder die angestrebten Renditen tatsächlich erzielt werden. EADS erwartet für die Zukunft, dass die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns im Zusammenhang mit dem Anlaufen neuer Programme in allen Geschäftsbereichen, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350 XWB, erheblich steigen dürften.

Die erfolgreiche Entwicklung neuer Programme ist auch von der Fähigkeit von EADS 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 EADS das erforderliche Personal anwirbt und an sich bindet, um ihre Geschäfte mit Erfolg voranzubringen. Ein Fachkräftemangel oder eine Zunahme der Personalfuktuation bei EADS könnte die Vermögens- und Ertragslage von EADS in Zukunft nachteilig beeinflussen.

„Power8 Plus“, „Future EADS“ und andere Restrukturierungs-, Umwandlungs- und Kosteneinsparungsprogramme

Im Jahr 2008 führte EADS ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm mit der Bezeichnung „Power8 Plus“ mit dem Ziel ein, Airbus bis Ende 2012 Bruttokosten von 650 Millionen Euro pro Jahr und dem restlichen Konzern weitere 350 Millionen Euro einzusparen. EADS arbeitet derzeit auch an einem künftigen Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm mit der Bezeichnung „Future EADS“. Zudem setzen alle Geschäftsbereiche ihre Umwandlungs- und Kosteneinsparungspläne ein, um sich auf das neue Wettbewerbsumfeld einzustellen und EADS arbeitet an weiteren zusätzlichen Kosteneinsparungsinitiativen mit Wirkung bis zum Jahresende 2014 mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, die Inflation auszugleichen und die Rentabilitätsziele zu erreichen.

Diese erwarteten Kosteneinsparungen beruhen allerdings auf vorläufigen Schätzungen, und die tatsächlichen durch diese Programme erreichten Einsparungen könnten davon erheblich abweichen. Dies vor allem deshalb, weil die Kostensenkungsmaßnahmen bei EADS von den aktuellen Bedingungen ausgehen und künftige Kostensteigerungen, die sich aus Veränderungen in der Industrie oder in den Betriebsabläufen ergeben könnten, nicht berücksichtigt werden. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Kostensteigerungen oder sonstige Faktoren ein. Wenn es EADS nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht das erwartete Kosteneinsparungsniveau erbringen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Es besteht nicht nur das Risiko, dass Kosteneinsparungen durch die oben erwähnten Programme nicht in dem erwarteten Umfang erreicht werden, sondern EADS könnten auch höhere Umsetzungskosten als erwartet entstehen. In vielen Fällen könnte auch ein interner Widerstand gegenüber den diversen Unternehmensumstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen vorhanden sein. Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen von EADS 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 länger 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 von EADS haben.

Und schließlich könnte es sein, dass EADS die von den oben erwähnten Programmen erwarteten Vorteile nicht in vollem Umfang erzielt. Deinvestitionen können zu längerfristigen finanziellen Engagements in den veräußerten Geschäftsbereichen führen, etwa aufgrund von Garantieleistungen oder anderen finanziellen Vereinbarungen nach einer solchen Transaktion. Sie könnten auch dazu führen, dass zum Zeitpunkt der Schließung oder davor Wertminderungsaufwendungen verbucht werden, was sich nachteilig auf die künftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken könnte. Zudem könnte es sein, dass die Partner, mit denen das Risiko in den ausgelagerten Geschäftsbereichen geteilt wird, nicht den erwarteten Erfolg verzeichnen.

Abhängigkeit von bestimmten Zulieferern und Subunternehmern

EADS ist von zahlreichen wichtigen Zulieferern und Subunternehmern, die Rohstoffe, Teile und Baugruppen, für die Herstellung ihrer Produkte liefern, abhängig. Bestimmte Zulieferer könnten in Zukunft finanzielle oder anderweitige Schwierigkeiten haben; dies gilt besonders für Zulieferer mit einer erheblichen Währungsdiskrepanz zwischen den auf US-Dollar lautenden Erträgen und einem wesentlichen in Euro angefallenen Teil der Kosten. Je nach Gewicht dieser Schwierigkeiten, könnten einige

Zulieferer gezwungen sein, ihre Produktion zu verringern, ihren Betrieb einzustellen oder Insolvenz anzumelden, was zu einer Unterbrechung der Materialzulieferung von EADS führen könnte. EADS könnte Schwierigkeiten haben, einen Nachfolger für bestimmte Zulieferer in einem angemessenen Zeitraum zu finden, was die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS nachteilig beeinflussen könnte. EADS könnte sich in Zukunft auch dazu entschließen, bestimmten Zulieferern finanzielle oder

anderweitige Unterstützung zu gewähren, um eine kontinuierliche Versorgung mit Materialien und Teilen zu gewährleisten, was EADS einem Kreditrisiko seitens des Zulieferers aussetzen könnte.

Die Zulieferer und Auftragnehmer von EADS könnten auch Forderungen oder Ansprüche gegen diese aufgrund höherer Preise oder anderweitiger vertraglicher Vergütungen geltend machen, insbesondere bei erheblichen Änderungen der Entwicklungs- oder Produktionszeitpläne, was sich nachteilig auf die zukünftige Rentabilität von EADS auswirken könnte.

Schließlich könnten die Arbeits- und Beschaffungskosten von EADS in Zukunft wesentlich steigen, falls das makroökonomische Umfeld zu einer höheren durchschnittlichen Inflationsquote als in der Vergangenheit führen sollte. Dies kann zu höheren Produktions- und Bestandteilkosten führen, was sich wiederum ungünstig auf die künftige Rentabilität und Kapitalflüsse von EADS auswirken könnte, sofern EADS diese Kosten nicht an ihre Kunden weitergeben oder von ihren Zulieferern nicht verlangen kann, diese Kosten zu absorbieren.

Produktionssteigerung

Aufgrund der großen Zahl neuer Flugzeugaufträge in den letzten Jahren plant die EADS, die Produktion zu beschleunigen, um die vereinbarten Lieferzeitpläne für diese neuen Flugzeuge einzuhalten. Da die Produktionskapazität nahezu ausgelastet ist, wird die Fähigkeit der EADS, ihre Produktionsrate weiter zu steigern, 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 seitens EADS und ihrer Konkurrenzunternehmen, die Umwandlung von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und Subunternehmer und insbesondere

die Zulieferer von Buyer-Furnished Equipment zählen, die auf Grund der Produktionssteigerung eventuell Mittel- oder Budgetbeschränkungen ausgesetzt sein könnten. Der Umgang mit diesen Faktoren wird auch durch die parallele Entwicklung neuer Flugzeugprogramme, insbesondere bei Airbus, die jeweils mit besonderen Mittelanforderungen verbunden sind, kompliziert. Sollte ein Teil oder alle diese Faktoren nicht erfüllt werden, könnten möglicherweise Lieferverpflichtungen nicht eingehalten werden, und je nach der Dauer des Lieferverzugs könnten sich daraus zusätzliche Kosten, eine neue Planung für den Kunden oder die Stornierung der Aufträge ergeben.

Programmspezifische Risiken

Neben den oben genannten Risikofaktoren ist EADS folgenden programmspezifischen Risiken ausgesetzt (wenngleich 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):

➤ **A350-XWB-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Gewährleistung ausgereifter Technologie im Zusammenhang mit Verbundstoffen, (ii) Erfüllen der technischen Leistungsziele für das Flugzeug und Einhalten des Entwicklungszeitplans, (iii) Gewährleistung der Produktionssteigerung und Einstellung zusätzlicher, entsprechend qualifizierter Mitarbeiter, wie zum Beispiel für Verbundstoffbelastung und Konstruktion, (iv) Gewährleistung der Einhaltung fortlaufender Kostenziele, (v) Sicherstellen, dass die neue, durch Power8 geschaffene Betriebsorganisation von Airbus eine effiziente Entwicklung unterstützt und (vi) Sicherstellen der Leistungserfüllung der am Risiko beteiligten Partner, einschließlich der für die von Airbus veräußerten Standorte ausgewählten Partner und der im weitesten Sinne im Rahmen des Unternehmens Beteiligten, (vii) Aufrechterhaltung der Kundenzufriedenheit durch neue

Anpassungsrichtlinien nach Kundenvorgaben, die eine maßgebliche Voraussetzung für die Produktionssteigerung sind, und (viii) Verwaltung der Kundenverträge in Übereinstimmung mit dem Lieferplan;

- **A380-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A380-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs in den kommenden Jahren, (ii) erfolgreiche Implementierung eines digitalen Modells für die künftige Produktion des A380, (iii) Kontrolle der Servicereife und (iv) Vermeidung von Produktionsunterbrechungen und damit verbundenen Kosten, insbesondere nach dem Rolls-Royce-Triebwerksausfall Ende 2010, der einen Dominoeffekt auf die Auslieferungen im Jahr 2011 haben könnte;
- **A400M-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management eines Flugtestprogramms, das sich wesentlich von dem für Zivilflugzeuge vom Typ Airbus unterscheidet, (ii) Integration der zivilen Systeme (Flugmanagement, Navigation etc.) in die komplexen militärischen Systeme, (iii) Sicherstellung, dass das Flugzeug sowohl die für den Handel erforderlichen Zulassungen

besitzt, als auch die von Programmkunden geforderten militärischen Anforderungen erfüllt, (iv) Handhabung der in der Anlaufphase zu erwartenden Schwierigkeiten und (v) Einhalten des neu ausgehandelten Zeitplans;

- ▶ **A320neo-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm A320neo steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der Belastung in der Lieferkette infolge der Produktionssteigerung, (ii) Umsetzen des Entwicklungsstatus des Motors und Einhalten des Lieferplans und (iii) Gewährleistung der Verfügbarkeit von entsprechend qualifizierten Fachkräften für das Programm;
- ▶ **NH90-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm NH90 steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans für die Entwicklung, der Kostenziele und des technischen Inhalts (vollständig betriebsbereite Konfiguration der TTH (Tactical Transport Helicopter, taktischer Transporthubschrauber)-

Version und endgültige Konfiguration der NFH- (NATO Frigate Helicopter, NATO-Fregattenhubschrauber-) Version der laufenden Entwicklungsprogramme für die verschiedenen Versionen, (ii) Management des Hochfahrens der industriellen Produktion für das Programm und (iii) die Gewährleistung der Bereitschaft zur Unterstützung mehrerer in Dienst gestellter Flotten; und

- ▶ **Lead-Systems-Integration.** Im Zusammenhang mit Lead-Systems-Integrationsprojekten (insbesondere dem Vertrag zur saudi-arabischen Grenzüberwachung) stellen sich EADS die folgenden Hauptanforderungen: (i) Einhaltung des Zeitplans und der Kostenziele bei zahlreichen Standorten für die Lieferung und Integration von COTS-Produkten (Radargeräte, Kameras, Sensoren) mit ihren Schnittstellen in das System, (ii) die Gewährleistung eines effizienten Projektanlaufs und der Einstellung zusätzlichen Personals und (iii) Management der Einführung einschließlich Unterauftragnehmer sowie Schulung und organisatorische Anpassung beim Kunden.

3. Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

EADS 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 von EADS, 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 von EADS führen.

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen EADS beteiligt ist, und bei den Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus.

Zwar strebt EADS 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 von EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen von EADS möglicherweise abweichen.

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



Produkthaftung und Garantiefälle

EADS 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 EADS dem entsprechenden Produkthaftungs- und

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

Geistiges Eigentum

EADS stützt sich auf Patente, Copyrights, Handelsmarken und gewerbliche Vorschriften 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. Ungeachtet dieser Anstrengungen zum Schutze der Rechte am geistigen Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte von EADS entweder direkt oder indirekt in Frage gestellt, außer Kraft gesetzt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte von EADS nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte EADS 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 EADS der Ansicht ist, dass sie Anderen im Rahmen des Gesetzes gewährten Rechte an geistigem Eigentum beachtet, ist sie gelegentlich des Verstoßes gegen diese Rechte angeklagt worden und könnte daher zudem in Zukunft weiteren, gegen sie geltend gemachten Forderungen ausgesetzt sein. Solche Forderungen könnten die Reputation von EADS beeinträchtigen, Kosten verursachen und sie daran hindern, bestimmte Produkte oder Dienstleistungen anzubieten. Alle Forderungen oder Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich könnten unabhängig davon, ob EADS daraus letztendlich als obsiegende oder unterliegende Partei hervorgeht, zeitaufwendig und kostspielig sein, die Reputation von EADS beschädigen oder sie zwingen, Lizenzverträge abzuschließen. Es könnte sein, dass EADS nicht in der Lage ist, solche Lizenzverträge zu annehmbaren Bedingungen abzuschließen. Wenn eine Forderung wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen EADS erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

Exportkontrollen und sonstige Gesetze und Vorschriften

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationaler strategischer Interessen eingestuft. Infolgedessen kann der Export derartiger Produkte außerhalb der EADS-Stammmärkte eingeschränkt oder Restriktionen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von EADS 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 EADS unterliegt, weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden verhindern oder die Fähigkeit von EADS zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge beschränken werden. Ein eingeschränkter Zugang zu den Exportmärkten für militärische

Produkte könnte sich in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer Gesetze und Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Vorschriften im Hinblick auf Handelsbeziehungen, den Einsatz ihrer Produkte und den Umgang mit ausländischen Behörden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen. Obwohl EADS sich bemüht, diese Gesetze und Vorschriften einzuhalten, können sich unbeabsichtigte Verletzungen oder Verstöße oder eine Nichteinhaltung in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

Zudem hat sich EADS gelegentlich staatlichen Nachforschungen und Untersuchungen im Hinblick auf ihre Geschäftstätigkeit

und ihr Wettbewerbsumfeld zu unterziehen, die unter anderem darauf zurückzuführen sind, dass diese Branche stark reglementiert ist. Derartige Nachforschungen und

Untersuchungen könnten eine für EADS nachteilige Anordnung nach sich ziehen, die sich negativ auf die Geschäfte, Ertrags- und Vermögenslage von EADS auswirken könnte.

Rechtsstreitigkeiten

EADS ist derzeit in eine Reihe von Rechtsstreiten verwickelt. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.1.9 Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren“. EADS rechnet unabhängig vom Ausgang mit Zeitaufwand und Kosten für die Verteidigung, was möglicherweise die Anstrengungen und Aufmerksamkeit des Managements von der normalen Geschäftstätigkeit ablenken kann. Obwohl EADS nicht in der Lage ist, eine Prognose über den Ausgang

dieser Verfahren abzugeben, ist es möglich, dass diese zu Schadensersatzzahlungen, Geldstrafen oder andere Rechtsmitteln für EADS führen könnten, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Finanzlage und die Erträge von EADS auswirken können. Eine ungünstige Entscheidung könnte auch nachteilige Folgen für den Aktienkurs und die Reputation von EADS zur Folge haben.

4. Industrie- und Umweltrisiken

In Anbetracht des Umfangs ihrer Geschäftstätigkeit und des Spektrums an Industriebranchen, in denen sie tätig ist, unterliegt EADS strengen Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften in einer Reihe von Rechtsordnungen weltweit. Daher wendet EADS 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 von EADS, 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 striktere Durchsetzung oder neue Auslegungen der vorhandenen Gesetze und Rechtsvorschriften dazu führen, dass EADS künftig im Zusammenhang mit dem Vorstehenden steigenden Investitions- und Betriebskosten ausgesetzt ist, was sich nachteilig auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Wenn EADS 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 von EADS entziehen.

Die Regulierungsbehörden könnten von EADS verlangen, Untersuchungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten, Geschäftsbereiche einzuschränken oder Anlagen oder Einrichtungen zeitweilig zu schließen, unter anderem, 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 von EADS auswirken.

Außerdem müssen die verschiedenen von EADS hergestellten und verkauften Produkte den maßgeblichen Umwelt-, Arbeitsschutz- und Material-/Zubereitungsvorschriften der Länder entsprechen, in denen sie betrieben werden. Obwohl EADS 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) EADS zwingen, ihre Produkte anzupassen, neu zu konzipieren, weiter zu entwickeln, nachzertifizieren zu lassen und/oder vom Markt zu nehmen. Die mangelhaften Produkte könnten beschlagnahmt werden und EADS 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 EADS aufgefordert werden, Ermittlungen durchzuführen und Korrekturmaßnahmen einzuleiten. Auch die Mitarbeiter und Kunden von EADS und sonstige Dritte könnten Forderungen wegen Personen-, Vermögens- oder Umweltschäden (einschließlich Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Alle genannten Probleme können sich auch nachteilig auf die wettbewerbsfähige Reputation der Produkte von EADS auswirken.

1

2

3

4

5



Verzeichnis





Informationen über die Aktivitäten von EADS

1.1 Darstellung des EADS-Konzerns	22
1.1.1 Überblick	22
1.1.2 Airbus	29
1.1.3 Eurocopter	40
1.1.4 Astrium	44
1.1.5 Cassidian	50
1.1.6 Übrige Aktivitäten	56
1.1.7 Beteiligungen	57
1.1.8 Versicherung	59
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	60
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	62
1.1.11 Umweltschutz	65
1.1.12 Arbeitnehmer	70
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	71
1.2 Jüngste Entwicklungen	71

1.1 Darstellung des EADS-Konzerns

1.1.1 Überblick

Aufgrund der Struktur der Märkte, auf denen EADS operiert, und der Vertraulichkeit ihrer Geschäfte basieren alle Erklärungen zur Wettbewerbssituation von EADS, die in den Absätzen 1.1.1 bis 1.1.7 unten wiedergegeben werden, auf EADS-internen Informationsquellen, sofern nicht ausdrücklich andere Quellen genannt werden.

Mit einem Konzernumsatz von 45,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2010 entfielen rund 73 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen und 27 Prozent auf den militärischen Bereich. Am 31. Dezember 2010 beschäftigte EADS 121.691 Mitarbeiter.

HIGHLIGHTS IM JAHR 2010

Im Jahr 2010 machte EADS beachtliche Fortschritte. Die zunehmende Erholung des Zivilflugzeugmarktes schlug sich in neuen Aufträgen und Auslieferungen bei Airbus nieder. Zudem sichert die neu geschlossene Vereinbarung mit den Erstkundennationen die Zukunft des A400M-Programms. Angesichts der knappen Staatshaushalte und der schleppenden Erholung des Zivilhubschraubermarktes leiteten die EADS-Divisionen zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung ihrer Wettbewerbsposition ein, investierten in neue Produkte und Kapazitäten und trieben ihre Effizienzsteigerungsprogramme weiter voran. Die EADS-Initiative zur Steigerung der emotionalen Bindung der rund 120.000 Mitarbeiter verzeichnete 2010 erste Fortschritte, wie aus den Ergebnissen der zweiten jährlichen Umfrage zur emotionalen Mitarbeiterbindung („Engagement Survey“) hervorging.

Der Konzernumsatz erreichte 2010 mit 45,8 Milliarden Euro Rekordniveau, was einer Steigerung von 6,8 Prozent entspricht. Den höheren Volumina und dem günstigeren Mix im Kerngeschäft standen dabei negative Wechselkurseffekte von rund 500 Millionen Euro entgegen. Der EBIT* lag für 2010 bei 1,2 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Auftragsbestand von EADS auf 448,5 Milliarden Euro. Dank verbesserter Ergebnisse und gestiegenem Auftragseingang fiel die Nettoliquidität mit 11,9 Milliarden Euro höher als erwartet aus. Der Auftragsbestand lag dank einer stärkeren Dynamik

bei Verkehrsflugzeugen im Jahr 2010 bei 83,1 Milliarden Euro. Die institutionellen Märkte, einschließlich Hubschraubern, Verteidigung und Budgets der öffentlichen Hand müssen scharf im Auge behalten werden.

Im Jahr seines zehnjährigen Bestehens erreichte der Konzern wichtige Meilensteine in zentralen Programmen. EADS und die Kundennationen haben die grundsätzlichen A400M-Verhandlungen abgeschlossen. Nachdem Frankreich und Deutschland ihre Zustimmung erteilt haben, werden die Verhandlungen über die Beteiligung an künftigen Exportaufträgen (Export Levy Facility – **ELF**) mit einigen Kundennationen noch zu Ende geführt. Der Abschluss dieser Verhandlungen wird im Verlauf des Jahres 2011 erwartet. Inzwischen schreitet das Programm weiter voran: Vier Testflugzeuge fliegen bereits. Die Erreichung des sogenannten „Maturity Gate“-Meilensteins im Februar 2011 hat den Weg für den Anlauf der Serienproduktion geebnet. Die zivile Zulassung ist für 2011 geplant.

Die Produktion der ersten A350 XWB ist bereits im Jahr 2010 angelaufen. Das Mehrrollen-Tank- und Transportflugzeug A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) erhielt die zivile und militärische Zulassung. Die Anzahl der Auslieferungen nahm sowohl für die A380 wie auch bei den Hubschrauberprogrammen NH90 und Tiger zu. Das Trägersystem Ariane 5 konnte den 41. erfolgreichen Start in Folge abschließen. Im September 2010 wurden der EADS-Konzern und seine Divisionen einem erfolgreichen Rebranding unterzogen. Das neue Branding untermauert die Einheit und Stärke des Konzerns.

Eurocopter und Astrium reagierten auf das veränderte Marktumfeld mit den Transformationsprogrammen SHAPE bzw. AGILE, mit denen die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum in einem härter umkämpften Markt geschaffen werden sollen. Im Anschluß an die 2010 endgültig erfolgte Umsetzung des Power8 genannten Vierjahres-Restrukturierungsprogramms bei Airbus (das auf jährlich 2,1 Milliarden Bruttokosteneinsparungen im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis abzielte), nutzt Airbus die dadurch geschaffene Dynamik für das Nachfolgeprogramm Power8 Plus. Das 2008 eingeführte Programm Power8 Plus soll weitere Bruttoeinsparungen von jährlich 650 Millionen Euro für Airbus und weitere 350 Millionen Euro für den übrigen Konzern bis Ende 2012 einbringen. Mit dem Ende 2008 eingeführten Programm „Future EADS“ soll eine

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

bessere Integration der Unternehmensstruktur, bessere Entscheidungsfindungsprozesse und Kosteneinsparungen erreicht werden. Das Programm hat sich im Jahr 2010 planmäßig entwickelt. Derzeit werden andere Kosteneinsparungsinitiativen mit Wirkung bis Ende 2014 überprüft.

Nach der Finanzkrise konnte die Weltwirtschaft im Jahr 2010 schneller als erwartet wieder ein Wachstum verzeichnen, wobei die Wirtschaftserholung von den Schwellenmärkten vorangetrieben wurde. Die anhaltende Volatilität der Finanzmärkte zeigt jedoch, dass das Fundament des wirtschaftlichen Aufschwungs in den entwickelten Märkten weiterhin labil ist. An den Finanzmärkten herrschen Zweifel an der Fähigkeit der Staaten, ihre Schulden abzubauen. Hinzu kommt, dass trotz kurzfristiger positiver Wechselkursentwicklungen die fortgesetzte Schwäche des US-Dollars auch 2010 zur Benachteiligung von EU-Unternehmen führte, die hauptsächlich in Euro fakturieren, während US-Hersteller weiterhin von preislich attraktiveren Exporten profitieren.

Im Gegensatz zu 2009 konnte das kommerzielle Luftfahrtgeschäft 2010 einen deutlichen Anstieg der Passagierzahlen und eine Rückkehr in die Gewinnzone verzeichnen. Dennoch gab es starke regionale Unterschiede: So trugen etwa die Airlines im asiatisch-pazifischen Raum fast die Hälfte der Nettogewinne bei, während sich die europäischen Fluggesellschaften nur knapp oberhalb der Verlustgrenze bewegten. Den Flugzeugherstellern gelang es, durch umsichtiges Backlog-Management die soliden Auftragsbestände der Vorjahre zu halten. Schwellenmärkte generierten eine zusätzliche Nachfrage, die bisher nicht bestanden hatte. Im normalerweise krisenfesteren Verteidigungs- und institutionellen Geschäft wurden Etats auf den Prüfstand gestellt, insbesondere in Europa und den USA, während in Regionen wie dem Nahen Osten die Verteidigungsausgaben stiegen.

Während in den kommenden Jahren mit Kürzungen der europäischen Verteidigungsbudgets zu rechnen ist, sind die Auswirkungen auf die Branche nach wie vor unklar. Angesichts der Notwendigkeit, einerseits die Ausgaben im öffentlichen Sektor zu senken und dabei andererseits die Verteidigungsfähigkeit aufrechtzuerhalten, suchen einige EU-Staaten nach Möglichkeiten, den Druck auf ihre Verteidigungshaushalte abzumildern. Dies erfordert Kompromisse zwischen der Sicherstellung von Beschaffungsbudgets und möglichen Anpassungen der operativen Budgets. Staaten könnten außerdem in stärkerem Maße verteidigungsrelevante Leistungen an Industrieunternehmen auslagern, um Steuergelder wirtschaftlicher einzusetzen. Im Sicherheitsbereich hat die Notwendigkeit wirksamer Notfallmaßnahmen bei Umweltkatastrophen (Großbrände, Überflutungen, Erdbeben) sowie asymmetrischen terroristischen Bedrohungen zu einem stetigen Anstieg der öffentlichen und privaten Ausgaben geführt.

Airbus erzielte 2010 einen Umsatz von 30,0 Milliarden Euro, was einer Steigerung von 6,8 Prozent gegenüber 2009 entspricht. Im Zivilgeschäft stellte Airbus mit 510 Auslieferungen an 94 Kunden (davon 19 Neukunden) zudem einen neuen Unternehmensrekord auf. Ausgeliefert wurden 401 Maschinen der A320-Familie, 91 A330/340 und 18 A380. Airbus Military lieferte 20 leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge aus (CN235 und C295). Beim Auftragseingang übertraf Airbus mit 644 Brutto-Neubestellungen, davon 452 für die A320-Familie und 32 für die A380, die Zielvorgabe für das Zivilgeschäft. Die A350 XWB gewann 2010 weitere strategisch wichtige Kampagnen, was die Gesamtzahl der Bestellungen bis Ende des Jahres auf 583 und die Zahl der Kunden auf 36 steigen ließ. Mit der A320neo mit neuer Triebwerkoption (New Engine Option) brachte Airbus 2010 ein Flugzeug auf den Markt, das 15 Prozent weniger Treibstoff als die aktuelle A320 verbraucht. Der A400M absolvierte in mehr als 300 Testflügen mit vier Entwicklungsflugzeugen über 1.000 Flugstunden und steht kurz vor dem Produktionsstart. Die zivile Zulassung soll noch vor Ende 2011 erfolgen. Auch der A330 MRTT erreichte 2010 mit der zivilen und militärischen Zulassung einen wichtigen Meilenstein. Die Auslieferung der ersten beiden MRTT an die Royal Australian Air Force (RAAF) steht kurz vor dem Abschluss.

Eurocopter erzielte 2010 einen Umsatz von 4,8 Milliarden Euro, was einer Steigerung von 5,7 Prozent gegenüber 2009 entspricht. 527 Hubschrauber wurden an Kunden ausgeliefert; die Zahl der Netto-Neubestellungen liegt bei 346. Davon entfallen 51 Prozent auf das zivile und 49 Prozent auf das militärische Geschäft, darunter Schlüsselaufträge aus Malaysia und Mexiko für die Super-Puma-Familie und strategisch wichtige Ecureuil-Aufträge aus Russland und den USA. Das Support- und Servicegeschäft konnte sich 2010 mit einem Umsatzanteil von 36 Prozent gut behaupten. Trotz eines für die Branche erneut schwierigen Jahres konnte Eurocopter mit einem Marktanteil von 50 Prozent seine Führungsposition am weltweiten zivilen und halbstaatlichen Markt behaupten. Das Jahr 2010 brachte auch Fortschritte bei den Militärprogrammen von Eurocopter: 28 NH90 und 15 Tiger wurden ausgeliefert, damit verdoppelte sich die Zahl der Auslieferungen gegenüber 2009. Während der Tiger seine Zuverlässigkeit im Einsatz bei den französischen Streitkräften in Afghanistan unter Beweis stellte, nahmen drei neue Kunden im Laufe des Jahres ihre ersten NH90-Hubschrauber in Empfang. Ein Meilenstein in Sachen Innovation wurde 2010 mit dem erfolgreichen Erstflug des X3-Technologiedemonstrators erreicht, der eine neue Generation von Hochgeschwindigkeits-Hubschraubern einläutet. Im Laufe des Jahres baute Eurocopter seine globale Präsenz weiter aus.

Astrium steigerte seinen Umsatz 2010 trotz schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen um 4,3 Prozent auf 5,0 Milliarden Euro. Dank Neuaufträgen in Höhe von 6 Milliarden Euro stieg der Auftragsbestand bis Ende des Jahres auf

15,8 Milliarden Euro. Die Trägerrakete Ariane 5 absolvierte sechs Starts innerhalb eines Jahres – davon drei binnen zwei Monaten – und stellte mit dem 41. erfolgreichen Start in Folge erneut ihre Zuverlässigkeit unter Beweis. Mit dem Programm zur Ariane 5 ME (Midlife Evolution) arbeitet Astrium bereits an der Trägerrakete der nächsten Generation. 2010 konnte Astrium zehn Satelliten an Kunden ausliefern und Verträge für acht neue Satelliten (drei Telekommunikations- und fünf Erdbeobachtungssatelliten) abschließen. Im Verteidigungsgeschäft vermeldete Astrium den erfolgreichen Abnahmeflug der M51. Die Servicesparte konnte den Auftragseingang im Vergleich zu 2009 nahezu verdreifachen.

Bei Cassidian stieg der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 10,6 Prozent auf 5,9 Milliarden Euro, was auf das Wachstum im Eurofighter-Geschäft, höhere Umsatzbeiträge der neueren Sicherheitssegmente und die positive Entwicklung des Lenkflugkörpergeschäfts zurückzuführen ist. Die Rentabilität konnte leicht gesteigert werden, trotz höherer eigenfinanzierter Aufwendungen für Forschung und Entwicklung und der Kosten aus der Kündigung des Firecontrol-Vertrags durch die britische Regierung. Bei den unbemannten Plattformen (Unmanned Aerial Systems – **UAS**) war das Jahr 2010 gekennzeichnet durch den erfolgreichen Erstflug des Euro Hawk sowie den Abschluss einer Serie von vier Testflügen des Barracuda-Demonstrators zum Nachweis der Eignung für den Betrieb im zivilen Luftraum. Cassidian lieferte das komplette zweite Los von 35 DRAC-Systemen aus und erzielte Fortschritte im eigenfinanzierten Talarion-Programm. Im Rahmen des Grenzsicherungsprogramms für Saudi-Arabien wurden 2010 erfolgreiche Tests an der Nordgrenze des Landes durchgeführt. Mit diesem Programm bestätigt Cassidian seine Wettbewerbsfähigkeit als Integrator komplexer Systemlösungen (Lead Systems Integrator) für globale Sicherheitsprojekte. Ihre Fähigkeiten im Sicherheitsbereich erweiterte die Division durch den Ausbau von TETRA-Netzen in Indien und Bulgarien. Cassidian Electronics erhielt einen Neuauftrag über die Entwicklung der nächsten Radarsystemgeneration für den Eurofighter.

EADS wird das in der „Vision 2020“ festgelegte Ziel weiterverfolgen, beim Konzernumsatz ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen dem zivilen Luftfahrtgeschäft von Airbus Commercial und den weiteren Divisionen herzustellen. Um den Konzern zukunftssicher zu machen, investiert EADS in weitere Forschungs- und Entwicklungsprogramme, insbesondere im Bereich Ökoeffizienz, und prüft Wachstumschancen auf den Weltmärkten.

2010 war für EADS das Jahr, in dem der Konzern seine Widerstandskraft unter Beweis stellen und gestärkt aus der Krise hervorgehen konnte. Zugleich war es ein Jahr des Fortschritts, das dazu beitrug, dem Konzern den Weg zu weiterer Entwicklung in der zweiten Dekade seines Bestehens zu bahnen.

STRATEGIE

Um den Wert für die Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt das Management, die Position von EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luftfahrt- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu verstärken. EADS stellt sich nicht nur den aktuellen operativen Herausforderungen, sondern konzentriert sich auch weiterhin auf die Schaffung von Mehrwert für Kunden durch innovative Produkte und Dienstleistungen. Gemäß des Plans „Vision 2020“ definierte EADS für die Zukunft folgende langfristige Zielsetzungen:

- ▶ *Verbesserung der Portfolio-Balance zwischen der Flugzeugproduktion von Airbus im Zivilbereich und anderen EADS-Aktivitäten.* Der von Airbus Commercial erzielte Umsatz machte im Jahr 2010 weiter einen erheblichen Teil des gesamten konsolidierten Umsatzes von EADS aus. Daher bleibt der Konzern im Hinblick auf die Zyklen des zivilen Flugzeuggeschäfts, die mit den Flugzeugprogrammen zusammenhängenden finanziellen Lasten und Risiken und US-Dollar-Wechselkursschwankungen sehr anfällig. EADS wird sich daher bemühen, den Umsatzbeitrag seitens anderer Geschäftsbereiche in den kommenden Jahren zu erhöhen und gleichzeitig die langfristige Parität mit Boeing im Zivilflugzeugsegment aufrechtzuerhalten. EADS wird insbesondere bestrebt sein, den Anteil der Umsätze aus den Geschäftsbereichen, Verteidigung, Sicherheit und Dienstleistungen zu steigern. Der Konzern wird alle Optionen in Betracht ziehen, die zum Erreichen dieses Wachstums beitragen können, einschließlich gezielter Akquisitionen oder Partnerschaften, die langfristig zur Stärkung seiner allgemeinen Wettbewerbsposition beitragen und sein Leistungsspektrum erweitern, insbesondere in Asien, dem Nahen Osten und Nord- und Südamerika;
- ▶ *Erhöhung der Rentabilität.* Durch verbesserte interne Kostenkontrolle, optimale Mittelzuweisung, bessere Programmumsetzung und Risikomanagement, Fähigkeit zum Umgang mit der Volatilität des US-Dollars sowie durch Wachstum, insbesondere der rentableren Segmente hat EADS die einleitenden Schritte zur Wiederherstellung ihrer Rentabilität ergriffen. EADS beabsichtigt, sich zunehmend auf ihre Kernaktivitäten zu konzentrieren, was bedeutet, dass sich das Unternehmen in Richtung eines neuen Geschäftsmodells bewegen und seine Ressourcen aus bestimmten, nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten anderweitig einsetzen wird. EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen und eine stärkere Entwicklung profitablerer Segmente, ein Rentabilitätsniveau zu erreichen, das einerseits für ihre Aktionäre attraktiv ist, und andererseits zur Finanzierung künftiger Entwicklungsinitiativen ausreicht;
- ▶ *Erweiterung des Dienstleistungsangebots.* In der Vergangenheit basierte das Wachstum von EADS auf dem Verkauf technologisch ausgereifter Produkte und Lösungen. Gleichzeitig konzentriert sich das Management

auf die Erhöhung der Präsenz von EADS im hochwertigen Dienstleistungsmarkt, der aufgrund seiner antizyklischen Natur gute Chancen für nachhaltiges Wachstum bietet. Zu den Faktoren, die diesen Markt unterstützen, zählen die schnelle Expansion der in Betrieb befindlichen zivilen und militärischen Flotten – die während ihrer gesamten Lebensdauer betreut werden müssen – und die steigende Tendenz bei Verteidigungs- und Regierungsbehörden, verschiedene Schlüsselfunktionen auszulagern. EADS wird sich bemühen, sowohl für Plattformen als auch für Systeme Dienstleistungen mit hohem Mehrwert anzubieten, wozu auch technische Unterstützung nach Inbetriebnahme, Luftverkehrsmanagementsysteme und Schulungen zählen. Die Umsätze aus Dienstleistungsaktivitäten sollen bis zum Jahr 2020 25 Prozent des Konzernumsatzes von EADS ausmachen. Zur Umsetzung dieser Zielsetzungen wäre ein weiteres Wachstum nötig, da EADS vorhat, in Europa weiter eine zunehmend wichtige Rolle zu spielen;

- ▶ *Das Ziel, ein wirklich globaler Industriekonzern zu werden.* Ein bedeutender Teil der Lieferanten, Einrichtungen und Mitarbeiter von EADS sind in Europa angesiedelt, während der Hauptanteil der Umsätze außerhalb Europas erzielt wird. Um den Zugang zu bestimmten Märkten und Technologien sicherzustellen, die Kosten zu optimieren und um sich gegen die künftige Volatilität des Dollarkurses abzusichern, zielt EADS darauf ab, eine Langzeitstrategie einzuführen, die dieses Ungleichgewicht durch eine Ausweitung seiner industriellen Präsenz und Partnerschaften auf Schlüsselmärkten außerhalb Europas, insbesondere in Amerika, in China, Russland und Indien, korrigiert. In den USA ist es das Ziel, eine stabile industrielle und wirtschaftliche Präsenz im weltweit größten Markt für Verteidigung und innere Sicherheit fest zu etablieren. Daher möchte EADS bis zum Jahr 2020 erreichen, dass 40 Prozent ihrer Beschaffung und 20 Prozent ihrer Mitarbeiter außerhalb Europas ansässig sind;
- ▶ *Innovationen weiter vorantreiben.* Innovationen bei Produkten, Technologien, Herstellungsprozessen und Angeboten werden für die Zukunft von EADS von entscheidender Bedeutung sein. Bei kürzeren Entwicklungszyklen und neuen Mitbewerbern in allen Bereichen muss EADS ihren technologischen Vorsprung aufrechterhalten und ein breites Spektrum an Fähigkeiten abdecken, um ihre Position als Marktführer zu halten. Zur Untermauerung ihre Innovationsführerschaft wird EADS alles daran setzen, systematisch die neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools einzusetzen, um wichtige Plattformentwicklungen schneller abschließen zu können, und sie wird das Tempo, in dem sie ihre Kerntechnologien aktualisiert, weiter erhöhen, um Lücken zu ihren Mitbewerbern zu schließen. Diese Kerntechnologien werden voraussichtlich unter anderem C4I, netzwerkzentrierte Operationen und unbemannte Flugkörperttechnologie (UAV) beinhalten;

- ▶ *Schwerpunkt Umwelt.* EADS wird danach streben, sich künftigen Herausforderungen des Umweltschutzes zu stellen als Teil der Verpflichtung des Unternehmens, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg in Einklang zu bringen. Der grünere, sauberere, leisere und intelligentere A380 hat bereits neue Maßstäbe für den Lufttransport und die Umwelt vorgegeben. EADS wird in Zukunft weitere Initiativen verfolgen – einschließlich eines umfassenden Umweltmanagementsystems gemäß ISO 14001 für sämtliche EADS-Aktivitäten –, um langfristig durch wirksamen Umweltschutz einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen;
- ▶ *Weiterentwicklung unserer Mitarbeiter.* EADS braucht motivierte und fachlich qualifizierte Mitarbeiter. Die Leadership-Kultur von EADS gründet sich auf gegenseitiges Vertrauen, Übertragung von Verantwortung, Anerkennung und Rechenschaftspflicht. Die Weiterentwicklung von Mitarbeitern zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Manager bei EADS. Daher ist EADS und die Unternehmensleitung verpflichtet, Mitarbeitern Gelegenheit zur Erfüllung ihrer beruflichen Erwartungen, zur Entwicklung ihrer beruflichen Qualifikationen und zum Umsetzen ihres persönlichen beruflichen Potenzials zu bieten. Dies erfordert aktive Entwicklung seitens des Managements auf Grundlage eines neuen Führungsmodells. EADS wird auch zu größerer Mobilität und größerer interner Vielfalt innerhalb der jeweiligen Teams anregen.

ORGANISATION DER EADS-GESCHÄFTSBEREICHE

EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden vier Divisionen unterteilt: (1) Airbus (einschließlich Airbus Commercial und Airbus Military), (2) Eurocopter, (3) Astrium und (4) Cassidian. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser vier Divisionen zeigt das Schaubild in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.3.6. Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns“.

Airbus

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller, der das Ziel verfolgt, die für die Marktbedürfnisse bestmöglichst geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen. Die Produktlinie der Zivilflugzeuge von Airbus umfasst erfolgreich etablierte Flugzeugtypen mit einer Sitzplatzkapazität von 107 bis 525 Sitzen: den „Single-Aisle“ Flugzeugtyp A320 (A318/A319/A320/A321), das „Wide-Body“-Langstreckenflugzeug vom Typ A330/A340, den Flugzeugtyp der nächsten Generation A350 XWB und das Ultralangstreckenflugzeug mit Doppeldeckerstruktur vom Typ A380. Airbus setzt auch die Ausweitung der Produktpalette durch den Einsatz von Erfahrung auf dem Markt für Militärflugzeuge sowie durch den Ausbau des Angebots an Kargoflugzeugen weiter fort.



Airbus konnte im Jahr 2010 Umsätze in Höhe von 30,0 Milliarden Euro ausweisen – einschließlich 2,7 Milliarden Euro bei Airbus Military – was 65,5 Prozent des gesamten Konzernumsatzes von EADS entspricht.

Airbus Commercial

Von der Gründung 1970 bis Ende 2010 sind bei Airbus von annähernd 323 Kunden aus aller Welt 10.060 Flugzeuge bestellt worden. Mit 510 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2010 (498 im Jahr 2009) war Airbus zum achten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2010 644 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 310 Bruttoaufträgen im Jahr 2009) bzw. 51 Prozent des weltweiten Marktanteils (nach Einheiten) bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2010 betrug nach Abzug von Stornierungen 574 Flugzeuge (im Vergleich zu 271 Flugzeugen im Jahr 2009). Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Auftragsbestand von Airbus mit 3.552 Flugzeugen auf rund 84 Prozent des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Siehe „– 1.1.2 Airbus – Airbus Commercial“.

Airbus Military

Airbus Military produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben, wie etwa für Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Airbus Military ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen. Siehe „– 1.1.2 Airbus – Airbus Military“.

Eurocopter

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Mit weltweit rund 2.900 Betreibern umfasst die Produktpalette derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittelschwere und schwere Hubschrauber, die je nach den Bedürfnissen des Kunden für alle Einsatzarten angepasst werden können. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2010 auf 4,8 Milliarden Euro; dies entspricht 10,6 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „– 1.1.3 Eurocopter“.

Astrium

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrtleistungen. Astrium ist nach Boeing

und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese Geschäftseinheiten umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurockot (Rokot-Trägerrakete), sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung wie Paradigm Secure Communications, Infoterra und Spot Image. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2010 auf 5,0 Milliarden Euro, also 10,9 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „– 1.1.4 Astrium“.

Cassidian

Cassidian ist der Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Elektronik, Air-Systems, Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5 Prozent bestehen) in einer einzigen Division hat EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen. Das im Jahr 2010 vorgenommene Rebranding der Division zeigt die langfristige Strategie von Cassidian, ein wahrhaft globaler Player auf den Verteidigungs- und Sicherheitsmärkten zu werden. Der erzielte Umsatzerlös von Cassidian belief sich im Jahr 2010 auf 5,9 Milliarden Euro; dies entspricht 13,0 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „– 1.1.5 Cassidian“.

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten sind u.a. der Turboprop-Hersteller ATR, Flugzeugkomponenten- und Sitzhersteller Sogerma, der US-amerikanische Betrieb EADS North America und 30 Prozent (At Equity-Beteiligung) an Daher-Socata. Übrige Aktivitäten bilden keine eigenständige Division.

Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen von EADS zählt ein Anteil von 46,3 Prozent an Dassault Aviation, ein bedeutender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „– 1.1.7 Beteiligungen“.

ZUSAMMENFASSUNG DER UMSATZ- UND AUFTRAGSENTWICKLUNG

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

► Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008 nach Divisionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Airbus ⁽²⁾	30,0	65,5%	28,1	65,6%	29,0	66,8%
<i>Airbus Commercial</i>	27,7	60,5%	26,4	61,6%	26,5	61,1%
<i>Airbus Military</i>	2,7	5,9%	2,2	5,2%	2,8	6,4%
Eurocopter	4,8	10,6%	4,6	10,7%	4,5	10,3%
Astrium	5,0	10,9%	4,8	11,2%	4,3	9,9%
Cassidian	5,9	13,0%	5,3	12,5%	5,7 ⁽³⁾	13,0%
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	45,7	100%	42,8	100%	43,5	100%
Übrige Aktivitäten	1,2		1,1		1,3	
Zentrale/Konsolidierung ⁽⁴⁾	(1,1)		(1,1)		(1,5)	
Gesamt	45,8		42,8		43,3	

(1) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(2) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

(3) Die Umsatzerlöse des Standorts Augsburg sind 2008 in Cassidian inbegriffen und beliefen sich auf 438 Millionen Euro. Ab 2009 wird der Standort Augsburg innerhalb von Airbus Commercial konsolidiert. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.2 Überblick“.

(4) Unter „Zentrale/Konsolidierung“ werden vorwiegend die Berichtigungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen aufgeführt.

► Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008 nach geografischen Regionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Europa	21,4	46,8%	21,4	50,1%	18,9	43,6%
Nordamerika	3,5	7,6%	6,1	14,3%	7,8	18,0%
Asien-Pazifik-Raum	11,4	24,8%	8,6	20,1%	10,8	24,9%
Übrige Welt ⁽²⁾	9,5	20,8%	6,7	15,5%	5,8	13,5%
Gesamt	45,8	100%	42,8	100%	43,3	100%

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(2) Einschließlich Naher Osten.

» Konsolidierter Auftragseingang für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Auftragseingang ⁽²⁾						
Airbus ^{(3) (4)}	68,2	83%	23,9	52%	85,5	87%
<i>Airbus Commercial</i>	68,2	83%	23,5	51%	82,1	83%
<i>Airbus Military</i>	0,2	0%	0,6	1%	5,1	5%
Eurocopter	4,3	5%	5,8	13%	4,8	5%
Astrium	6,0	7%	8,3	18%	3,3	3%
Cassidian	4,3	5%	8,0	17%	5,3	5%
Aufträge der Divisionen insgesamt	82,8	100%	46,0	100%	98,9	100%
Übrige Aktivitäten	1,7		0,9		1,7	
Zentrale/Konsolidierung	(1,4)		(1,1)		(2,0)	
Gesamt	83,1		45,8		98,6	

(1) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(2) Ohne Optionen.

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

» Konzern-Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008 ⁽¹⁾

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾
Auftragsbestand ⁽³⁾						
Airbus ^{(4) (5)}	400,4	89%	339,7	87%	357,8	90%
<i>Airbus Commercial</i>	378,9	85%	320,3	82%	337,2	84%
<i>Airbus Military</i>	22,8	5%	20,7	5%	22,3	6%
Eurocopter	14,5	3%	15,1	4%	13,8	3%
Astrium	15,8	4%	14,6	4%	11,0	3%
Cassidian	16,9	4%	18,8	5%	17,0	4%
Gesamtauftragsbestand der Divisionen	447,6	100%	388,2	100%	399,6	100%
Übrige Aktivitäten	2,5		2,0		3,2	
Zentrale/Konsolidierung	(1,6)		(1,1)		(2,6)	
Gesamt	448,5		389,1		400,2	

(1) Für eine Erläuterung der Berechnung des Auftragsbestands siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.4.1 Auftragsbestand“.

(2) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(3) Ohne Optionen.

(4) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(5) Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

BEZIEHUNG ZWISCHEN EADS N.V. UND DEM KONZERN

Die EADS 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 EADS 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 EADS N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie des Konzerns. Im Zusammenhang damit stellt EADS 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 EADS N.V. gemäß den in „Corporate Governance“ aufgeführten Richtlinien und

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

Verfahren der Gesellschaft über ihr Board of Directors, das Executive Committee und den Chief Executive Officer.

Innerhalb des von EADS definierten Rahmens handelt jeder Division, jede Geschäftseinheit und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

1.1.2 Airbus

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller, der das Ziel verfolgt, die für die Marktbedürfnisse bestmöglichst geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen. Die Produktlinie der Zivilflugzeuge von Airbus umfasst erfolgreich etablierte Flugzeugtypen mit einer Sitzplatzkapazität von 107 bis 525 Sitzen: den „Single-Aisle“ Flugzeugtyp A320 (A318/A319/A320/A321), das „Wide-Body“-Langstreckenflugzeug vom Typ A330/A340, den Flugzeugtyp der nächsten Generation A350 XWB und das Ultralangstreckenflugzeug mit Doppeldeckerstruktur vom Typ A380. Airbus setzt auch die Ausweitung der Produktpalette durch den Einsatz von Erfahrung auf dem Markt für Militärflugzeuge sowie durch den Ausbau des Angebots an Kargoflugzeugen weiter fort.

Airbus wies im Jahr 2010 Umsatzerlöse von 30,0 Milliarden Euro aus, einschließlich der Umsätze in Höhe von 2,7 Milliarden Euro bei Airbus Military, was 65,5 Prozent des Gesamtumsatzes von EADS darstellt.

AIRBUS COMMERCIAL

Einführung und Überblick

Von der Gründung 1970 bis Ende 2010 sind bei Airbus von annähernd 323 Kunden aus aller Welt 10.060 Flugzeuge bestellt worden. Mit 510 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2010 (498 im Jahr 2009) war Airbus zum achten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2010 644 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 310 Bruttoaufträgen im Jahr 2009) bzw. 51 Prozent des weltweiten Bruttomarktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2010 betrug nach Abzug von Stornierungen 574 Flugzeuge (im Vergleich zu 271 Flugzeugen im Jahr 2009). Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Auftragsbestand von Airbus mit 3.552 Flugzeugen auf rund 84 Prozent des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit.

Strategie

Das oberste Ziel von Airbus ist, nachhaltig erstklassige Ergebnisse zu liefern und dabei langfristig einen Anteil von 40 Prozent bis 60 Prozent 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

Nach Abschluss der Einführung des Vier-Jahrs-Programms zur Umstrukturierung bei Airbus im Jahr 2010 unter der

Bezeichnung Power8 arbeitet Airbus derzeit an weiteren Kosteneinsparungsprogrammen mit der Bezeichnung „Power8 Plus“. Mit diesem Programm wird das Ziel verfolgt, jährlich Bruttoeinsparungen von 650 Millionen Euro im Vergleich zur erwarteten Kostenbasis mit Beginn ab 2011–2012 zu erzielen. Die Unternehmensleitung von Airbus hat vor, die mit Power8 Plus verfolgten Ziele durch eine Ausweitung der Power8-Initiativen bis zum Jahr 2012 (350 Millionen Euro) und durch die weitere Globalisierung der Engineering- und Herstellungsaktivitäten (300 Millionen Euro) zu erreichen.

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus ist ständig bestrebt, neue Produkte zu entwickeln und auszuliefern, um die sich fortlaufend verändernden Kundenbedürfnisse zu befriedigen, während gleichzeitig die bestehende Produktlinie verbessert wird. So beschloss Airbus zum Beispiel Ende 2010, neue treibstoffsparende Triebwerke als Option bei Flugzeugen vom Typ A320 anzubieten. Die A320neo (neue Triebwerksoption) wurde entwickelt, um auf die starke Nachfrage des Marktes nach treibstoffeffizienten Flugzeugen und den verschärften Wettbewerb auf dem Markt für Flugzeuge mit einem Mittelgang einzugehen.

Airbus befasst sich derzeit auch mit (i) der Entwicklung und Herstellung des neuen A350 XWB-Programms, (ii) der schrittweisen Ausweitung der Frachterversionen über das gesamte Airbus-Spektrum mit der Entwicklung der A330-200F und dem Programm der zum Frachter umgerüsteten Passagiermaschine A320, mit dem viele derzeit in Betrieb befindliche alternde, kleine Frachter ersetzt werden sollen, (iii) zusätzlichen Möglichkeiten auf dem Markt für Militärflugzeuge durch den Typ A400M oder die Entwicklung militärischer Varianten wie dem A330 MRTT (siehe Airbus Military unten) und (iv) der Forschung zur Entwicklung neuer Flugzeuge im Kurz- und Mittelstreckenbereich.

Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in der Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Airbus hat dementsprechend ein umfassendes Kundendienstangebot entwickelt, das gezielt auf kundenspezifische Bedürfnisse eingeht, und mit dem Kunden die Produkte und Dienstleistungen auswählen können, die sie im Hinblick auf ihr eigenes Geschäftsmodell und ihre Fremdbeschaffungspraktiken brauchen. Dieser Ansatz bietet Airbus-Betreibern Lösungen,



mit denen ihre Betriebskosten erheblich gesenkt, die Verfügbarkeit ihrer Maschinen erweitert und die Qualität ihrer Geschäftstätigkeit gesteigert werden können.

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 sich diese beiden Länder innerhalb der kommenden zwanzig Jahre zum zweit- bzw. fünftwichtigsten Markt für Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen durch Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten hat auch zunehmend an Bedeutung gewonnen, da diese sehr schnell Strategien zum Errichten einer globalen Präsenz und zur Nutzung der Vorteile entfaltet haben, die diese Region bietet.

Niedrigpreis-Fluglinien sind auch ein wichtiger Sektor und dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien, wo sich durch Schwellenmärkte und anhaltende Deregulierung zunehmend mehr Möglichkeiten bieten sollten. Die Flugzeuge von Airbus mit einem Mittelgang sind nach wie vor bei diesen Fluggesellschaften sehr gefragt, die Nachfrage nach „Twin-Aisle“-Flugzeugen von Airbus könnte jedoch auch steigen, da einige dieser Fluggesellschaften begonnen haben, den Markt mit neuen Langstreckenflügen zu testen.

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 auf Grund 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. Ende 2010 hatte jedoch ein Wiederaufschwung beim Luftverkehr im Vergleich zu 2009 eingesetzt, und einige Branchenteilnehmer, darunter die International Civil Aviation Organization (ICAO), haben ein anhaltend positives Wachstum im Jahr 2011 prognostiziert.

Auf der Grundlage interner Schätzungen und abgesehen von Ungewissheiten des Marktes in unmittelbarer Zukunft ist Airbus der Auffassung, dass Flugreisen nach wie vor eine von Wachstum geprägte Branche sind und im Zeitraum 2010–2029 um 4,8 Prozent pro Jahr ansteigen werden. Airbus erwartet daher, dass der in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessene Passagierverkehr sich in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt.

Konjunkturschwankungen. Trotz des erwarteten langfristigen Wachstums beim kommerziellen Flugzeugmarkt insgesamt hat sich der Markt für Verkehrsflugzeuge aufgrund der volatilen Rentabilität der Luftfahrtgesellschaften und der Konjunkturschwankungen der Weltwirtschaft als konjunkturabhängig erwiesen. Gelegentliche unvorhergesehene Ereignisse, wie u.a. der Ausbruch der H1N1-Grippe, können die Nachfrage nach Flugreisen weiter dämpfen. Nach dem 2007 erreichten Höchststand der Neuaufträge verzeichnete Airbus daher 2008 und 2009 in Folge des konjunkturbedingten Abschwungs erheblich weniger Neuaufträge. 2010 konnten durch den Wiederaufschwung des Flugverkehrs (sowohl beim Passagier- wie auch beim Frachtverkehr) bessere Erträge verzeichnet werden und höhere Lastfaktoren unterstützen die konjunkturabhängige Erholung bei Fluglinien auf der ganzen Welt, was sich in einem höheren Auftragsvolumen und Rekordauslieferungen bei Airbus im Jahr 2010 niederschlug.

Bei zyklischen Konjunkturabschwächungen haben Flugzeughersteller in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, wobei einige Kunden auch um Aufschub oder Stornierung vorhandener Bestellungen gebeten haben. Darauf folgte in der Vergangenheit üblicherweise eine Periode nachhaltiger neuer Aufträge und Lieferaktivitäten. Wie bei jeder makroökonomischen Entwicklung ist es jedoch schwierig, den Verlauf der derzeitigen Wirtschaftserholung und des nächsten Konjunkturzyklus vorherzusagen.

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 Transportsystem, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das erst kürzlich zwischen den USA und Europa

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

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, dadurch wird die Nachfrage unterstützt, in einigen Fällen verstärkt. 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. Wenn sich die Nachfrage an der Ausgangs- und Zieldestination als genügend stark erweist, wenden 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. So wie die Deregulierung die Fluggesellschaften dazu brachte, ihre Strategien für die Streckennetze zu diversifizieren, förderte sie gleichzeitig die Entwicklung einer breiteren Flugzeugpalette, um solche Strategien umsetzen zu können.

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 auszeichnet wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt befindet, die als Drehkreuz funktioniert. Diese neuen Flugroutenmärkte sollen erwartungsgemäß mit dem neuesten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden. Außerdem wurde die A380 vor allem konstruiert, um der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, sehr oft auch den Hauptballungszentren wie beispielsweise London, Paris, New York und Peking gerecht

zu werden. Airbus hat in Marktanalysen 32 derartige Städte identifiziert. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – vom A318 mit 107 Sitzen bis zum A380 mit 525 Sitzen – gut positioniert ist, um den aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden.

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 Luftverkehrsberatungsfirma, wird mit Stand vom Januar 2011 ungefähr ein Drittel der Sitzplatzkapazität der weltweit betriebenen Jetliner von nur 15 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, so dass die Fluggesellschaften dadurch ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und gleichzeitig ihr Produktangebot und ihren Marktzugang erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen. Zu den Beispielen zählen die Fusion von Air France und KLM, Delta und Northwest sowie United und Continental, wobei derzeit auch Gespräche zwischen anderen Fluggesellschaften geführt werden.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 14.240 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen zu Beginn des Jahres 2010 bei Fluggesellschaften weltweit im Einsatz (im Vergleich zu 14.016 Flugzeugen bei Jahresbeginn 2009). Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen.

„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/A340/A350-XWB-Familien, haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen in der Regel über acht Sitze pro Reihe und sind durch zwei Gänge getrennt. Die A330/A340/A350-XWB-Familien können auf allen Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt werden, wobei der A340-500/600 insbesondere auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann.

„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. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „– 1.1.7 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. Sie verkaufte kürzlich auch den A320, den A340 und den A380 für den Einsatz im Markt für Firmenjets, 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 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 in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zum Einsatz von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache verstärkt, dass viele Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder auf Grund 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 sich weiterentwickeln werden. Die wirtschaftlichen Erfordernisse bei Flugzeugen werden auch die Größe von Flugzeugen beeinflussen, da die Fluggesellschaften durch eine stärkere Auslastung der Flugzeugkabinen und nach Möglichkeit den Einsatz größerer Flugzeugtypen eine Senkung der Kosten pro Sitzplatz anstreben.

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 Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2010 auf Airbus und Boeing jeweils 52 Prozent bzw. 48 Prozent der Auslieferungen insgesamt, 52 Prozent bzw. 48 Prozent der Netto-Bestellungen insgesamt und je 51 Prozent und 49 Prozent des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

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 und leistungsfähiger Flugzeuge, wie beispielsweise der neuen von Bombardier vorgestellten C-Serie mit 100 bis 149 Sitzen. Außerdem werden in den kommenden Jahren vermutlich auch anderen Konkurrenten aus Russland, China und Japan in den Markt für Flugzeuge mit 70 bis 150 Sitzen eintreten. Dieses Marktumfeld hat zu einem verschärften Druck bei der Preisgebung und anderen Wettbewerbsfaktoren geführt.

Kunden

Zum 31. Dezember 2010 verfügte Airbus über 323 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 6.508 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und der Auftragsbestand umfasste 3.552 Flugzeuge. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2010.

Kunde	Festaufträge*
Virgin America	60
Gecas	60
CASC	56
Air Lease Corporation	51
Lan Airlines	50
Emirates	32
BOC Aviation	30

* Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Auftragsbestand 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 Varianten maßgeschneidert wird. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeuge der neuen Generation 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 Flugzeugtypen ermöglicht den Fluggesellschaften eine erheblich höhere Einsatzflexibilität. Außerdem erlaubt die Betonung auf eine Gemeinsamkeits-Philosophie bei der Flotte eine Verringerung der Entwicklungskosten 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 Gemeinsamkeit des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinweg 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.

2010 hat Airbus zum Beispiel weiter bahnbrechende Arbeit bei der Entwicklung von Bio-Treibstoff aus nachwachsenden Rohstoffen als zukünftigen Ersatz des herkömmlichen Treibstoffs Kerosin geleistet, um die CO₂-Emissionen durch Flugverkehr zu reduzieren. Zu Jahresbeginn wurde eine Partnerschaft mit Qatar Airways, dem Qatar Science & Technology Park und Qatar Petroleum zur Entwicklung, Herstellung und Lieferung einer zweiten Generation von Bio-Treibstoffen eingegangen. Ende 2010 wurde zum allerersten Mal von Tam Airlines mit einer A320 in Lateinamerika ein Flug mit 50 Prozent Bio-Kerosin und 50 Prozent herkömmlichem Kerosin absolviert.

A320-Familie. Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (die nach einem 1984 begonnenen vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner und der A318 Elite-Business-Jet, die Airbus 1997 bzw. 2005 lancierte. Alle Flugzeuge der A320-Familie sind mit den gleichen Systemen, Cockpit, Betriebsvorschriften und Rümpfen ausgestattet. Die A320-Familie deckt den Markt der 100- bis 220-sitzigen Flugzeuge mit Flugrouten von bis zu 3.000 nm/5.700 km ab.

Mit einem Durchmesser von 3,96 Meter hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie verfügt über digitale Fly-by-Wire-Steuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit

2010 erhielt Airbus 416 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 401 Flugzeuge an Kunden aus.

► **Technische Merkmale der A320-Familie (Standardmodell)**

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A318	2003	107	6.000	31,4	34,1
A319	1996	124	6.800	33,8	34,1
A320	1988	150	5.700	37,6	34,1
A321	1994	185	5.600	44,5	34,1

* Auslegung für zwei Klassen.

A330/A340-Familie. Mit etwa 1.483 verkauften und 1.125 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A330/A340-Familie die Lösung von Airbus für Reisen im Regional-, Mittel-, Lang- und Ultralangstreckenbereich und für die Aufnahme von 250 bis 350 Passagieren ausgelegt. Das Konzept der A330/A340-Familie ist einzigartig: ein Flugzeug wird entweder von zwei oder vier Triebwerken angetrieben. Die zweistrahlige A330 ist durch die Kombination aus niedrigen Betriebskosten, hoher Effizienz, Flexibilität und optimierter

und ein Höhenleitwerk aus gewichtsparendem Kohlenstofffaser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

Mit mehr als 6.944 verkauften und 4.526 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A320-Familie bei den Kunden ausgesprochen beliebt. Sie bietet einen hohen Standard beim Kabinenkomfort sowie in den Bereichen Technologie und wirtschaftliche Leistung. Besonders ihr Erfolg bei den Niedrigpreis-Fluggesellschaften demonstriert die wirtschaftliche Attraktivität der A320-Familie.

Airbus investiert weiter in die A320-Familie und führt Verbesserungen und neue Technologie ein, um den Flugzeugtyp nach wie vor für Kunden attraktiv zu machen. Im Jahr 2010 führte Airbus neue Flügelspitzen, sogenannte „Sharklets“ („Haifischflossen“), als Option für Kunden ein, eine Innovation, von der man sich eine Senkung der Treibstoffverbrennung von ungefähr 3,5 Prozent im Langstreckenbereich sowie eine höhere Nutzlast und bessere Startleistung verspricht. Die erste mit „Sharklets“ ausgestattete A320 soll erwartungsgemäß ab Ende 2012 ausgeliefert werden.

Airbus hat außerdem Ende 2010 beschlossen, neue treibstoffsparende Triebwerke als Option für ihre A320-Familie anzubieten. Die A320neo soll nicht nur Treibstoffeinsparungen von bis zu 15 Prozent (einschließlich Sharklets) erbringen, sondern die Kunden der A320neo profitieren auch von einer zweistelligen Reduktion der Stickoxid-Emissionen, verringertem Motorenlärm, niedrigeren Betriebskosten und bis zu 950 kilometer mehr Flugstrecke oder zwei Tonnen mehr Nutzlast. Diese neue Triebwerksoption wird für die Modelle vom Typ A321, A320 und A319 angeboten, wobei die ersten Inbetriebnahmen für Oktober 2015 geplant sind.

Leistungskraft sehr gefragt und hat einen stetig wachsenden Kundenstamm, während die vierstrahlige A340 speziell auf die Bedürfnisse des Langstreckenmarktes mit 300 Sitzen zugeschnitten ist und direkte Flugdienste mit höheren Flugfrequenzen bei niedrigeren Kosten bietet.

Die A330/A340-Familie umfasst sechs Passagiversionen. Jede verfügt über den gleichen Rumpf mit 222 Zoll Durchmesser, dasselbe Cockpit und weitere fortentwickelte

Merkmale, diese bieten die betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung, die Fluggesellschaften dabei unterstützt, den effizientesten Flugzeug-Mix für ihre Netzwerke einzusetzen. Die A330/A340-Familie bietet hohen Komfort für Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume. Die Konkurrenztypen der A330-/A340-Familie sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.

Airbus hat auch eine spezielle neue Kargovariante der A330-Familie, die A330-200F, ein mittelgroßes Transportflugzeug

zum Langstreckeneinsatz, entwickelt, das konstruiert wurde, um auf die derzeitige Marktdynamik mit steigenden Treibstoffpreisen und zunehmendem Druck auf die Erträge einzugehen. Die A330-200F erhielt im April 2010 ihre Zulassung von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und die erste Auslieferung erfolgte im Juli 2010 an Etihad Airways.

2010 erhielt Airbus 63 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A330/A340 und lieferte 91 Flugzeuge an Kunden aus.

► Technische Merkmale der A330/A340-Familie

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.500	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.500	63,7	60,3
A340-300	1992	295	13.700	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.700	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.600	75,3	63,6

* Auslegung für drei Klassen.

A380. Der A380 ist das größte auf dem Markt erhältliche Verkehrsflugzeug und ist das Angebot, das Airbus im Marktsegment der sehr großen Flugzeuge anbietet. 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 8.000 nm/15.000 kilometer bietet der A380 eine überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger

Fluglärm und geringere Emissionen. Hauptkonkurrent der A380-Familie ist die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

Im Jahr 2010 erhielt Airbus 32 Festbestellungen für den A380 und damit insgesamt 234 Festbestellungen von 17 Kunden zum Jahresende. Gleichzeitig lieferte Airbus 2010 18 Flugzeuge vom Typ A380 an Kunden aus (im Vergleich zu 10 im Jahr 2009). Airbus strebt die Auslieferung von 20 bis 25 Flugzeugen im Jahr 2011 an.

► Technische Merkmale des A380

Typ*	Inbetriebnahme	Typische Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A380-800	2007	525	15.000	73,0	79,8

* Auslegung für drei Klassen.

Entwicklung neuer Produkte

A350-XWB-Familie. Ende 2006 führte Airbus die A350-XWB-Familie ein, eine neue Langstreckenfamilie mittlerer Kapazität mit einem extra breiten Rumpf, die 270 bis 350 Passagieren Platz bietet und 2013 in Betrieb genommen werden soll. Die A350 XWB verfügt über die Technologie der A380, einen breiteren Rumpf als bei konkurrierenden Flugzeugen der neuen Generation und einem erhöhten Einsatz von Verbundstoffen. Hauptkonkurrent der A350 XWB ist die Boeing 787- und 777-Flugzeugserie.

Das A350-XWB-Programm trat 2010 von der Definitions- in die Produktion ein. Die Auswahl der Zulieferer ist bereits erfolgt und die ersten Metallteile für die zentrale Tragflächenzelle wurden am Standort von Airbus in Nantes Anfang 2010 zugeschnitten. Derzeit befindet sich die Montage des Flugzeugs in den Airbus-Fabriken und Betrieben der Zulieferer auf der ganzen Welt in Vorbereitung, einschließlich einer neuen Endmontagelinie in Toulouse (Frankreich).

Im Jahr 2010 erhielt Airbus 63 Festbestellungen für die A350-XWB-Flugzeugfamilie und damit insgesamt 583 Festbestellungen von 36 Kunden am Ende des Jahres.

► Technische Merkmale der A350-XWB-Familie

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A350-800	2014	270	15.800	61,0	64,0
A350-900	2013	314	15.000	67,3	64,0
A350-1000	2015	350	14.800	74,3	64,0

* Auslegung für drei Klassen.

A400M. Für weitere Informationen bezüglich des A400M-Programms siehe „–Airbus Military“ unten.

Asset Management

Der Bereich Airbus Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflugzeuge, 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 eigene Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von Airbus-Flugzeugen aller Typen. Durch seine Aktivitäten ermöglicht es der Bereich Asset Management Airbus, dem mittel- und langfristigen Bedarf seiner Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Airbus-Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Jahresende 2010 verfügte das Airbus Asset Management über einen Bestand von 16 Flugzeugen (einschließlich sechs im Jahr 2010 hinzugefügte Flugzeuge). Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

Kundenfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Kundenfinanzierung ausweiten. 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 oder sogar der 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.

Airbus konnte im Jahr 2010 beginnen, sich die besseren Finanzmärkte zunutze zu machen, indem sie mehr Engagements abstieß als sie hinzufügte. Die Märkte sind jedoch nach wie vor unvorhersehbar und Airbus ist auf potentielle weitere finanzielle Risiken eingestellt. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Kundendienste

Die wichtigste Aufgabe der Kundendienste von Airbus besteht darin, seine Kunden beim sicheren, rentablen Betrieb ihrer Airbusflotte zur Zufriedenheit ihrer Passagiere zu unterstützen. Auf Grund ihres fortwährenden Wachstums hat sich der Kundenstamm von Airbus im Laufe der vergangenen Jahre stetig vergrößert.

Ein Team von über 3.700 Mitarbeitern deckt alle Bereiche der technischen Betreuung von Engineering/betriebsbezogener Unterstützung und Lieferung von Ersatzteilen bis zu Schulungen für Besatzung und Personal ab. Hunderte technischer Fachkräfte bieten Airbus-Kunden täglich rund um die Uhr Beratung und Unterstützung. Über 280 Kundendienstvertreter sind in über 166 Städten auf der ganzen Welt in der Nähe der von ihnen bedienten Fluggesellschaften ansässig und darüber hinaus steht ein internationales Netzwerk von Support- und Schulungszentren sowie Ersatzteilgeschäften zur Verfügung.

Außer den zentralen Supportdiensten für Kunden hat die Kundendienstabteilung von Airbus ein umfassendes Angebot modularer und kundenspezifischer Dienste entwickelt, die durch den besonderen Mehrwert, der vom Flugzeughersteller erbracht werden kann, motiviert wurden. Diese Dienste sind vier Hauptbereichen zuzuordnen: Fly-by-the-Hour-Dienste, Materialmanagement, System- und Kabinennachrüstung sowie Schulungen und Flugbetrieb. In diesen Bereichen wurden neuartige, integrierte Lösungen entwickelt, wie zum Beispiel die „Flight Hour Services Component“-Programme (FHS Component) und das maßgeschneiderte „Tailored-Support-Package“ (FHS TSP), die integriertes Engineering/ Wartung und Bestandteilkpakete bieten, mit denen Kunden ihre

Investitions- und Supportkosten senken können, während sie gleichzeitig die Verlässlichkeit beim Betrieb steigern. Ähnliche integrierte Lösungen wurden auch bei der System- und Kabinennachrüstung entwickelt.

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede Aufgabe beim Bau eines Airbus-Flugzeugs (vom Entwurf, der Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) wird entsprechend der jeweiligen Fachkompetenz einem designierten Kompetenzzentrum (Centre of Excellence – „CoE“) zugewiesen. Die derzeit bestehenden Kompetenzzentren befassen sich mit Flugzeugrumpf/ Kabine, Flügel/Triebwerksträger und Leitwerk/hinterer Flugzeugrumpf sowie transversalen CoE-Industrieabläufen und Flugzeugstrukturen. Die Entwicklung von Kompetenzzentren ist ein wesentliches Merkmal der Produktion von Airbus.

Die Kompetenzzentren unterstehen dem Leiter des operativen Geschäftsbereichs (Head of Operations) von Airbus und seinem Team, das für die gesamten Fertigungsverfahren zuständig ist. Dazu gehört unter anderem, sicherzustellen, dass die aufeinander abgestimmte und standardisierte Prozesse, Methoden und Hilfsmittel ausgewählt und in allen Kompetenzzentren zur Effizienzsteigerung und Kostenreduzierung implementiert werden.

Der Bereich Programme, der für die Arbeit der Endmontagelinien einschließlich der Kabinendefinition und -installation sowie die gesamten Managementprozesse verantwortlich ist, arbeitet eng mit den Kompetenzzentren zusammen, um durch feste Zusagen sicherzustellen, was an die Endmontagelinien geliefert wird.

Ferner unterhalten die Kompetenzzentren enge Verbindungen mit Kernfunktionen wie Engineering, Beschaffung, Qualität, Personalwesen und Kundendienst, um Kompetenzen zu entwickeln und zu managen, um Richtlinien zu fördern und um sicherzustellen, dass die Mitarbeiter von Airbus ihr Wissen und ihre Ideen mit Kollegen über Funktionen hinweg teilen.

Nach Abschluss der im Rahmen von Power8 eingeleiteten Umstrukturierungsstrategie des Flugzeugkomponentensegments nahmen die beiden neuen Bereiche, die Premium AEROTECH GmbH und die Aerolia S.A., am 1. Januar 2009 im Besitz von EADS ihre volle Geschäftstätigkeit auf und sind so positioniert, dass sie sich zu wichtigen Teilnehmern des weltweiten Flugzeugkomponentenmarktes entwickeln können. Siehe „— 1.1.7 Beteiligungen — Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten — Aerolia und Premium AEROTECH“.

Engineering

Airbus Engineering ist ein weltweites Unternehmen, das sich mit der Entwicklung vollständiger Flugzeuge sowie von Flugzeugkomponenten befasst und Forschungen zur

Anwendung bei der nächsten Flugzeuggeneration betreibt. Die Kompetenzzentren („CoCs“) und CoEs, aus denen sich Airbus Engineering zusammensetzt, operieren transnational, wobei die meisten Ingenieure an den vier Standorten von Airbus in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien beschäftigt sind. Die fünf weiteren Engineering-Centres mit Sitz in Wichita (US-Bundesstaat Kansas), Mobile (US-Bundesstaat Alabama), Moskau (Russland), Bangalore (Indien) und Peking (China) beschäftigen eine stetig zunehmende Anzahl weltweit erfahrener Luftfahrt-Ingenieure.

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.

Im Jahr 2010 hat der Bereich Airbus Engineering bedeutende Verbesserungen des A350-Programms hinsichtlich des Konstruktions- und dem Komponentendesign sowie bei großen strukturellen Demonstratoren durch weitere Feinabstimmung der Aerodynamik, Ausreifung der Systemarchitektur, Auswahl der wichtigsten Systemlieferanten und Studien zur Antriebsintegration vorgenommen. Einige Komponenten wurden bereits hergestellt und die ersten Systeme haben jetzt mit Tests bei den wichtigsten Prüfständen begonnen.

Der Bereich Airbus Engineering erbrachte auch einen wichtigen Beitrag zur Entscheidung zur Einführung der A320neo sowie zur erfolgreichen Auslieferung der ersten A330-200F und zur Flugtestphase für die A400M.

Betriebsstätten und Produktionsfluss

Die Kompetenzzentren sind für das Design und die Herstellung vollständig ausgerüsteter und getesteter Lieferobjekte, von spezifischen Teilen bis zu großen Flugzeugkomponenten, verantwortlich. Die Flugzeug-Komponenten werden zwischen dem Netzwerk von Standorten transportiert, und für die Endmontagelinien werden fünf A300-600 ST „Beluga“ Super Transporter eingesetzt. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert. Die typische Produktionslieferzeit zwischen der Definitionsfestlegung durch den Kunden und der industriellen Auslieferung beträgt bei einem „Single-Aisle“-Flugzeug 7-8 Monate und bei einem „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeug 9-12 Monate.

Für 2011 festgesetzte Auslieferungen

Im Jahr 2010 lieferte Airbus 510 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 498 im Jahr 2009) und erwartet für 2011 die Auslieferung von 520 bis 530 Flugzeugen. Eine erhebliche Produktionsstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

AIRBUS MILITARY

Einführung und Überblick

Airbus Military produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben, wie etwa für Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Airbus Military ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen.

Im Jahr 2010 verzeichnete Airbus Military Umsatzerlöse in Höhe von 2,7 Milliarden Euro.

Strategie

Die Strategie von Airbus Military besteht darin bei gleichzeitiger Verbesserung der Rentabilität das Kerngeschäft auszubauen und den Marktanteil zu erhöhen, was durch die Nutzung der technologischen Expertise von EADS erreicht werden soll. Daher verfolgt Airbus Military aktiv folgenden Ansatz:

Festigung ihrer Position als führender Anbieter von Flugzeugen für Sondermissionen

Als Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen erfüllt Airbus Military aufgabenspezifische Kundenanforderungen, wobei der Geschäftsbereich sich einerseits eigener spezieller Technologien bedient (Betankungssystem mit Ausleger, Fully Integrated Tactical System („FITS“), Seeüberwachungslösungen und U-Boot-Abwehr) und andererseits auf die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen und -systemen zurückgreifen kann. Airbus Military wird sich zukünftig um eine weitere Konsolidierung seiner Position auf diesem Markt bemühen, insbesondere durch das Angebot des A330 MRTT, das im Jahr 2010 die militärische und zivile Zertifizierung erhalten hat.

Behauptung der Führungsposition bei militärischen Transportflugzeugen

Airbus Military zählt zu den Weltmarktführern in den Marktsegmenten für mittelschwere und leichte militärische Transportflugzeuge. Mit der Hinzufügung des schweren militärischen Transportflugzeuges A400M, das bis dato erfolgreich über 1.000 Testflugstunden absolviert hat, bietet Airbus Military ein komplettes Spektrum taktischer militärischer Transportflugzeuge, mit denen alle Bedürfnisse einer Mission erfüllt werden können.

Markt

Flugzeuge für Sondermissionen

Flugzeuge für Sondermissionen sind Flugzeuge, die von existierenden Flugzeugplattformen abgeleitet und für spezifische Missionen angepasst werden, in der Regel für Kunden aus den Bereichen Militär und Sicherheit. Anpassungen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis der Flugzeugzelle, 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.

Darüber hinaus erfordern die moderne Verteidigung und Kriegsführung auf verschiedenen Einsatzgebieten unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form und Kunden verlangen deshalb zunehmend umfassende Systeme, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung und der Bedarf Europas im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach speziellen Missionsflugzeugen führen wird. Auf Grund der angebotenen kundenspezifischen Lösungen, denkt Airbus Military, für diesen Markt gut positioniert zu sein.

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden im Markt für militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und nationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (i) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis drei Tonnen, (ii) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von vier bis 14 Tonnen und (iii) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von 15 Tonnen und mehr. Laut einer Analyse von DMS Forecast International, einer unabhängigen Beratungsfirma im Raumfahrt- und Verteidigungssektor, wird sich der Weltmarkt für militärische Transportflugzeuge in der Zeit von 2010 bis einschließlich 2019 erwartungsgemäß auf ungefähr 65 Milliarden US-Dollar belaufen.

Schwere militärische Transportflugzeuge. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der USA geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. Der A400M markiert den Einstieg von Airbus Military in diesen Markt, zu einem Zeitpunkt, zu dem von den USA und Europa erwartet wird, dass sie mit der Nachrüstung und dem Austausch ihrer bestehenden Flotten beginnen. Im oberen Bereich des Segments könnte der A400M gegen die C-17 von Boeing antreten.

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. Die Flugzeuge von Airbus Military, insbesondere die CN235 und die C295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil während der vergangenen zehn Jahre internen Schätzungen zufolge bei 49 Prozent lag, sind in diesem Segment führend. Ihre Konkurrenten sind die von Alenia Aeronautica hergestellte C-27J Spartan und die von Antonov hergestellte An-32.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittelschwere militärische Transportflugzeuge leisten können, schrumpft. Die C212 war in der Vergangenheit in diesem Marktsegment führend und hielt internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren einen durchschnittlichen Marktanteil von 19 Prozent. Die Hauptkonkurrenten der C212

sind die M-28, hergestellt von Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec, und die DHC-6 Serie 400, hergestellt von Viking, Kanada.

Produkte und Dienstleistungen

Flugzeuge für Sondermissionen

Multi-Role Tanker Transport – A330 MRTT. Der A330 MRTT, ein Abkömmling der erfolgreichen Airbus A330/A340-Familie, ist das weltweit führende Luft-Luft-Betankungsflugzeug. Ihre riesige Treibstoffkapazität bedeutet, dass keine Hilfstanks notwendig sind, um eine Luft-Luft-Betankungsleistung bereitzustellen, die weit über der ihrer engsten Mitbewerber liegt. Der Treibstoff fließt durch einen innovativen Fly-by-Wire-Betankungsausleger, der eine größere Kraftstoffdurchflussgeschwindigkeit, Betankungskapazität und eine bessere Kontrolle als andere auf dem Markt angebotene Systeme bietet. Da der A330 MRTT keine zusätzlichen Hilfstanks benötigt, steht der ganze Laderaum für Fracht zur Verfügung. Dadurch können LD3- oder LD6-Standardcontainer, militärische Paletten und/oder jede sonstige Art heute gebräuchlicher Ladegeräte integriert werden.

Airbus Military konnte bis dato mit Australien, Saudi-Arabien (einschließlich eines Folgeauftrags), den VAE und Großbritannien Aufträge für den A330 MRTT abschließen und hatte Ende 2010 einen Auftragsbestand von insgesamt 28 Flugzeugen, darunter ein 27-Jahresvertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium („**MoD**“) im Zusammenhang mit dessen Future Strategic Tanker Aircraft- („**FSTA**“-) Programm durch das Lufttankerkonsortium. Das FSTA-Programm sieht die Bereitstellung einer Flotte von 14 neuen (auf der aktuellsten Generation des Airbus A330-200 basierenden) Tankflugzeugen vor, die ab 2011 in Betrieb gehen und die Vorgängerflotte von VC-10- und Tristar-Tankflugzeugen ersetzen. Der Vertrag umfasst ebenfalls die Bereitstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur, Schulungen, Wartungsarbeiten, Flug- und Flottenmanagement und Bodendienste, sodass die Royal Airforce weltweit Luftbetankungen vornehmen und Transportmissionen durchführen kann.

Airbus Military erhielt im Jahr 2010 die Zulassung zum zivilen und militärischen Einsatz des A330 MRTT. Zwei MRTT waren bei Jahresende zur Auslieferung an die Royal Australian Air Force bereit. Weitere fünf MRTT absolvierten am Jahresende Testflüge, wobei vier einer Umrüstung unterzogen wurden.

In den USA hat die Air Force ein Programm zur Ersetzung ihrer alten Luft-Luft-Betankungsflotte initiiert. Anfang 2008 gab die US Air Force bekannt, dass sie dem Unternehmen Northrop Grumman, mit dem sich EADS zusammengeschlossen hatte, den ursprünglichen Zuschlag (als Hauptauftragnehmer) erteilt hat. Nach einer Anfechtung dieses Vertragszuschlags seitens Boeing, der vom Government Accountability Office bestätigt wurde, erging vom US-Verteidigungsministerium Anfang 2010 eine erneute Angebotsanfrage. EADS beschloss, sich als Generalunternehmer zu bewerben und im Juli 2010 unterbreitete EADS North America ein Angebot. Am

24. Februar 2011 erhielt Boeing den Vertragszuschlag. Siehe „– 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

Airbus Military hat ein technologisches Programm zur Entwicklung eines neuen Luft-Luft-Betankungssystems mit Ausleger (Air-to-Air Refuelling Boom System, „ARBS“) durchgeführt. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung anfällig sind. Das ARBS wurde mit über 1.300 trockenen und nassen Berührungsstellen an einem breiten Spektrum von Flugzeugen getestet, einschließlich der Kampfflugzeuge F-16 und F/A-18 und E-3 AWACS, und erhielt im Jahr 2010 die Zulassung für den zivilen und militärischen Einsatz bei dem A330 MRTT.

Seeüberwachungsflugzeuge. Airbus Military bietet verschiedene Lösungen an, die von der Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge reichen und auf der C212-, CN235-, C295- oder P-3-Orion-Plattform basieren. Die Flugzeuge von Airbus Military, insbesondere die CN235 und die C295, hatten internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren zusammen einen durchschnittlichen Marktanteil von 43 Prozent. Ihre Hauptkonkurrenten sind Seeüberwachungsversionen des Bombardier Dash-8 Q200/Q300 und des Alenia ATR 42/72.

Airbus Military entwickelt auch FITS, die das Kernstück der auf diesen Seeüberwachungsplattformen installierten Missionssysteme sind. FITS ist ein System der neuen Generation zur Verbesserung des taktischen Bewusstseins, das Entscheidungsfindungsprozesse und den Betrieb in einem netzwerkzentrierten Umfeld erleichtert.

Die US Coast Guard bestellte 2010 drei weitere Flugzeuge vom Typ CN235 zum Einsatz bei ihrem „Deepwater“-Programm. Airbus Military erhielt auch einen Auftrag für vier weitere Flugzeuge, die von der mexikanischen Marine bei Seeüberwachungseinsätzen verwendet werden. Bei den Auslieferungen konnte Airbus Military 2010 die Auslieferung von sechs CN235- und vier C295-Flugzeugen zur Seeüberwachung (drei CN235-Flugzeuge für die US Coast Guard, zwei CN235-Flugzeuge für Mexiko, eine CN235 für Kolumbien und vier C295-Flugzeuge für Portugal) verzeichnen.

Airbus Military ist auch an der Modernisierung und betrieblichen Aufrüstung des P-3 Orion zur Seeüberwachung für die spanische und brasilianische Luftwaffe beteiligt. Im Rahmen des Programms werden FITS zusammen mit neuen Missionssensoren und Avionik installiert. Im Jahr 2010 wurde eine neu aufgerüstete P-3 an die spanische Luftwaffe geliefert.

Militärische Transportflugzeuge

CN235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.

Die erste Version der CN235 -Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb. Die neueste, die Serie 300, ist ein Flugzeug der neuen Generation und eine zweimotorige Turboprop-

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

Maschine mit Druckkabine. Die CN235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (i) 36 Fallschirmjägern, (ii) 18 Tragen und drei Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder -Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN235-300 werden für andere Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt. Bei Berücksichtigung aller Varianten sind seit Beginn des Programms über 275 CN235 verkauft worden.

C295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.

Die im Jahr 1999 zertifizierte C295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie die CN235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50 Prozent schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über größere Entfernungen transportieren zu können. Die C295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen.

Sowohl die CN235 als auch die C295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C130 Hercules entwickelt und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit wesentlich niedrigeren Betriebskosten.

2010 erhielt Airbus Military einen Auftrag für acht CN235 von der französischen Regierung und von Mexiko, Finnland und Ägypten, das vor kurzem als neuer Kunde hinzukam, einen Auftrag für insgesamt sechs C295. Im Jahr 2010 lieferte Airbus Military insgesamt neun C295 an die Tschechische Republik und an Mexiko aus.

Es wurden über 70 C295 an 12 Betreiber aus 11 Ländern ausgeliefert. Die C295 hat insgesamt 90.000 Flugstunden unter unterschiedlichsten Bedingungen von arktischen Regionen bis zu Wüstengebieten absolviert. Der Flugzeugtyp CN235/C295 ist über 1,1 Millionen Flugstunden lang im Betrieb erprobt.

C212 – Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version, die S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C212 mehrzweckfähig und

kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden.

Entwicklung neuer Produkte

Airbus A400M. Die A400M ist ein ganz neuer Transporter, der zum militärischen Einsatz zur taktischen, strategischen und logistischen Verwendung vorgesehen ist und dem Bedarf von Streitkräften auf der ganzen Welt bei militärischen, humanitären und friedenserhaltenden Missionen entsprechen soll. Airbus Military verfolgt das Ziel, sich eine Führungsposition auf dem Markt für schwere militärische Transportflugzeuge zu erarbeiten, wodurch sie ihren Kunden zusammen mit ihren mittelschweren und leichten militärischen Transportflugzeugen ein vollständiges Spektrum taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten kann. Außer den 174 A400M, die derzeit in Folge der Stornierung von 10 Optionen (sieben von Deutschland und drei von Großbritannien) nach Verhandlungen mit den Erstkundennationen (wie nachstehend beschrieben) bestellt sind, wird sich Airbus Military um zusätzliche Exportmöglichkeiten für die A400M bemühen, während gleichzeitig nach der Inbetriebnahme den Kunden Unterstützung beim Betrieb geboten wird.

Seit dem Erstflug der A400M im Dezember 2009 wurden im Jahr 2010 drei weitere Flugzeuge in die Testflugkampagne aufgenommen, die am Jahresende über 1.000 Testflugstunden absolviert hatten. Das fünfte und letzte Flugzeug, das Teil der Flugtestkampagne sein wird, befand sich Ende 2010 in Sevilla in der Endmontagephase. Die erste A400M soll erwartungsgemäß bis Ende 2012/Anfang 2013 an den ersten Kunden, die französische Luftwaffe, ausgeliefert werden.

Airbus Military gab im Jahr 2010 bekannt, dass sie durch OCCAR mit den Erstkundennationen einen neuen Programmansatz für die A400M ausgehandelt hatte. Der revidierte OCCAR - Vertrag muss vor der endgültigen Annahme von jeder einzelnen Kundennation unterzeichnet werden. Für weitere Informationen zu den damit verbundenen finanziellen Folgen siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms.“

Produktion

Eine Endmontagestätte für leichte und mittelschwere Flugzeuge befindet sich im Werk San Pablo in Sevilla (Südspanien). Das Werk, das gleichzeitig für die A400M genutzt wird, hat eine Fläche von 600.000 Quadratmeter. In Sevilla wurde im Oktober 2010 auch ein neues Schulungszentrum von Airbus Military eröffnet. Das Zentrum bietet Platz für sechs Flugsimulatoren und eine Reihe weiterer computergestützter Schulungsvorrichtungen.

1.1.3 Eurocopter

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Mit weltweit rund 2.900 Betreibern umfasst die Produktpalette derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittelschwere und schwere Hubschrauber, die je nach den Bedürfnissen des Kunden für jegliche Einsatzarten angepasst werden können. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2010 auf 4,8 Milliarden Euro; dies entspricht 10,6 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Mit 527 Hubschrauberauslieferungen im Jahr 2010 (im Vergleich zu 558 im Jahr 2009) hat Eurocopter ihre Unternehmens- und Lieferziele für das Jahr erreicht. Die Auftragslage blieb gemessen an der verkauften Stückzahl stabil, war jedoch gemessen am Wert im Vergleich zum Jahr 2009 rückläufig, und die Neuaufträge im Militärbereich konnten den Auftragsrückgang im Zivilbereich nicht ausgleichen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2010 betrug nach Abzug von Stornierungen 346 Flugzeuge (gegenüber 344 Flugzeugen im Jahr 2009). Eurocopter hielt 2010 mit 395 Bruttoaufträgen seine Führungsposition auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt aufrecht. Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Auftragsbestand von Eurocopter auf 1.122 Hubschrauber.

STRATEGIE

Eurocopter hat vor, ihre Marktposition noch weiter zu festigen und ihren Anteil an den durch Dienstleistungsaktivitäten geschaffenen Umsatzerlösen zu steigern, um ein anhaltendes rentables Wachstum zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Eurocopter auf folgende Aktivitäten:

Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management konzentriert sich auf die Stärkung der Position von Eurocopter in Märkten, wo diese Division bereits eine starke Position hat, wie etwa auf dem US-amerikanischen Zivilmarkt und Markt für nationale Sicherheit, und auf den weiteren Ausbau seiner Präsenz in potenziellen Wachstumsmärkten wie China, Indien, Südostasien, Lateinamerika und Osteuropa. Teil der Strategie ist das Angebot hochmodernster Technologieprodukte auf ihren gesamten Märkten, wie zum Beispiel die Super Puma (12 Aufträge für die Royal Malaysian Air Force, neun Aufträge für das mexikanische Verteidigungsministerium und fünf für das albanische Verteidigungsministerium im Jahr 2010), die EC135 (2010 gingen acht Aufträge vom russischen Unternehmen Gazprom ein) sowie andere Hubschraubersysteme, die zur Lieferung an die US Army bestimmt sind. Eurocopter wird versuchen, Expansion durch organisches und externes Wachstum mit einem Fokus auf Dienstleistungen zu verfolgen.

Eurocopter wird auch versuchen, bei Programmentwicklungs- und Gemeinschaftsfertigungsprojekten wie dem EC175 mit China, dem koreanischen Hubschrauberprogramm („KHP“) in Korea und dem Gemeinschaftsprojekt in Kasachstan zur Montage des EC145 von Erfahrungen bei der Zusammenarbeit mit der örtlichen Industrie zu profitieren.

Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Um Marktführung und technologische Überlegenheit zu bewahren, wird Eurocopter laufend in die Erneuerung der umfangreichen Produkt- und Dienstleistungslinie für zivile und militärische Hubschrauber investieren. Das Management konzentriert sich daher zurzeit auf die Lancierung einer Reihe von Plattformaktualisierungen und andere Neuentwicklungen zur Verbesserung ihrer Produktlinie und Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten wie der Ecureuil-Familie, des Dauphin, der EC135, der EC145 und der EC225/725. Die Erneuerung der Produktlinie wird entweder intern oder durch gemeinsame Entwicklung vorgenommen. Besondere Bedeutung kommt hierbei dem mittleren und Zwischensegment (EC175 und dem Nachfolger des Dauphin) zu, den die aktuellsten technologischen Neuerungen zugutekommen, und dem Bluecopter-Programm für umweltfreundliche Drehflüglertechnologie. Eurocopter gelingt es, über eine Kombination aus zentralen Technologielösungen mit hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten eine kostengünstige Antwort auf die Ansprüche an Mehrfachmissionen der zivilen und militärischen Kunden in allen Segmenten des Hubschraubermarktes zu bieten.

Darüber hinaus strebt Eurocopter eine nachhaltige Ausweitung ihres Dienstleistungsangebots an, um die Verfügbarkeit von Flugzeugen und die Einsatzleistung und Kostenwirksamkeit für ihre Kunden zu steigern. Effizienz bei Support und Dienstleistungen steht bei den neuesten Produktentwicklungen im Mittelpunkt und soll künftig sowohl Umsatzerlöse wie auch Kundenzufriedenheit schaffen. Eurocopter erwägt außerdem eine Weiterentwicklung von Schulungs- und Softwarewartungsaktivitäten, die als wesentliche Antriebsfaktoren für die Zukunft identifiziert wurden.

Verschlinkung und Rationalisierung des Unternehmens

Das Transformationsprogramm SHAPE, mit dem bis Ende 2011 200 Millionen Euro Kosteneinsparungen geschaffen werden sollen, wurde Anfang 2010 eingeführt, um dem Wirtschaftsabschwung entgegenzuwirken und den Wettbewerbsanforderungen gerecht zu werden. Bis Ende 2010 hatte es über die Hälfte des Kosteneinsparungsziels erreicht und hatte im Hinblick auf die Entwicklung neuer Produkte, besseren Kundendienst, Innovation und Verschlinkung des Unternehmens bereits Ergebnisse erbracht.

MARKT

Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Wert der weltweit ausgelieferten Hubschrauber stieg von schätzungsweise 12 Milliarden Euro 2009 auf schätzungsweise 13,5 Milliarden Euro 2010. Laut den von The Teal Group, Honeywell and Rolls Royce veröffentlichten Marktprognosen sollen weltweit in der Zeit von 2009 bis 2018 zwischen 7.000 und 9.500 Zivilhubschrauber und 6.500 bis 6.800 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose basiert, besonders im Hinblick auf das Militärsegment, in hohem Maß auf großangelegten US-amerikanischen Entwicklungsprogrammen.

Die Nachfrage nach Militärhubschraubern, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Das Management 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 nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Jüngste militärische Großprogramme, wie z. B. die von Australien, Brasilien, Spanien, Großbritannien, Korea und das Nordics Standard Helicopter Project haben diesen Trend bestätigt. Dennoch unterlag die Nachfrage des Militärsegments in der Vergangenheit auf Grund sich ergebender strategischer Erwägungen jährlichen Schwankungen und das kurzfristige Wachstumspotenzial könnte auf Grund zunehmender Budgetbeschränkungen bei Ausgaben der öffentlichen Hand begrenzt sein. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2010 weltweit 532 zivile Hubschrauber geliefert wurden.

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. Mit der Einführung des Tiger, des NH90 und des EC725 und durch einen aggressiveren Ansatz bei der internationalen Fertigungszusammenarbeit wurde der Anteil von Eurocopter am Weltmarkt für Militärhubschrauber jedoch erhöht. 2010 lag Eurocopter im Militärsegment an den Auslieferungen gemessen auf einem immer noch von US-Herstellern beherrschten Markt an zweiter Stelle. Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter in diesem Segment sind Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Sikorsky, Boeing und Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.) in den USA. Darüber hinaus sind die russischen Hersteller nach einer vollständigen kaufmännischen und fertigungstechnischen Umstrukturierung wieder präsent. In letzter Zeit traten sie aggressiver auf, vor allem in den asiatischen und den lateinamerikanischen Märkten.

Die Umsätze im Militärssektor betragen im Jahr 2010 46 Prozent der Umsatzerlöse von Eurocopter.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber, in dem Eurocopter Marktführer ist, werden zum 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. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2010 weltweit rund 874 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden. Bei Eurocopter werden die geringeren Auftragseingänge für leichte Hubschrauber im Jahr 2010 zu niedrigeren Produktionszahlen im Jahr 2011 führen, während die Produktionszahlen für Militärhubschrauber steigen werden.

Die weltweiten Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Bereich Zivilhubschrauber sind Agusta-Westland, Sikorsky und Bell Helicopter. In den letzten Jahren wurde der Markt für Zivilhubschrauber wettbewerbsintensiver, wobei Sikorsky und Agusta-Westland ihren Marktanteil bei schweren und mittelgroßen Hubschraubern vergrößert haben.

Kunden und Marketing

Rund 2.900 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber in 147 Ländern ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85 Prozent der Kunden von Eurocopter betreiben Flotten von einem bis vier Hubschraubern. Die wichtigsten militärischen Kunden von Eurocopter sind europäische Verteidigungsministerien sowie Verteidigungsministerien in Asien, den Vereinigten Staaten und Lateinamerika. Auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt hat Eurocopter in Europa, den USA und Kanada einen führenden Marktanteil.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den bedeutendsten Kunden bevorzugt. Die weltgrößten Offshore-Betreiber (wie Bristow, CHC, Era und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Passagierbeförderung und zur Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber 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 Eurocopter-Produkte.

Die globale Marketingstrategie von Eurocopter zeigt sich in der Größenordnung des weiten internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 27 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein weitverzweigtes Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es eine große Anzahl bestehender und potenzieller Kunden betreuen kann. Im Jahr 2010 festigte Eurocopter dieses Netzwerk noch stärker durch die Eröffnung der Tochtergesellschaft Eurocopter India mit dem Ziel, die



Handelspräsenz auf diesem vielversprechenden Markt auszubauen, das Unterstützungs- und Dienstleistungsnetz im ganzen Land auszubauen und die vier Jahrzehnte umfassende Beziehung des Unternehmens zur indischen Industrie zu

verfestigen. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei Zulieferverträgen sowie durch Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Eurocopter bietet eine vollständige Palette von Hubschraubern an, die fast das gesamte zivile und militärische Marktspektrum abdeckt und die laufend durch Spitzentechnologie modernisiert wird. Diese Produktpalette beinhaltet leichte einmotorige, leichte zweimotorige sowie mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Eurocopter 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 Eurocopter, die aus optimierten Produkten für verschiedene Einsatzarten besteht:

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, zivile und militärische Ausbildung
Einmotoriges Modell („Ecoreuil“-Familie)	
AS350 „Ecoreuil“/AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck**, Unternehmen/Privat
EC130	Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355NP/AS555	Halbstaatlich*, Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
EC145/LUH (UH-72)/EC645	Zivil- und Militäreinsatz**, Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschwer („Dauphin“-Familie)	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Halbstaatlich* (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR)), Öl & Gas
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschweres Modell	
AS332 „Super Puma“/AS532 „Cougar“	Militärtransport, Öl & Gas, Shuttle
EC225/EC725	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP
NH90 (TTH/NFH)	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Marineeinsätze
Sondermodelle	
Tiger	Gefechtseinsatz, bewaffneter Aufklärungseinsatz/Geleitschutz

* Halbstaatlich umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

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

Ziviler Bereich. Eurocopter hat stets mit Nachdruck in die Modernisierung und Erneuerung der zivilen Produktpalette investiert, um den Wettbewerbsvorteil im zivilen Sektor auszuweiten und zu halten. Im Lauf der Jahre hat Eurocopter erfolgreich neue Produkte wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, die Weiterentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin, sowie den EC145 an den internationalen Märkten eingeführt. Das neueste Modell der Cargolifter-Familie ist der EC225. Er wurde für die Passagierbeförderung, insbesondere in den Bereichen Öl und Gas und VIP, jedoch auch für öffentliche Dienstleistungen, wie Such- und Rettungseinsätze (SAR), entwickelt.

2010 erhielt Eurocopter 346 Nettofestaufträge für Zivilhubschrauber (einschließlich der jeweiligen Militärvarianten) und lieferte 484 Hubschrauber an Kunden aus.

Leichter Mehrzweck-Hubschrauber (Light Utility Helicopter, LUH)-Programm. Die U.S. Army wählte die UH-72A Lakota (ein Militär-Derivat des kommerziellen EC145) als ihren LUH der nächsten Generation mit einem Lieferbedarf von bis zu 345 Stück über einen Zeitraum von 10 Jahren mit einem Gesamtwert von mehr als 2 Milliarden US\$ über den gesamten Lebenszyklus. Im Jahr 2006 bestellte die U.S. Army 42 Hubschrauber, gefolgt von einer zusätzlichen Bestellung über 43 Hubschrauber im Jahr 2007, 39 Hubschrauber im Jahr 2008, 51 im Jahr 2009 und 40 im Jahr 2010.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

Im Jahr 2010 gab es 52 LUH-Auslieferungen, womit sich die Gesamtzahl der planmäßig erfolgten Auslieferungen zum Jahresende 2010 auf 150 summiert. Alle Auslieferungen erfolgten vom neuen US-amerikanischen Eurocopter-Standort in Columbus, Mississippi.

NH90. 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 von Eurocopter, 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 Eurocopter an NHI beträgt 62,5 Prozent.

Im Jahr 2010 gab es 28 NH90 Auslieferungen (beinahe doppelt so viele wie im Jahr 2009, in dem 15 erfolgten), wobei insgesamt bis Ende 2010 68 Auslieferungen erfolgten.

Tiger. Das Tiger-Kampfhubschrauber-Programm umfasst vier Varianten, die alle auf demselben Flugwerk basieren: den HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Lenkflugkörper), von denen 40 Exemplare von Frankreich und sechs von Spanien bestellt wurden; den UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Axialgewehre und Raketen) mit 80 Exemplaren für Deutschland; den ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 22 Exemplaren für Australien sowie den HAD (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. Seit 2009 haben die französischen Streitkräfte den Tiger in Afghanistan eingesetzt, mit drei Hubschraubern im ständigen Einsatz vor Ort (1.600 Flugstunden).

Im Jahr 2010 gab es 15 Tiger-Auslieferungen (doppelt soviel wie im Vergleich zum Jahr 2009 mit 7 Auslieferungen), wobei bis Ende 2010 insgesamt 70 Auslieferungen erfolgten.

Entwicklung neuer Produkte

Die derzeitige Produktentwicklung umfasst (i) den KHP für militärische Einsätze, (ii) die EC175 und (iii) die EC145 T2, wie nachstehend beschrieben.

KHP. Die koreanische Regierung hat Eurocopter als Hauptpartner für die Korea Aerospace Industries („KAI“) für ein neues KHP-Programm ausgewählt, mit dem der erste koreanische militärische Transporthubschrauber der 8-Tonnen-Klasse entwickelt werden soll. Die 6-jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10-jährige Produktionsphase ist die Fertigung von 245 Hubschraubern vorgesehen. Als Hauptpartner von KAI verfügt Eurocopter über eine Beteiligung von 30 Prozent an der Entwicklungsphase und von 20 Prozent an der

Produktionsphase. Eurocopter und KAI gründeten eine Tochtergesellschaft zur Vermarktung der Exportversion des KHP. 2010 wurde der Erstflug des ersten Prototypen erfolgreich absolviert und der Vertrag zur Serienproduktion zugesprochen.

EC175. Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben die gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion (auf 50:50-Basis) des EC175 aufgenommen, eines Zivilhubschraubers der 6-Tonnen-Klasse, der die Produktpaletten beider Partner erweitert. Die fünfjährige Entwicklungsphase begann im Jahr 2006. Im Jahr 2008 wurde der EC175 auf der Heli-Expo in den Vereinigten Staaten präsentiert. Dies führte zur Unterzeichnung von schriftlichen Absichtserklärungen mit 13 Betreibern für insgesamt 111 Hubschrauber. Die Montage des ersten Prototyps begann Ende 2008 in Marignane nach Lieferung der ersten Zelle durch den chinesischen Partner. Im Jahr 2010 absolvierte der zweite Hubschrauberprototyp vom Typ EC175 seinen Erstflug und der EC175 wurde in der Off-shore und SAR-Konfiguration vorgestellt. Der erste EC175-Hubschrauber soll 2012 ausgeliefert werden.

EC145 T2. Dieser zweimotorige Hubschrauber wurde auf Grundlage des bereits erprobten EC145 entwickelt und wurde erstmals im März 2011 bei der Ausstellung Heli-Expo Airshow in Orlando im US-Bundesstaat Florida vorgestellt. Bei dem EC145 T2 wurden die neuesten Innovationen von Eurocopter im Hinblick auf Motorenstärke, Avionik, Flugsicherheit, Lärminderung und Einsatzrüstung integriert und er ist auch mit einem völlig neuen Fenestron-Heckausleger ausgestattet. Der Erstflug des ersten Prototypen wurde erfolgreich im Juni 2010 absolviert und die ersten Auslieferungen sind für das Jahr 2013 vorgesehen. Der neue Mehrzweck-EC145 T2 wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kunden konstruiert und bietet mehr Leistungsstärke bei geringerem Arbeitsaufwand für den Piloten, so dass er ideal für den Rettungsdienst, Polizeieinsatz, Heimatschutz, Offshore- und SAR-Betreiber auf der ganzen Welt geeignet ist.

Technologie-Demonstrator

X3. Eurocopter begann im Jahr 2010 mit Flugtests für den X3, einen neuen Hochgeschwindigkeitsdemonstrator zum Langstreckeneinsatz. Bei diesem Flugzeug sind die Hauptrotorblätter und zwei Propeller auf kurzspannigen Starrflügeln angebracht und es kombiniert die vertikale Startkapazität eines Hubschraubers mit der Geschwindigkeit eines Flugzeugs. Der X3 erreichte bereits zwei Monate nach seinem Erstflug mit einer Geschwindigkeitsleistung von 180 Knoten den ersten bedeutenden Meilenstein.

Kundenbetreuung

Zum 31. Dezember 2010 bildeten die Eurocopter-Produkte mit weltweit mehr als 11.200 Hubschraubern im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für



die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 36 Prozent der in 2010 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Schulung, technischer Unterstützung, Wartung, Reparaturen und der Bereitstellung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Darüber hinaus erweitert Eurocopter, um der immer globaler werdenden Kundennachfrage gerecht zu werden, die Palette der seinen Kunden zur Verfügung stehenden Dienstleistungen.

Eurocopter nahm im Jahr 2010 ein ganz neues Logistikzentrum in der Nähe von Marignane, Eurocopter Global Logistics, in Betrieb, das alle Kundenschnittstellen unter einem Dach kombiniert und mit dem Eurocopter seine Leistungen bei der Lieferung von Ersatzteilen und Reparaturdiensten verbessern kann. Auf internationaler Ebene wurde Eurocopter India gegründet, und damit das Netzwerk zur Kundenbetreuung und Bereitstellung von Kundendiensten in ganz Indien ausgebaut. Eurocopter hat seine Beteiligung an der MRO JV in China aufgestockt und einen Fünf-Jahresplan zur Entwicklung zusätzlicher Wartungskapazitäten erarbeitet. In Singapur wurde ein neuer, größerer Betrieb eröffnet, um die Erweiterung von Schulungsdiensten, Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdiensten (MRO) sowie Forschung und Entwicklung und Konstruktionshilfsmitteln zu fördern. Gleichzeitig wurden im Verlauf des Jahres mehrere Flugsimulatoren eingeführt bzw. zum Einsatz gebracht.

Eurocopter bemüht sich, die Qualität des Dienstleistungsangebots, wie die Effizienz der Ersatzteillieferungen, ständig zu verbessern, die im Jahr 2010 ein On-Time-Delivery-Verhältnis von etwa 95 Prozent ausmachte.

1.1.4 Astrium

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrtdienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2010 auf 5,0 Milliarden Euro, also 10,9 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese Geschäftseinheiten umfassen die Bereitstellung

PRODUKTION

Die Fertigung von Eurocopter erfolgt an vier Hauptstandorten, zwei in Frankreich, einem in Deutschland und einem in Spanien. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Der deutsche Standort ist in Donauwörth, der spanische Standort liegt in Albacete.

Im Anschluss an eine umfangreiche Expansion im Jahr 2008 hat das US-amerikanische Eurocopter-Werk in Mississippi die Fertigung, Montage und Auslieferung des LUH weiter gesteigert. Die Fertigungstätigkeit hat 2006 mit der Montage und Auslieferung des LUH begonnen und hat inzwischen nach der Erteilung der Produktionszulassung seitens der US-amerikanischen Bundesluftfahrtbehörde den vollen Produktionsumfang erreicht. In dem Werk in Columbus erfolgt u.a. auch die Herstellung und Montage des AS350 und des EC120 für die US-Zollbehörden und den Grenzschutz sowie die Unterstützung des Programms der US-Küstenwache zur Modernisierung ihrer Dolphin-Hubschrauberflotte.

Im Jahr 2010 wurde in Itajuba, Brasilien, mit dem Bau eines neuen Drehflügler-Kompetenzzentrums begonnen. Helibras, die brasilianische Tochtergesellschaft von Eurocopter, wird dort die Herstellung, Montage und Wartung der von den brasilianischen Streitkräften gekauften EC725-Hubschrauber vornehmen.

Insgesamt ist die Anzahl der Serienauslieferungen bei Hubschraubern im Jahr 2010 um rund 5 Prozent zurückgegangen und für 2011 wird mit einem leichten Rückgang (bis unter die 500-Stückgrenze) gerechnet. Eurocopter wird weiter die internationale Expansion ihrer globalen Lieferkette mit besonderem Schwerpunkt auf einer dollarbasierten und kostengünstigen Beschaffung verfolgen, während gleichzeitig die Rationalisierung ihres Zulieferernetzwerks und die Straffung ihrer internen industriellen Organisation angestrebt wird.

von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete), sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung wie Paradigm Secure Communications, Infoterra und Spot Image.

STRATEGIE

Mit einer gefestigten Position in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien und die Niederlande) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das eine ganze Bandbreite

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägersysteme, orbitale Infrastruktur, Ausrüstung und Kundendienst) anbietet. Astrium verfolgt die Strategie, ihre Marktposition zu stärken, indem sie ihren Kunden ein breites Spektrum an Lösungen bietet, die auf diesen strategischen Vorteilen aufbauen. Insbesondere weil die Märkte für Trägerraketen und Satelliten flach sind, hat Astrium erfolgreich eine Dienstleistungsaktivität aufgebaut, die in den nächsten Jahren den größten Teil ihrer Entwicklung ausmachen dürfte.

Generieren eines profitablen Wachstums in einem schwachen Markt

Aufgrund der bestehenden Budgetbeschränkungen fallen die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa eher schwach aus. Die Konkurrenz auf den Märkten für Trägerraketen und Telekommunikationssatelliten ist ebenfalls hart, besonders in Anbetracht der Schwäche des US-Dollars in den vergangenen Jahren gegenüber dem Euro. In diesem schwierigen Markt verfolgt Astrium folgende Strategie:

- ▶ in Zusammenhang mit der Trägerrakete Ariane und dem Flugkörpersystem M51 ist Astrium Space Transportation bestrebt, ihre Aktivitäten zu rationalisieren und straffen, indem die Rolle des Hauptauftragnehmers (statt nur die eines Hauptlieferanten und Systemarchitekten) übernommen wird. Dies trägt deutlich zu einer Steigerung der Verlässlichkeit und der Kosteneffizienz dieser Produkte bei. Zusätzlich ist Astrium derzeit mit einem Anteil von 32,5 Prozent nach der französischen Raumfahrtbehörde („CNES“) der zweitgrößte Aktionär von Arianespace. Astrium Space Transportation wird sich bemühen, diese Führungsposition für noch bessere Leistungen für Kunden zu nutzen;
- ▶ in Bezug auf das Satellitengeschäft und die Dienstleistungen versuchte Astrium in den letzten Jahren, sich von der Position des ausschließlich auf Lieferung von Systemen konzentrierten Unternehmens in Richtung einer Führungsposition im Satellitenbetreuungsbereich als Erbringer sicherer Kommunikations- und Erdbeobachtungsleistungen zu bewegen. Die Verlängerung des Liefervertrags für die Lieferung sicherer Kommunikationssysteme an das britische Verteidigungsministerium um 30 Monate zusammen mit der Fertigstellung des vierten Satelliten und die erfolgreiche Lieferung des zweiten sicheren Kommunikationssatelliten in die Umlaufbahn für die deutsche Bundeswehr sind wichtige Fortschritte, die im Jahr 2010 verzeichnet werden konnten. Astrium wird sich in Zukunft um eine Erweiterung des Angebots innovativer, äußerst konkurrenzfähiger und maßgeschneiderter Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation bemühen. Die Division plant auch den Ausbau ihrer Position bei Erdbeobachtungsdiensten.

Maßstäbe für Kundendienst und Attraktivität für Mitarbeiter setzen

Das Management setzt sich für die Einführung weiterer Maßnahmen zur Steigerung der Rentabilität ein und stellt daher mehr Umsatzerlöse zur Finanzierung von Innovationen bereit. Das im Jahr 2010 eingeführte Transformationsprogramm AGILE (Ambitious, Globally growing, Innovative, Lean and Entrepreneurial), mit dem den zunehmend problematischen Marktbedingungen entgegengewirkt werden sollte, soll Astrium mehr Flexibilität, Konkurrenzfähigkeit und Innovation verschaffen und Mittel zur Investition in die Geschäfte von Astrium freisetzen. AGILE setzt gleichzeitig einen Schwerpunkt auf Kundenorientierung und Übertragung von Verantwortung an Mitarbeiter.

ASTRIUM SATELLITES

Astrium Satellites zählt in den Bereichen Konstruktion und Fertigung von Satellitensystemen, Nutzlasten, Bodeninfrastruktur und Weltraumausstattung für eine breite Palette ziviler und militärischer Anwendungen zu den weltweit führenden Anbietern. Als Hauptauftragnehmer für mehr als 90 Kommunikationssatelliten ist Astrium Satellites ein bevorzugter Partner vieler der angesehensten Betreiber weltweit. Das Geschäft von Astrium Satellites umfasst die vier nachfolgend beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen:

- ▶ *Telekommunikationssatelliten* – sie finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z. B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und militärische Anwendungen eingesetzt werden;
- ▶ *Beobachtungssatelliten* – sie erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung und Überwachung;
- ▶ *Forschungssatelliten* – sie sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften; und
- ▶ *Navigationssatellitensysteme* – sie senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Land-, See- und Lufttransportbetriebe, Notdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von zunehmender Bedeutung ist.

Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt. Im Jahr 2010 belief sich der weltweite Marktanteil von Astrium Satellites bei Neuaufträgen für geostationäre Satelliten internen Schätzungen zufolge auf rund 7 Prozent. Ihre Hauptkonkurrenten sind Loral, Boeing, Orbital und Lockheed Martin in den Vereinigten Staaten, Thales Alenia Space (TAS) in Frankreich und Italien und Information Satellite Systems Reshetnev in Russland. Nachdem der kommerzielle Telekommunikationsmarkt in den vergangenen fünf Jahren einen Höhepunkt erreicht hatte, wird erwartet, dass er sich bei zunehmender Konkurrenz wieder auf einem Standardniveau einpendeln wird. Astrium Satellites strebt eine Konsolidierung ihrer Stellung auf diesem Markt an.

Im Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigations-satelliten ist der Wettbewerb in Europa entweder auf nationaler oder multinationaler Ebene z. B. durch die Europäische Raumfahrtbehörde („ESA“) organisiert. Es gibt auch eine beachtliche Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS der führende europäische Anbieter ist. Daneben erhöhte sich zum Beispiel im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen, einschließlich ESA, an Erdbeobachtungssatelliten. Das Management erwartet, dass dieser Markt mittelfristig weiter wachsen wird.

Und schließlich ist bei Kunden aus dem Militärbereich die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten in den vergangenen Jahren gestiegen. Der Skynet 5/Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten und der vor Kurzem in Frankreich für zwei Aufklärungssatelliten zugeschlagene Vertrag veranschaulichen den Wachstumstrend dieses Marktes.

Produkte

Astrium Satellites bietet ihren Kunden schlüsselfertige Satellitensysteme über eine Reihe hundertprozentiger Tochtergesellschaften wie (i) EADS CASA Espacio (Spanien), die Plattformen, Satellitenantennen, Steuerungsmechanismen und Kabel-Subsysteme für Telekommunikationssatelliten liefert, (ii) CRISA (Spanien), die elektronische Ausrüstung und Software für die Raumfahrt konstruiert und herstellt, (iii) Tesat (Deutschland), die für elektronische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig ist, (iv) Dutch Space (Niederlande), die Solarbauteile und andere spezialisierte Teile liefert, und (v) SSTL (Großbritannien), die kleine Satelliten und Nutzlasten liefert sowie (vi) Jena-Optronik, die im Jahr 2010 übernommen wurde und Raumfahrtsensoren und Optiksysteme liefert.

Telekommunikationssatelliten. Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festnetz- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her.

Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR (bisher wurden 63 dieser Satelliten geordert), von denen der Eurostar 3000 das neueste Modell ist.

Astrium Satellites konnte im Jahr 2010 Aufträge für zwei kommerzielle Telekommunikationssatelliten (SES-6 für SES World Skies und W5A für Eutelsat) einfahren sowie für einen militärischen Telekommunikationssatelliten, Skynet 5D, als Teil des verlängerten Vertrags von Astrium Services mit dem britischen Verteidigungsministerium. 2010 wurden insgesamt sechs Telekommunikationssatelliten in die Umlaufbahn gebracht, davon einer zum militärischen Einsatz: Astra 3B für SES Astra (Mai 2010), Arabsat 5A und 5B für Arabsat (Juni 2010), HYLAS-1 für Avanti (November 2010) und Ka-Sat für Eutelsat (Dezember 2010) sowie ComSat BW2 für die deutsche Bundeswehr (Mai 2010).

Beobachtungs- und Forschungssatelliten. Astrium Satellites ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet profitieren Kunden erheblich von den gemeinsamen Elementen der zivilen und militärischen Programme von Astrium Satellites.

Astrium Satellites konstruiert und produziert eine breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Abläufen und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist der Hauptauftragnehmer für komplexe Einsätze wie zum Beispiel (i) Pleiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für den zivilen und militärischen Einsatz, (ii) Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde; (iii) Gaia, eine globale Astrometriemission, (iv) Bepi Colombo, eine Beobachtungsmission zum Merkur, (v) EarthCARE, eine deutsch-japanische gemeinsame Wolken- und Aerosolmission, (vi) Seosat and Seosar, ein Radar-Erdbeobachtungssystem für Spanien und (vii) Spot 6 und Spot 7 für Spot Image, eine Tochtergesellschaft von Astrium Services.

Im Jahr 2010 verbuchte Astrium Auftragseingänge für zwei Erdbeobachtungssatelliten für KGS, das Staatliche kasachische Raumfahrtunternehmen. Des Weiteren erhielt Astrium von der ESA einen Auftrag zum Bau der nächsten Flugeinheit (Sentinel 2B) für die optische Satellitenserie Sentinel und erhielt einen Auftrag für zwei optische Aufklärungssatelliten von der französischen Beschaffungsbehörde für den Verteidigungssektor („DGA“).

2010 wurden vier Erdbeobachtungssatelliten erfolgreich in die Umlaufbahn gestellt: Cryosat 2 für die ESA (April 2010), COMS für das South Korean Aerospace and Research Institute (Juni 2010), TandemX für das deutsche Raumfahrtzentrum (Juni 2010) und Alsat-2a für die algerische Raumfahrtbehörde (Juli 2010).

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

Navigationssatelliten. Nachdem die Europäische Union Ende 2007 zu der Entscheidung gekommen war, die Entwicklung eines europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“ voranzutreiben, wurde die ESA mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt. Der von Astrium konstruierte Galileo-Testsatellit Giove B konnte im April 2010 sein zweites Jahr in der Umlaufbahn abschließen. Astrium ist auch für die Validierungsphase des Galileo in der Umlaufbahn („**IOV**“) verantwortlich, um das neue Satellitennavigationssystem unter realen Missionsbedingungen zu testen. Die IOV-Phase umfasst den Bau der ersten vier Satelliten dieser Konstellation und einen Teil der terrestrischen Infrastruktur für Galileo, gefolgt von dem Test für dieses Teilsystem. Astrium ist ferner besonders über ihre Tochtergesellschaft SSTL aktiv an der kompletten Betriebskapazitätsphase („**FOC**“) beteiligt. SSTL liefert die Nutzlast für die ersten 14 FOC-Satelliten.

ASTRIUM SPACE TRANSPORTATION

Astrium Space Transportation ist der europäische Raumtransport- und Raumfahrtinfrastruktur-Spezialist. Sie konstruiert, entwickelt und fertigt Ariane-5-Trägerraketen, das Columbus-Labor und den automatischen Frachttransporter („**ATV**“) für die internationale Raumstation („**ISS**“), ballistische Raketen für die französischen Abschreckungskräfte, Antriebssysteme und Raumfahrtausrüstungen.

Raumfahrt-Infrastruktur

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur, in dem Astrium Space Transportation tätig ist, umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die ISS bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Fahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten in diesem Segment. Astrium Space Transportation ist der Hauptlieferant im Rahmen eines ESA-Vertrags, der sich in zwei wichtigen Punkten auf die ISS bezieht: das Columbus Orbital Facility Labor („**COF**“) und das Automatisierte Transfervehikel (ATV).

Markt

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. Neben den COF- und ATV-Projekten ist ESA auch für weitere ISS-Komponenten im Hinblick auf den Aufbau und die Betriebsphasen der Station verantwortlich. Zudem sind nationale Raumfahrtbehörden, wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und das Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) in die Entwicklung von auf der ISS genutzten Versuchseinrichtungen involviert.

Produkte

Astrium Space Transportation war Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility. COF ist ein Modul mit Druckausgleich mit einem unabhängigen, lebenslangen Support-System. Das COF-Modul wurde am 7. Februar 2008 mit einem Shuttleflug zur ISS befördert. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien.

Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des automatischen Frachttransporter ATV, der Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportiert und für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Der erste ATV, „Jules Verne“, wurde 2008 gestartet und dockte an die ISS an. Nach sechs Monaten in der Umlaufbahn wurde es von der ISS abgedockt und verbrannte beim Eintritt in die Atmosphäre. Der zweite ATV, „Johannes Kepler“, wurde nach Kourou versandt, wo die Endmontage abgeschlossen wurde. Nach der Ladung, dem Auftanken und der Installation auf dem Ariane 5 ES soll er Anfang 2011 gestartet werden. Die Herstellung der ATV zwei bis fünf und die Einsatzvorbereitung und Betriebsunterstützung sind durch den Vertrag abgedeckt, der den Betrieb und die Bereitstellung europäischer Komponenten an die ISS regelt.

Trägerraketen und Trägerdienste

Um Raumfahrtsysteme (einschließlich Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturelemente und interplanetare Sonden) auf ihre Bahn zu bringen, sind aus mehreren Stufen bestehende Trägerraketen erforderlich, die während des Starts verbraucht werden. Astrium Space Transportation ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (i) Konstruktion und Herstellung von Trägerraketen für zivile und militärische Zwecke und (ii) Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

Astrium Space Transportation ist der einzige Generalunternehmer für das Ariane-5-System und ist für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Astrium Space Transportation liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Zudem ist Astrium Space Transportation der Hauptlieferant für ballistische Raketensysteme an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten genutzten Raketen und deren Betriebssysteme.

Markt

Der Markt für Trägerdienste ist weiter im Wachsen begriffen. Der Konkurrenzdruck nimmt ständig zu, da weitere Konkurrenten in den Markt eintreten oder wieder



zurückkommen. Das Management ist der Ansicht, dass der Markt von Ariespace für kommerzielle Trägerdienste für geostationäre Satelliten einen mäßigen Rückgang von 20 Nutzlasten auf 15 Nutzlasten pro Jahr zu erwarten hat. Aufgrund verschiedener Faktoren (wie technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland oder China.

Im Bereich der nationalen Verteidigung ist Astrium Space Transportation seit Anfang der 60er Jahre der alleinige Lieferant ballistischer Raketen an den französischen Staat. Zusätzlich zur Herstellung und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten erbringt Astrium Space Transportation einen beträchtlichen Wartungsaufwand bei ballistischen Raketensystemen, um sicherzustellen, dass sie über die gesamte Lebensdauer, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Astrium Space Transportation erbringt auch Vor-Ort-Betreuungsleistungen für das französische Militär. Schließlich arbeitet Astrium Space Transportation in Partnerschaft mit anderen an einem NATO-Vertrag in Bezug auf die Architektur des Projekts „Theatre Missile Defence“.

Produkte und Dienstleistungen

Trägerdienste. Astrium Space Transportation ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Ariespace mit Trägerraketen für hohe Nutzlasten, an Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurockot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

► **Ariespace.** Astrium ist mit einem Anteil von 32,5 Prozent an Ariespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Ariespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Ariespace Ariane-Trägerraketen und führt von Guyana Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guayana die Starts durch.

Im Jahr 2010 unterzeichnete Ariespace insgesamt 12 Verträge für Ariane 5 für geostationäre Satelliten, was über 60 Prozent des zur Verfügung stehenden Marktes entspricht. Ariespace führte sechs Starts für Ariane durch, bei denen 12 Satelliten in die Umlaufbahn gestellt wurden. Seit im Jahr 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, wurden 55 Ariane-5-Raketen gestartet;

► **Starsem.** Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35 Prozent an Starsem, einem französischen Unternehmen, gemeinsam mit Ariespace 15 Prozent, der russischen Raumfahrtbehörde (25 Prozent) und das im Besitz des russischen Staates befindliche Raumfahrtzentrum Samara (25 Prozent). Über Ariespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere

Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Die Arbeiten an der Startrampe Kourou machen Fortschritte und der erste Start (der von Ariespace durchgeführt werden soll) ist für 2011 vorgesehen.

► **Eurockot.** Eurockot Launch Services wird gemeinsam von Astrium Space Transportation (51 Prozent) und Khrunichev (49 Prozent) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rocket-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19.

Kommerzielle Trägerraketen. Astrium Space Transportation 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.

Astrium Space Transportation war seit 2004 der alleinige Hauptauftragnehmer für das Ariane 5-System. Dank des wirtschaftlichen Erfolgs des Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2009 mit Ariespace einen Vertrag zur Herstellung von 35 Ariane 5-Trägersystemen zusätzlich zu den 30 Ariane 5-Trägersystemen, die im Jahr 2004 bestellt wurden. Im Jahr 2010 schloss Astrium Space Transportation den Vertrag für den ersten Teil der Entwicklungsphase 1 für das Ariane 5 Midlife Evolution, womit die Kapazität des Trägersystems bei der für 2016/2017 vorgesehenen Inbetriebnahme erhöht wird.

Ballistische Flugkörper. Astrium Space Transportation ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Im Anschluss an die mit Frankreich für die von Unterseebooten genutzten ballistischen Raketen der Familie M1, M2, M20, M4 und M45 hat Astrium Space Transportation nun einen Vertrag für die Entwicklung und Herstellung der M51 mit höherer technischer und betrieblicher Leistungskraft abgeschlossen. Nachdem der vierte Testflug und Start zur Abnahme im Jahr 2010 erfolgreich absolviert wurde, soll die M51.1 nun bald an Bord der französischen ballistischen Raketen-U-Boote der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt werden. Die französische Beschaffungsbehörde des Verteidigungssektors und Astrium Space Transportation haben vor kurzem einen Vertrag zur Entwicklung und Herstellung der zweiten Version der strategischen Rakete vom Typ M51 (M51.2) unterzeichnet, wodurch sich Astrium Space Transportation Kapazitäten in diesem Bereich sichern kann. Astrium Space Transportation ist darüber hinaus für das Management der betrieblichen Wartung am M51-Raketensystem für die französischen Streitkräfte verantwortlich.

ASTRIUM SERVICES

Astrium Services bietet innovative, äußerst konkurrenzfähige und maßgeschneiderte Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation und Erdbeobachtung an. Astrium Services, der

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

europäische Generalanbieter („One-Stop-Shop“) für militärische Satellitenkommunikationsdienste, erbringt für eine Reihe von Ländern sichere Militärsatellitendienste.

Produkte und Dienstleistungen

Militärische Kommunikation. Im Jahr 2003 entschied sich das britische Verteidigungsministerium für Paradigm als Erbringer globaler militärischer Satellitenkommunikationsdienste für sein Skynet-5-Programm der nächsten Generation. Dieser Vertrag, unter dem Paradigm 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. In seinem Dienstleistungskatalog liefert Paradigm maßgeschneiderte 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. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Die ersten drei Skynet 5-Satelliten wurden 2007 und 2008 in die Umlaufbahn gestellt, so dass das britische Verteidigungsministerium im Jahr 2009 den vollständigen Betrieb ankündigen konnte. Im Jahr 2010 wurde der Vertrag um weitere 30 Monate einschließlich Herstellung, Start, Testen und Betrieb eines vierten Satelliten, Skynet 5D, verlängert.

In Deutschland wird ein Team unter der Leitung von Astrium Services die ersten dedizierten Satelliten für ein sicheres Kommunikationsnetzwerk in Deutschland bereitstellen. Zwei Militärfrequenzsatelliten und ein umfassendes Anwenderterminal am Boden liefert der deutschen Bundeswehr eine sichere Informationsquelle zur Nutzung durch im Einsatz befindliche Einheiten mit Sprach-, Fax-, Daten-, Video- und Multimedia-Applikationen. Der erste Satellit (ComSat BW1) wurde im Jahr 2009 gestartet, der zweite (ComSat BW2) im Mai 2010, die Anwenderterminals wurde in-theatre in Betrieb genommen, und das System nahm im Jahr 2010 den Betrieb auf. Astrium Services wird durch ein Gemeinschaftsunternehmen mit ND Satcom (Astrium Services: 75 Prozent, ND Satcom: 25 Prozent) das System langfristig betreiben und zusätzliche Kapazitäten von kommerziellen Betreibern bereitstellen.

In Abu Dhabi arbeitet Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) auf der Basis eines im Jahr 2007 unterzeichneten Vertrags mit Yahsat, einer hundertprozentigen Tochter der Mubadala Development Company, über den Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services leitet das Programm und wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50 Prozent des Bodensegments liefern. Die Arbeiten gehen voran und die vollständige Auslieferung ist für 2011 geplant.

Geologische Informationsdienstleistungen. Astrium Services bietet sowohl optische wie radargestützte geologische Informationsdienstleistungen für Kunden, einschließlich international tätige Unternehmen, Regierungen und Behörden auf der ganzen Welt. Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – dem neuen radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – hat die Tochtergesellschaft von Astrium, Infoterra, ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, wesentlich ausgebaut. TanDEM-X, der nahezu identische Zwillingssatellit, wurde im Juni 2010 erfolgreich in die Umlaufbahn gestellt und erweitert somit das Produktangebot von Infoterra um 3D-Abbildungen.

Astrium, die Muttergesellschaft von Infoterra, hat seit 2008 ihre Beteiligung an Spot Image, einem Anbieter von satellitgestützten geografischen Informationen und Dienstleistungen, auf 98,9 Prozent im Jahr 2010 aufgestockt. Im Jahr 2009 begann Spot Image mit Arbeiten am „Astroterra-Programm“, das Spot 5 (das im Besitz der französischen Regierung steht und für das Spot Image eine exklusive Betriebslizenz gewährt wurde) vor Ablauf seines Bestehens mit einer Konstellation von zwei Erdbeobachtungssatelliten (Spot 6 und Spot 7) ersetzen soll, um die Hocharbeitskapazität bis einschließlich 2023 aufrecht zu erhalten.

PRODUKTION

Astriums Hauptproduktionsstätten befinden sich in Frankreich (Elancourt, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse, Limeil-Brévannes), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage, Guildford) und den Niederlanden (Leiden).



1.1.5 Cassidian

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Cassidian ist der Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Elektronik, Air Systems, Verteidigungs- und Kommunikationssysteme und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5 Prozent bestehen) in einer einzigen Division hat EADS das Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen. Das im Jahr 2010 vorgenommene Rebranding der Division weist auf die langfristige Strategie von Cassidian mit dem Ziel hin, ein wirklich globaler Player auf den Verteidigungs- und Sicherheitsmärkten zu werden.

Der erzielte Umsatzerlös von Cassidian belief sich im Jahr 2010 auf 5,9 Milliarden Euro; dies entspricht 13,0 Prozent des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

STRATEGIE

Cassidian unterstützt die Implementierung des Vision 2020 Plans von EADS aktiv durch:

- ▶ ein starkes Wachstum der Umsatzerlöse im Bereich Verteidigung und Sicherheit, um das Risiko des Konzerns im Bereich Verkehrsflugzeuge auszugleichen;
- ▶ eine Steigerung der Rentabilität über die Vergleichsgröße der Industrie hinaus;
- ▶ eine Ausweitung des Dienstleistungsgeschäfts; und
- ▶ die Umwandlung in eine wahrhaft globale Division.

Unterstützung des Transformationsprozesses der Kunden

Cassidian unterstützt durch bereits mit der NATO, dem Europäischen Verteidigungsministerium und den Verteidigungsministerien der jeweiligen Länder (insbesondere Frankreich, Großbritannien, Deutschland und Spanien) bestehende Programme aktiv die Transformation der Verteidigungs- und Sicherheitskräfte Europas und der NATO. Cassidian nimmt ebenfalls am Network Centric Operations Industry Consortium (NCOIC) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler innerhalb einer globalen Netzwerkumgebung in Bezug auf die Architektur auszusprechen.

Cassidian wird auch in Zukunft weiter eng mit Industrie- und Kundenarbeitsgruppen zusammenarbeiten, um die Definition und Bereitstellung von Lösungen zu unterstützen, mit denen der Transformationsprozess der Verteidigungs- und Sicherheitskräfte innerhalb und außerhalb Europas weiter gefördert wird.

Verfolgen weiterer Wachstumsbereiche

In Anbetracht der zunehmenden Haushaltszwänge seiner staatlichen Kunden wird sich Cassidian um die Aufrechterhaltung seiner Führungsposition in Kernbereichen (wie unter anderem Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie Raketen) bemühen und gleichzeitig schnell wachsende Märkte gezielt angehen wie:

- ▶ den UAS-Markt, auf dem die Division bereits 500 Millionen Euro in Entwicklung investiert hat. Cassidian wird sich anhand ihrer umfassenden Erfahrung und bisherigen Projekte (wie u.a. Talarion, Euro Hawk®, Harfang, Barracuda, DRAC) um den Aufbau einer Führungsposition bemühen;
- ▶ den globalen Sicherheitsmarkt, auf dem Cassidian Lösungen wie zum Beispiel integrierte Systeme für globale Sicherheit, vollständige Sicherheitskommunikationslösungen und Sicherheitselektronik anbietet. Durch die vor Kurzem im Nahen Osten verliehenen Projektauszeichnungen wird Cassidian zu einem weltweit führenden Unternehmen bei integrierten landesweiten Sicherheitslösungen.

Steigerung der Profitabilität

Durch die Einführung von Umstrukturierungsprogrammen und Portfoliomanagement hat Cassidian die Rentabilität in den vergangenen Jahren erheblich gesteigert, um einen in Europa vorbildlichen Stand zu erreichen. Cassidian wird sich durch spezielle Verbesserungs- und Transformationsprogramme weiter auf die Rentabilität und Integration der Division konzentrieren, um sich auf die schwierigeren Budgetbedingungen einzustellen.

Weiterentwicklung der Kundendienstleistungen

Cassidian ist auf dem Dienstleistungsmarkt bereits stark etabliert, möchte aber sein Angebot umfassender missionskritischer Servicepakete innerhalb und außerhalb der EADS-Heimatländer weiter ausbauen. Dieses Dienstleistungsangebot reicht von Beratung, Konzeptentwicklung und Simulation bis zu lebenslanger Unterstützung von Flugplattformen, Flottendiensten/ Flugdiensten, Schulung, Betrieb und Fremdbeschaffung.

Konsolidierung auf den Heimatmärkten bei gleichzeitiger Vorbereitung auf globale Tätigkeit

Cassidian wird die Konsolidierung seiner Position auf den europäischen Heimatmärkten (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) anstreben. Auf diesen Märkten strebt Cassidian einen gezielten Einsatz von Technologie und insbesondere Expertise im Bereich Elektronik, luftgestützte Plattform, Raketen- und Systemgeschäfte an.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

Cassidian wird auch einen Ausbau auf anderen Märkten mit nachhaltigem Wachstumspotenzial wie zum Beispiel dem Nahen Osten, Brasilien und Indien anstreben. Cassidian verfolgt nicht nur das Ziel von Aufträgen für wichtige Kampagnen, sondern auch den Aufbau einer langfristigen Industriepresenz, um von potentiellen Kunden als zuverlässiges lokales Unternehmen wahrgenommen zu werden.

Parallel dazu bemüht sich Cassidian durch das Angebot überragender Produkte und Technologien um eine Steigerung ihres Marktanteils auf dem US-amerikanischen Schlüsselmarkt. Sie koordiniert diese eng mit EADS North America. Cassidian betreibt ebenfalls den Aufbau starker transatlantischer industrieller Partnerschaften mit US-amerikanischen Hauptauftragsnehmern zur Erschließung neuer Gelegenheiten, einschließlich Northrop Grumman (Euro Hawk®) und Raytheon (Raketenabwehr).

CASSIDIAN SYSTEMS

Cassidian Systems ist das „Systemhaus“ von EADS. Seine Aufgabe besteht darin, komplette Kommunikations- und Informationssystemlösungen, einschließlich Plattformen, zu entwickeln und zu implementieren. Cassidian Systems bietet seinen Kunden umfassende und maßgeschneiderte Lösungen, einschließlich Expertise im Design, in der Entwicklung und in der Implementierung von Lead Systems Integration („LSI“), um ein breitest mögliches Spektrum individueller Plattformen und Subsysteme in einem einzigen effektiven Netzwerk zusammenzuführen. LSI wurde für Kunden, die im Bereich Grenzkontrolle und Küstenüberwachung tätig sind, aber auch für Kunden aus nicht militärischen Bereichen wie beispielsweise dem Heimatschutz, zunehmend wichtig und bildet einen weiteren Hauptfokus von Cassidian Systems.

Markt

Konkurrenzanbieter von Cassidian Systems sind große US-amerikanische und europäische Firmen, die sich ebenfalls auf ihre Märkte spezialisiert haben. Die größten Konkurrenzunternehmen sind u.a. Lockheed Martin, Thales, Motorola und General Dynamics. Schlüsselkunden für Cassidian Systems sind hauptsächlich staatliche Stellen, wie Verteidigungsministerien, Innenministerien der heimischen Märkte Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, wobei andere europäische Länder, der Nahe Osten, Südafrika, Asien und die USA zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Produkte und Dienstleistungen

Verteidigung. Cassidian Systems bietet umfangreiche Missionssysteme und Lösungen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie Unterstützung für Systeme insgesamt an. Es ist ein führender Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. Cassidian Systems entwirft,

integriert und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. Cassidian Systems ist auch einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C4I-Systemen (Befehls-, Kontroll-, Kommunikations- und Informations-Systeme) für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Frankreich, Deutschland und der NATO.

Globale Sicherheit/Landesweite Sicherheit. Cassidian Systems stellt voll integrierte globale Sicherheitslösungen und -dienstleistungen für die Bereiche Grenz- und Seesicherheit, Krisen- und Notfallmanagement, Schutz für kritische Infrastrukturanlagen und bei Großveranstaltungen bereit. Aufgrund der zahlreicheren Beziehungen zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere im Licht der wachsenden Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Cassidian strebt durch optimierten übergreifenden Daten- und Informationsaustausch bei unterschiedlichen Sicherheitsorganisationen maximale Effizienz an. Mit dem nationalen Sicherheitsprogramm für das Königreich Saudi-Arabien erhielt Cassidian im Jahr 2009 den größten Vertrag, der in diesem Bereich jemals vergeben wurde.

Professioneller Mobilfunk. Cassidian Systems ist ein führender Anbieter im Bereich des digitalen professionellen Mobilfunks („PMR“) und sicherer Netzwerke. Lösungen von Cassidian Systems für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen – wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie – eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf maßgeschneiderten TETRAPOL-, TETRA- und P25-Technologien kann Cassidian Systems ihren Kunden spezialisierte PMR-Lösungen anbieten.

Signalis

Signalis ist Anbieter von Seesicherheitslösungen und nahm ihre Geschäfte offiziell zum 1. Januar 2011 auf. Signalis gruppiert alle Aktivitäten von Sofrelog um, die im Jahr 2006 von Cassidian übernommen wurde, sowie von Atlas Maritime Security, einer Tochtergesellschaft der Atlas Elektronik Group. Signalis steht im gemeinsamen Besitz von Cassidian (60 Prozent) und Atlas Elektronik (40 Prozent). Signalis ist Anbieter von einsatzkritischen integrierten Echtzeit-Systemen, die sich Radar- und anderer breitflächiger Sensoren bedienen; meist für Aufgaben im maritimen Bereich, in der Regel Schiffsverkehrsdienste und Küstenüberwachung.

Atlas Elektronik

Die Atlas Elektronik GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland) ist ein Joint Venture von ThyssenKrupp (51 Prozent) und EADS (49 Prozent). Atlas Elektronik liefert See- und Marinelösungen zum Einsatz über und unter der Meeresoberfläche.



Das Unternehmen hat eine Führungsposition auf allen hochtechnologischen Schifffahrtsbereichen von Befehls- und Kontrollsystemen bis zu Küstenüberwachungssystemen und betriebsinterner Kundenbetreuung.

CASSIDIAN ELECTRONICS

Cassidian Electronics liefert missionskritische Bestandteile für die Erfassung von Daten, Datenverarbeitung und den Vertrieb von Verteidigungs- und zivilen Sicherheitssystemen. Ihr Geschäft basiert in erster Linie auf elektronischer Sicherheitsausrüstung und Subsystemen im High-End-Bereich, die sich an den Markt der Überwachung und Aufklärung, das Management militärischer Einsätze, den Schutz der eigenen Streitkräfte und kritischer Infrastrukturen sowie Testsysteme und Dienstleistungen richten.

Markt

Die Hauptkonkurrenten von Cassidian Electronics im Bereich Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (d.h. Raytheon, Northrop Grumman, Thales, BAE Systems, Galileo Avionica, Indra und Saab) und Unternehmen aus Israel. Die wichtigsten Kunden von Cassidian Electronics sind Verteidigungs- und Innenministerien, Militärdienste, Sicherheitskräfte, die internen EADS-Systemlieferanten und andere LSIs weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Partnerschaften hat Cassidian Electronics Zugang zu Kunden in allen NATO-Ländern, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien, und zu wichtigen Exportmärkten wie den USA, der Türkei, Indien und Südafrika.

Produkte und Dienstleistungen

Elektronische Kampfführung und Selbstverteidigung.

Das Wachstum in der elektronischen Kampfführung („EW“) und Selbstverteidigung ist ein strategisches Schlüsselziel von DE. Der Unternehmensbereich liefert elektronische Schutzsysteme für Militärfahrzeuge und zivile Anwendungen wie zum Beispiel Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen. Cassidian Electronics liefert beispielsweise Störsender, um der zunehmenden Bedrohung durch Straßenbomben zu begegnen. Es trägt Subsystemverantwortung für das Selbstverteidigungssystem der A400M, und auch für die Lieferung von Kernausrüstung zur EW, so etwa das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS. Für militärische Missionsflugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-Flugzeuge entwickelt Cassidian Electronics insbesondere Lösungen für Gegenmaßnahmen bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen.

Avionik. Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissions-Avionik für die A400M hat Cassidian Electronics die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungssystem übernommen. Das Portfolio von Cassidian Electronics umfasst ferner

Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Zusätzlich entwickelt Cassidian Electronics auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind.

Sensoren. Cassidian Electronics ist ein Hauptpartner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms und bietet auch integrierte Systemlogistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist Cassidian Electronics stark in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Im Bereich Kampfradargeräte begann Cassidian Electronics im Jahr 2010 mit der vollständigen Entwicklung des Scan-Kampfradargerätes. Im Bereich Luftabwehr stellt Cassidian Electronics Radare für Anwendungen im mittleren Reichweitenbereich auf Schiffen (TRS-3D/4D) und am Boden (TRML-3D) her. Der Unternehmensbereich nimmt bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. Cassidian Electronics konnte mit ihrem neu entwickelten Flughafenüberwachungs-Radar (ASR-S) den Militärlandebahnen ein verbessertes Kontrollsystem für den Flugverkehr liefern.

Test & Services. Die Produktpalette Test & Services bezieht sich auf den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Systemen und schließt umfassende Lösungen ein, die sich auf Testdienste und -systeme stützen. Diese Lösungen werden sowohl in integrierter Form als auch als eigenständige Elemente angeboten: Instrumentierung, Systemsoftware und Anwendungssoftware. Die Vielseitigkeit der Systeme von Test und Services bedeutet, dass eine Vielzahl von Produkten und Systemen getestet werden kann. Daher kann eine Fluggesellschaft einen Prüfstand für ein Modell zur Wartung einer Airbusflotte ebenso nutzen wie für eine Boeingflotte, und die französische Armee setzt das gleiche Testsystem bei einer Reihe von Waffensystemen ein. Test und Services ist mit seinen zivilen und militärischen Ausstattungstestern bereits weltweit präsent und konsolidiert nun seine Entwicklungsstrategie im internationalen Rahmen, mit neuen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA sowie einem weltweiten Vertriebsnetzwerk.

CASSIDIAN AIR SYSTEMS

Cassidian Air Systems spezialisiert sich im Bereich der Kampfflugsysteme – insbesondere bei der Entwicklung, Herstellung und Lieferung des Eurofighter-Kampfflugzeugs (EADS-Anteil 46 Prozent). Darüber hinaus fertigt und testet Cassidian Air Systems Missions-Luftsysteme einschließlich unbemannter Kampfflugzeuge (UAV). Cassidian Air Systems

1

2

3

4

5



Verzeichnis

bietet entsprechende Produktunterstützung, einschließlich Wartung, Reparatur und Überholung, Modernisierung, Optimierung der Logistik, produktspezifische Schulung und Support Center für integrierte Systeme.

Produkte und Dienstleistungen

Kampfflugsysteme. Beim Eurofighter, der im Export außerhalb Europas als „Typhoon“ bekannt ist, handelt es sich um ein netzwerkfähiges, extrem wendiges und leistungsfähiges Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Swing-role-Operationen in komplexen Luft-Luft- und Luft-Boden-Szenarien optimiert wurde. Der Eurofighter soll durch ein einziges fliegendes Waffensystem die Flotteneffizienz für den nicht mehr sichtbaren Überschallbereich, die Nahkampffähigkeit unterhalb des Überschalls, den Luftraumschutz, die enge Luftunterstützung sowie die Bekämpfung von Flugabwehrsystemen und See- und Küstenangriffsaufgaben verbessern. Die taktischen Erfordernisse für dieses Flugzeug umfassen die Einsetzbarkeit bei allen Wetterbedingungen, die Fähigkeit, auf kurzer Bahn zu starten und zu landen, sowie eine hohe Überlebensfähigkeit und eine hohe Betriebsdauer. Der Eurofighter wurde entwickelt, um langfristige Verbesserungen und Anpassungen an die fortschreitende Entwicklung der Luftfahrtelektronik und der Waffensysteme zu adoptieren und so eine längere Nutzungsdauer zu ermöglichen.

Das Eurofighter-Programm wurde über die NATO Eurofighter and TORNADO Management-Agency („NETMA“) von den teilnehmenden Staaten organisiert. Die NETMA schließt Verträge mit der Eurofighter GmbH, der Programmverwaltungsgesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab. Die Aktionäre und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind EADS (46 prozentiger Anteil), BAE Systems (33 prozentiger Anteil) und Alenia Aerospazio, ein Geschäftsbereich der Finmeccanica (21 prozentiger Anteil). Hinsichtlich der Serienproduktion sehen die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner so aus: 43 Prozent für EADS, 37,5 Prozent für BAE Systems und 19,5 Prozent für Alenia, entsprechend der Zahl der von jedem teilnehmenden Land bestellten Flugzeuge. EADS ist für den zentralen Flugzeugrumpf, das Flugkontrollsystem, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels für alle im Rahmen des Programms bestellten Flugzeuge sowie für die Endmontage von 180 Flugzeugen, die für die deutsche Luftwaffe bestellt wurden, und 87 Flugzeugen, die von der spanischen Luftwaffe bestellt wurden, verantwortlich. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: Manching/Deutschland, Getafe/Spanien, Warton/Großbritannien und Turin/Italien.

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA einen Eurofighterrahmenvertrag über 620 Flugzeuge. Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück), Deutschland 180, Italien 121 (mit einer Option auf

9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und sieht andererseits vor, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei die Produktion voraussichtlich bis mindestens 2015 andauern wird. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Derzeit liegen innerhalb des Kernprogramms verbindliche Bestellungen über 472 Flugzeuge vor.

Die Auslieferung der ersten Tranche mit 148 Flugzeugen (einschließlich sechs instrumentierter Produktionsflugzeuge) wurde 2008 abgeschlossen und die Endmontage der zweiten Tranche von 236 Flugzeugen wird derzeit beschleunigt. Außerhalb des Kernprogramms wird davon ausgegangen, dass sich in Europa, Asien und im Fernen Osten weitere Exportmöglichkeiten bieten. Bis dato wurden 15 Flugzeuge verkauft und an Österreich ausgeliefert. Außerdem wurde zwischen der britischen und der saudiarabischen Regierung ein Abkommen für den Kauf von 72 Flugzeugen erreicht, wobei im Jahr 2009 mit den Auslieferungen begonnen wird. Im Jahr 2010 wurde im Rahmen des Eurofighter-Programms das 250. Flugzeug an den Kunden ausgeliefert.

Mission-Luftsysteme. Um dem Bedarf Deutschlands nach weitreichender Luftüberwachung und Stand-off-Aufklärung nachzukommen, versorgt Cassidian Air Systems und sein US-Partner Northrop Grumman über ihr Joint Venture Euro Hawk GmbH die deutschen Streitkräfte mit dem HALE-UAV-System „Euro Hawk“ an. Euro Hawk ist ein unbemanntes Flugsystem zur Aufklärung in großen Höhen für die Signalinformationsgewinnung (Sigint), das auf der von Northrop Grumman entwickelten Global Hawk RQ4-B-Plattform basiert. Cassidian Air Systems ist für das gesamte Einsatzsystem einschließlich Situationsanalyse und Reporting, sowie für den Nutzlastsensor und Modifikationen verantwortlich. Der Euro Hawk absolvierte im Jahr 2010 erfolgreich seinen Erstflug in Palmdale, Kalifornien.

Die europäischen Länder Deutschland, Frankreich und Spanien haben das Programm „Advanced UAV“ in Auftrag gegeben, um das benötigte System, mit dem ihre Anforderungen für zukünftige unbemannte Überwachungs- und Aufklärungsmissionen erfüllt werden sollen, zu analysieren und genauer zu definieren. Der neuartige Aspekt dieses Ansatzes ist ein modulares System-System-Design und die Integration des geplanten UAS TALARION MALE in ein netzwerkfähiges Betriebsszenario. Die drei Länder gaben 2007 eine 15-monatige Studie zur Risikoverringerung für Hochleistungs-UAVs in Auftrag, die von Cassidian Air Systems 2009 erfolgreich durchgeführt wurde. Seitdem ist die unternehmensinterne Entwicklung fortgeschritten.

Harfang/SIDM (*Système Intérimaire de Drone MALE*) ist ein für die französische Luftwaffe entwickeltes Medium Altitude Long Endurance (MALE) UAV-System. Harfang – auf Basis der IAI

1

(Israel Aeronautic Industries) Eagle 1-Plattform – ist ein UAV-System der neuesten Generation in der MALE-Kategorie, das für Aufklärungs- und Verfolgungsoperationen im Schlachtfeld bestimmt ist. Die französischen Streitkräfte erhielten ihr viertes UAS vom Typ Harfang im Jahr 2010.

Cassidian Air Systems arbeitet zudem an dem „Generischen System-Demonstrator Agile UAV in netzwerkzentrierter Umgebung“ (Agile UAV-NCE). Dabei handelt es sich um ein Forschungs- und Technologieprogramm der deutschen Bundeswehr, das auf die Demonstration von Technologien und einsatzspezifischen Aspekten, mit dem Schwerpunkt auf einem netzwerkfähigen Betrieb, ausgerichtet ist. Der wichtigste Beitrag von Cassidian Air Systems ist das UAV-Demonstratorsystem Barracuda – das größte bisher in Europa gebaute UAV – das 2010 erfolgreich eine weitere Woche in Goose Bay, Kanada, Testflügen absolvierte, die insbesondere die Einsatzfähigkeit im zivilen Luftraum bewiesen haben.

Atlante ist ein taktisches unbemanntes Flugzeug (UAV) mit langer Einsatzdauer, das Cassidian Air Systems dem spanischen Kunden zur Verfügung stellt. Das unbemannte Flugsystem wird von Cassidian Air Systems in Spanien entwickelt und vom spanischen Heer (*Ejército de Tierra*) betrieben. Eingesetzt wird das System neben anderen ISTAR-Missionen (Nachrichtenbeschaffung, Überwachung, Zielerfassung und Aufklärung) zur Zielerkennung, Feuerlenkung und Schadensermittlung.

Das taktische System DRAC (*Drone de Reconnaissance Au Contact*) basiert auf dem von Cassidian Air Systems in Zusammenarbeit mit SurveyCopter entwickelten TRACKER und wird derzeit von den französischen Streitkräften eingesetzt.

Wartungsdienste und Weiterentwicklungen. Im Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer militärischen Flugsysteme bietet Cassidian Air Systems ihren Kunden eine vollständige Bandbreite von Dienstleistungen, einschließlich Wartung, Reparatur und Überholung, Modernisierung, Optimierung der Logistik, produktspezifische Schulung und Support Center für integrierte Systeme.

Neben diesen Dienstleistungen bietet MAS ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, ihre militärischen Flugsysteme nachzurüsten. Wenn der Kauf von neuen Flugzeugen entweder politisch oder wirtschaftlich nicht möglich ist, stellt die Nachrüstung bestehender Flugzeuge die kosteneffektivste Lösung dar. Cassidian Air Systems hat in diesem Bereich durch Nachrüstungsprogramme für Flugzeuge wie u.a. vom Typ Tornado und C-160 Transall Erfahrung gewonnen.

Pilotentraining, Schulungsflugzeuge und Services. Cassidian Air Systems bietet in ihrer Schulungseinrichtung European Advanced Training Jet Pilot School in Talavera zusammen mit der spanischen Luftwaffe ein Piloten-Ausbildungsprogramm für europäische Kampffjets an. Durch

die Verwendung einer aufgerüsteten F-5, die annähernd über die Leistungsmerkmale eines Kampfflugzeugs der jüngsten Generation verfügt, inklusive modernster Bodenausrüstung, erhalten die Kampffjetpiloten eine umfassende Ausbildung. Entsprechend einem im Jahr 2006 über zehn Jahre abgeschlossenen Vertrag für Mehrzweckdienstleistungen verwaltet Cassidian Air Systems auch in der Flugschule der französischen Luftwaffe in Cognac die „ab initio“-Pilotenausbildung für zukünftige militärische Flugzeugbesatzungen. Der Ecats (EADS Cognac Aviation Training Services)-Vertrag umfasst die Beschaffung neuer Flugzeuge, die Flugzeugwartung sowie bodengestützte Trainingsgeräte.

Cassidian hat mit dem ausbildenden Hersteller Finmeccanica Vereinbarungen zur Zusammenarbeit getroffen, bei der dieser eine maßgebliche Rolle bei der Pilotenausbildung „Advanced European Jet Pilot Training“ (AEJPT) übernehmen soll. Und schließlich bietet Cassidian Air Systems Crew-Schulungen für Luftverteidigungssysteme an und entwickelt, fertigt und unterhält Luftzielsysteme und koordiniert weltweit Dienstleistungen für Luftziele.

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

MBDA (ein Jointventure zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica mit einer Beteiligung von jeweils 37,5 Prozent, 37,5 Prozent und 25 Prozent) ist die Raketensystemgruppe innerhalb von Cassidian. MBDA bietet überlegene und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht-Missionen sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung an. Die weitere Integration der vier Heimatmärkte (Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien), die Konsolidierung des Geschäfts und verstärkte Anstrengungen im Exportmarkt bleiben die wichtigsten Ziele für das Jahr 2011.

Markt

MBDA weist ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio auf. Neben ihren vier nationalen Heimatmärkten hat der Konzern direkten Zugang zu den anderen wichtigen europäischen Märkten, Spanien, Griechenland und Schweden. Dazu kommen eine gleichfalls stabile Position auf wachsenden Auslandsmärkten wie Asien, der Golfregion und Lateinamerika und Vorteile, die sich aus der transatlantischen Kooperation bei Programmen wie Meads ergeben, wie nachstehend erläutert.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über 12 Milliarden Euro geschätzt, mit einem prognostizierten Abwärtstrend bis 2011.

Danach wird sich der weltweite Markt aufgrund der folgenden Fakten dennoch ausweiten:

- ▶ der Bedarf, Lenkflugkörpersysteme der älteren Generation zu ersetzen und neue Leistungen zu entwickeln (wie bodengestützte Luftverteidigungssysteme, Präzisions- und Erstschlagwaffen und integrierte Kampfsysteme mit Seeüberlegenheit);
- ▶ die Inbetriebnahme neuer Trägersysteme für Flugkörper (Rafale, Eurofighter/Typhoon, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger, und schon bald weitere neue Plattformen wie der F-35 Lightning II Joint Strike Fighter und UCAV); und
- ▶ neue Anforderungen an zukünftige Waffensysteme aufgrund neuer operativer Aufgaben und der während der letzten Konflikte gewonnenen Erfahrungen, insbesondere im Hinblick auf Network Centric Warfare basierte Systeme sowie Zielerfassungssysteme, die über die Sichtlinie oder über den Sichtbereich hinausgehen.

Produkte und Dienstleistungen

Das große Angebot an MBDA-Produkten deckt alle Kategorien der sechs wichtigsten Lenkflugkörpersysteme ab: Luft-Luft, Luft-Boden, Boden-Luft, Schiffsabwehr Boden-Boden. Die Produktpalette von MBDA umfasst auch eine Reihe luftgestützter Gegenmaßnahmen wie Lenkflugkörperwarn- und -zerstörungssysteme, luftgestützter Kampftrainings- und Minenräumungssysteme. Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Entwicklungsphase befinden, gehören das Luftverteidigungssystem der Marine Aster Paams, das Lenkflugkörpersystem METEOR mit Luftüberlegenheit, das erweiterte Luftverteidigungssystem **MEADS** und die Schiffs- und U-Boot-Abstandswaffe Scalp NAVAL. Bereits in der Produktionsphase befinden sich das Aster SAMP/T-Luftverteidigungssystem, das Storm Shadow/SCALP-System und das Taurus Stand-off Lenkflugkörpersystem.

Aster-Familie. Der im Jahr 2003 mit OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) unterzeichnete FSAF-Phase-3-Vertrag beläuft sich auf 3 Milliarden Euro (davon werden 2,3 Milliarden Euro MBDA zugewiesen). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von mehr als 1.700 Aster-Lenkflugkörpern und verwandten Lenkflugkörpersystemen und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines see- und bodengestützten Luftverteidigungs-Lenkflugkörpersystems mit antiballistischen Flugkörpern (ATBM). Die Aster-Lenkflugkörper werden jetzt in Serienproduktion hergestellt.

METEOR. METEOR ist ein höchst flexibles wendiges Luft-Luft-Waffensystem für den sichtbaren und außer Sichtweite liegenden Bereich, das in den meisten komplexen Kampfszenarien eine umfassende Handlungsfähigkeit bietet. METEOR wurde vom britischen Verteidigungsministerium und von fünf weiteren europäischen Nationen (Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien

und Schweden) geordert, um ihren künftigen Luft-Luft-Bedarf zu decken. Im Jahr 2010 erhielt MBDA Herstellungsverträge von mehreren teilnehmenden Ländern.

Scalp NAVAL. MBDA entwickelt nun Scalp NAVAL, um den FREMM-Fregatten und den U-Booten der Barracuda-Klasse der französischen Marine hervorragende Erstschlagsmöglichkeiten zu bieten, wobei auf die bereits in die Entwicklung des europäischen luftgestützten Marschflugkörperprogramms Storm Shadow/SCALP investierten Leistungen zurückgegriffen wird. 2007 erhielt MBDA von der französischen Rüstungsbeschaffungsstelle DGA eine Mitteilung über den Vertrag für 250 dieser Flugkörper. Die ersten Test-Abfeuerungen wurden im Jahr 2010 durchgeführt.

Storm Shadow/SCALP. Der bereits in Großbritannien, Frankreich und Italien in Betrieb stehende Storm Shadow/SCALP wurde im Jahr 2004 von Griechenland ausgewählt. Die griechische Luftwaffe hat 34 Storm Shadow/SCALP Lenkflugkörpersysteme geordert. Ferner erfolgten Auslieferungen an die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate, wo diese Lenkflugkörper unter der Bezeichnung „Black Shaheen“ bekannt sind.

Taurus KEPD 350. Zwecks Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Abstands-Lenkflugkörpersystems für Kampfflugzeuge, arbeiteten MBDA Deutschland und SAAB Bofors über die Taurus Systems GmbH zusammen. Die Serienproduktion wurde 2010 abgeschlossen. Exportmöglichkeiten werden derzeit erschlossen.

MEADS. MEADS, ein taktisches Boden-Luftverteidigungssystem, ist ein transatlantisches Kooperationsprogramm. MEADS ist konzipiert zum Schutz von Truppen bei Auslandseinsätzen im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58 Prozent (USA) zu 42 Prozent (Europa: Deutschland und Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – MBDA Deutschland, MBDA Italien und Lockheed Martin (USA) – entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordiniert MBDA seine Aktivitäten, bei denen Lockheed Martin über eine Beteiligung von 50 Prozent an MEADS International Inc. (MI) verfügt. Die abschließende systemkritische Überprüfung der Konstruktion für MEADS wurde 2010 erfolgreich abgeschlossen.

PRODUKTION

Cassidian betreibt weltweit mehrere Niederlassungen, um enge Beziehungen zu Kunden und Partnern zu pflegen. Da das Angebot des Geschäftsbereichs auch Produktentwicklung und Beratungsdienste umfasst – hauptsächlich im Bereich globale Sicherheit – unterhält Cassidian in den europäischen Heimatländern Deutschland, Frankreich, Spanien und in Großbritannien verschiedene Unternehmen. Die wichtigsten Produktionsstätten liegen in Deutschland (Manching, Ulm) und in Spanien (Getafe).



1.1.6 Übrige Aktivitäten

REGIONALFLUGZEUGE – ATR

ATR (Avions de Transport Régional) ist ein weltweit führender Anbieter auf dem Markt für regionale Turboprop-Flugzeuge für 40 bis 74 Passagiere. ATR ist eine gleichberechtigte Partnerschaft zwischen EADS und Alenia Aeronautica (Finmeccanica Group), wobei die Beteiligung von EADS (50 Prozent) von Airbus verwaltet wird. ATR hat seinen Sitz in Blagnac in der Nähe von Toulouse in Südfrankreich und beschäftigt über 800 Mitarbeiter in ganz Europa; wichtige Anlagen liegen in den französischen Regionen Midi-Pyrénées und Aquitaine.

Markt

In der Industrie für regionale Turboprop-Flugzeuge hat im Lauf der Jahre eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe regionaler Flugzeughersteller fusioniert, geschlossen 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 40–70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren rückläufiger Geschäftstätigkeit für regionale Turboprop-Flugzeuge ist dieser Markt nunmehr nachhaltig gewachsen. Grund dafür dürften der im Vergleich zu Düsenflugzeugen geringere Treibstoffverbrauch und die niedrigeren CO₂-Emissionen der Turboprop-Flugzeuge sein. In den vergangenen sechs Jahren sind auf dem regionalen Markt mehr Aufträge für Turboprop-Flugzeuge als für Jets eingegangen und Turboprop-Flugzeuge machten internen Schätzungen zufolge nahezu 80 Prozent der Gesamtaufträge in dem Segment von 40–70 Passagieren aus. Im Jahr 2010 hat ATR 51 (im Vergleich zu 54 im Jahr 2009) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 80 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 40 im Jahr 2009). Darüber hinaus gingen 50 Prozent der Aufträge für das neueste Mitglied der ATR-Familie ein: die Flugzeuge der „-600 Serie“. Am 31. Dezember 2010 hatte ATR einen Auftragsbestand von 165 Flugzeugen (im Vergleich zu 136 im Jahr 2009). Der derzeitige Auftragsbestand entspricht Auslieferungen für einen Zeitraum von nahezu drei Jahren. Die relativ geringeren Betriebskosten und niedrigeren CO₂-Emissionen bei Turboprop-Flugzeugen dürften in Anbetracht des ständig unter schwachen Gewinnen beim Passagierflugverkehr leidenden Umfeld in den kommenden Jahren erwartungsgemäß den Markt nachhaltig anregen.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und Flugzeuge der ATR-72-Serie. Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40 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 ein, um der wachsenden Nachfrage der Betreiber nach Komfort und Leistung zu entsprechen. Die ATR-Serie basiert genau wie Airbus auf dem Konzept der Familie, was Einsparungen bei Schulung, Wartung, Lieferung von Ersatzteilen und Cross-Crew-Qualifikation bietet. 2009 nahm das Vorserien-Flugzeug ATR 72-600 seine Flugerprobungskampagne auf und der Erstflug der ATR 42-600 wurde im Jahr 2010 absolviert. Die Serienproduktion soll 2011 aufgenommen werden.

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

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.

Produktion

Der Rumpf der ATR wird in Neapel hergestellt, die Flügel der ATR in Merignac in der Nähe von Bordeaux. Die Endmontage findet in Saint Martin in der Nähe von Toulouse in der Produktionsstätte von Airbus statt. Flugerprobung, Zertifizierung und Auslieferungen erfolgen auch in Toulouse. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an Airbus, wie Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

FLUGZEUGKOMPONENTEN UND KABINENINNENAUSSTATTUNG – EADS SOGERMA

EADS Sogerma ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS, 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 Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich EADS Sogerma mit der Konstruktion, Fertigung und Bestückung von Airbus-Flugzeugsektionen (A318/A320/A330/A340), 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 Kabineninnenraumsegment konstruiert und fertigt EADS Sogerma Passagiersitze für die First und Business Class großer Verkehrsflugzeuge.

EADS Sogerma beschäftigt rund 2.200 Mitarbeiter und hat drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Bordeaux und Toulouse), eine Tochtergesellschaft in Marokko (Maroc Aviation) sowie zwei auf Verbundstoffe spezialisierte Tochtergesellschaften: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

EADS NORTH AMERICA

EADS North America ist die in USA ansässige Tochtergesellschaft von EADS. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Arlington, US-Bundesstaat Virginia, bietet ein breites Spektrum fortschrittlicher Lösungen für Starr- und

Drehflügler, Heimat- und Cyberschutz, Telekommunikation, Verteidigungselektronik und Avionik sowie Dienstleistungen. Es ist der Hauptauftragnehmer für den leichten Mehrzweckhubschrauber der US-Armee vom Typ UH-72A.

DAHER-SOCATA

Im Januar 2009 verkaufte EADS einen Anteil von 70 Prozent an Socata an Daher, während sie den verbleibenden Anteil von 30 Prozent behielt. Daher-Socata spezialisiert sich auf den Raumfahrt-, Nuklear-, Rüstungs- und Industriesektor und bietet Fertigungs- und Dienstleistungslösungen an, bei denen drei Spezialgebiete (Fertigung, Dienstleistungen und Transport) in einem globalen Angebot kombiniert werden. Daher-Socata ist im Bereich Luft-, Raumfahrt und Verteidigung sowohl ein Hersteller als auch ein erstklassiger Anbieter von Ausstattung und Dienstleistungen, der strukturelle Flugzeugkomponenten und Systeme, passfertige Teile und Flugwerke produziert. In dem Segment von unter 8,6 Tonnen werden Flugzeuge mit speziellen Optionen für den zivilen Markt (Geschäftsflugzeuge) und den Militärmarkt (Mehrzweck-Flugzeuge) hergestellt.

1.1.7 Beteiligungen

DASSAULT AVIATION

EADS hält einen Anteil von 46,3 Prozent an Dassault Aviation – eine an der Eurolist der Euronext in Paris notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault (50,6 Prozent) und Streubesitz (3,1 Prozent). Dassault Aviation hält einen Anteil von 26 Prozent an Thales, womit sie nach dem französischen Staat der zweitgrößte Aktionär von Thales ist.

Dassault Aviation ist ein führender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.900 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 75 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 der EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung der EADS an Dassault Aviation dem Bereich EADS Corporate, während das Eurofighter-Programm Cassidian zugeordnet ist.

Im Jahr 2010 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von insgesamt 1,3 Milliarden Euro (im Vergleich zu einem negativen Auftragsfluss von –1,3 Milliarden Euro im Jahr 2009), einschließlich Stornierung von neun Aufträgen für

Falcon-Firmenjets (im Vergleich zu 163 stornierten Aufträgen im Jahr 2009). Im Jahr 2010 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 4,2 Milliarden Euro (im Vergleich zu 3,4 Milliarden Euro im Jahr 2009), bei einem konsolidierten Reingewinn von 267 Millionen Euro (im Vergleich zu 257 Millionen Euro 2009).

Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung in der Projektierung und Herstellung von militärischen Kampfflugzeugen 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. Im Zuge von Entscheidungen, die auf der Grundlage des Weißbuchs (*Livre Blanc*) des französischen Verteidigungsministeriums getroffen wurden, wird Frankreich 286 Rafale, davon 228 für die Luftwaffe und 58 für die Marine, für einen Programmkostenpunkt von insgesamt 39,6 Milliarden Euro kaufen. 180 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 133 davon sind für die Luftwaffe bestimmt und 47 für die Marine. Ab dem Jahr 2013 wird das neue Mehrrollen-Flugzeug Rafale mit Verbesserungen wie Radar, Raketenabschussdetektor und Optronik geliefert.

Mirage 2000. Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsphase. Heute sind weltweit rund 500 Mirage-2000-Flugzeuge in Betrieb.



nEUROn. Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des UCAV-Demonstrators (unbemanntes Kampfflugzeug) 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 Aeronautica (Italien). Der Erstflug des nEUROn-Demonstrators soll Mitte 2012 absolviert werden.

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.700 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon-20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zurzeit in 65 Ländern in aller Welt im Dienst und transportieren Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Gegenwärtig gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X, ferner der zweimotorige Falcon-2000-Jet und der Falcon 2000EX EASy.

FLUGZEUGKOMPONENTEN, FLUGZEUGUMRÜSTUNGEN UND BODENPLATTEN

EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH – EFW

EFW ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist) und ein Hauptzentrum für die Umwandlung von Airbus Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge, ein Kompetenzzentrum für die Herstellung von faserverstärkten Ausstattungskomponenten sowie ein wichtiger Partner für Spezialprogramme wie beispielsweise die Umwandlung des MRTT.

Die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge ist eine übliche umfassende Modifizierung, die im Auftrag der Eigentümer von Flugzeugen der Zivilluftfahrt vorgenommen wird. Der Markt für die Umrüstung in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie FedEx, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Im Bereich der Flugzeugkomponenten ist EFW Lieferant von faserverstärkten flachen Sandwich-Paneelen für alle Airbus-Modelle. Ihre Produktpalette reicht von Bodenbelägen über Deckenpaneele und Frachtguthalterungen bis hin zu schussfesten Cockpittüren. Die Engineering-Abteilung von EFW ist eine zertifizierte Konstruktionsorganisation, die an der Entwicklung künftiger Produkte arbeitet.

Aerolia

Aerolia ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren französischen Airbus-Werke in Méaulte und St. Nazaire Ville, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Nach der Aufnahme des Betriebs am 5. Januar 2009 verfügt Aerolia über 2.300 Angestellte, die an der

Konstruktion und Fertigung von 4 Millionen Einzelteilen und 500 Arbeitspaketen der Rumpfnase für den Airbus arbeiten.

Die unabhängige Gesellschaft umfasst vier operative Abteilungen (Engineering, Operations, Beschaffung, Programme & Handel) und vier Support-Abteilungen (Qualität, Finanzen, Personalwesen, Strategie und Kommunikation), die geografisch an drei Standorten angesiedelt sind. Méaulte (1.350 Mitarbeiter), St-Nazaire (650 Mitarbeiter) und Toulouse (400 Mitarbeiter). 2009 wurde in Tunesien ein vierter Standort eröffnet (mit dem Ziel, bis 2014 750 Mitarbeiter zu beschäftigen). In dem in Toulouse ansässigen Designbüro werden die Fähigkeiten von rund 250 Ingenieuren und anderen Mitarbeitern, die größtenteils aus den Airbus-Designbüros stammen, 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, ATR, Latecoere, Sonaca, Sogerma, Stork Fokker, Piaggio, SAAB und Sabca ausgebaut werden.

Premium AEROTEC

Premium AEROTEC ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und des früheren EADS-Werks 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 richtet auch einen neuen Betrieb für die Bearbeitung von Flugzeugkomponenten in Ghimbav/Kreis Brasov in Rumänien ein. Diese Produktionseinheit nahm im Lauf des Jahres 2010 ihre Geschäftstätigkeit auf und soll erwartungsgemäß bis Ende 2011 fertig gestellt sein. Ein zweiter Gebäudeteil steht kurz vor dem Bau.

Premium AEROTEC hat ihre Geschäftstätigkeit am 1. Januar 2009 aufgenommen und befasst sich in ihrem Hauptgeschäftsbereich schwerpunktmäßig mit Strukturen und Fertigungssystemen für den Flugzeugbau und damit zusammenhängenden Entwicklungsaktivitäten. 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 die zivilen Airbus-Flugzeugfamilien, das militärische Transportflugzeugprogramm A400M und der Eurofighter Typhoon. Sie spielt eine bedeutende Rolle im Design von neuen Konzepten in Bereichen wie Kohlefaserverbundstofftechnologien.

1.1.8 Versicherung

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) von EADS ist eine integrierte finanzielle Funktion, die eingerichtet wurde, um proaktiv und effizient auf Risiken einzugehen, denen durch Versicherungstechniken begegnet werden kann. Das IRM hat seinen zentralen Sitz am Hauptsitz von EADS, ist dementsprechend für alle Versicherungsaktivitäten des Unternehmens und den entsprechenden Schutz des Konzerns zuständig und zum direkten Umgang mit dem Versicherungs- und Rückversicherungsmarkt befugt. 2010 hatte sich das IRM fortwährend mit der Entwicklung, dem Entwurf und der Struktur effizienter und angemessener Versicherungslösungen für den Konzern und für Projekte unter Berücksichtigung der jeweiligen Anforderungen der Geschäftsbereiche zu befassen.

Die Aufgaben des IRM umfassen die Definition und Implementierung der Strategie von EADS für Versicherungs-Risikomanagement, um dafür zu sorgen, dass harmonisierte Versicherungsrichtlinien und -normen für alle vom Konzern versicherten Risiken zum Tragen kommen. Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten werden, bezogen auf technische Schutzsysteme in allen EADS-Betriebsstätten, systematisch überwacht, um:

- » versicherbare Risiken lückenlos und fortgesetzt zu identifizieren und zu bewerten;
- » angemessene Ausgleichs- und Risikovermeidungsmaßnahmen für identifizierte und bewertete versicherbare Risiken einzuleiten und zu überwachen; und
- » Um diese Risiken professionell und effizient zu managen, werden Versicherungskonzepte eingesetzt, welche EADS gegen finanzielle Konsequenzen aus unvorhersehbar eingetretenen eigenen Sachschäden oder Schadenersatzansprüchen Dritter schützen.

Ein eingebettetes Berichterstattungs- und Informationssystem wird eingesetzt, um das IIRM in enger Zusammenarbeit mit Versicherungsmanagern, die für die einzelnen Geschäftsbereiche zuständig sind, beim Umgang mit versicherungsbezogenen Risiken des Konzerns zu unterstützen. Dieses System stellt sicher, dass Lösungen für das Versicherungsrisikomanagement unter Berücksichtigung geeigneter, wettbewerbsfähiger Bedingungen und mit einer schlanken, effizienten Verwaltungsstruktur entwickelt werden, um die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS angemessen abzudecken.

Die Versicherungsprogramme von EADS dienen zur Absicherung gegen hohe Risiken, um die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Konzerns (Kerngeschäft) zu schützen und zur Absicherung gegen mitarbeiterbezogene Risiken (Nichtkerngeschäft).

Core-Versicherungspolizen, die von IRM für den Konzern abgeschlossen werden, decken z. B. folgende Risiken ab:

- » Sachschäden und Betriebsunterbrechung;
- » Luftfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- » Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge zum Wiederbeschaffungswert;
- » Raumfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- » Industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht; und
- » Haftung der Directors und Officers.

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 in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall mit einer Jahreshöchstsumme von 2,5 Milliarden Euro für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Core-Versicherungen gelten zusätzlich definierte Sublimits.

Non-Core-Versicherungspolizen, die folgende Risiken abdecken:

- » Unfälle von Mitarbeitern;
- » Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge; und
- » Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden bei Geschäftsreisen.

Die Versicherungspolizen der Non-Core-Versicherungen decken die jeweiligen Risiken in angemessener Höhe.

EADS folgt grundsätzlich der Strategie, versicherbare Risiken von EADS zu speziellen, angemessenen Bedingungen und ausreichenden Deckungssummen, die von den internationalen Versicherungsmärkten angeboten werden, an externe Versicherungsmärkte zu übertragen. Alle Versicherungspolizen müssen den verbindlich vorgeschriebenen Standards von EADS entsprechen.

Um jedoch unabhängiger von Veränderungen auf dem Versicherungsmarkt zu werden, nimmt EADS bei den Sachschadens-, Geschäftsunterbrechungs- und Luftfahrtversicherungsprogrammen die Möglichkeiten der unternehmenseigenen Rückversicherung als strategisches Instrument wahr. Die firmeneigene Versicherungsgesellschaft verfügt 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 von EADS dar.



Die Versicherungsbranche ist im Hinblick auf ihre Verpflichtungen zur Gewährleistung von Versicherungsschutz großer Industrieunternehmen stets unberechenbar. Künftige Forderungen nach Beitragserhöhungen, erhöhten Selbstkostenbeiträgen und Beschränkungen der Versicherungsleistungen sind nicht auszuschließen. Darüber hinaus ist die Anzahl der Versicherungsträger, die über die

erforderlichen Kapazität und Finanzkraft zur Versicherung großer Industriekonzerne verfügen, derzeit begrenzt und könnte in Anbetracht neuer Solvenzaufgaben noch weiter zurückgehen. Es kann somit keine Zusicherung gegeben werden, dass EADS auch weiterhin in der Lage ist, für versicherbare Risiken Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zukünftig zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

EADS 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 EADS keine staatlichen, gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren (einschließlich anhängiger oder drohender Verfahren) während eines Zeitraums, der mindestens die letzten 12 Monate abdeckt, bekannt, die sich wesentlich auf die Finanzlage oder die Ergebnisse von EADS oder des Konzerns auswirken können oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben.

Obwohl EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der EU 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 EU ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 30. Juni 2010 wurde der abschließende Bericht für das von den USA angestrebte Verfahren veröffentlicht, der jedoch nicht bindend war, da beide Parteien Einspruch einlegten und die diesbezüglichen Verfahren derzeit im Gange sind. Am 31. März 2011 wurde der Abschlußbericht in dem von der EU wegen der an Boeing gezahlten Subventionen angestrebten Verfahren veröffentlicht und wurde ebenfalls angefochten. Die genaue zeitliche Abfolge weiterer Schritte in dem WTO-Rechtsstreit hängt von weiteren Beschlüssen und den Verhandlungen zwischen den USA und der EU 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 hinzieht.

Die französische *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) hat im Jahr 2006 Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen von Marktregulierungen und von Regelungen bezüglich Insidergeschäften, insbesondere in Zusammenhang mit den 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380, in die Wege geleitet. Am 1. April 2008 gab die AMF die Erhebung von Anschuldigungen gegen EADS und bestimmte derzeitige und ehemalige Führungskräfte des Unternehmens wegen eines Verstoßes gegen solche Marktregulierungen und wegen eines Verstoßes gegen Richtlinien zum Insiderhandel bekannt. Am

22. Juli 2009 erstellte der Berichtersteller (Rapporteur) des Strafausschusses der AMF einen Bericht zu den von der AMF erhobenen Anschuldigungen, der einige Empfehlungen an den Strafausschuss unter Berücksichtigung der Anschuldigungen enthielt. Nach mündlichen Anhörungen vor dem Strafausschuss in der Zeit vom 23.-27. November 2009 beschloss der Strafausschuss in einer am 17. Dezember 2009 veröffentlichten Entscheidung, alle Anschuldigungen gegen EADS und die anderen betroffenen Personen abzuweisen. Der Strafausschuss vertrat die Ansicht, dass EADS alle auf dem Markt geltenden Informationspflichten eingehalten habe, insbesondere in Bezug auf die Verzögerungsgefahr für das A380-Programm und dessen Entwicklung, und dass keine Verstöße gegen das Insiderhandels-Verbot erfolgt waren. Die Entscheidung des Strafausschusses ist endgültig und kann nicht angefochten werden. Die französischen Ermittlungsrichter setzen dennoch ihre Nachforschungen in Bezug auf denselben Tatbestand fort, nachdem 2006 von mehreren Aktionären Strafanzeige erstattet (und zivilrechtliche Schadensersatzklagen eingereicht) wurde.

In Deutschland konnten in Strafverfahren wegen des Verdachts auf Verstöße gegen das Insiderhandels-Verbot keine Verstöße nachgewiesen werden und die Verfahren wurden mittlerweile eingestellt. In Deutschland haben jedoch seit 2006 einige Anteilseigner Zivilklagen gegen EADS eingereicht, um für die angeblichen Verluste aufgrund der veröffentlichten Verspätungen im Zusammenhang mit dem A380-Programm Entschädigung zu erlangen. Mehrere dieser Kläger haben Anträge auf „Musterverfahren“ gestellt, bei denen über gemeinsame Sachverhalte oder rechtliche Fragen mehrerer einzelner Wertpapierklagen für alle entsprechenden Klagen zusammen verbindlich entschieden werden könnte. Die Klagen befinden sich in einer vorläufigen Phase und die geltend gemachten Beträge sind relativ gering.

Einige institutionelle Aktionäre haben größtenteils auf Grund desselben Tatbestands in der zweiten Jahreshälfte 2009 zwei separate Forderungen eingereicht, wobei die Wirtschaftskammer (*Ondernemingskamer*) des Berufungsgerichtes Amsterdam Ermittlungen gegen die Unternehmensleitung und Geschäfte von EADS einleiten soll. Am 3. November 2010 wies die Wirtschaftskammer die Anträge auf Einleitung von Ermittlungen ab. Der Entscheidung der Wirtschaftskammer ist endgültig und kann nicht angefochten

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

werden, aber eine niederländische Stiftung (Stichting) hat dennoch angedroht, in den Niederlanden separate Zivilklagen gegen EADS wegen angeblicher Verstöße gegen die Marktbestimmungen in Bezug auf die 2006 angekündigten Verspätungen im Zusammenhang mit der A380 anzustrengen.

Am 12. Juni 2008 wurden zwei Klagen am US District Court für den Southern District of New York eingereicht, wovon eine bereits kurz darauf freiwillig zurückgezogen worden ist. Die noch bestehende Klage ist angeblich eine Gruppenklage, die für alle natürlichen und juristischen in den Vereinigten Staaten ansässigen Personen angestrengt wird, die in der Zeit von 27. Juli 2005 bis einschließlich 9. März 2007 Stammaktien der EADS käuflich oder anderweitig erworben haben. In der Klage wurde wegen angeblicher Verstöße gegen die US-amerikanischen Wertpapiergesetze im Zusammenhang mit den von der EADS im Jahr 2005, 2006 und 2007 offengelegten finanziellen Angaben sowie auf Grund öffentlicher Stellungnahmen im Zusammenhang mit den Verzögerungen beim A380-Programm, die während desselben Zeitraums erfolgten, um Schadenersatz in Höhe eines unbezifferten Betrags zuzüglich Zinsen und Anwaltsgebühren ersucht. Am 26. März 2010 gab das Gericht dem Antrag der Beklagten auf Abweisung wegen mangelnder sachlicher Zuständigkeit statt. Am 23. April 2010 legte der Kläger Berufung gegen den Gerichtsentscheid ein, die am 23. August 2010 freiwillig zurückgezogen wurde.

Am 10. November 2009 setzte Airbus Military SL (AMSL) die Europrop International GmbH (EPI), den Motorenhersteller im A400M-Flugzeugprogramm, in Kenntnis, dass sie ihr gegenüber eine Reihe vertraglicher Ansprüche wegen Verstoßes gegen die Meilensteine 7, 8 und 9 gemäß des Motorenvertrags in Höhe eines Betrags geltend machte, der sich derzeit auf insgesamt rund 500 Millionen Euro beläuft. Am 8. Februar 2010 informierte EPI die AMSL über ihre eigenen Forderungen gemäß dem Motorenvertrag in Höhe von insgesamt rund 425 Millionen Euro, und am 23. Februar 2010 sandte EPI eine Mitteilung über ihre Absicht zu, ein Schiedsverfahren zu beantragen, und sie teilte mit, dass sie am gleichen Tag bei der Internationalen Handelskammer (ICC) ein Schiedsverfahren beantragt hatte. Am 4. Mai 2010 trafen AMSL und EPI eine Stillhaltevereinbarung, um ohne Schaden für die eigenen Rechte und Ansprüche Gespräche und Verhandlungen zu ermöglichen, die derzeit im Gange sind.

Im Jahr 2005 strengte der Liquidator der FlightLease Holdings Group (eine Tochtergesellschaft der SwissAir und Inhaberin einer Beteiligung von 50 Prozent an der Zweckgesellschaft GFAC, einem Jointventure zwischen Swissair und GATX), bei einem New Yorker Gericht eine Klage von GFAC gegen Airbus zur Rückerlangung von Vorauszahlungen in Höhe von 227 Millionen US-Dollar zuzüglich Zinsen und Auslagen an. Die Klage folgte der Beendigung des Kaufvertrags von Airbus mit GFAC im Oktober 2001 für 38 „Single-Aisle“-Langstreckenflugzeuge im Zusammenhang mit der Insolvenz von Swissair. 2006 strengte der FlightLease-Liquidator eine

separate Klage beim Pariser Handelsgericht an, um weitere 319 Millionen US-Dollar für Vorauszahlungen zuzüglich Zinsen und Auslagen im Zusammenhang mit einem weiteren Kaufvertrag zwischen Airbus und einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft von FlightLease (der ebenfalls von Airbus im Rahmen des Konkurses der SwissAir „gekündigt“ worden war) zurückzuerlangen. Am 6. Februar 2009 entschied der Richter in der New Yorker Klage zugunsten von GFAC. Airbus legte bei der Berufungskammer Einspruch gegen das Urteil ein. Im Mai 2010 einigten sich die Parteien auf einen vertraulichen Vergleich, während der Entscheid über die Berufung von Airbus in der New Yorker Klage noch anhängig war und bevor die Verhandlungen in dem Pariser Rechtsstreit begonnen hatten.

Nach einer von der italienischen Guardia di Finanza angestellten Ermittlung befassen sich die italienischen Steuerbehörden derzeit mit der Entscheidung, ob Astrium in Italien im Zusammenhang mit ihren früheren vertraglichen Beziehungen eventuell ausstehende Steuern schuldet. Gleichzeitig beschloss der italienische Staatsanwalt Ende Dezember 2009, ein Verfahren gegen die rechtlichen Vertreter von Astrium wegen der unterlassenen Einreichung einer Steuererklärung und wegen versuchten Betrugs einzuleiten. Astrium hat bei den italienischen Steuerbehörden Memoranden zur Untermauerung ihrer Position eingereicht und erwartet derzeit eine diesbezügliche Antwort. Astrium verteidigt sich und die betroffenen rechtlichen Vertreter nach wie vor.

Am 30. Juli 2010 strengte die Constructions Industrielles de la Méditerranée („**CNIM**“) bei einem Pariser Handelsgericht eine Klage gegen EADS und einige ihrer Tochtergesellschaften wegen angeblicher wettbewerbswidriger Praktiken, Verstößen gegen langfristige vertragliche Beziehungen und rechtswidrigem Abbruch von Gesprächen im Vorfeld von Verträgen an. CNIM fordert gesamtschuldnerischen Schadenersatz in Höhe von rund 115 Millionen Euro. Nach Ansicht von EADS ist die Klage unbegründet und sie wird sich aggressiv dagegen verteidigen. Der Rechtsstreit befindet sich derzeit in einem frühen Stadium.

Hinsichtlich der Rückstellungspolitik setzt EADS Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche an, wenn (i) dem Konzern 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. EADS ist der Auffassung, dass für laufende oder vorhersehbare allgemeine und besondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorkehrungen getroffen wurden. Für die Höhe der Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche wird auf den Abschnitt „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25C: Sonstige Rückstellungen“ verwiesen.



1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum

FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

2010 widmete sich das Corporate Technical Office von EADS weiterhin der Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen, um die Forschungs- und Technologieziele („R & T“-Ziele) im Rahmen von Vision 2020 zu erreichen. Dazu gehörte das Weiterverfolgen der Pläne für wichtige Technologien, die Fortführung einer konzernweiten „grünen“ Technologiegruppe, verstärkte Bemühungen zum Einstellen einer ausreichenden Anzahl qualifizierter Techniker und die weitere Verbesserung des R & T Managements.

EADS hat jetzt ein geschäftsbereichsübergreifendes R & T-Führungsteam, welches einen straffen Ansatz einsetzt, um Synergien zu nutzen. So betreiben jetzt zum Beispiel EADS Innovation Works, die Forschungseinheit des Konzerns, und Cassidian eine gemeinsame Forschungsstätte in Newport, Wales (Großbritannien).

Die Geschäftsführung konzentriert die R & T-Ausgaben auf eine Anzahl größerer Projekte, wobei R & T-Mittel zielgerichteter in die strategische Richtung fließen. Zur maximalen Ausschöpfung des R & T-Budgets hat EADS die Geschäfte mit europäischen Regierungen weiter intensiviert. Darüber hinaus soll die Effizienz der R & T-Betriebsziele um etwa 10 Prozent gesteigert werden. Die sich daraus ergebenden Erlöse sollen direkt in die technische Entwicklung fließen.

Die internationale R & T-Zusammenarbeit wuchs außerhalb Europas, um einen breiteren Zugang an wissenschaftlichen und technischen Fachwissen zu gewährleisten. So erschlossen sich Partnerschaften führender Forschungsinstitute in Kanada, Indien, Russland, Singapur, China und in den Vereinigten Staaten.

Im Bereich der technischen Entwicklung war das Jahr 2010 für EADS in allen Bereichen ein bedeutendes Jahr. Dabei gab es bemerkenswerte Neuerungen in der Brennstoffzellenforschung für Zivilflugzeuge, bei den Versuchen mit synthetischen Brennstoffen, beim schadstoffarmen Hubschrauber-Dieselantrieb und bei Technologien für die öffentliche Sicherheit.

Corporate Technical Office Organisation

Der Chief Technical Officer („CTO“) ist für die Erfüllung einer zentralen Stellung bei der R & T des gesamten Konzerns EADS verantwortlich. Der CTO gewährleistet, dass die Geschäftsstrategie und die technologische Strategie eng verbunden sind. Er ist für die Entwicklung von Design- und Fertigungshilfsmitteln sowie Innovationen in allen Bereichen von EADS verantwortlich. Der CTO ist Mitglied des EADS Executive Committee und ist für das gesamte R & T-Budget und die R & T-Produktion von EADS verantwortlich. Über ein diszipliniertes und erstklassiges R & T-Portfolio, das die Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit

guten Investitionserträgen gewährleistet, trägt der CTO zur Steigerung des Unternehmenswerts bei. Er strebt auch eine größtmögliche Kundenzufriedenheit an, indem er darauf achtet, dass hochwertige Lösungen angeboten werden, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck gerecht werden. Der CTO geht außerdem auf allgemeine Fragen der Öffentlichkeit ein, wie etwa auf Lösungen unter Berücksichtigung von Sicherheit, Schutz, ökologischer Verträglichkeit und Energieeffizienz.

Der CTO ist Vorsitzender des Executive Technical Council von EADS („ETC“), das sich aus den technischen Direktoren der einzelnen Geschäftsbereiche zusammensetzt. Das ETC ist für die Ausrichtung an der Technologiestrategie des Konzerns und deren Implementierung durch die R & T Road-Map des Konzerns verantwortlich. Das ETC sorgt für das Gleichgewicht zwischen dem strategischen Top-Down- und Bottom-Up-Ansatz.

Group Innovation Networks und ihre CTO-Team-Leiter berichten an den Chief Operating Officer Innovation, damit R & T-Synergien in sämtlichen EADS-Geschäftsbereichen und EADS Innovation Works voll zur Anwendung kommen. Der COO Innovation ist Vorsitzender des R & T-Rats (RTC), der sich aus den R & T-Directors der Geschäftsbereichen/ Geschäftseinheiten und dem Leiter von EADS Innovation Works zusammensetzt.

Der CTO steuert die EADS-weite Harmonisierung der transversalen technischen Abläufe, Methoden und Hilfsmittel sowie des Programms zur Entwicklung von Fähigkeiten, wie beispielsweise System-Engineering, allgemeine Hilfsmittel für das Produktlebenszyklus-Management (PLM/Phenix) sowie Schulungen und Qualifikationen zum System-Engineering. Das CTO-Team nimmt zudem technische Bewertungen im Auftrag des CEO und des EADS Executive Committee vor.

Der Leiter von EADS Innovation Works untersteht dem CTO. EADS Innovation Works managt die R & T-Produktion des Unternehmens und setzt das technische Innovationspotenzial des Konzerns frei. EADS IW sucht nach neuen Technologien, die nachhaltig die Innovationsstärke des Konzerns beeinflussen sollen, dabei ist die R & T-Strategie von EADS richtungsweisend. EADS Innovation Works betreibt zwei große Standorte in der Nähe von München und Paris und beschäftigt ca. 700 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. Lokale Forschungszentren bestehen in Toulouse, Nantes, Hamburg und Stade, um den Wissenstransfer zu den Geschäftseinheiten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das die Beziehungen zu wissenschaftlichen Instituten in Russland koordiniert. EADS betreibt R & T Zentren in Großbritannien, Spanien und in Singapur und hat 2009 mit der Eröffnung von EADS Innovation

Works India in Bangalore eine Präsenz in Indien eingerichtet. Das neue Zentrum, das im Engineering Center von Airbus in Indien liegt, befasst sich mit Software-Entwicklung sowie der Entwicklung von Technologie zur nationalen Sicherheit.

EADS Innovation Works und die EADS-R & T-Gemeinde in den Geschäftsbereichen pflegen und erweitern fortlaufend Partnerschaften mit führenden Universitäten und technischen Hochschulen. Dies geschieht durch Einstellung von Diplomanden, Postgraduates und Doktoranden und durch Forschungsaufträge.

Durchführung und Best Practices

Der strategische Ansatz bei R & T

Zu den strategischen Verpflichtungen von EADS zählt die Entwicklung von Kernkompetenzen und -technologien für Plattform- und auf Plattformen beruhenden Systemarchitekturen und -integration. Parallel dazu strebt EADS danach, den Innovationszufluss aufrecht zu erhalten, um alternde Technologien und Verfahren ersetzen zu können.

Aufbauend auf der Identifizierung und Evaluierung von sowie der Setzung klarer Prioritäten für entscheidende Technologien des Konzerns formt EADS eine Technologiestrategie, die Synergien innerhalb des Konzerns stärkt und darauf abzielt, die Forschungs- und Technologieanstrengungen von EADS aufrecht zu erhalten und bei Bedarf zu erhöhen. Jeder Geschäftsbereich ist für das Vorschlagen seiner eigenen Ziele verantwortlich und hat die R & T-Mittel aus öffentlicher und privater Hand sicher zu stellen.

Die Forschungs- und Technologiestrategie (R & T-Strategie) von EADS wird getragen durch:

- ▶ Werte für die Aktionäre: ein striktes und erstklassiges R & T-Portfolio, das eine reibungslose Einführung neuer Technologien für künftige Produkte und gute Investitionserträge gewährleistet;
- ▶ Kundenzufriedenheit: hochwertige Lösungen, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck der Zukunft gerecht werden;
- ▶ Upstream-Beiträge für die erfolgreiche zeitgerechte und qualitativ sowie preislich entsprechende Einführung neuer Produkte und Abläufe;
- ▶ führende Stellung bezüglich der Technologie für das Wachstum des Treibstoffgeschäfts; und
- ▶ gesellschaftliche Verantwortung: R & T-Lösungen, die zu den Mobilitäts-, Umweltschutz-, Sicherheits- und Schutzerfordernissen beitragen.

R & T-Produktion und Management

Die R & T-Aktivitäten von EADS umfassen ein breites Spektrum an Technologiebereichen. Sie konzentrieren sich auf

verschiedene Ebenen der Wertkette und sind entsprechend den Zeitvorgaben kurzfristiger/zweckgebundener Programme, mittelfristiger/fakultativer Programme und langfristiger/hoch entwickelter Konzepte zur Einführung neuer Technologien in die Produkte und Herstellungsprozesse des Unternehmens strukturiert:

R & T für hoch entwickelte Konzepte – Integrierte Vorführmodelle/technische und Betriebsstudien

In Übereinstimmung mit der R & T-Strategie arbeiten alle Geschäftsbereiche von EADS an der Entwicklung neuer Produktkonzepte zur Maximierung des künftigen Geschäftspotenzials. Diese Konzepte untersuchen und generieren neue Ideen, wobei es manchmal gelingt, die Grenzen des heute technisch Möglichen zu verschieben.

Das Portfolio konzentriert sich derzeit auf folgende vier Wachstumsachsen: Mobilität (z. B. Luftverkehrsmanagement), Umweltschutz (z. B. Energielösungen, optimierte Plattformen), Verteidigung und Sicherheit (z. B. Erkennen verbotener Materialien und Kommunikationsschutz für Flugzeuge) und Dienstleistungen.

EADS-Unternehmensstiftung für Forschung

Die im Jahr 2004 eingerichtete EADS-Forschungsstiftung verfolgt das Ziel, Beziehungen zwischen den Forschungsgemeinden der öffentlichen Hand und der industriellen und technischen Luft- und Raumfahrtgemeinde zu fördern.

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung ist als Gründer oder Spendengeber auch an anderen Stiftungen und Verbänden von öffentlichem Interesse beteiligt. In den vergangenen fünf Jahren ist die EADS-Forschungsstiftung als Sponsor für 75 Forschungsprogramme aufgetreten, hat sechs Lehrstühle für Forschung und Lehre eingerichtet und 69 Forschern eine Ehrung verliehen. Die EADS-Forschungsstiftung unterstützt zehn Upstream Pionierforschungsprojekte, die von öffentlichen Forschungsorganisationen geleitet werden.

Eines der Ziele der EADS-Forschungsstiftung ist der Aufbau von engen Beziehungen zwischen der öffentlichen Forschungsgemeinschaft und dem Bildungssektor. Um dieses Ziel zu erreichen, verleiht die Stiftung alljährlich Auszeichnungen für besondere Leistungen von Wissenschaftlern in der Forschung, die bei ihrer Forschungsarbeit in Zusammenarbeit mit der Industrie einen Meilenstein erreichen. Sechs „Best Thesis Awards“ (Preise für beste Diplomarbeiten) werden jährlich in den Bereichen Mathematik, Ingenieur- und Geowissenschaften, Physik, Informationstechnologien und interdisziplinären Fächern verliehen.

Die EADS-Forschungsstiftung unterstützt andere Organisationen, die gemeinsame Zielsetzungen verfolgen, namentlich: die französische Stiftung für Luftfahrt- und Raumfahrtforschung, das Institut für Höhere Wissenschaftliche





Studien (IHES), das sich der Spitzenforschung in der Mathematik und der theoretischen Physik widmet, und die C. Génial Stiftung, welche die Verbreitung wissenschaftlicher und technischer Beiträge, besonders unter jungen Leuten, fördert. Über diesen letzten Beitrag unterstützt die EADS-Forschungsstiftung auch die Initiative „Wissenschaft in Schulen“. Diese zielt auf ein neues Image wissenschaftlicher Fächer in Mittelschulen, höheren Schulung und Kursen der Stiftung ab.

Bauhaus Luftfahrt (eine „Denkfabrik“ der Luftfahrtforschung)

EADS und die Regierung des Landes Bayern haben sich mit zwei anderen deutschen Luftfahrtunternehmen mit dem Ziel zusammengetan, die Bauhaus Luftfahrt zu gründen, eine Denkfabrik für kreative und interdisziplinäre Forschungsaktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt. Mit der Bauhaus Luftfahrt wird es EADS möglich sein, neue bahnbrechende Forschungen auf dem Gebiet der Luftfahrt durch die Übernahme eines innovativen Ansatzes für zukunftsorientierte, visionäre Lösungen umzusetzen.

Kompetenzmanagement

Im Jahr 2005 implementierte EADS eine Expertenrichtlinie, um Mitarbeiter zu finden und zu unterstützen, die über die seitens des Konzerns gewünschten speziellen technischen Fähigkeiten verfügen. Die Experten sind der Eckstein der EADS-Strategie zur Festigung ihres technologischen Führungsanspruchs. Es gibt etwa 1.150 Fachkräfte, Experten aus den Geschäftsbereichen der EADS in leitenden und führenden Positionen, die alle technischen Bereiche abdecken und zu folgenden Punkten beitragen:

- ▶ Unterstützung der Kunden mit komplexer Problemlösung;
- ▶ Implementierung von Innovationen bei neuen Produkten und Dienstleistungen;
- ▶ Steigerung und Austausch von technischem Fachwissen; und
- ▶ Schutz des geistigen Eigentums.

Anerkennung von qualifizierten Mitarbeitern als strategisches Humankapital

Die EADS Hall of Fame wurde vom CTO zusammen mit dem Leiter der Personalabteilung mit dem Ziel ins Leben gerufen, intern bei EADS zur Innovation anzuregen, Best Practices auszutauschen, geistiges Eigentum zu fördern und den Mitarbeitern von EADS Gelegenheit zu bieten, auf die Mitarbeiter stolz zu sein und die Mitarbeiter zu kennen, denen aufgrund ihrer herausragenden Beiträge zum Unternehmen eine Ehrung zuteil wird.

2007 und 2009 hielt EADS Veranstaltungen für die Hall of Fame ab, bei denen Mitarbeitern aus dem gesamten Konzern Preise verliehen wurden. Die Preise wurden in vier Kategorien vergeben: die besten Erfinder – Personen, die

neue technologische Erfindungen entwickeln und patentieren; die besten Innovatoren – Personen, die während der letzten zwei Jahre innovative Projekte implementierten, die zu einer wesentlichen Ertragssteigerung oder einem wesentlichen Wettbewerbsvorteil führten; die Facharbeiter – Personen mit hervorragenden Fähigkeiten, die dem Unternehmen einen wertvollen Wettbewerbsvorteil bringen und ein „Sonderpreis“ für ein Team, um die besten Verbesserungsinitiativen zu honorieren, die Einsparungen bringen, zeitgerechte Lieferungen gewährleisten oder zu einer Qualitätsverbesserung führen (im Jahr 2007 und 2009: das „Beste Team in der schlanken Fertigung“).

FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN: GEISTIGES EIGENTUM

Geistiges Eigentum (Intellectual Property, „IP“), wie Patente, Marken, Copyrights und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Durch die Nutzung dieser Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition auf dem Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen. EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt.

Organisation

Das General-Management des IP bei EADS obliegt einem IP-Council, das vom EADS Chief IP Counsel geleitet wird. Führungskräfte, die für IP in den Hauptabteilungen verantwortlich sind, sitzen in diesem Ausschuss.

Jeder Geschäftsbereich des Konzerns verfügt über geschäftsspezifische IP, die von diesem Bereich entwickelt wurde. In den Bereichen, in denen geistiges Eigentum von allgemeinem Interesse innerhalb des Konzerns ist, kann der Geschäftsbereich, der dieses geistige Eigentum entwickelt hat, eine Lizenz vergeben, durch die eine anderweitige Verwendung anderenorts genehmigt wird (dabei sind, falls erforderlich, die Interessen der übrigen Aktionäre zu berücksichtigen). EADS selbst besitzt ebenfalls geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Geschäftsbereichen abgeschlossen. EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio des Konzerns, verwaltet das IP zusammen mit den Geschäftsbereichen und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Bereichen. EADS kontrolliert den Schutz von IP, das in den strategischen Ländern erstellt wurde.

Performance und Best Practices

Um den Mehrwert des Konzerns zu steigern, fördert das CTO-Team von EADS die gemeinsame Nutzung von Wissen der einzelnen Geschäftseinheiten und aller Ressourcen, Kenntnisse und Forschungsmittel sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel innerhalb des Konzerns, jedoch unter Wahrung bestehender vertraglicher und rechtlicher

Regelwerke. So müssen beispielsweise alle zwischen den Geschäftseinheiten des Konzerns geschlossenen Verträge, die die gemeinsame Nutzung von R & T betreffen, Bestimmungen enthalten, die die Weitergabe von Wissen erlauben (EADS-R & T-Netzwerkregeln).

Im Jahr 2010 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 9.000 Erfindungen (ca. 8.000 im Jahr 2009), die durch über

29.000 Patente auf der ganzen Welt geschützt sind. Der Zuwachs bei den im Jahr 2010 eingereichten Patenten ist ein guter Indikator für die größere Dynamik im Bereich R & T und Produktentwicklung. 2010 wurden 1.006 Patente angemeldet.

Für den internationalen Patentschutz stützt sich EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht.

	2010	2009	2008
Von EADS angemeldete neue Erfindungen (einige davon sind durch mehrere Patente geschützt)	1.006	1.073	1.088
EADS-Patentportfolio (am Jahresende)	32.188	29.123	25.665

EADS startete im Jahr 2009 eine Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie. EADS Technology Licensing ermöglicht den Zugriff auf ein breites Spektrum von Technologien, die zur Verfügung stehen, um externe Unternehmen bei der Entwicklung neuer Produkte, Verbesserung der Produktionsverfahren und beim

Erweitern ihrer Marktchancen zu unterstützen. Mit EADS Technology Licensing sollen durch die Auswertung des umfangreichen Patentbestandes von EADS und dem damit verbundenen Knowhow Erträge generiert werden.

1.1.11 Umweltschutz

Umweltschutz ist allgemein von vorrangiger Bedeutung und erfordert von Bürgern, Regierungen und der Industrie Engagement und verantwortungsbewusstes Handeln. Dabei müssen diese oft Hand in Hand zusammenarbeiten. Wirksamer Umweltschutz ist daher eine zentrale Zielsetzung der strategischen Road-Map von EADS, „Vision 2020“, die auf maximale Nutzleistung der Produkte und Dienstleistungen von EADS für Kunden und andere Interessengruppen abzielt, während gleichzeitig die Auswirkung der Herstellung und des Betriebs dieser Produkte auf die Umwelt während ihrer gesamten Lebensdauer auf ein Minimum reduziert wird. Die Implementierung weiterer innovativer und umwelteffiziente Technologien und Verfahren spielen für den Nachhaltigkeitsfaktor des Konzerns eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver und wettbewerbsfähiger werden und somit Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert aus Sicht der Interessengruppen fördern.

EADS bemüht sich um wirksamen Umweltschutz durch (i) Nutzung von „grünen“ Geschäftsfeldern, (ii) Bemühungen zum Abmildern der Umweltauswirkungen der Aktivitäten und Produkte des Unternehmens während der gesamten Lebensdauer und (iii) durch die Entwicklung bahnbrechender Technologien, Produkte und Dienstleistungen.

ORGANISATION

Jeder Geschäftsbereich, jede Unternehmenseinheit und jeder Funktionsbereich ist zwar voll und ganz für die Umsetzung der Umweltauflagen von EADS für einen wirksamen Umweltschutz verantwortlich, das Umweltnetzwerk der EADS

gewährleistet jedoch die Übereinstimmung der verschiedenen konzernweiten Initiativen. Das Umweltnetzwerk der EADS setzt sich aus Vertretern der Hauptgeschäftsbereiche unter der Leitung des EADS Corporate Secretary zusammen und widmet sich der Aufgabe, eine fortwährende Verbesserung der Umweltschutzleistungen der EADS, durchgängige Anwendung der Best Practices und eine Überwachung von Risiken und Chancen zu erreichen sowie Änderungen der aufsichtsbehördlichen Vorschriften vorzugreifen.

Für besondere Themenkreise wurden Unterarbeitsgruppen in Gebieten wie u.a. Klimawandel/Energie, Umweltberichterstattung, „REACH“ und gefährliche Substanzen, Umwelt-Design/Lebenszykluspraktiken eingerichtet. Die Unternehmensziele werden regelmäßig auf unterschiedlichen Ebenen anhand einer Reihe von Indikatoren und mit modernen Hilfsmitteln und Verfahren zur Berichterstattung, die derzeit implementiert werden, im Kontext des betrieblichen Environmental Management Systems („EMS“) überprüft.

EADS ist bestrebt, gemeinsame Initiativen mit der Wirtschaft zu entwickeln, um die Umweltperformance der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie insgesamt auf möglichst effiziente, konsistente und wirtschaftliche Weise zu verbessern. EADS beteiligt sich an verschiedenen europäischen und internationalen Umweltschutzarbeitsgruppen bzw. ist bei diesen führend wie u.a. bei:

- ▶ ICCTA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations) — Aircraft Noise & Engine Emissions Environment Committee: Airbus stellt den stellvertretenden Vorsitzenden);



- ▶ ASD und ADS (Vorsitz bei der Arbeitsgruppe Reach);
- ▶ Vorsitz bei Gifas (Ausschuss für Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung).

EADS beteiligt sich auch an den Umweltschutzarbeitsgruppen inländischer Industrieorganisationen wie u.a. der Gifas in Frankreich, TEDAE in Spanien, BDLI in Deutschland und ADS in Großbritannien. Mit der AIA (Aerospace Industries Association of Americas) und der SAE wurde auch eine Zusammenarbeit zur Erstellung angemessener Standards begonnen, um bei der Lieferkette die Einhaltung der REACH Bestimmungen (der EU Bestimmungen über die Herstellung und Verwendung chemischer Substanzen) und anderer zukünftiger Auflagen zu fördern.

DER EADS-UMWELTFAHRPLAN ZUR UMWELTEFFIZIENZ

EADS verfolgt das Ziel, ein umwelteffizientes Unternehmen zu werden. Um dieses Anliegen mit einer effizienten Reihe konkreter Projekte und Maßnahmen umzusetzen, wurde ein Umweltfahrplan des Unternehmens festgelegt. Dieser Plan wird in jedem Unternehmensbereich festgelegt und sieht einen Katalog allgemeiner Richtlinien und Fristen für nachdrückliches Management und betriebliche und produktorientierte Leistungsziele vor, die bis 2020 erreicht werden müssen, wie u.a.:

Umweltmanagementziele

- ▶ Vollständige Abdeckung von EADS durch das Zertifikat ISO 14001 mit Lebensdauerorientierung und einem einheitlichen Firmenzertifikat;
- ▶ Integration der Umwelteffizienz in die Entwicklung von neuen Produkten und Technologien sowie in der Lieferkette.

Betriebliche Leistungsziele (wobei 2006 als Vergleichsgröße dient)

- ▶ 80 Prozent Reduktion des Wasserabflusses;
- ▶ 50 Prozent Reduktion von Abfallstoffen, Wasserverbrauch, CO₂- und Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen („VOC“);
- ▶ 30 Prozent Reduktion des Energieverbrauchs;
- ▶ 20 Prozent Energie aus erneuerbaren Energiequellen;
- ▶ Verfolgen der ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) Forschungsziele in der Luftfahrt sowie der verschiedenen für andere Produkte definierten Ziele; und
- ▶ Entwicklung wirksamer Umweltschutzlösungen für Haupt- und dazugehörige Nebenkundensegmente, welche für das Unternehmen nachhaltig Mehrwert schaffen.

UMWELTMANAGEMENT ISO 14001/EMAS

EADS 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 EADS-Fertigungsstandorten wurden stufenweise stabile zertifizierte Umweltmanagementsysteme (EMS) implementiert, wobei das Ziel darin besteht, alle EADS-Standorte abzudecken und ein einzelnes Firmenzertifikat ISO 14001 zu erhalten. Mit Stand vom 31. Dezember 2010 wurden 90 Standorte, die rund 90 Prozent der Gesamtkapazität von EADS ausmachen, im Einklang mit einem zertifizierten ISO 14001 (bzw. registrierten EMAS) EMS betrieben.

2010 wurden bei der Einhaltung von ISO 14001 und der Erneuerung der Zertifizierung weitere Fortschritte erzielt:

- ▶ Airbus konnte ihre Zertifizierung erfolgreich erneuern, die sich auf alle Aktivitäten während des gesamten Lebenszyklus der hergestellten Produkte erstreckt. Der Geltungsbereich wurde auf die A320-Endmontagelinie in Tianjin ausgeweitet;
- ▶ Astrium Space Transportation erhielt eine globale ISO 14001-Zertifizierung, die ein Ökokonzept für die Aktivitäten von Astrium Space Transportation in Frankreich umfasst;
- ▶ Eurocopter erneuerte die Zertifizierung für ihre Standorte in Deutschland und Spanien (mit Abschluss in Frankreich im Jahr 2011), während gleichzeitig die Zertifizierung von Tochtergesellschaften (Australian Aerospace, Helibras, EC UK) vorgenommen wird;
- ▶ Weitere Maßnahmen erstrecken sich u.a. auf EADS Sogerma (drei Standorte erhielten im März 2010 die Zertifizierung), EADS Cassidian UK und ATR (Lebenszyklus-Zertifizierung ist für 2011 vorgesehen).

Die verschiedenen Resultate werden mit den Vorgaben verglichen, wobei eine Reihe sorgfältig ausgewählter Indikatoren ausgewählt werden. Die Kontinuität und Zuverlässigkeit dieser Berichterstattungsverfahren werden durch Verfahren und Richtlinien des Konzerns aus den GRI-Vorschriften gewährleistet und gehen mit einem modernen Umweltmanagementinformationssystem (ENABLON) einher, das weltweit bei EADS Anwendung finden soll.

KLIMAWANDEL UND ENERGIEBEZOGENE FRAGEN

Klimawandel und energiebezogene Fragen gehören anerkanntermaßen zu den wichtigsten Umweltproblemen, die es zu bewältigen gilt. Daher hat EADS eine Klimawandel- und Energieinitiative gestartet. Mit dieser Initiative, die ein breites Spektrum an zusätzlichem Expertenwissen aus allen Geschäftsbereichen von EADS heranzieht, erhält

EADS eine zuverlässige und detaillierte Einschätzung der Herausforderungen und Möglichkeiten für EADS mit Bezug auf eine „kohlenstoffreduzierte Wirtschaft“ sowohl hinsichtlich der Produkte als auch der Fertigungsanlagen.

Flugzeuggeschäft: ein Hauptschwerpunkt

Die Auswirkungen des Klimawandels im Zusammenhang mit Flugzeugen treten vor allem während des Betriebs ein, wobei die CO₂-Emissionen proportional zum Treibstoffverbrauch sind (was auch die enge Korrelation zwischen Umweltperformance und Betriebsleistung aufzeigt). EADS ist daher indirekt aber in wesentlichem Ausmaß mit den Umweltproblemen konfrontiert, denen Fluggesellschaften direkt ausgesetzt sind.

Laut Angaben des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) verursacht der Flugverkehr derzeit 2 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen weltweit, die auf menschliche Aktivitäten zurückzuführen sind). Der Konzern wendet dementsprechend alle erforderlichen fachlichen Ressourcen auf und steigert seine Forschungs- und Entwicklungsbemühungen für den Entwurf, die Entwicklung und Herstellung der saubersten und grünsten Technologien und Produkte mit dem geringsten Energiebedarf erheblich. Dazu gehört auch die Unterstützung des ICAO bei der Entwicklung eines CO₂-Messgerätes für Verkehrsflugzeuge, dessen Einführung ab 2013 vorgesehen ist.

Im Bereich Forschung und Technologie nimmt die EADS an wichtigen internationalen und europäischen Technologieprojekten, die sich mit Angelegenheiten rund um den Klimawandel beschäftigen, teil oder leitet diese:

- ▶ MOZAIC, COMET, IAGOS und QUANTIFY zur Überwachung von Gas und Wasserdampf in der oberen Troposphäre, um besseren Einblick in die Zusammensetzung der Luft, Meteorologie und das Phänomen des Klimawandels zu gewinnen und nach Strategien zur Abmilderung der Auswirkungen des Flugverkehrs auf den Klimawandel zu suchen;
- ▶ CORINE, ein mit EU-Mitteln finanziertes Projekt, befasst sich schwerpunktmäßig mit der gemeinschaftlichen Entwicklung eines Umwelt-Designtools für Klein- und mittelständische Unternehmen (alle Auftragnehmer der Hubschrauberbranche), das bei Flugzeug- und anderen Teilen verwendet werden soll;
- ▶ die Joint-Technology-Initiative („JTI“) der EU, „Clean Sky“. Die JTI Clean Sky ist das größte jemals mit der Europäischen Kommission eingerichtete Forschungsprojekt und wird über einen Zeitraum von sieben Jahren laufen. Das Gesamtbudget für das Projekt beläuft sich auf 1,6 Milliarden Euro (die Finanzierung erfolgt zur Hälfte durch die Europäische Kommission und zur Hälfte durch die Industrie). Durch die Unterstützung der „Clean Sky“-Ziele des ACARE (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa) soll der Einfluss des Luftverkehrs auf die Umwelt radikal verbessert

werden, indem innovative Technologien und Lösungen bereitgestellt werden, die schrittweise Reduktionen von Lärm (50 prozentige Reduktion des wahrgenommenen Lärms), Schadstoffen (50 prozentige Reduktion von CO₂ und 80 prozentige Reduktion von NOx) und Treibstoffverbrauch der nächsten Flugzeuggeneration bis 2020 gestatten. Die Initiative umfasst auch Forschungen zum Lebenszyklusdesign von grünen Produkten einschließlich Herstellung, Wartung und Entsorgung.

Während Airbus, Eurocopter und EADS CASA jeweils für einen speziellen integrierten Technologie-Demonstrator (bzw. „Smart Fixed-Wing“-Flugzeug, grüner Drehflügler und grünes Regionalflugzeug) die Co-Leitung innehaben, beteiligen sich EADS Innovation Works und ATR in Form von Beteiligungsunternehmen. Zu den anderen, der Senkung des CO₂-Ausstoßes gewidmeten Initiativen, an denen sich EADS beteiligt, zählt auch das SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research), dessen Ziel es ist, das EU-Luftverkehrsmanagement durch die Implementierung des einheitlichen europäischen Luftraums zu verbessern. Mögliche Risiken für die Geschäfte von EADS im Zusammenhang mit dem Klimawandel sind durch die wahrscheinlich zunehmende Knappheit fossiler Brennstoffe gegeben, dem daraus resultierenden Druck auf Energiekosten zusammen mit den geplanten Bauvorhaben für neue Infrastruktur und dem in den kommenden Jahren zunehmenden Luftverkehr. Die vor Kurzem erfolgte Einbeziehung der Luftfahrt in das EU-Emissionshandelssystem (EU-Direktive 2008/101) schafft zusätzliche Probleme, auf die derzeit in enger Zusammenarbeit mit den Interessengruppen des Flugtransportsektors eingegangen wird.

Bei Airbus werden in Kooperation mit wesentlichen externen Partnerschaften große Forschungsanstrengungen unternommen, um den fossilen Treibstoffen umweltfreundlichere Alternativen entgegenzusetzen. Es wurde ein Beratungsausschuss zu alternativen Treibstoffen eingeführt, der alle notwendigen internen Interessengruppen zusammenfasst. Airbus und Eurocopter haben mit Universitäten, den derzeit bestehenden Treibstoffgesellschaften sowie Start-up Unternehmen und Zertifizierungsbehörden zusammen gearbeitet, um sogenannte „Drop-in“ Biotreibstoffe zu entwickeln und deren Verfügbarkeit für den kommerziellen Flugverkehr zu gewährleisten. Für „Drop-in“-Treibstoffe muss weder das Flugzeugsystem geändert noch eine besondere Infrastruktur geschaffen werden. Vor Kurzem haben sich Airbus, Qatar Airways, Qatar Science & Technology Park (QSTP) und Qatar Petroleum (QP) zur Vornahme einer technischen und wirtschaftlichen Analyse der Entwicklung, Produktion und Lieferung von Biotreibstoff aus nachwachsenden Rohstoffquellen zusammengeschlossen.

Als Mitglied der Flugzeugindustrie vertritt Airbus zusammen mit den anderen Unternehmen der Branche den Standpunkt, dass die Nutzung von Biotreibstoffen aus nachwachsenden





Rohstoffquellen der Flugzeugindustrie vorbehalten sein sollte. Im Gegensatz zu anderen Branchen bieten sich der Flugverkehrsbranche, trotz der bereits dank kürzlich eingeführter Programme wie zum Beispiel Airbus A380 erreichten erheblichen Reduktion des Treibstoffverbrauchs, keine anderen effizienten Alternativen für eine nachhaltige Senkung ihrer Kohlenstoffemission. Airbus befasst sich derzeit damit, Landwirte, Ölraffinerien und Fluggesellschaften an einen Tisch zu bringen, um einen Durchbruch bei der kommerziellen Produktion von Biotreibstoffen aus nachwachsenden Rohstoffquellen weltweit und insbesondere in Brasilien zu erreichen. Airbus unterstützt auch Projekte im Zusammenhang mit dem Lebenszyklus und nachwachsenden Rohstoffen, um dafür zu sorgen, dass alle Lösungen für eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sich auf „sozialer“ Ebene positiv auswirken und nicht mit lokalen Ressourcen wie Land, Nahrungsmitteln oder Wasser in Wettstreit treten. TAM Airlines und Airbus gehörten zu den Ersten, die beim Einsatz in Lateinamerika auf Biotreibstoff aus Jatrophapflanzen zurückgegriffen haben. Verschiedene Studien haben belegt, dass Biotreibstoff auf Jatropa-Basis den CO₂-Ausstoß von Flugzeugen um bis zu 80 Prozent senken kann.

Der Flugsektor hat sein Engagement im Rahmen des COP15 erneuert und erwartet, ab dem Jahr 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum zu erreichen und arbeitet auch am Erreichen einer Senkung der CO₂-Nettoemission (wobei das Jahr 2005 als Vergleichsgröße dient) bis zum Jahr 2050. In diesem Bereich wird mit Nachdruck weiter geforscht: Astrium erforscht derzeit die Nutzung von Solarenergie durch Satelliten, um deren Rückkehr zur Erde zu erleichtern. Diese Studien belegen alle das Engagement von EADS für eine mehr umwelteffiziente und kohlenstoffneutrale Luftfahrt bzw. Flugverkehrsbranche insgesamt.

Energiewirksame Infrastrukturen und Technologien mit niedrigem CO₂-Ausstoß sind ein Muss

Um den zunehmenden Anfragen von Interessengruppen nach Informationen zu Kohlenstoff nachzukommen und in Erwartung strengerer Vorschriften (wie u.a. Emissionshandelsvorschriften, Besteuerung und kohlenstoffbezogene Produktangaben) wurde gemäß den Vorschriften zur Treibhausgasemission (GHG Protocol) eine Kohlenstoffanalyse des Unternehmens einschließlich Emissionen der Stufe 1 und Stufe 2 vorgenommen. Auf diese Weise sollen zum einen diverse Risiken erkannt werden und zum anderen Möglichkeiten für die weitere Reduzierung der GHG-Emissionen und dazugehörigen Kohlenstoffe ausgelotet werden. Es werden weitere Tests durchgeführt, um im Rahmen der GHG-Experimente den in der Lieferkette von EADS (Stufe 3) enthaltenen Kohlenstoffanteil zu schätzen.

EADS hat ein konzernweites Energieprojekt eingerichtet, um die Auswirkungen des Energieverbrauchs ihrer Infrastruktur zu senken und einige erneuerbare Energiequellen wie z. B.

Solarplatten, Erdwärme oder Kraftwerke einzurichten. Bei den Plänen zum Bau neuer energieeffizienter Infrastrukturen und zur erweiterten Nutzung erneuerbarer Energiequellen wurden im Jahr 2010 Fortschritte verzeichnet: Heizsysteme mit erneuerbaren Energiequellen werden bei Montagegebäuden eingebaut (Erdwärme in Getafe, Solarplatten in San Pablo, Biomassebrenner in Broughton, Photovoltaikzellen und ein bio-klimatisiertes A350-Gebäude in Toulouse, ein neues Öko-Form-Gebäude in Hamburg sowie optimierte Tageslichtfenster in Tianjin). Die Parkplätze in Marignane sollen mit Solarplatten ausgestattet werden.

Zur Messung von Fortschritten und Leistungen wurde die Umweltberichterstattung von EADS konzernweit in den vergangenen zwei Jahren erheblich verbessert und wurde im gesamten Bereich Airbus im Jahr 2010 extern geprüft. Trotz der Einführung dieser Maßnahmen und hauptsächlich auf Grund der Zunahme der Geschäftstätigkeit bei Airbus stieg der Energieverbrauch bei EADS im Jahr 2010 insgesamt im Vergleich zu 2009 geringfügig an.

ABFALL UND NATÜRLICHE RESSOURCEN

Im gesamten Konzern wurde eine Reihe von Initiativen zur weiteren Reduzierung oder Eliminierung des entstehenden Abfalls implementiert. In Anbetracht der erwarteten Knappheit bei einigen Rohmaterialien und der Volatilität ihrer Preise könnte eine umgekehrte Lieferkette zunehmend interessant werden.

Trotz der mit den wichtigsten Müllentsorgungsgesellschaften entwickelten Bemühungen um Recycling und Wiederverwertungsmöglichkeiten hat die Erzeugung von Abfallstoffen im Vergleich zu den ISO-Vorgaben erheblich zugenommen. So wurde das Recycling von gehärteten und ungehärteten CFR-Verbundstoffen mit dem Ziel sorgfältig studiert, Kohlefasern zu separieren und in einigen Luft- und Raumfahrt- oder sekundären industriellen Anwendungen der Wiederverwertung zuzuführen; viel versprechende Technologien wie die Pyrolyse wurden bereits aufgezeigt und führten zu industriellen Entwicklungen. Airbus hat zur Entwicklung umweltfreundlicher Demontagepraktiken einen drei-Schritte-Ansatz eingeführt. Im Anschluss an Experimente bei dem Projekt PAMELA (Process for Advanced Management of End of Life Aircraft – Abläufe für ein fortschrittliches Management am Ende des Lebenszyklus eines Flugzeugs) wurde festgestellt, dass gegenüber den derzeit üblichen Demontagepraktiken wesentliche Verbesserungen erreicht werden können. Die optimierte Kombination aus fortschrittlichen 3D-Techniken (Dekommissionierung, Demontage und Abbau) ermöglicht eine über 80 prozentige Materialrecyclingrate, während derzeit weniger als 60 Prozent erreicht werden. Mittlerweile wurde unter Mitwirkung von Partnern eine industrielle Demontageplattform installiert; die TARMAC-AEROSAVE Company bietet jetzt für diesen Bereich zum Management am Ende des Lebenszyklus entsprechende Industriedienste an.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

1

LUFTVERUNREINIGUNGEN

Die Reduzierung der Luftverunreinigungen aus Geschäftstätigkeit und Prozessen sowie während des gesamten Lebenszyklus zählt seit Jahren zu den Hauptprioritäten. Die derzeit wesentlichsten Emissionen entstehen im Zusammenhang mit leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) sowie auch im Zusammenhang mit anderen Luftverunreinigungen, die am Boden von der Infrastruktur oder den Produkten abgegeben werden. Eine wesentliche Reduktion bei den VOC konnte durch die Entwicklung und Implementierung einer neuen intelligenten VOC-Lackiertechnik erzielt werden. In allen Geschäftsbereichen wurden ambitionierte Programme zum Ersetzen einiger kritischer Lösungsmittel wie zum Beispiel Trichloroethylen durchgeführt, und bei der Lackierung werden jetzt generell weniger VOC freigesetzt.

REACH UND DER UMGANG MIT GEFAHRENSTOFFEN

Die europäische REACH-Verordnung (Registrierung, Evaluierung und Autorisierung von Chemikalien) Verordnung (EU Nr. 2007/1906) trat am 1. Juni 2007 in Kraft. Zielsetzung von REACH sind die Verbesserung und der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt über eine stärkere Regulierung der von der Industrie eingesetzten Chemikalien. Damit werden die vorherigen Bestimmungen der EU zu Chemikalien ersetzt. REACH führt, über einen Zeitraum von 11 Jahren, eine Reihe neuer Pflichten ein, die das Risiko reduzieren sollen, die die 30.000 am häufigsten verwendeten Chemikalien verursachen können. Die Verordnung bringt auch den schrittweisen Abzug von einigen der Substanzen, die als für die Menschen und die Umwelt sehr gefährlich angesehen werden.

Aufgrund der im Rahmen des Managements der RoHS- und der WEE-Richtlinien gemachten Erfahrungen, und um der Gesellschaft insgesamt einen einheitlichen und kosteneffizienten Compliance-Ansatz bieten zu können und die Lieferkette zu unterstützen, wurde eine spezielle Arbeitsgruppe gebildet, die Bestandteil des Umweltnetzwerks von EADS ist und alle Geschäftsbereiche von EADS an einen Tisch bringt.

EADS und ihre Geschäftsbereiche schließen sich auf internationaler Ebene (SAE, ASD, etc.) mit anderen großen internationalen Luft- und Raumfahrtgesellschaften zusammen, um den Compliance-Ansatz der gesamten Branche weiter zu strukturieren. Nach vorheriger Registrierung wurden 2010 weitere intensive Bemühungen unternommen, um die verschiedenen Registrierungen einzuhalten und möglichen Unterbrechungen vorzugreifen, die die fehlende oder teilweise Registrierungen auftreten könnten. Freiwillige ambitionierte Pläne zur Eliminierung wurden eingeführt, um die kritischsten Stoffe des Sektors zu identifizieren und zu beseitigen, einschließlich chromfreier, kadmiumfreier, bleifreier Projekte oder Projekte zum Identifizieren von Nanopartikeln oder radioaktiven Stoffen. Damit der Großteil der standardisierten

möglichen Lösungen qualifiziert werden kann, ist der intensive gegenseitige Austausch zwischen den Geschäftsbereichen, anderen Unternehmen der Branche und der Lieferkette nötig. EADS und ihre Geschäftsbereiche bewegen sich einerseits pro-aktiv in Richtung Eliminierung dieser Substanzen und haben sich andererseits unter vollständigen Einhaltung des maßgeblichen regulatorischen Rahmens dazu verpflichtet, die höchsten erreichbaren Emissionskontrollen anzuwenden. EADS bemüht sich derzeit, Ansätze mit anderen Branchen (Automobil-, Mechanik- und/oder Fertigungsbranche/ Einzelhändler für Artikel mit komplexer Beschaffenheit) auszutauschen.

ENTWICKLUNG BAHNBRECHENDER TECHNOLOGIEN UND DIENSTLEISTUNGEN

Das Technologie-Portfolio von EADS, das durch Forschung im Bereich Luftfahrt und Technologie ständig erweitert wird, findet innerhalb und außerhalb des Core-Geschäfts von EADS Anwendung und trägt dadurch zu sektorübergreifenden Innovationen bei. Ein Beispiel für diesen Ansatz bietet Astrium, das ihre Beobachtungs-, Navigations- und Telekommunikationssatelliten und Dienstleistungen als zentrale Faktoren für drei Komponentenlösungen für die Umweltprobleme der Erde positioniert: Überwachung (um Entscheidungsträgern zuverlässige Daten für Entscheidungen zu liefern), Verringerung (der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten) und Anpassung (an Umweltveränderungen).

Satelliten sind seit Langem als Überwachungsinstrument für Umweltforscher und Entscheidungsträger anerkannt. Die von Astrium für die europäische Raumfahrtbehörde bereitgestellten Observationstechnologien sind im Rahmen des GMES-Programms der EU zu dauerhaften Überwachungsinstrumenten geworden.

Der Weltraum ist für das Anpassungssegment auch ein Beobachtungsposten von unschätzbarem Wert bei Krisenfällen (extreme Wetterbedingungen, Überschwemmungen, Waldbrände, Erdbeben, etc.), um Rettungsmannschaften mit Daten zum Terrain und Auffindung von Verletzten zu unterstützen oder vorbeugend Landkarten von krisenanfälligen Regionen zu erstellen. Wenn es um Verringerung geht, bietet Astrium Dienste für die Landwirtschaft, die den Einsatz von Düngemitteln verringern. Der Einsatz von Navigationshilfen zur effizienteren Mobilität bietet weitere Anwendungsmöglichkeiten.

2010 wurde der von Astrium gebaute europäische Eisforschungssatellit CryoSat-2 in die polare Umlaufbahn gestellt, um spezielle Messungen der Eisdecke in der Arktik und Antarktik einzuholen. Der französisch-spanische Satellit MOS (Soil Moisture and Ocean Salinity Mission), für den Astrium ein bahnbrechendes Radiometrikinstrument gebaut hat, wurde zu Messungen auf globaler Ebene und um ein besseres Verständnis des Wasserzyklus der Erde und damit letztlich des Klimawandels zu Erlangen, in die Umlaufbahn gebracht. Mit der

AFD (*Agence Française de Développement*) wurde ein wichtiger Vertrag für die Lieferung von Satellitenbeobachtungsdaten an Länder im Besitz tropischer Wälder unterzeichnet, mit

denen diese ihre CO₂-Zurückdrängungskapazität für den Kohlekreditmarkt messen können.

1.1.12 Arbeitnehmer

Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Personalbestand von EADS auf 121.691 Arbeitnehmer (im Vergleich zu 119.506 Arbeitnehmern im Jahr 2009 und 118.349 Arbeitnehmern im Jahr 2008), 96,6 Prozent davon sind Vollzeitangestellte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

2010 kamen weltweit 5.047 Mitarbeiter zu EADS (im Vergleich zu 5.663 im Jahr 2009 und 7.081 im Jahr 2008). Gleichzeitig schiedен 3.213 Mitarbeiter bei EADS aus (im Vergleich zu 3.308 im Jahr 2009 und 5.078 im Jahr 2008).

Insgesamt arbeiten 94,1 Prozent aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 100 Standorten.

MITARBEITERZAHLEN NACH GESCHÄFTSBEREICH UND REGION

Die folgende Tabelle vermittelt eine Aufschlüsselung der EADS-Arbeitnehmer nach Geschäftsbereich und Region, einschließlich der Prozentangaben für Teilzeitbeschäftigte. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z. B. ATR, MBDA), sind auf entsprechender proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

Arbeitnehmer nach Geschäftsbereich	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008
Airbus*	62.751	61.987	53.906
Ehemaliger Bereich MTA	-	-	4.910
Eurocopter	16.760	16.316	15.667
Astrium	15.340	14.624	13.674
Cassidian	21.181	21.093	22.787
Zentrale und sonstige Geschäftsbereiche	5.659	5.486	7.405
EADS gesamt	121.691	119.506	118.349

* Die Zahlen für 2010 und 2009 beziehen Airbus Military nach der Integration des ehemaligen Bereichs MTA in Airbus mit ein. Die Zahlen für 2008 wurden nicht angepasst.

Arbeitnehmer nach Region	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008
Frankreich	45.580	44.760	44.380
Deutschland	43.966	43.814	42.987
Spanien	10.498	10.469	10.104
Vereinigtes Königreich	12.813	12.733	13.826
Italien	487	483	455
Vereinigte Staaten	2.692	2.512	2.555
Sonstiges	5.655	4.735	4.042
EADS gesamt	121.691	119.506	118.349

% Teilzeitbeschäftigte	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008
Frankreich	4,1%	4,1%	3,9%
Deutschland	3,7%	3,4%	3,7%
Spanien	0,7%	1,0%	0,9%
Vereinigtes Königreich	2,1%	2,0%	1,8%
Vereinigte Staaten	0,7%	1,3%	0,1%
Sonstiges	2,8%	3,0%	3,2%
EADS gesamt	3,4%	3,3%	3,3%

1.1.13 Aufnahme durch Verweis

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

- ▶ „Teil 1.1 Darstellung des EADS-Konzerns“ des in englischer Sprache am 22. April 2009 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdokuments;
- ▶ „Teil 1.1 Darstellung des EADS-Konzerns“ des in englischer Sprache am 21. April 2010 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdokuments;
- ▶ der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2008 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Prüfberichten, wie dem in Englisch bei der AFM eingereichten und am 22. April 2009 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Den Haag eingereichten Registrierungsdokument beigefügt;
- ▶ der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Prüfberichten,

wie dem in Englisch bei der AFM eingereichten und am 21. April 2010 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Den Haag eingereichten Registrierungsdokument beigefügt; und

- ▶ der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den entsprechenden Vermerken, Anhängen und Prüfberichten (wie diesem Registrierungsdokument angefügt).

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens und über www.eads.com erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse können auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag eingesehen werden.

1.2 Jüngste Entwicklungen

A400M-Vertragsanpassung mit Kundennationen abgeschlossen

Am 7. April 2011 gab EADS bekannt, dass die A400M-Vertragsanpassung mit der OCCAR und den sieben Erstkundennationen unterzeichnet worden ist. Mit dem angepassten Vertrag werden nun die Änderungen umgesetzt, auf die sich die Kundennationen mit EADS und Airbus Military in der am 5. März 2010 unterzeichneten Grundsatzvereinbarung verständigt hatten.

Mit vier im Einsatz befindlichen Flugzeugen hat A400M bereits über 1.400 Testflugstunden und im April 2011 fast 450 Flüge absolviert, während ein fünftes Flugzeug in die endgültige Testphase vor dem geplanten Erstflug im Frühjahr gestartet ist.

Übernahme der Vector Aerospace Corporation durch Eurocopter

Am 28. März 2011 kündigten Eurocopter Holding, eine Tochtergesellschaft der EADS, und Vector Aerospace Corporation, ein kanadisches Unternehmen mit Börsennotierung an der Toronto Stock Exchange („**TSX**“), den Abschluss eines Support-Vertrages an, in dessen Rahmen Eurocopter Holding alle ausgegebenen und im

Umlauf befindlichen Stammaktien von Vector Aerospace durch ein Übernahmeangebot gegen einen Barbetrag von 13 kanadischen Dollar je Stammaktie (das „**Angebot**“) erwerben wird. Bei dem Angebot wird das Eigenkapital der Vector Aerospace mit rund 625 Millionen kanadischen Dollar bewertet.



Vector Aerospace, ein führender Anbieter von Multi-Plattform-Hubschrauberwartungs-, -Reparatur- und Überholungsdiensten (MRO) sowie von Motorreparatur- und Überholungsdiensten für Dreh- und Starrflügler, wird damit der unabhängige Multi-Plattform MRO-Dienstleistungsanbieter von Eurocopter Holding. Vector Aerospace beschäftigt rund 2.500 Mitarbeiter mit Hauptniederlassungen in Kanada und Großbritannien und verfügt über eine wichtige Präsenz in den USA und Südafrika.

Vector Aerospace wird ihre weltbekannte Marke beibehalten und weiter ausbauen.

Der Abschluss des Angebots unterliegt den üblichen Bedingungen, einschließlich, ohne darauf beschränkt zu sein, dass ein Minimum von 66 Prozent der Stammaktien von Vector Aerospace für das Angebot vorgelegt werden muss sowie das Erhalten der aufsichtsbehördlichen Genehmigungen.

Das US-Tanker-Programm

Am 4. März 2011 gab EADS North America bekannt, dass sie keinen Einspruch gegen die Auswahl des von Boeing unterbreiteten Angebots bei der Ausschreibung um den Ersatz der älteren Flotte der KC-135-Tanker zur Luftbetankung durch

die US-Luftwaffe erheben werde. Das Unternehmen brachte gegenüber der Luftwaffe ihre Anerkennung für die Abwicklung der Ausschreibung unter Wahrung aller Vorschriften zum Ausdruck, die in der Angebotsanfrage festgelegt worden waren.

Steigerung der Produktion der A330-Familie

Am 3. Februar 2011 gab Airbus bekannt, dass sie die Produktion der A330-Familie auf zehn Flugzeuge pro Monat ab dem zweiten Quartal 2013 steigern wolle. Airbus stellt derzeit acht Flugzeuge vom Typ A330 pro Monat her. Diese

Anzahl wird ab Anfang 2012 auf neun Flugzeuge pro Monat angehoben, bevor sie im zweiten Quartal 2013 auf zehn Flugzeuge pro Monat steigt.

2

Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage

2.1	Analyse der Finanz- und Ertragslage	76
2.1.1	Vorabinformationen	76
2.1.2	Überblick	76
2.1.3	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen	79
2.1.4	Bewertung der Leistung des Managements	84
2.1.5	Ertragslage	89
2.1.6	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	95
2.1.7	Liquidität und Kapitalausstattung	96
2.1.8	Sicherungsgeschäfte	104
2.2	Jahresabschlüsse	105
2.3	Honorare der Abschlussprüfer	106
2.4	Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	107

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind abgeleitet aus den geprüften Konzernabschlüssen (IFRS) von EADS für die zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008 endenden Geschäftsjahre, auf die in diesem Dokument hingewiesen wird; sie sollten zusammen mit den Konzernabschlüssen gelesen werden. Diese Jahresabschlüsse 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 Abschnitt 9 des Zweiten Buches des Niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt.

2.1.1 Vorabinformationen

WECHSELKURSORINFORMATIONEN

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

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Geschäftsjahresende	
	€/US\$	€/£	€/US\$	€/£
31. Dezember 2008	1,4708	0,7963	1,3917	0,9525
31. Dezember 2009	1,3948	0,8909	1,4406	0,8881
31. Dezember 2010	1,3257	0,8578	1,3362	0,8608

BEWERTUNG

EADS wird derzeit von Moody's Investors Service mit A1 (mit stabilem Ausblick) bewertet. Standard and Poor's stuft EADS als A- (mit stabilem Ausblick) ein, und Fitch bewertet EADS mit BBB+ (mit stabilem Ausblick).

2.1.2 Überblick

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 45,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2010 entfielen rund 73 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen Bereich (im Vergleich zu 75 Prozent in 2009) und 27 Prozent auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 25 Prozent in 2009). Am 31. Dezember 2010 beschäftigte EADS 121.691 Mitarbeiter.

EADS gliedert die Tätigkeiten des Konzerns in folgende 5 Berichtssegmente:

- ▶ **Airbus Commercial:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sowie Umrüstung von Flugzeugen;
- ▶ **Airbus Military:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transportflugzeugen und Spezialmissionsflugzeugen; hier sind auch die frühere Division Militärische Transportflugzeuge (MTAD) sowie die A400M-Aktivitäten von Airbus enthalten.

Die beiden berichtspflichtigen Segmente Airbus Commercial und Airbus Military bilden zusammen die Airbus Division. Die Auswirkungen konzerninterner Untervergaben zwischen Airbus Commercial und Airbus Military sind in den Zahlen der Airbus Division eliminiert;



- ▶ **Eurocopter:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie Erbringung von Hubschrauber-Dienstleistungen;
- ▶ **Astrium:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie die Bereitstellung von Raumfahrtdiensten; und
- ▶ **Cassidian** (früher als **Division Verteidigung und Sicherheit** bezeichnet): Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, Bereitstellung von Verteidigungselektronik und Lösungen für den globalen Sicherheitsmarkt wie integrierte Systeme für globale Grenzsicherheit und sichere Kommunikationslösungen und -logistik; Schulungen, Tests, Ingenieurs- und sonstige zugehörige Dienstleistungen.

„Übrige Aktivitäten“ umfasst im Wesentlichen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt, Flugzeugkomponenten sowie die in den USA betriebenen Aktivitäten des Konzerns. Nachdem EADS im Januar 2009 70 Prozent der Beteiligung an Socata an Daher verkauft hatte, wird die verbliebene Beteiligung von 30 Prozent an Socata nach der Equity-Methode in „Übrige Aktivitäten“ bilanziert. Die Zahlen für 2008 wurden nicht angepasst.

Schließlich wird in Verbindung mit der unter Power8 eingeführten Strategie zur Reorganisation von Aerostructures der Standort Augsburg (bisher in Cassidian enthalten) ab dem Jahr 2009 in Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2008 wurden nicht angepasst.

2.1.2.1 WESENTLICHE PROGRAMME UND RESTRUKTURIERUNGSENTWICKLUNGEN 2008, 2009 UND 2010

A400M-Programm. Im September 2008 kündigte EADS eine Verzögerung des A400M-Erstflugs für unbestimmte Zeit an. Aufgrund dieser unbestimmten Verzögerung und des ungewissen technischen Umfelds, die letztendlich zu dem neuen vorgeschlagenen A400M-Programmansatz gegenüber den europäischen Kundennationen (über OCCAR) führten, wendet EADS seit September 2008 die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („Early Stage Method of Accounting“) an. Mit Anwendung dieser Methode wurden alle mit der A400M zusammenhängenden unfertigen Erzeugnisse und unfertigen Leistungen, die bei einer Bilanzierung nach der Methode der Schätzung der Gesamtkosten bis zur Fertigstellung („Estimate at Completion Method“) erst bei Erreichen der technischen Meilensteine als Aufwand realisiert worden wären, bereits bei der Entstehung als Aufwand erfasst. Die entsprechenden Umsatzerlöse wurden soweit realisiert, wie diese Kosten gemäß dem ursprünglichen A400M-Vertrag abrechenbar waren. Gleichzeitig wurde die A400M-Drohverlustrückstellung auf Basis der wahrscheinlichen verbleibenden Auftragskosten, die über die verbleibenden Auftragslöse hinausgehen, und die zum Jahresende 2008 geschätzt werden konnten, aktualisiert. Dies führte zur Buchung

einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung und Belastungen von insgesamt –0,7 Milliarden Euro im Jahr 2008.

Im Jahresverlauf 2009 ergaben sich aus den Verhandlungen von EADS/Airbus/AMSL, OCCAR und den Erstkundennationen verschiedene Aspekte für einen neuen Programmansatz beim A400M. Angesichts des Fortschritts bei den kaufmännischen Verhandlungen zwischen EADS und den Erstkundennationen, des erfolgreichen Erstflugs des A400M und der erheblich besseren Einschätzbarkeit der erwarteten Gesamtproduktionskosten des A400M-Programms beschloss EADS zum Jahresende 2009 beim A400M-Programm die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen zu verlassen und im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten die für den A400M gebildete Drohverlustrückstellung neu zu beurteilen.

Die Neubeurteilung der Notwendigkeit und Höhe von zusätzlichen Rückstellungen für die Fortsetzung und Fertigstellung des A400M-Programms basiert auf der „Vereinbarung über die Fortführung des A400M-Programms“ („**A400M-Understanding**“), die am 5. März 2010 von den Erstkundennationen und EADS/Airbus/AMSL unterzeichnet wurde. Aufgrund unterschiedlicher Aspekte und der zu diesem Zeitpunkt bestmöglichen Schätzung durch das Management von EADS wurden im Jahr 2009 eine zusätzliche Drohverlustrückstellung und Belastungen von insgesamt –1,8 Milliarden Euro gebucht. Ab Januar 2010 kehrte EADS bei der Bilanzierung des A400M-Programms zur Gewinnrealisierungsmethode nach dem Fertigstellungsgrad („Percentage-of-Completion-Methode“) basierend auf Meilensteinen zurück.

Am 5. November 2010 schloss EADS/Airbus/AMSL die Verhandlungen mit der europäischen Beschaffungsorganisation OCCAR und den Erstkundennationen mit einem Vertrag ab, der die Grundsatzvereinbarung („A400M Understanding“) vom März 2010 weiter präzisiert. Der überarbeitete OCCAR-Vertrag muss von allen Kundennationen ratifiziert werden, bevor er endgültig in Kraft treten kann. Während die allgemeinen ökonomischen Rahmenbedingungen des A400M Understanding unverändert geblieben sind, sind die Zahlungen der Regierungen nun zu einem späteren Termin vorgesehen, als ursprünglich erwartet. Nachdem Frankreich und Deutschland ihre Zustimmung erteilt haben, müssen noch die Verhandlungen mit einigen anderen Kundennationen über eine Beteiligung an künftigen Exportaufträgen (Export Levy Facility; „**ELF**“) gemäß dem A400M Understanding sowie Verhandlungen mit bestimmten Lieferanten abgeschlossen werden. Der vollständige Eingang der ELF-Mittel in Höhe von 1,5 Milliarden Euro hängt vom Abschluss der ELF-Vertragsverhandlungen mit allen OCCAR-Nationen ab, der für 2011 vorgesehen ist.

Aufgrund der kontinuierlichen technischen Fortschritte des A400M-Programms wurden im Zusammenhang mit dem A400M im Jahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 1,0 Milliarden Euro erfasst, die auch eine teilweise Verwendung der A400M-

Verlustrückstellung von –157 Millionen Euro beinhalten. Zudem wurde die A400M-Drohverlustrückstellung zum 31. Dezember 2010 neu bewertet. Dies erfolgte auf Basis der gegenwärtig bestmöglichen Schätzung des EADS-Managements mit Bezug auf 174 verbindliche Flugzeugbestellungen und bestätigte die Höhe der verbleibenden Rückstellungen. Eine weitere Änderung dieser für die entsprechenden Rückstellungen maßgeblichen Umsatzannahmen könnte sich – wie bereits bekannt gegeben – erheblich auf künftige Ergebnisse auswirken.

Für nähere Informationen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“.

A380-Programm. Im Jahr 2008 führte der damalige Geschäftsverlauf des A380-Programms zur Erfassung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung in Höhe von –1,1 Milliarden Euro (vor Währungseffekten). Diese Belastung berücksichtigte die Änderungen am A380-Produktionsplan, der 2009 implementiert werden sollte sowie bestimmte höhere wiederkehrende Kosten aus den Herausforderungen des Hochlaufs, denen sich Airbus gegenüber sah. Zudem spiegelten sich anhaltende Support-Kosten im EBIT* 2008 wider.

Auch 2009 belastete das A380-Programm die Performance nach wie vor erheblich. Nach einer technischen und finanziellen Analyse des Programms wurden bestimmte Auslieferungen verschoben und eine weitere Drohverlustrückstellung in Höhe von –0,2 Milliarden Euro (vor Währungseffekten) gebildet, um sowohl diesen Verschiebungen, als auch höheren wiederkehrenden Kosten Rechnung zu tragen. Neben der Anpassung der Rückstellungen wirkten sich die laufende Flottenbetreuung, Ineffizienzen und die zu geringe Absorption der Fixkosten ungünstig auf die Leistung des Jahres 2009 aus.

Im Jahr 2010 wurden 18 Maschinen des Typs A380 geliefert. Das Programm stabilisiert sich aktuell. EADS macht zudem deutliche Fortschritte auf der Lernkurve mit der Folge, dass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug in 2010 verbesserte. Das A380-Programm belastete die Performance jedoch nach wie vor erheblich.

A350-XWB-Programm. Nach dem Erreichen des als „Detailed Definition Freeze“ (Festlegung der detaillierten Definition) bezeichneten Meilensteins für das A350-XWB-Programm Ende 2008 schritt die Entwicklung im Jahr 2009 weiter voran. Im Jahr 2010 ging das A350-XWB-Programm von der Definitions- in die Produktionsphase über. Der Zeitplan bleibt anspruchsvoll, die Erstauslieferung wird nun für die 2. Jahreshälfte 2013 erwartet.

Power8-, Power8 Plus- und Future EADS-Programme. Zu Beginn des Jahres 2007 startete Airbus unter der Bezeichnung „Power8“ ein vierjähriges Restrukturierungsprogramm, mit dem ab dem Jahr 2010 ein Beitrag von 2,1 Milliarden Euro p. a. zum EBIT* und von 2007 bis 2010 ein zusätzlicher

Cashflow von insgesamt 5 Milliarden Euro erreicht werden soll. Als Teil der unter Power8 geplanten Maßnahmen, die Gemeinkosten und speziell die Mitarbeiterzahl zu reduzieren, berücksichtigte EADS Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von –624 Millionen Euro im EBIT* des Jahres 2007. In den Jahren 2008, 2009 und 2010 wurden 194 Millionen Euro, 140 Millionen Euro bzw. 49 Millionen Euro dieser Rückstellungen aufgelöst, um dem Stand der Restrukturierungsverpflichtungen, der niedriger ausfiel als ursprünglich erwartet, zu entsprechen. Die in 2009 durch Power8 realisierten Kosteneinsparungen betragen im Vergleich zu den ursprünglich veranschlagten Kosten brutto 2 Milliarden Euro und ergaben weitere positive Effekte in 2010.

2008 führte EADS unter der Bezeichnung „Power8 Plus“ ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm ein, mit dem Ziel, bis Ende 2012 Kosten von brutto 650 Millionen Euro pro Jahr bei Airbus und weitere 350 Millionen Euro im übrigen Konzern einzusparen. EADS arbeitet daneben derzeit an einem weiteren Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm mit der Bezeichnung „Future EADS“. Darüber hinaus setzen alle Divisionen momentan Umwandlungs- und Kostensenkungspläne um, um sich an das neue Wettbewerbsumfeld anzupassen; EADS arbeitet aktuell an weiteren Kosteneinsparungsmaßnahmen für die Zeit bis Ende 2014 um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, der Inflation entgegenzuwirken und Rentabilitätsziele zu erreichen.

2.1.2.2 ENTWICKLUNGEN

Im Jahr 2010 gab Airbus bekannt, die monatliche Produktionsrate für die A320-Familie von derzeit 36 Flugzeugen pro Monat zu erhöhen. Diese monatliche Rate wird sich im 3. Quartal 2011 auf 38 Flugzeuge pro Monat und ab dem 1. Quartal 2012 auf 40 Flugzeuge pro Monat erhöhen. Darüber hinaus gab Airbus Anfang des Jahres 2011 bekannt, die monatliche Produktionsrate für die A330-Familie von derzeit 8 Flugzeugen pro Monat zu erhöhen. Anfang 2012 wird die monatliche Produktion auf 9 und im 2. Quartal von 2013 schließlich auf 10 Flugzeuge erhöht. Für 2011 strebt Airbus 520 bis 530 Flugzeugauslieferungen sowie eine über der Auslieferungsanzahl liegende Anzahl an Bruttoaufträgen an. Bedeutende Produktions- oder Marktstörungen oder ein Konjunkturabschwung könnten zu einer Anpassung dieser Zahlen führen.

Die höheren Auslieferungszahlen und Verbesserungen der Flugzeugpreise bei Airbus Commercial im Jahr 2011 sollten sich in der Performance widerspiegeln. Diese wird jedoch durch den anhaltenden Währungsverfall im Sicherungsportfolio sowie steigende Forschungs- und Entwicklungskosten und einen weniger günstigen Mix an Aktivitäten bei Cassidian annähernd ausgeglichen. Das A380-Programm dürfte die Performance – in ähnlichem Umfang wie im Jahr 2010 – nach wie vor

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

erheblich belasten. Künftig wird die EBIT*-Entwicklung von EADS sowohl von Wechselkursschwankungen als auch von der Fähigkeit des Konzerns abhängen, seine A400M-,

A380- und A350-XWB-Programme so auszuführen, wie es die gegenüber den Kunden eingegangenen Verpflichtungen erfordern.

2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen

2.1.3.1 UMFANG UND ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Veränderungen der Ertragslage von EADS im Jahresvergleich können sich zum Teil aus dem Verkauf und Erwerb von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen ergeben.

Akquisitionen und Veräußerungen

Am 31. Dezember 2010 verkaufte Cassidian Air Systems die Anteile an der ASL Aircraft Services Lemwerder GmbH an die SGL Rotec GmbH & Co. KG, die eine Fertigungsstraße für den Bau von Rotorblättern am Standort Lemwerder plant. Die mit den Programmen Eurofighter, Tornado, A400M und C160 verbundenen Vermögenswerte und Schulden wurden auf die Premium AEROTEC GmbH übertragen.

Am 3. Dezember 2010 übernahm Astrium GmbH die in Jena (Deutschland) ansässige Jena-Optronik GmbH, einen der international führenden Anbieter von Sensoren für die Luft- und Raumfahrt sowie von optoelektronischen Instrumenten. Diese Akquisition vervollständigt Astriums Expertise im Optiksegment in Deutschland und fördert den Ruf des Unternehmens als Entwickler und Hersteller von hochkomplexen Erdbeobachtungssatelliten und Teilsystemen für Luft- und Raumfahrtanwendungen. Der Erwerb führte zum Ansatz eines vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwertes („Goodwill“) von 34 Millionen Euro.

Am 1. Oktober 2009 erwarb Atlas Elektronik GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen von EADS und ThyssenKrupp, durch die Tochtergesellschaft Atlas Elektronik UK den Geschäftsbereich Unterwasser-Systeme von QinetiQ Ltd. mit Sitz in Winfrith, Dorset (Großbritannien). Der erworbene Geschäftsbereich „Synge“ trägt zum Ausbau des wachsenden Marktanteils von Atlas Elektronik bei Sonar- und Hydro-Akustik-Lösungen bei. Dieser Erwerb führte zum Ansatz eines abschließenden Geschäfts- oder Firmenwertes von 8 Millionen Euro.

Am 7. Januar 2009 veräußerte EADS 70 Prozent des Anteils an Socata an Daher. Der verbleibende Anteil von 30 Prozent an Socata wird nach der Equity-Methode bilanziert und in „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen.

Am 5. Januar 2009 veräußerte EADS das Airbus-Werk in Filton (GB) an GKN.

Im Jahresverlauf 2009 erhöhte EADS den Anteil an Spot Image mit Sitz in Toulouse (Frankreich), einem Weltmarktführer für die Bereitstellung von Satellitenbildern und Zusatzleistungen für geologische Informationsdienste, durch den Erwerb weiterer Anteile von nicht beherrschenden Anteilseignern von 81 Prozent auf 96 Prozent. Diese Transaktion erhöhte den Geschäfts- oder Firmenwert um 1 Million Euro. In 2010 wurde der Anteil von EADS an Spot Image durch den Zukauf weiterer Anteile auf 99 Prozent erhöht.

Am 22. April 2008 erwarb EADS die in Kalifornien (USA) ansässige PlantCML, einen führenden Anbieter von Notrufdienstleistungen, der ab diesem Zeitpunkt in Cassidian vollkonsolidiert wird. Dieser Erwerb führte zum Ansatz eines abschließenden Geschäfts- oder Firmenwertes von 278 Millionen US-Dollar.

Am 28. Juli 2008 erhöhte EADS die Beteiligung an Spot Image von 40 Prozent auf 81 Prozent. Aufgrund der tatsächlichen Beherrschung wurde das Unternehmen von Astrium bereits ab dem 1. Januar 2008 vollkonsolidiert. Durch den Erwerb der zusätzlichen Anteile erhöhte sich der Geschäfts- oder Firmenwert um 4 Millionen Euro.

Am 7. April 2008 erwarb EADS Surrey Satellite Technology Limited (SSTL) mit Sitz in Großbritannien, die sich auf das Design und die Fertigung kleinerer und Mikro-Satelliten spezialisiert hat. Die Übernahme wurde von der Europäischen Kommission im Dezember 2008 genehmigt und hatte die Konsolidierung der Bilanz von SSTL zum 31. Dezember 2008 in der Division Astrium zur Folge. Dieser Erwerb führte zum Ansatz eines abschließenden Geschäfts- oder Firmenwertes von 38 Millionen britische Pfund.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 5: Akquisitionen und Veräußerungen“.

2.1.3.2 PENSIONSVERPFLICHTUNGEN GROSSBRITANNIEN

In Großbritannien beteiligt sich EADS an verschiedenen treuhänderisch verwalteten, über Fonds finanzierten Pensionsplänen zu Gunsten leitender und nicht leitender Angestellter, bei denen hauptsächlich BAE Systems der Arbeitgeber ist. Diese Versorgungspläne erfüllen die Definition

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.



leistungsorientierter gemeinschaftlicher Pläne mehrerer Arbeitgeber nach IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“. Gemessen an der Anzahl der Arbeitnehmer, die an diesen Versorgungsplänen von BAE Systems in Großbritannien teilnehmen, sind Airbus Operations Ltd. und MBDA UK die wesentlichsten Beteiligungen von EADS. Für Airbus gilt dies auch nach der Akquisition des 20 Prozent-Minderheitsanteils von BAE Systems am 13. Oktober 2006 durch EADS. Auf Grund der Vereinbarung über britische Pensionspläne zwischen EADS und BAE Systems sowie einer Änderung in der britischen Rentengesetzgebung, die im April 2006 in Kraft getreten ist, werden die an den Versorgungsplänen beteiligten Arbeitnehmer von Airbus Operations Ltd. auch weiterhin Mitglieder der BAE Systems-Versorgungspläne bleiben.

Die verschiedenen britischen Versorgungspläne, an denen EADS-Beteiligungen teilnehmen, sind derzeit unterfinanziert. Dementsprechend buchte EADS zum 31. Dezember 2010 eine Rückstellung von 642 Millionen Euro (31. Dezember 2009: 839 Millionen Euro) für ihren gegenwärtigen Anteil an der Netto-Unterdeckung der Pensionspläne. Die damit zusammenhängenden versicherungsmathematischen Verluste von –810 Millionen Euro zum 31. Dezember 2010 (gegenüber –1.013 Millionen Euro zum 31. Dezember 2009) wurden in Übereinstimmung mit IAS 19 im Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) berücksichtigt.

Für weitere Informationen zur Beteiligung von EADS an den gemeinschaftlichen Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber in Großbritannien siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25 B): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“.

2.1.3.3 ANPASSUNG AN BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Daimler Aerospace AG und Construcciones Aeronáuticas SA, die im Jahr 2000 zur Gründung von EADS 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 Zeitwerts 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 15 Jahre für Sachanlagen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Darüber hinaus passte EADS 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

wiederzuspiegeln. 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 EADS diese Abschreibungen als Einmalposten im EBIT* vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „– 2.1.4.2. Verwendung des EBIT*“.

2.1.3.4 WERTMINDERUNG/ABSCHREIBUNG VON VERMÖGENSWERTEN

Tritt ein auslösendes Ereignis ein, wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planungen oder der getroffenen Annahmen, führt EADS einen Wertminderungstest für wahrscheinlich betroffene Vermögenswerte, Vermögensgruppen, Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierte Unternehmen durch. Darüber hinaus testet EADS im 4. 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 Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

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

Die von EADS verwendeten Abzinsungsfaktoren leiten sich aus den durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der betreffenden Geschäftsbereiche ab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte“ und „– Anmerkung 14: Immaterielle Vermögenswerte“.

Eine Wertminderung des Geschäfts- und Firmenwertes würde sich auf die Rentabilität auswirken, da sie in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung von EADS in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen werden. In den Jahren 2008, 2009 und 2010 lag keine Wertminderung eines Geschäfts- und Firmenwertes vor.

2.1.3.5 FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ beurteilt EADS bei produktbezogenen Entwicklungskosten, ob die Voraussetzungen für eine Aktivierung als selbst geschaffene

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

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 2008 wurden gemäß IAS 38 produktbezogene Entwicklungskosten in Höhe von 87 Millionen Euro aktiviert, im Jahr 2009 in Höhe von 53 Millionen Euro und im Jahr 2010 in Höhe von 145 Millionen Euro, wobei von diesen ein Großteil auf den Unternehmensbereich Systems von Cassidian entfallen.

Aktiviert Entwicklungskosten werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten beschrieben. Falls die zu produzierenden Anzahl der Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögenswerts beschrieben. Die Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten werden in den „Umsatzkosten“ erfasst. Im Jahr 2008 beliefen sich die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten auf –56 Millionen Euro, im Jahr 2009 auf –146 Millionen Euro und im Jahr 2010 auf –34 Millionen Euro, wobei von diesen ein Großteil auf das Airbus-A380-Programm entfiel.

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 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – Aufwendungen für Forschung und Entwicklung“.

2.1.3.6 BILANZIERUNG GESICHERTER FREMDWÄHRUNGSTRANSAKTIONEN IM JAHRESABSCHLUSS

Über 60 Prozent der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. EADS nutzt Sicherungsstrategien, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „– 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren - 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Cashflow Hedges. Der Konzern wendet Cashflow-Hedge-Accounting im Allgemeinen für Devisentermingeschäfte an, die der Absicherung zukünftiger Cashflows aus Umsatzerlösen dienen. Ebenso wird Cashflow-Hedge-Accounting für bestimmte Zinsswaps angewandt, welche die Schwankungen von Cashflows absichern, die aus bilanzierten Vermögenswerten und Schulden resultieren. 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 „– 2.1.6 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 Finanzaufwendungen oder Finanzerträge in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst werden. Werden gesicherte Transaktionen storniert oder um mehr als nur eine relativ kurze Zeit verschoben, so werden vorher im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste aus dem Sicherungsgeschäft grundsätzlich im Periodenergebnis erfasst. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ausgeübt wird 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 verwendet der Konzern auch finanzielle Verbindlichkeiten in Fremdwährung, um das Fremdwährungsrisiko erwarteter künftiger Transaktionen abzusichern. Siehe „– 2.1.8.1 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. EADS setzt bestimmte Fremdwährungs-derivate ein, um das Fremdwährungsrisiko in Verbindung mit Änderungen des beizulegenden Zeitwerts erfasster Vermögenswerte und Verbindlichkeiten abzusichern. Um die weitestgehend natürliche Kompensation widerzuspiegeln, die solche derivate gegenläufig zu Gewinnen oder Verlusten aus der Neubewertung/Kompensation bestimmter Bilanzposten in Fremdwährungen darstellen, hat EADS die Strategie der natürlichen Absicherung („Natural Hedging Policy“) weiter verfeinert: Soweit bestimmte formelle Anforderungen erfüllt sind, weist EADS Gewinne und Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten ebenso wie die Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der betroffenen erfassten Vermögenswerte und Schulden im EBIT* aus (anstatt die Gewinne oder Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten im Übrigen Finanzergebnis zu erfassen, während die Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts 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 Bilanzierungs- und

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

Bewertungsmethoden - Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Derivative Finanzinstrumente“ und „— Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen – Übriges Finanzergebnis“.

2.1.3.7 WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der Konzernabschluss von EADS wird in Euro aufgestellt. Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren Berichtswährung nicht der Euro ist, werden mit dem Stichtagskurs am Ende des Geschäftsjahres umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Durchschnittskursen der Periode. Alle hieraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden im kumulierten sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion galt. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Aus der Währungsumrechnung resultierende Gewinne und Verluste von monetären Vermögenswerten werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn sie nicht als Sicherungsinstrumente für qualifizierende Cashflow Hedges anzusehen sind, die im Eigenkapital abgegrenzt werden.

Nicht monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden zu dem am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus nicht-monetären finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden als Teil der Gewinne oder Verluste aus Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Darüber hinaus werden Umrechnungsdifferenzen aus nicht-monetären finanziellen Vermögenswerten, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert und zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, 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 Kurs am Abschlussstichtag 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 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Fremdwährungsumrechnung“.

Unterschiede aus Währungsumrechnungen bei Airbus

Nach der Unterzeichnung eines Advance-Pricing-Agreement mit Steuerbehörden im April 2004 wurde Airbus GIE (eine in US-Dollar bilanzierende Gesellschaft) rückwirkend zum 1. Januar 2004 mit Airbus S.A.S. (einer in Euro bilanzierenden Gesellschaft) verschmolzen. Als Folge davon werden Geschäfte der früheren Airbus GIE als „Fremdwährungstransaktionen“ behandelt und entsprechend den unverändert angewandten Bilanzierungsrichtlinien von EADS bilanziert.

Vor der Verschmelzung wurden die Transaktionen von Airbus GIE, mit Ausnahme der durch Finanzinstrumente gesicherten Geschäfte, mit den zum Zeitpunkt der Flugzeugauslieferung geltenden Wechselkursen umgerechnet und offene Posten in der Bilanz mit dem zu jedem Abschlussstichtag geltenden Schlusskurs neu bewertet. Seit dem 1. Januar 2004 werden alle nicht gesicherten, auf in US-Dollar lautende Transaktionen, einschließlich der offenen Posten aus der früheren Airbus GIE, mit dem zum Zeitpunkt des Zu- oder Abflusses von US-Dollar-Beträgen geltenden Wechselkurs umgerechnet.

Zeitliches Auseinanderfallen der Währungsumrechnung

Vom Kunden erhaltene Anzahlungen (und die zugehörigen, bei Umsatzrealisierung gebuchten Umsätze) werden mit dem zum Zahlungszeitpunkt geltenden Wechselkurs bewertet. Auf in US-Dollar lautende Kosten werden zum Wechselkurs des Tages, an dem sie angefallen sind, umgerechnet. Soweit auf in 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.

2.1.3.8 BILANZIERUNG VON ABSATZFINANZIERUNGEN IM JAHRESABSCHLUSS

Um Produktverkäufe, vorwiegend von Airbus, Eurocopter und ATR zu unterstützen, kann EADS beschließen, sich - entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte - fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen. Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie beinhalten (Asset Value Guarantee – „AVG“), durch die EADS einen Teil des beizulegenden Zeitwerts eines Flugzeugs für einen begrenzten Zeitraum ab einem bestimmten Zeitpunkt nach Auslieferung (meist 12 Jahre nach Auslieferung) garantiert. Siehe „— 2.1.7.4 Absatzfinanzierung“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“. Die Bilanzierung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit verbundenen Risiko ab.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

Bilanziell. Liegen infolge einer Finanzierungstransaktion die Risiken und Chancen aus dem Eigentum am finanzierten Flugzeug 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: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Verbleiben dagegen die mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen beim Konzern, wird die Transaktion als Operating-Leasing („Operating Lease“) bilanziert. Es ist Unternehmenspolitik von EADS, Operating-Leasing für neue, an Kunden auszuliefernde Flugzeuge möglichst zu vermeiden. Daher treten neue Operating-Leasingverträge vorwiegend in Verbindung mit der Wiedervermarktung von Flugzeugen auf. 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 15: Sachanlagen“.

Übersteigt der Barwert einer Wertgarantie 10 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 Lieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und bis zum letzten Ausübungsdatum linear auf den Betrag der Wertgarantie aufgelöst. Die Erfassung des Flugzeugs wird in der Bilanz zu Herstellkosten in den Sachanlagen erfasst. Der Ausweis der Abschreibungsaufwendungen erfolgt in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung unter den Umsatzkosten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 30: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

Außerbilanziell - Eventualverpflichtungen. Bestimmte Verpflichtungen im Rahmen von Verkaufsfinanzierungen, wie zum Beispiel Ober-Unterleasing-Verhältnisse und Wertgarantien, deren Barwert die 10-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 und ATR 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 das Flugzeug an Airbus oder ATR, die es wiederum an den Kunden weiter verleasen. Soweit möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasingverhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus oder ATR 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 EADS 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. Vorsorgen, die als Rückstellungen ausgewiesen werden, betreffen vorwiegend außerbilanzielle Verpflichtungen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 25 C): Sonstige Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswerts, wenn die Vorsorgen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen bei den Rückstellungen aufgrund geänderter Einschätzungen einen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume ausüben.

2.1.3.9 DROHVERLUSTRÜCKSTELLUNGEN

EADS erfasst Drohverlustrückstellungen, wenn es wahrscheinlich wird, dass die Gesamtkosten eines Vertrags die Gesamterlöse übersteigen werden. Aufgrund der Größe, Dauer und Art vieler Verträge von EADS 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 davon abgeleiteter Flugzeugprogramme erhöht sich diese Komplexität der Annahmen, Wertungen durch Einschätzungen hinsichtlich der erwarteten Entwicklungs-, Produktions- und Zertifizierungspläne sowie den erwarteten Kostenkomponenten einschließlich der Zahlung möglicher Vertragsstrafen an Kunden und Schadenersatzansprüchen von Lieferanten.

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

2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements

2.1.4.1 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 ohne Rücktrittsklausel definiert, für den EADS 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“- Vereinbarungen) mit Regierungskunden werden erst nach offizieller Bekanntgabe an EADS in den Auftragsbestand übernommen.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beiträge des Auftragsbestandes in der nachstehenden Tabelle aus den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum indiziert, und soweit zutreffend, in Euro umgerechnet werden (zum jeweiligen Sicherungskurs für den gesicherten Anteil der erwarteten Cashflows und den 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 2010, 2009 und 2008 ⁽¹⁾

	2010		2009		2008	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾
Airbus ^{(3) (4)}	400,4	89%	339,7	87%	357,8	90%
<i>Airbus Commercial</i>	378,9	85%	320,3	82%	337,2	84%
<i>Airbus Military</i>	22,8	5%	20,7	5%	22,3	6%
Eurocopter	14,5	3%	15,1	4%	13,8	3%
Astrium	15,8	4%	14,6	4%	11,0	3%
Cassidian	16,9	4%	18,8	5%	17,0	4%
Summe Auftragsbestand der Divisionen	447,6	100%	388,2	100%	399,6	100%
Übrige Aktivitäten	2,5		2,0		3,2	
Zentrale/Konsolidierung	(1,6)		(1,1)		(2,6)	
Gesamt	448,5		389,1		400,2	

(1) Ohne Optionen.

(2) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Airbus berichtet in 2 Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.2 Überblick“.

Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2009 um 59,4 Milliarden Euro auf 448,5 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den EADS im Jahr 2010 verzeichnete (83,1 Milliarden Euro) und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (45,8 Milliarden Euro). Zudem hatte der höhere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils

des Auftragsbestands herangezogen wurde (Ende 2010: 1,34 €/US\$, Ende 2009: 1,44 €/US\$), einen positiven Effekt von rund 25 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand.

Der Auftragsbestand von Airbus stieg gegenüber 2009 um 60,7 Milliarden Euro auf 400,4 Milliarden Euro, was zum Großteil auf den kräftigen Zuwachs der Aufträge bei Airbus

Commercial zurückzuführen ist. Bei Airbus Commercial erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 58,6 Milliarden Euro auf 378,9 Milliarden Euro. Ursächlich für diese Entwicklung war zum Großteil ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als 1 mit Neuaufträgen in Höhe von 68,2 Milliarden Euro und zu einem geringeren Teil die positive Währungsanpassung aus der Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands. Der Auftragseingang besteht aus netto 574 Aufträgen im Jahr 2010 (gegenüber 271 im Vorjahr). Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 3.552 Flugzeuge (gegenüber 3.488 Flugzeugen Ende 2009). Bei Airbus Military erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 2,1 Milliarden Euro auf 22,8 Milliarden Euro, in erster Linie aufgrund der Vertragsbedingungen der neuen Vereinbarung zwischen EADS/Airbus/AMSL, OCCAR und den Erstkundennationen im Zusammenhang mit dem A400M-Programm. Der Auftragseingang bei Airbus Military in 2010 ergibt sich aus netto 11 Neuaufträgen, da den 21 Aufträgen für mittlere und leichte Militärflugzeuge die Stornierung von 10 A400M-Festaufträgen durch Deutschland und Großbritannien gegenüberstand. Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 241 Flugzeuge (gegenüber 250 Flugzeugen Ende 2009).

Bei Eurocopter verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 0,5 Milliarden Euro auf 14,5 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als 1,

mit Neuaufträgen in Höhe von 4,3 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand 2010 aus netto 346 Aufträgen (gegenüber 344 Aufträgen im Jahr 2009) und blieb somit gegenüber dem Vorjahr von der Anzahl her weitestgehend unverändert. Allerdings war der Auftragswert geringer als im Jahr 2009. Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 1.122 Hubschrauber (gegenüber 1.303 Hubschraubern Ende 2009).

Bei Astrium erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 1,1 Milliarden Euro auf 15,8 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als 1, mit Neuaufträgen in Höhe von 6,0 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand im Wesentlichen aus Verträgen mit der französischen wehrtechnischen Behörde DGA über die M51-Entwicklung und -Wartung und 2 optische Erkundungssatelliten sowie die Verlängerung des Skynet-5-Vertrags mit dem britischen Verteidigungsministerium.

Bei Cassidian verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 1,9 Milliarden Euro auf 16,9 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als 1, mit Neuaufträgen in Höhe von 4,3 Milliarden Euro. Der Auftragseingang umfasste Aufträge für integrierte Eurofighter-Logistikunterstützung und Captor-Radar sowie für das Team Complex Weapons in Großbritannien.

Die nachstehende Tabelle zeigt den zivilen und militärischen Auftragsbestand jeweils zum Ende der letzten 3 Jahre.

	2010		2009		2008	
	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent
Auftragsbestand:						
Ziviler Sektor	390	87%	332	85%	345	86%
Verteidigungssektor	58	13%	57	15%	55	14%
Gesamt	448	100%	389	100%	400	100%

(1) Einschließlich „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

2.1.4.2 VERWENDUNG DES EBIT*

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung von EADS ist das „EBIT* vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentliche Posten“ betrifft z. B. Abschreibungen der stillen Reserven, die im Rahmen der Gründung von EADS aufgedeckt wurden, dem Airbus

Unternehmenszusammenschluss und der Gründung der MBDA, sowie Wertminderungsaufwendungen darauf. Enthalten sind auch die Effekte aus dem Abgang von Geschäfts- oder Firmenwert und Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert, die aus diesen Transaktionen resultieren.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

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

(in Mio. €)	2010	2009	2008
Gewinn (Verlust) vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	1.187	(380)	2.772
Außerordentliche Abschreibungen	44	56	52
Außerordentliche Abgänge (Sachanlagevermögen)	-	2	6
EBIT*	1.231	(322)	2.830

2.1.4.3 EBIT*-LEISTUNG NACH DIVISIONEN

Die nachstehende Tabelle zeigt das konsolidierte EBIT* von EADS der letzten 3 Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €)	2010	2009	2008
Airbus ⁽¹⁾	305	(1.371)	1.815
<i>Airbus Commercial</i>	291	386	2.306
<i>Airbus Military</i>	21	(1.754)	(493)
Eurocopter	183	263	293
Astrium	283	261	234
Cassidian	457	449	408
Summe EBIT* der Divisionen	1.228	(398)	2.750
Übrige Aktivitäten	25	21	43
Zentrale/Konsolidierung ⁽²⁾	(22)	52	37
Gesamt	1.231	(322)	2.830

(1) Airbus berichtet in 2 Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.2 Überblick“.

(2) Zentrale/Konsolidierung umfasst das Ergebnis der Zentrale, welches hauptsächlich aus dem „Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation besteht.

2010 im Vergleich zu 2009. Das konsolidierte EBIT* von EADS erhöhte sich von –0,3 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010, was vor allem auf einen Anstieg des EBIT* bei Airbus zurückzuführen ist. Dieser Anstieg wurde 2010 zum Teil durch einen Rückgang des EBIT* bei Eurocopter gemindert.

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich von –1,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010, was auf einen Zuwachs bei Airbus Military zurückzuführen ist. Das EBIT* von Airbus Commercial reduzierte sich von 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 um 24,6 Prozent auf 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010. Ursache für diese Entwicklung waren im Wesentlichen negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von rund –0,6 Milliarden Euro gegenüber 2009. Dieser für 2010 zu verzeichnende Rückgang des EBIT* bei Airbus Commercial wurde teilweise ausgeglichen (i) durch die gute betriebliche Performance einschließlich höherer Auslieferungszahlen (510 im Jahr 2010, davon 508 die zur Realisierung einer Marge berechtigten gegenüber 498 im Jahr 2009) und einen günstigen Mix sowie (ii) durch bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Auch 2010 belastete der A380 die Performance von Airbus Commercial

erheblich. Siehe „– 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2008, 2009 und 2010“.

Die gegenüber 2009 negativen Wechselkurseffekte von rund –0,6 Milliarden Euro bei Airbus Commercial ergaben sich aus den gegenüber 2009 insgesamt ungünstigeren Kurse von im Jahr 2010 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften, die einen negativen Effekt von –0,9 Milliarden Euro hatten. Dies wurde teilweise kompensiert durch (x) eine Neubewertung von Drohverlustrückstellungen, die einen positiven Effekt auf das EBIT* von 0,1 Milliarden Euro gegenüber 2009 hatte und (y) andere Unterschiede aus Währungsumrechnungen, einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen zwischen auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten, was sich im Vergleich zu 2009 mit 0,3 Milliarden Euro positiv auf das EBIT* auswirkte. Siehe „– 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

Das EBIT* von Airbus Military erhöhte sich von –1.754 Millionen Euro im Jahr 2009 auf 21 Millionen Euro im Jahr 2010. Dies ist im Wesentlichen auf einen günstigen Auslieferungsmix zurückzuführen sowie darauf, dass das A400M-Programm eine Marge von Null aufweist, während in 2009 noch eine Belastung in Höhe von –1,8 Milliarden Euro gebucht wurde.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Das EBIT* von Eurocopter ging von 263 Millionen Euro im Jahr 2009 um 30,4 Prozent auf 183 Millionen Euro im Jahr 2010 zurück. Ursache für diese Entwicklung waren im Wesentlichen (i) negative Effekte in Höhe von –0,1 Milliarden Euro, die überwiegend aus Belastungen für den NH90 und Umstrukturierungen resultierten sowie (ii) höhere Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Innovationen und Produktinvestitionen. Der Rückgang des EBIT* wurde teilweise durch einen günstigen Mix ausgeglichen.

Das EBIT* von Astrium stieg von 261 Millionen Euro im Jahr 2009 um 8,4 Prozent auf 283 Millionen Euro im Jahr 2010 vor allem aufgrund des Wachstums und der Produktivität bei Verteidigungs- und Militärdiensten sowie betrieblicher Verbesserungen bei Geschäften mit staatlichen Stellen.

Das EBIT* von Cassidian erhöhte sich von 449 Millionen Euro im Jahr 2009 um 1,8 Prozent auf 457 Millionen Euro im Jahr 2010, was im Wesentlichen auf das Volumen- und Margenwachstum ausgereifter Programme zurückzuführen ist. Kompensiert wurde dieser Zuwachs zum Teil durch einen deutlichen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Projekte wie UAS und sichere Kommunikationslösungen sowie einen negativen Einmaleffekt von im Saldo rund –20 Millionen Euro, der unter anderem aus der Stornierung des Firecontrol-Vertrags mit der britischen Regierung resultierte.

Das EBIT* der Übrigen Aktivitäten stieg von 21 Millionen Euro im Jahr 2009 um 19,0 Prozent auf 25 Millionen Euro im Jahr 2010, was insbesondere die Folge eines Zuwachses bei ATR (einschließlich positiver Währungseffekte in Höhe von 15 Millionen Euro) und Sogerma ist. Dieser Anstieg wurde teilweise durch höhere Investitionen bei EADS North America ausgeglichen.

2009 im Vergleich zu 2008. Das konsolidierte EBIT* von EADS sank vor allem aufgrund des geringeren EBIT* von Airbus von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf –0,3 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang wurde 2009 durch einen Anstieg des EBIT* bei Astrium und Cassidian teilweise ausgeglichen.

Durch einen Rückgang bei Airbus Commercial und Airbus Military sank das EBIT* von Airbus von 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf –1,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Das EBIT* von Airbus Commercial sank von 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2009, vor allem aufgrund (i) von im Vergleich zu 2008 negativen Wechselkurseffekten von rund –2,5 Milliarden Euro, (ii) eines Preisverfalls von rund –0,4 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln und (iii) von Kostensteigerungen einschließlich höherer Forschungs- und Entwicklungskosten in Verbindung mit dem Hochlauf des A350-Programms. Der negative Wechselkurseffekt resultierte aus (x) einer Neubewertung von Drohverlustrückstellungen

mit einem negativen Effekt von –0,9 Milliarden Euro gegenüber 2008, (y) im Vergleich zu 2008 insgesamt ungünstigeren Kursen von im Jahr 2009 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften mit einem negativem Effekt von –0,9 Milliarden Euro, und (z) anderen Unterschieden aus Währungsumrechnung, einschließlich solcher aus dem Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen, und den entsprechenden, auf in US-Dollar lautenden Kosten, was sich im Vergleich zu 2008 mit –0,7 Milliarden Euro negativ auswirkte. Siehe „– 2.1.3.7 Währungsumrechnung“. Diese Abnahme des EBIT* 2009 bei Airbus Commercial wurde teilweise ausgeglichen durch (i) eine gute betriebliche Performance, die einen Anstieg der Auslieferungszahlen beinhaltet (498 Flugzeuge in 2009 gegenüber 483 Flugzeugen in 2008), obwohl die A380 die Performance aufgrund von Ineffizienzen und Überkapazitäten wegen geringeren Auslieferungen weiterhin erheblich belastet, (ii) geringere Drohverlustrückstellungen beim A380 im Jahr 2009, und (iii) Einsparungen durch das Power8-Programm. Siehe „– 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2008, 2009 und 2010“.

Bei Airbus Military sank das EBIT* von –0,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf –1,8 Milliarden Euro im Jahr 2009, hauptsächlich durch die A400M-Belastungen von –1,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 gegenüber –0,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 und dem schlechteren Mix bei mittleren und leichten Flugzeugen. Dieser Rückgang wurde 2009 durch ein besseres Geschäft mit Tankflugzeugen teilweise ausgeglichen.

Das EBIT* von Eurocopter sank um –10,2 Prozent von 293 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 263 Millionen Euro im Jahr 2009, vor allem aufgrund (i) höherer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Innovation und Produktinvestitionen, (ii) des Margendrucks beim NH90-Programm, das trotz erster Prozessverbesserungen die Qualifikations- und Abnahmeprobleme widerspiegelt, und (iii) negativer Währungseffekte. Der Rückgang des EBIT* wurde durch positive Beiträge von Dienstleistungen und Kosteneinsparungsinitiativen teilweise ausgeglichen.

Das EBIT* von Astrium erhöhte sich um 11,5 Prozent von 234 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 261 Millionen Euro im Jahr 2009, vorwiegend dank der gesteigerten Ertragskraft bei Erdbeobachtungssatelliten und der Ariane-5-Produktion, aber auch aufgrund des Wachstums bei Telekommunikationsdiensten. Dieser Anstieg wurde teilweise durch negative Wechselkurseffekte aus der Abschwächung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro kompensiert.

Das EBIT* von Cassidian stieg um 10 Prozent von 408 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 449 Millionen Euro im Jahr 2009, vorwiegend dank einer Kombination aus Wachstum- und Margenverbesserung im Kern- und Exportgeschäft der Bereiche Militärflugzeugsysteme und Lenkflugkörperprogramme

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.



sowie operativer Verbesserungen. Diese Steigerung wurde teilweise ausgeglichen durch höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, z. B. in den Bereichen Radar und UAS sowie 2009 durch die Ausgliederung der Aerostructures-Aktivitäten in Augsburg aus Cassidian.

Das EBIT* der „Übrigen Aktivitäten“ sank um 51,2 Prozent von 43 Millionen Euro in 2008 auf 21 Millionen Euro in 2009. Die positive Kostenentwicklung bei Sogerma wurde durch negative Wechselkurseffekte bei ATR und ein geringeres EBIT* bei EADS North America überkompensiert.

Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*.

Über 60 Prozent der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen (ersichtlich aus dem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert EADS einen wesentlichen Teil des Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe „– 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“. Zusätzlich zu den Auswirkungen, welche die Sicherungsaktivitäten auf das EBIT* von EADS haben, wird dieses auch durch Wertanpassungen bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Abschlussstichtag und das „Natural Hedging“ („natürliche Absicherung“) beeinflusst.

Im Jahr 2010 wurden Cashflow Hedges für auf in US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 18,5 Milliarden

US-Dollar fällig. 2010 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS die auf in US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,35 €/US\$ gegenüber 1,26 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2010 im Vergleich zu 2009 in einem Rückgang des EBIT* von etwa –1,0 Milliarden Euro aus; dabei entfallen etwa –0,9 Milliarden Euro auf Airbus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf in US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen einen positiven Effekt auf das EBIT* in Höhe von 0,4 Milliarden Euro gegenüber 2009. Siehe „– 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

Im Jahr 2009 wurden Cashflow Hedges für auf in US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 16,5 Milliarden US-Dollar fällig. 2009 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS die auf in US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,26 €/US\$ gegenüber 1,18 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2009 im Vergleich zu 2008 in einem Rückgang des EBIT* von etwa –1,0 Milliarden Euro aus; dabei entfallen etwa –0,9 Milliarden Euro auf Airbus. Darüber hinaus führte die Wertanpassung von Drohverlustrückstellungen gegenüber 2008 zu einer Belastung des EBIT* um –0,9 Milliarden Euro. Weitere Unterschiede aus Währungsumrechnung, u. a. durch das Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautende, von Kunden erhaltene Anzahlungen, und den entsprechenden, auf in US-Dollar lautenden Kosten, schmälerten das EBIT* um –0,7 Milliarden Euro gegenüber 2008.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

2.1.5 Ertragslage

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen (IFRS) von EADS der letzten 3 Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	2010	2009	2008
Umsatzerlöse	45.752	42.822	43.265
Umsatzkosten	(39.528)	(38.383)	(35.907)
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.224	4.439	7.358
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.312)	(2.196)	(2.186)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.939)	(2.825)	(2.669)
Sonstige betriebliche Erträge	171	170	189
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(102)	(102)	(131)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis	145	134	211
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	1.187	(380)	2.772
Zinsergebnis	(99)	(147)	36
Übriges Finanzergebnis	(272)	(445)	(508)
Ertragsteuern	(244)	220	(703)
Konzernergebnis	572	(752)	1.597
Davon entfallen auf:			
die Eigentümer des Mutterunternehmens (Nettoergebnis)	553	(763)	1.572
die nicht beherrschenden Anteile	19	11	25
Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)	0,68	(0,94)	1,95
Ergebnis je Aktie (mit Verwässerungseffekt) (in €)	0,68	(0,94)	1,95

Nachstehend finden Sie einen Jahresvergleich der Ertragslage auf Basis der Gewinn- und Verlustrechnungen von EADS.

KONZERNUMSATZERLÖSE

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse von EADS der letzten 3 Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €)	2010	2009	2008
Airbus ⁽¹⁾	29.978	28.067	28.991
<i>Airbus Commercial</i>	27.673	26.370	26.524
<i>Airbus Military</i>	2.684	2.235	2.759
Eurocopter	4.830	4.570	4.486
Astrium	5.003	4.799	4.289
Cassidian	5.933	5.363	5.668 ⁽²⁾
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	45.744	42.799	43.434
Übrige Aktivitäten	1.182	1.096	1.338
Zentrale/Konsolidierung ⁽³⁾	(1.174)	(1.073)	(1.507)
Gesamt	45.752	42.822	43.265

(1) Airbus berichtet in 2 Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.2 Überblick“.

(2) Die Umsatzerlöse des Standorts Augsburg sind im Jahr 2008 in Cassidian ausgewiesen und beliefen sich auf 438 Millionen Euro. Seit dem Jahr 2009 ist der Standort Augsburg in Airbus Commercial konsolidiert. Siehe „– 2.1.2 Überblick“.

(3) Zentrale/Konsolidierung umfasst insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse um 6,8 Prozent von 42,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 45,8 Milliarden Euro im Jahr 2010. Der Anstieg resultierte aus höheren Umsatzerlösen aller Divisionen.

In 2009 sanken die Konzernumsatzerlöse um –1,0 Prozent von 43,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 42,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang resultierte vor allem aus geringeren Umsätzen bei Airbus und den Übrigen Aktivitäten in 2009, die teilweise durch Umsatzsteigerungen bei Astrium und Eurocopter ausgeglichen wurden.

Airbus

In 2010 steigen die Konzernumsatzerlöse von Airbus um 6,8 Prozent von 28,1 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 30 Milliarden Euro im Jahr 2010. Der Anstieg ist vorwiegend auf höhere Umsatzerlöse bei Airbus Commercial sowie eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse bei Airbus Military zurückzuführen.

In 2009 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus um –3,2 Prozent von 29,0 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 28,1 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang resultierte vorwiegend aus geringeren Umsatzerlösen bei Airbus Military sowie einem geringen Rückgang der Umsatzerlöse bei Airbus Commercial.

Airbus Commercial

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen nach Produkttyp in den letzten 3 Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	2010	2009	2008
Single Aisle	401	402	386
Langstrecken (Long-Range)	91	86	85
Großflugzeuge (Large Aircraft)	18	10	12
Gesamt	510⁽¹⁾	498	483

(1) 508 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (Auslieferung von 2 A330-200 unter Operating-Leasingverträgen).

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um 4,9 Prozent von 26,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 27,7 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf höhere Auslieferungszahlen (510 im Jahr 2010, davon 508 die zur Realisierung von Umsatzerlösen berechtigten gegenüber 498 im Jahr 2009), einen günstigen Mix (insbesondere höhere Auslieferungszahlen beim A380 im

Jahr 2010) sowie bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Der Anstieg wurde teilweise durch negative Währungskurseffekte in Höhe von rund –0,5 Milliarden Euro ausgeglichen. Zur Erläuterung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis von EADS siehe „– 2.1.3.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss“.

„– 2.1.3.7 Währungsumrechnung“, „– 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“.

In 2009 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um –0,6 Prozent von 26,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 26,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Dieser leichte Rückgang war hauptsächlich zurückzuführen auf (i) einen Preisverfall von etwa –0,4 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen

nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln, (ii) einen um –0,4 Milliarden Euro schlechteren Beitrag durch Wechselkurseffekte und (iii) einen Rückgang der Aktivitäten bei Hawker. Dieser Umsatzrückgang wurde teilweise durch eine größere Anzahl von Flugzeugauslieferungen ausgeglichen (498 in 2009 gegenüber 483 in 2008), insbesondere bei den Single-Aisle Flugzeugen A318/A319/A320/A321.

Airbus Military

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von militärischen Transportflugzeugen nach Produkttyp in den letzten 3 Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	2010	2009	2008
CN235	6	4	7
C212	-	-	1
C295	13	12	11
P-3	1	-	-
Gesamt	20	16	19

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um 20,0 Prozent von 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer um 0,5 Milliarden Euro höheren Umsatzrealisierung im A400M-Programm im Jahr 2010, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Umsatzerlöse bei Tankflugzeugen und Aktivitäten bei mittleren und leichten Flugzeugen.

2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang resultierte vorwiegend aus einer um –1,0 Milliarde Euro geringeren Umsatzrealisierung im A400M-Programm, wobei die Zahlen für 2008 vom Power-On-Meilenstein des A400M und von der Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („Early Stage Method of Accounting“) profitierten. Dieser Rückgang wurde durch höhere Umsätze bei Tankflugzeugen und Aktivitäten bei mittleren und leichten Flugzeugen im Jahresverlauf 2009 teilweise ausgeglichen.

In 2009 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um –19,0 Prozent von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf

Eurocopter

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von Hubschraubern nach Produkttyp in den letzten 3 Jahren.

Anzahl der Hubschrauber	2010	2009	2008
Tiger	15	7	15
Leichte Hubschrauber	260	284	302
Mittlere Hubschrauber	197	219	229
Schwere Hubschrauber	55	48	42
<i>Davon NH90</i>	28	15	14
Gesamt	527	558	588

In 2010 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 5,7 Prozent von 4,6 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2010, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 558 im Jahr 2009 auf 527 im Jahr 2010 sank. Der Anstieg resultierte primär aus einem günstigen Mix (insbesondere aus höheren Auslieferungszahlen bei den Hubschraubern NH90 und Tiger im Jahr 2010) sowie einem Zuwachs bei den Umsatzerlösen aus Unterstützungsleistungen.

In 2009 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 1,9 Prozent von 4,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 4,6 Milliarden Euro im Jahr 2009, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 588 im Jahr 2008 auf 558 im Jahr 2009 sank. Der Anstieg resultierte primär aus einem günstigen Mix in der Auslieferung von Serienhubschraubern und dem Wachstum bei Kundendienstaktivitäten, und wurde teilweise durch niedrigere Umsätze mit Regierungskunden und aus Entwicklungsaktivitäten ausgeglichen.

Astrium

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung über die von der Division Astrium in den letzten 3 Jahren ausgelieferten Telekommunikationssatelliten.

	2010	2009	2008
Telekommunikationssatelliten	5	4	6

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Astrium um 4,3 Prozent von 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 5,0 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg war auf die hohen Auslieferungszahlen bei Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten sowie die gestiegenen Umsatzerlöse der Verteidigungsdivision zurückzuführen, die den Aufholeffekt für so genannte „In-Orbit Incentive Schemes“ im Jahr 2009 (–0,2 Milliarden Euro) mehr als ausglich.

In 2009 erhöhten sich die von Astrium erzielten Konzernumsatzerlöse um 11,9 Prozent von 4,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Anstieg resultierte aus einem Umsatzwachstum aller Geschäftseinheiten und umfasste auch einen nicht-operativen Aufholeffekt von 0,2 Milliarden Euro für sog. „In-Orbit Incentive Schemes“ für kommerzielle Telekommunikationssatelliten mit geringer Gewinnspannenrealisierung.

Cassidian

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Cassidian um 10,6 Prozent von 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 5,9 Milliarden Euro im Jahr 2010. Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf das Volumenwachstum im Kern- und Exportgeschäft für Eurofighter- und Lenkflugkörperprogramme sowie auf Fortschritte bei Aufträgen für LSI-Grenzsicherungsverträgen zurückzuführen.

In 2009 sanken die von Cassidian erzielten Konzernumsatzerlöse um –5,4 Prozent von 5,7 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus der Ausgliederung der Aerostructures Aktivitäten in Augsburg aus Cassidian im Jahr 2009 (–0,4 Milliarden Euro). Dies wurde teilweise durch höhere Umsätze aus dem Hochfahren der Tranche 2 Produktion und Exportauslieferungen des Eurofighter sowie integrierter Logistikunterstützung ausgeglichen.

Übrige Aktivitäten

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse im Bereich übrige Aktivitäten um 7,8 Prozent von 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg war vor allem eine Folge des Hochlaufs der LUH-Auslieferungen bei EADS North America (53 im Jahr 2010 gegenüber 45 im Jahr 2009).

In 2009 sanken die von den Übrigen Aktivitäten erzielten Konzernumsatzerlöse um –18,1 Prozent von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2009.

Der Rückgang entspricht vor allem der Änderung des Konsolidierungskreises nach dem Verkauf von 70 Prozent von Socata an Daher im Januar 2009. Siehe „– 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

KONZERNUMSATZKOSTEN

In 2010 steigen die Konzernumsatzkosten um 3,0 Prozent von 38,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 39,5 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen, Preisgleitklauseln und dem Wachstum bei Airbus, was teilweise durch weitere Einsparungen aus Power8 im Jahr 2010 und dem fehlenden Anfall von Drohverlustrückstellungen in den A400M- und A380-Programmen (–2,1 Milliarden Euro im Jahr 2009) ausgeglichen wurde. Siehe „– 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2008, 2009 und 2010. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von –34 Millionen Euro in 2010 (2009: –146 Millionen Euro). Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe und trotz des im Vergleich zu 2009 negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus, stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 10,4 Prozent in 2009 auf 13,6 Prozent in 2010.

In 2009 stiegen die Konzernumsatzkosten um 6,9 Prozent von 35,9 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 38,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Die Erhöhung resultierte weitgehend aus höheren Drohverlustrückstellungen im A400M-Programm und negativen Fremdwährungseffekten, teilweise ausgeglichen durch geringere Belastungen für Drohverlustrückstellungen im A380-Programm, durch weitere Einsparungen aus Power8 im Jahr 2009 und durch positive Beiträge von Cassidian und Astrium. Siehe „– 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2008, 2009 und 2010. Die Konzernumsatzkosten für 2009 beinhalten darüber hinaus die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von –146 Millionen Euro nach –56 Millionen Euro im Jahr 2008. Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe sowie eines Rückgangs der Preise für ausgelieferte A330-Flugzeuge und eines negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus ergab sich eine Verminderung des Bruttoergebnisses vom Umsatz von 17,0 Prozent im Jahr 2008 auf 10,4 Prozent im Jahr 2009.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

VERTRIEBS- UND ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN DES KONZERNES

In 2010 erhöhten sich die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns um 5,3 Prozent von 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte überwiegend aus höheren Aufwendungen bei Airbus und Astrium in Verbindung mit Bieterkampagnen.

In 2009 blieben die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns mit 2,2 Milliarden Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Höhere Kosten bei Airbus und Astrium (vorwiegend aufgrund von Konsolidierungseffekten) wurden weitgehend durch geringere Aufwendungen von Cassidian und der „Übrigen Aktivitäten“ ausgeglichen.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN DES KONZERNES

In 2010 stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns („F & E“) um 4,0 Prozent von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2010. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Cassidian für UAS und im Systemgeschäft sowie bei Eurocopter über die gesamte Produktpalette. Bei Airbus wurde der Anstieg der Aufwendungen in Verbindung mit dem A350-XWB-Programm durch Rückgänge bei anderen Programmen wie insbesondere dem A380 und A330-200F in etwa ausgeglichen. Siehe „— 2.1.3.5 Forschungs- und Entwicklungskosten“.

In 2009 stiegen die F & E-Kosten des Konzerns um 5,8 Prozent von 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Airbus für die Entwicklung des A350-XWB-Programms und – in geringerem Maß – aus den höheren Aufwendungen bei Eurocopter und Cassidian für Innovation und Produktinvestitionen. Dieser Anstieg wurde durch geringere F & E Kosten für das A380-Programm teilweise ausgeglichen.

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN DES KONZERNES

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Konzerns enthalten Gewinne und Verluste aus Veräußerungen von Anlagevermögen sowie Mieteinnahmen.

In 2010 ergab sich ein positiver Saldo von 69 Millionen Euro aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber einem positiven Saldo von 68 Millionen Euro im Jahr 2009. Gewinne und Verluste glichen sich gegenüber 2009 in etwa aus.

In 2009 betrug der positive Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen 68 Millionen Euro gegenüber 58 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Anstieg resultierte vorwiegend aus dem Veräußerungsgewinn für den Standort Filton im Jahr 2009, der teilweise durch verschiedene andere Posten ausgeglichen wurde.

ANTEILE AM ERGEBNIS VON NACH DER EQUITY- METHODE BILANZIERTEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN UND SONSTIGES BETEILIGUNGSERGEBNIS DES KONZERNES

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

In 2010 verzeichnete EADS einen Ertrag von 145 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 134 Millionen Euro im Jahr 2009. Der Anstieg um 11 Millionen Euro ergibt sich vor allem durch das höhere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 11: Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“.

In 2009 verzeichnete EADS einen Ertrag von 134 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 211 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Rückgang um –77 Millionen Euro ergibt sich vor allem durch das geringere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation.

ZINSERGEBNIS DES KONZERNES

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

In 2010 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von –99 Millionen Euro gegenüber –147 Millionen Euro im Jahr 2009 erfasst. Diese Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus den niedrigeren Zinsaufwendungen für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns und die Neubewertung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse für rückzahlbare Darlehen von europäischen Regierungen.

2

In 2009 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von –147 Millionen Euro erfasst, nach einem Nettozinsergebnis von 36 Millionen Euro im Vorjahr. Der Rückgang geht vorwiegend auf geringere Zinserträge für die Nettobarmittel von EADS im Jahresverlauf 2009 zurück, was durch die niedrigeren Zinsaufwendungen für die Finanzschulden des Konzerns teilweise ausgeglichen wurde.

ÜBRIGES FINANZERGEBNIS DES KONZERNES

Diese Position beinhaltet unter anderem die Auswirkungen der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften sowie die Auswirkung der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Derivative Finanzinstrumente“ — Eingebettete Derivate“. Diese Position beinhaltet auch die Bewertung von Prämien für US-Dollar-Optionen, die der Absicherung von Währungsrisiken dienen.

In 2010 verbesserte sich das übrige Finanzergebnis des Konzerns auf –272 Millionen Euro gegenüber –445 Millionen Euro im Jahr 2009. Diese positive Veränderung von 173 Millionen Euro resultiert im Wesentlichen aus den gegenüber 2009 geringeren Aufzinsungen im Jahr 2010, was wiederum auf einen niedrigeren Stand von abzuzinsenden Rückstellungen zurückzuführen ist. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen“.

In 2009 verbesserte sich das übrige Finanzergebnis des Konzerns auf –445 Millionen Euro gegenüber –508 Millionen Euro im Jahr 2008. Diese positive Veränderung um 63 Millionen Euro ergibt sich aus einer günstigeren Auswirkung der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften sowie aus der Auswirkung der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“.

KONZERNERTRAGSTEUERN

In 2010 ergab sich ein Steueraufwand in Höhe von –244 Millionen Euro gegenüber einem Steuerertrag von 220 Millionen Euro im Jahr 2009. Der Aufwand resultierte aus einem steuerpflichtigen Gewinn von 816 Millionen Euro in 2010 im Vergleich zu einem steuerlichen Verlust von –972 Millionen Euro im Vorjahr. 2010 lag der effektive Steuersatz bei 30 Prozent. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 13: Ertragsteuern“.

In 2009 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 220 Millionen Euro gegenüber einem Steueraufwand von –703 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Steuerertrag resultierte

aus einem steuerpflichtigen Verlust von –972 Millionen Euro im Jahr 2009 im Vergleich zu einem steuerlichen Ertrag von 2.300 Millionen Euro im Vorjahr. Aufgrund der von Wertminderung von aktiven latenten Steuern lag der effektive Steuersatz 2009 bei 23 Prozent.

AUF NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE ENTFALLENDEN KONZERNERGEBNIS

In 2010 beträgt das auf nicht beherrschende Anteile entfallende Konzernergebnis 19 Millionen Euro gegenüber 11 Millionen Euro im Jahr 2009.

In 2009 beträgt das auf nicht beherrschende Anteile entfallende Konzernergebnis 11 Millionen Euro gegenüber 25 Millionen Euro im Jahr 2008. Dieser Rückgang in 2009 resultiert primär aus dem Rückgang des auf die nicht beherrschenden Anteile bei den Tochtergesellschaften von Airbus Financial Services entfallenden Ergebnisses.

DEN EIGENTÜMERN DES MUTTERUNTERNEHMENS ZURECHENBARES KONZERNERGEBNIS

Infolge der vorstehend erläuterten Einflüsse erzielte EADS im Jahr 2010 einen Konzernüberschuss von 553 Millionen Euro gegenüber einem Konzernfehlbetrag von –763 Millionen Euro im Jahr 2009 und einem Konzernüberschuss von 1.572 Millionen Euro im Jahr 2008.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt stieg von einem Verlust von –0,94 Euro je Aktie in 2009 auf einen Gewinn je Aktie von 0,68 Euro in 2010. Am 31. Dezember 2010 waren 811.061.638 Aktien ausstehend. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 810.693.339 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien. Für 2008 ergab sich für EADS ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 1,95 Euro.

Das Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt stieg von einem Verlust von –0,94 Euro je Aktie in 2009 auf einen Gewinn je Aktie von 0,68 Euro in 2010. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 810.935.930 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, bereinigt um die angenommene Umwandlung aller potenziellen Stammaktien. Für 2008 ergab sich für EADS ein Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt von 1,95 Euro.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 23: Eigenkapital“ und „— Anmerkung 38: Ergebnis je Aktie“.

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

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2010 zusammen.

(in Mio. €)

Stand am 31. Dezember 2009	10.641
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	(42)
Kumuliertes sonstiges Ergebnis	(2.203)
<i>davon Unterschiede aus Währungsumrechnung</i>	176
Konzernergebnis	572
Kapitalerhöhung	5
Kapitalherabsetzung	(49)
Anteilsbasierte Vergütung (IFRS 2)	23
Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteile	(7)
Eigenkapitaltransaktion (IAS 27)	(4)
Änderung von nicht beherrschenden Anteilen	3
Änderung eigener Anteile	(3)
Stand 31. Dezember 2010	8.936

Die Abnahme des Konzern-Eigenkapitals in 2010 ist vor allem auf den Rückgang des kumulierten sonstigen Ergebnisses in Höhe von –2,2 Milliarden Euro zurückzuführen, der wiederum aus der zum Jahresende negativen Veränderung der Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des Sicherungsportfolios von EADS resultiert, das gemäß IAS 39 für Cashflow Hedge-Accounting qualifiziert ist („**Cashflow Hedges**“). Der Rückgang des kumulierten sonstigen Ergebnisses wurde teilweise durch das Konzernergebnis für 2010 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 „EADS Konzernabschluss (IFRS) – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnungen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008 endenden Geschäftsjahre“.

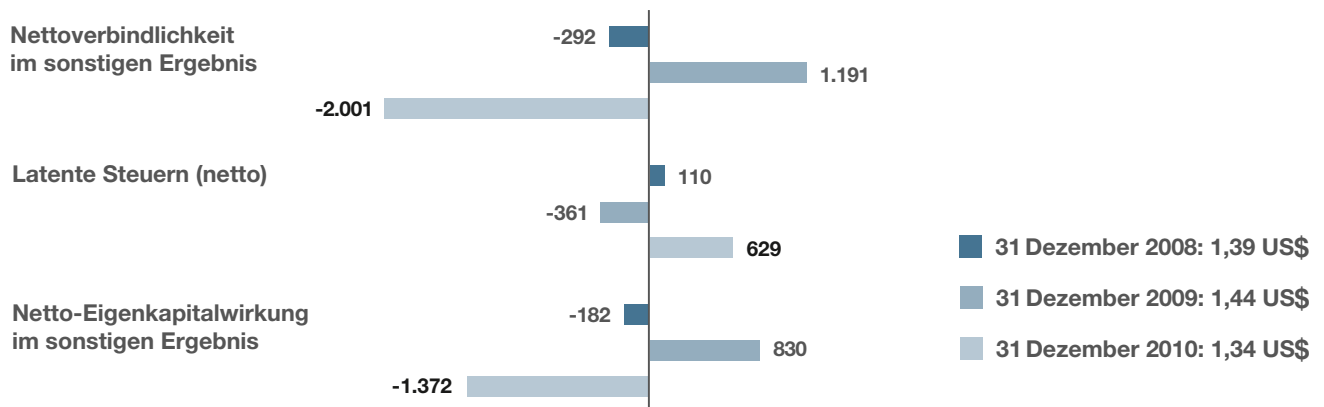
AUSWIRKUNGEN VON CASHFLOW-HEDGES AUF DAS KUMULIERTE SONSTIGE ERGEBNIS

Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Nominalbetrag des Portfolios ausstehender Cashflow Hedges von EADS auf 70,2 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 1,34 €/US\$ gegenüber dem 31. Dezember 2009 zu einer negativen Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von –3,2 Milliarden Euro. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2009 auf Basis eines Schlusskurses von 1,44 €/US\$ eine gegenüber dem 31. Dezember 2008 positive Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

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 von 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 3 Jahre (in Millionen Euro).

► **Auswirkungen des Cashflow Hedge im kumulierten sonstigen Ergebnis in Millionen Euro (basierend auf den Wechselkursen zum Jahresende)**



Infolge der negativen Veränderung der Marktbewertung des Cashflow-Sicherungsportfolios im Jahr 2010 ergab das kumulierte sonstige Ergebnis für 2010 eine Nettoverbindlichkeit von –2,0 Milliarden Euro, verglichen mit einem Nettovermögenswert von 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der entsprechende Steuereffekt von 1,0 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2010 zu aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,6 Milliarden Euro gegenüber passiven latenten Steuern in Höhe von –0,4 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2009.

AUSWIRKUNG VON UNTERSCHIEDEN AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG IM KUMULIERTEN SONSTIGEN ERGEBNIS

Die Auswirkungen der Unterschiede aus Währungsumrechnung auf das kumulierte sonstige Ergebnis in Höhe von 176 Millionen Euro im Jahr 2010 ergeben sich weitgehend aus dem positiven Effekt eines stärkeren US-Dollars (insgesamt ein positiver Effekt von 195 Millionen Euro) sowie einem negativen Effekt

von –19 Millionen Euro aus der Verschmelzung von Airbus GIE (ein in US-Dollar bilanzierendes Unternehmen) mit Airbus S.A.S. (ein in Euro bilanzierendes Unternehmen). Vor der Verschmelzung wurden die Transaktionen der Airbus GIE, mit Ausnahme der durch Finanzinstrumente gesicherten Geschäfte, zu Wechselkursen der Periode umgerechnet. Seit dem 1. Januar 2004 werden frühere Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE unter Verwendung der historischen Umrechnungskurse bilanziert. Als Konsequenz führen die früheren Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE nicht mehr zu zusätzlichen Unterschieden aus der Währungsumrechnung im Eigenkapital. Die zum 31. Dezember 2003 im Eigenkapital ausgewiesenen Unterschiede aus Währungsumrechnung aus nicht monetären Bilanzposten, die sich auf Geschäfte beziehen, die ab dem 1. Januar 2004 durchgeführt wurden (im Wesentlichen die Lieferung von Flugzeugen), werden schrittweise entsprechend dieser Auslieferungen ergebniswirksam aufgelöst. Siehe „– 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung

Es ist Ziel des Konzerns, jederzeit einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu halten, um derzeitigen und künftigen Verpflichtungen nachkommen zu können und eine günstige Bonitätseinstufung aufrechtzuerhalten. Der Konzern erreicht dieses Ziel mit der:

- Einführung von Maßnahmen zur Generierung von Zahlungsmitteln;
- Entwicklung und Pflege des Zugangs zu den Kapitalmärkten; und
- Beschränkung der Risiken aus der Kundenfinanzierung.

EADS profitiert von einem hohen Bestand an liquiden Mitteln. Zum 31. Dezember 2010 wies das Unternehmen konsolidierte Bruttobarmittel in Höhe von 16,2 Milliarden Euro (davon Wertpapiere mit 11,2 Milliarden Euro) aus. EADS definiert die Nettoliquidität des Konzerns als Unterschied aus (i) Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, (ii) Wertpapieren, und (iii) Finanzierungsverbindlichkeiten (wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Am 31. Dezember 2010 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 11,9 Milliarden Euro (9,8 Milliarden Euro am 31. Dezember 2009).

Die Liquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2010 nicht gezeichnet ist und keine finanziellen Beschränkungen aufweist sowie durch ein Programm mit

Euro Medium Term Notes und ein Programm von kurzfristigen Schuldtiteln, wie nachstehend erläutert. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand von EADS und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend dargestellt.

2.1.7.1 CASHFLOWS

Im Allgemeinen finanziert EADS 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 und rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten F & E-Entwicklungsaufträgen. Falls erforderlich, könnte EADS Geldmittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

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

(in Mio. €)	2010	2009	2008
Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar	9.797	9.193	7.024
Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽¹⁾	2.177	2.423	4.571
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital) ⁽²⁾	2.819	15	(172)
<i>Davon Kundenfinanzierung</i>	63	(406)	(327)
Cashflow (für) Investitionstätigkeit ⁽³⁾	(2.289)	(1.853)	(1.840)
<i>Davon aus industriellen Investitionen</i>	(2.250)	(1.957)	(1.837)
<i>Davon Sonstige</i>	(39)	104	(3)
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V./an nicht beherrschende Anteile	(7)	(166)	(107)
Kapitalveränderung und Änderung von nicht beherrschenden Anteilen	(48)	17	24
Änderung eigener Anteile	(3)	(5)	39
Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen	(553)	(173)	(436)
Sonstige Änderungen der Finanzlage	25	346	90
Nettoliquidität des Konzerns am 31. Dezember	11.918	9.797	9.193
Free Cashflow⁽³⁾	2.707	585	2.559
<i>Davon Free Cashflow vor Kundenfinanzierung</i>	<i>2.644</i>	<i>991</i>	<i>2.886</i>

(1) Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit, ohne Veränderungen des Working Capital.

(2) Inklusive Zahlungsmittelabflüsse von 302 Millionen Euro für Optionsprämien in 2008.

(3) Beinhaltet nicht (i) Käufe oder Veräußerungen von „zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren“ (2008: Nettozugang von (2.676) Millionen Euro; 2009: Nettozugang von (821) Millionen Euro; 2010: Nettozugang von (3.147) Millionen Euro), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden, oder (ii) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen (2008: (436) Millionen Euro; 2009: (173) Millionen Euro; 2010: (553) Millionen Euro).

Zum 31. Dezember 2010 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 11,9 Milliarden Euro, d. h. um 21,6 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultiert vorwiegend aus einem Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von 2,2 Milliarden Euro und einer Veränderung des Working Capital in Höhe von 2,8 Milliarden Euro. Dies wurde teilweise durch Investitionstätigkeiten in Höhe von –2,3 Milliarden Euro und andere Positionen kompensiert.

Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit sank im Jahr 2010 um 10,2 Prozent auf 2,2 Milliarden Euro, hauptsächlich aufgrund von Währungseffekten und teilweise kompensiert durch eine stärkere Performance.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital)

Das Working Capital setzt sich zusammen aus Vorräten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Vermögenswerten und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten (einschließlich Kundenanzahlungen), passiven Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung. Veränderungen im Working Capital wirkten sich in 2010 deutlich positiv auf die Nettoliquidität aus (2,8 Milliarden Euro). Dem stand eine leicht positive Auswirkung auf die Nettoliquidität (15 Millionen Euro) im Jahr 2009 gegenüber.

Die Hauptfaktoren, die 2010 positiv zur Veränderung des Working Capital beitrugen, waren: (i) die Veränderung der Vorräte (0,7 Milliarden Euro) infolge einer Reduzierung der Vorräte insbesondere bei Airbus und (ii) Vorauszahlungen von Kunden (1,7 Milliarden Euro), die im Jahr 2010 bei Airbus Commercial höher ausfielen, aber dennoch gegenüber 2009 insgesamt gesehen infolge der niedrigeren Vorauszahlungen bei Astrium und Cassidian nach dem außergewöhnlichen Auftragseingang in 2009 abnehmen sowie (iii) die Veränderungen der sonstigen Vermögenswerte und Schulden (0,7 Milliarden Euro) einschließlich staatlicher Darlehen für Entwicklungsprogramme. Die positiven Veränderungen innerhalb des Jahres wurden teilweise durch die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (–0,3 Milliarden Euro) ausgeglichen.

Der Hauptbeitrag zur positiven Veränderung des Working Capital in 2009 ergab sich aus Vorauszahlungen von Kunden (2,9 Milliarden Euro), die wie erwartet bei Airbus aufgrund der schwächeren Aktivitäten bei Verkehrsflugzeugen gegenüber 2008 leicht abnahmen, während sie bei den übrigen Divisionen aufgrund der starken Auftragseingänge von staatlichen Stellen

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung der insgesamt ausstehenden, von europäischen Staaten erhaltenen rückzahlbaren Darlehen nach Produkt/Projekt.

(in Mrd. €)	2010	2009	2008
Langstrecken (Long-Range)	1,8	1,2	1,1
A380	3,7	3,6	3,4
Eurocopter	0,2	0,2	0,1
Sonstige	0,3	0,3	0,3
Gesamt	6,0	5,3	4,9

Cashflow für Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow für Investitionstätigkeit in 2 Kategorien ein: (i) industrielle Investitionen und (ii) Sonstige.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2010 auf –2,3 Milliarden Euro gegenüber –2,0 Milliarden Euro für 2009 und –1,8 Milliarden Euro für 2008. Im Jahr 2010 entfielen Investitionen in Höhe von –1,5 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für das Projekt A350 XWB) und in Höhe von 0,8 Milliarden Euro auf weitere Programme in anderen Divisionen, insbesondere bei Astrium.

Für den Zeitraum von 2011 bis 2012 wird erwartet, dass die Investitionsaufwendungen von EADS zu einem Großteil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft – insbesondere im A350-XWB-Programm – und breit gestreut auf den

anstiegen. Diese positive Veränderung des Jahres wurde beinahe vollständig ausgeglichen durch (i) die Veränderung der Vorräte (–2,0 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte in allen Divisionen, insbesondere bei Airbus, (ii) die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (–0,5 Milliarden Euro) und (iii) Kundenfinanzierungen (–0,4 Milliarden Euro).

Rückzahlbare Darlehen europäischer Staaten.

Am 31. Dezember 2010 betragen die in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten insgesamt 6,0 Milliarden Euro einschließlich aufgelaufener Zinsen.

2010 betragen die neu erhaltenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten insgesamt 1,1 Milliarden Euro und die Rückzahlungen insgesamt –0,4 Milliarden Euro. Im Jahr 2010 wurden dafür Zinsen in Höhe von 0,1 Milliarden Euro abgegrenzt. 2010 umfasst eine Neubewertung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse aus bestimmten gewährten rückzahlbaren Darlehen in Höhe von –0,1 Milliarden Euro.

Heimatmärkten von EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien anfallen werden.

Sonstige. Im Jahr 2010 beinhaltet der Betrag von –39 Millionen Euro vor allem Zahlungen für Investitionen in assoziierte Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen. Im Jahr 2009 beinhaltet der Betrag von 104 Millionen Euro vor allem den Verkauf des Airbus-Standorts in Filton (GB) an GKN. 2008 wurde in dieser Kategorie ein negativer Betrag von –3 Millionen Euro ausgewiesen.

Free Cashflow

Aus den oben dargelegten Einflüssen ergab sich ein Free Cashflow von 2,7 Milliarden Euro für 2010, gegenüber 0,6 Milliarden Euro für 2009 und 2,6 Milliarden Euro für 2008. Der Free Cashflow vor Kundenfinanzierung betrug 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2010, gegenüber 1,0 Milliarden Euro für 2009 und 2,9 Milliarden Euro für 2008.

Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von –0,6 Milliarden Euro im Jahr 2010 betrifft vor allem einen Beitrag zum Contractual Trust Arrangement (CTA) zur Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19 sowie zum Planvermögen in Großbritannien und in Unterstützungsfonds in Deutschland. Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von –0,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 betrifft primär Zuführungen zum Planvermögen in Großbritannien und in Unterstützungsfonds in Deutschland. Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von –0,4 Milliarden Euro im Jahr 2008 betrifft vor allem einen Beitrag zum CTA. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25 B): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Für 2011 beabsichtigt EADS zusätzliche Beiträge zum Planvermögen, um die Rückstellungen für Pensionen in der Bilanz zu reduzieren.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Im Jahr 2010 gab es eine leichte positive Veränderung in Höhe von 25 Millionen Euro gegenüber einer positiven Veränderung von 346 Millionen Euro im Jahr 2009, die vor allem Währungseffekte aus Finanzierungsverbindlichkeiten wiedergibt. Im Jahr 2008 spiegelt die positive Veränderung in Höhe von 90 Millionen Euro grundsätzlich die Währungseffekte aus Finanzierungsverbindlichkeiten.

2.1.7.3 FINANZIERUNGSVERBINDLICHKEITEN DES KONZERNS

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der kurz- und langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten des EADS-Konzerns am 31. Dezember 2010.

(in Mio. €)	31. Dezember 2010			
	Unter 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Über 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	-	-	1.535	1.535
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	39	648	135	822
Darlehen	200	214	161	575
Finanzierungs-Leasing	13	58	119	190
Sonstige	1.156	-	-	1.156
Summe	1.408	920	1.950	4.278⁽¹⁾

(1) Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 532 Millionen Euro.

Die ausstehenden Finanzierungsverbindlichkeiten verringerten sich von 5,3 Milliarden Euro am 31. Dezember 2009 auf 4,3 Milliarden Euro am 31. Dezember 2010. Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierungsgeschäften, die am 31. Dezember 2010 insgesamt 631 Millionen Euro betragen und vorwiegend variabel verzinst sind. Siehe „– 2.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

EMTN-Programm. EADS hat derzeit ein „EMTN“-Programm (Euro Medium Term Note) in Höhe von 3 Milliarden Euro platziert, mit 2 ausstehenden Tranchen zum 31. Dezember 2010.

2.1.7.2 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE UND WERTPAPIERE DES KONZERNS

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind vorwiegend in nichtspekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie z. B. Geldmarktzertifikate, täglich fällige Einlagen, kurzfristige Schuldtitel, andere Geldmarktinstrumente und Anleihen. Siehe „– 2.1.8.2 Zinssätze“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34 A): Finanzielles Risikomanagement“.

EADS 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 gemäß den sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnissen innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

Die Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (einschließlich der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere) beinhaltete im Jahr 2010 0,7 Milliarden aus der 37,5 Prozent-Konsolidierung von MBDA, gegenüber 0,8 Milliarden Euro für 2009 und 0,7 Milliarden Euro für 2008.

- ▶ 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: 5,6 Prozent) ausgestattet, der gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des 3-Monats-EURIBOR plus 1,72 Prozent getauscht wurde;
- ▶ die zweite Tranche in Höhe von 1,0 Milliarden Euro aus 2009 mit Endfälligkeit im Jahr 2016 ist mit einem Zinskupon von 4,625 Prozent (Effektivzins: 4,6 Prozent) ausgestattet, der gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des 3-Monats-EURIBOR plus 1,57 Prozent getauscht wurde.

Kurzfristige Schuldtitel. EADS 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 12 Monaten. Das Programm wurde 2003 aufgelegt und hat ein genehmigtes Ausgabevolumen von maximal 2 Milliarden Euro. Am 31. Dezember 2010 gab es keine kurzfristigen ausstehenden Schuldtitel im Rahmen dieses Programms.

Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Im Jahr 2004 gewährte die Europäische Investitionsbank EADS ein langfristiges Darlehen in Höhe von 421 Millionen US-Dollar zu einem Zinssatz von 5,1 Prozent (Effektivzinssatz: 5,1 Prozent).

Für weitere Informationen siehe „Anmerkungen zum Konzernabschluss (IFRS – Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten)“.

2.1.7.4 ABSATZFINANZIERUNG

EADS bevorzugt Barverkäufe und bestärkt die Kunden darin, unabhängige Finanzierungen abzuschließen, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden. Um Produktverkäufe, vorwiegend bei Airbus, Eurocopter und ATR, zu unterstützen, kann sich EADS allerdings an der Finanzierung von Kunden beteiligen. Dies wird im Einzelfall entschieden und kann entweder direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen.

Trotz der Erholung des Finanzmarktes und der höheren Bereitschaft von Leasinggebern können sich zukünftig die

Die nachstehende Tabelle zeigt die Zusammenstellung der gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung.

(in Mio. €)	2010	2009	2008
Finanzierungs-Leasing	-	1	14
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	491	590	664
Darlehen	140	142	158
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung ⁽¹⁾	631	733	836

(1) Die Summe der Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung zum 31. Dezember 2009 und 2008 enthält jeweils die Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 306 Millionen Euro bzw. von 373 Millionen Euro. Zum 31. Dezember 2010 wurde keine Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung vorgenommen.

Von den Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 631 Millionen Euro zum 31. Dezember 2010 entfallen 532 Millionen Euro auf Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit, bei denen die Rückzahlungsverpflichtungen von EADS 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 „– 2.1.3.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Aufwendungen von EADS für die Finanzierung von Kunden von Verkehrsflugzeugen im Wesentlichen durch Finanzierungs-Leasinggeschäfte und gesicherte Darlehen erhöhen. EADS wird dennoch versuchen, den Betrag so niedrig wie möglich zu halten.

Spezielle und erfahrene Teams strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das von EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. EADS 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 berücksichtigen Airbus und ATR 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.

Etwa 15 Prozent der gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von 4,3 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2010 stammen aus der Bereitstellung von Mitteln für die Absatzfinanzierung von EADS; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne.

Des Weiteren erhielt Airbus 1999 von der Deutschen Bank eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen US-Dollar, die zum 31. Dezember 2010 mit 275 Millionen Euro valutiert ist (2009: 305 Millionen Euro, 2008: 372 Millionen Euro).

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Rechte an den finanzierten Flugzeugen gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus, Eurocopter und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die für jede Transaktion erkannten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

EADS teilt die Risiken aus der Absatzfinanzierung in 2 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 – Absatzfinanzierungsrisiko“.

Kundenfinanzierungsrisiko

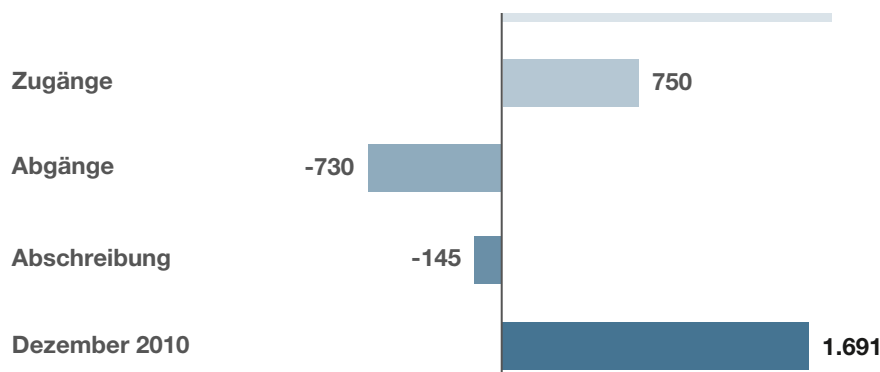
Bruttorisiko: Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter Operating-Leasing; (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus dem Finanzierungs-Leasing oder Darlehen; und (iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

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, Eurocopter oder ATR; (ii) der Wert der Vermögenswerte ist in der Konzernbilanz abgeschrieben oder 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 2010 bei 1,7 Milliarden US-Dollar (1,3 Milliarden Euro). Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2010 dar (in Millionen US-Dollar).

» Entwicklung des Bruttorisikos von Airbus in 2010



Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilte sich am 31. Dezember 2010 auf 79 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 19 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko auch andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, betreffen. 90 Prozent des Bruttorisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilen sich auf 10 Fluggesellschaften in 9 Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von ATR lag am 31. Dezember 2010 bei 0,2 Milliarden US-Dollar (0,1 Milliarden Euro). Das Risiko verteilt sich auf 134 Flugzeuge. ATR wird bei EADS mit 50 Prozent quotall konsolidiert, EADS teilt das Risiko mit dem Partner Alenia.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Eurocopter lag am 31. Dezember 2010 bei 0,1 Milliarden Euro. Dieses Risiko verteilt sich auf etwa 55 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 die Kosten für die Wiederinbesitznahme und Umwandlung zu berücksichtigen. Siehe „– 2.1.3.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die Wertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2010, 2009 und 2008. Es umfasst 100 Prozent der Risikopositionen aus der Kundenfinanzierung von Airbus und Eurocopter, sowie 50 Prozent der Risikoposten von ATR, entsprechend der Beteiligung von EADS an ATR.

(in Mio. €)	Anmerkung*	Airbus			ATR 50%			Eurocopter		EADS gesamt		
		31/12/2010	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2008
Operating-Leasing	15	579	341	366	-	-	67	-	-	579	341	433
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	1.234	1.569	1.329	14	4	23	41	29	1.289	1.602	1.352
Sonstige		-	-	-	55	108	88	-	-	55	108	88
Bilanzielle Kundenfinanzierungspositionen		1.813	1.910	1.695	69	112	178	41	29	1.923	2.051	1.873
Außerbilanzielle Kundenfinanzierungspositionen		448	446	484	46	47	46	48	47	542	540	530
Bilanzielle Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit		(880)	(985)	(1.012)	-	-	-	-	-	(880)	(985)	(1.012)
Außerbilanzielle Anpassungen		(115)	(111)	(115)	-	-	-	-	-	(115)	(111)	(115)
Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung	33	1.266	1.260	1.052	115	159	224	89	76	1.470	1.495	1.276
Wert der Sicherheiten	33	(759)	(772)	(476)	(105)	(145)	(203)	(62)	(55)	(926)	(972)	(679)
Nettorisiko		507	488	576	10	14	21	27	21	544	523	597
Wertberichtigungen und Vorsorgen auf:												
Operating-Leasing	33	(75)	(70)	(52)	-	-	-	-	-	(75)	(70)	(52)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	33	(176)	(158)	(244)	-	-	-	-	-	(176)	(158)	(244)
Bilanzielle Verpflichtungen	33	-	-	-	(10)	(14)	(21)	(27)	(21)	(37)	(35)	(21)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	33	(256)	(260)	(280)	-	-	-	-	-	(256)	(260)	(280)
Wertberichtigungen und Vorsorgen		(507)	(488)	(576)	(10)	(14)	(21)	(27)	(21)	(544)	(523)	(597)
Restrisiko		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Die angegebenen Ziffern beziehen sich auf die Nummer der Anmerkung im Anhang zum Konzernabschluss (IFRS).

Der Konzern-Bruttowert der in vorstehender Tabelle aufgeführten Operating-Leasings (579 Millionen Euro im Jahr 2010, 341 Millionen Euro im Jahr 2009 und 433 Millionen Euro im Jahr 2008) wird unter den Sachanlagen zum Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige Wertminderungen (-75 Millionen Euro im Jahr 2010, -70 Millionen Euro im Jahr 2009 und -52 Millionen Euro im Jahr 2008) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in vorstehender Tabelle der Konzern-Bruttowert der Finanzierungs-Leasings und Darlehen (1.289 Millionen Euro im Jahr 2010, 1.602 Millionen Euro im Jahr 2009 und 1.352 Millionen Euro im Jahr 2008) dargestellt. Konzern-Finanzierungs-Leasings (731 Millionen Euro im Jahr 2010, 845 Millionen Euro im Jahr 2009 und 848 Millionen Euro im Jahr 2008) werden zum Buchwert vor Wertminderungen

in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (558 Millionen Euro im Jahr 2010, 757 Millionen Euro im Jahr 2009 und 504 Millionen Euro im Jahr 2008) sind mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Zugehörige aufgelaufene Wertminderungen (-176 Millionen Euro im Jahr 2010, -158 Millionen Euro im Jahr 2009 und -244 Millionen Euro im Jahr 2008) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus, ATR (von EADS mit 50 Prozent konsolidiert) und Eurocopter betrug 542 Millionen Euro im Jahr 2010, 540 Millionen Euro im Jahr 2009 und 530 Millionen Euro im Jahr 2008. Diese Beträge stellen den gesamten Nennbetrag künftiger Zahlungen aus Ober-/Unterleasingverhältnissen dar. Der

entsprechende Barwert der künftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung mildernder Faktoren) ist mit 427 Millionen Euro im Jahr 2010, 429 Millionen Euro im Jahr 2009 und 415 Millionen Euro im Jahr 2008 im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende Nettorisiko ist in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010 durch eine Rückstellung von 256 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Wertrisiko. Ein wesentlicher Teil des Wertrisikos von EADS resultiert aus ausstehenden Wertgarantien, vorwiegend bei Airbus. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für überschaubar. 3 Faktoren tragen zu dieser Einschätzung bei: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten künftigen Werts des Flugzeugs, 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 2022, so dass in jedem Jahr nur ein geringer Teil des Risikos anfällt. Da der Ausübungszeitpunkt für Wertgarantien durchschnittlich im 12. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2010 gegebenen Wertgarantien im Allgemeinen nicht vor 2022 ausgeübt werden, so dass mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos nicht zu rechnen ist. Zusätzlich müssen die Wertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Dabei müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein.

Bruttorisiko. Das Bruttowerisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Wertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2010 betrug das Bruttowerisiko 2,3 Milliarden US-Dollar (1,7 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 1.095 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 406 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 vollständig durch eine Rückstellung abgedeckt, die im Gesamtbetrag der Rückstellungen für Wertgarantien in Höhe von 683 Millionen Euro enthalten ist. Diese Rückstellung deckt einen möglicherweise vorhandenen Fehlbetrag zwischen dem erwarteten Wert des Flugzeugs zum Ausübungszeitpunkt der Garantie und dem Garantiewert, unter Berücksichtigung von Gegengarantien, ab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25 C): Sonstige Rückstellungen“.

Deckungsverpflichtungen. Der Konzern ist auch Deckungsverpflichtungen („Backstop Commitments“) für bei Airbus und ATR bestellte und optierte Flugzeuge eingegangen. Diese Verpflichtungen werden 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, halten Airbus oder ATR den Vermögenswert und sind 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 Bestellungen und Deckungsverpflichtungen.

In den letzten 3 Jahren (2008, 2009 und 2010) betrug die durchschnittliche Anzahl neu bestellter Flugzeuge, für die eine Deckungsverpflichtung abgegeben wurde, 6 Prozent der durchschnittlichen Gesamtbestellungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 541 Bestellungen pro Jahr für 33 Flugzeuge eine Unterstützung geleistet. Bei diesen finanziellen Verpflichtungen ist es nicht absehbar, ob sie beim vertraglich vereinbarten Auslieferungszeitpunkt des Flugzeugs zum Tragen kommen. Darüber hinaus können die Höhe der finanziellen Unterstützung, ebenso wie die Bedingungen und Konditionen, die dem Kunden angeboten werden, variieren.

Airbus Auslieferungen und finanzielle Unterstützung bei Auslieferung.

In den letzten 3 Jahren (2008, 2009 und 2010) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die eine finanzielle Unterstützung durch Airbus gewährt wurde, 2 Prozent der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 497 Auslieferungen pro Jahr für 12 Flugzeuge eine Finanzierung gewährt. Diese finanzielle Unterstützung kann in Form von Senior- oder Junior-Darlehen oder Garantien bereitgestellt werden. Eine derartige Unterstützung kann ihren Ursprung in einer vertraglichen Deckungsverpflichtung von EADS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags (siehe oben) haben, oder kann aus einer Anfrage zur finanziellen Unterstützung durch den Kunden resultieren, die vor Auslieferung des Flugzeugs gestellt wurde.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

2.1.8 Sicherungsgeschäfte

2.1.8.1 WECHSELKURSE

Mehr als 60 Prozent der Umsatzerlöse erzielt EADS in US-Dollar. Dabei ist etwa die Hälfte des Währungsrisikos durch in US-Dollar anfallende Kosten „auf natürliche Weise 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 EADS 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 Politik von EADS, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, nutzt EADS Sicherungsstrategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mildern. Siehe „— 2.1.4.3 EBIT* Leistung nach Divisionen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Da EADS Finanzinstrumente nur zur Absicherung des Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Teil der US-Dollar-Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist (etwa 30 Prozent der Konzern-Umsatzerlöse), 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 bei EADS 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 Lieferung. Siehe „— 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

Risiko beim Flugzeugabsatz. Bei Produkten wie z. B. Flugzeugen sichert EADS typischerweise die erwarteten Umsätze in US-Dollar. Als gesicherte Posten werden die ersten erwarteten und mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden Cashflows eines bestimmten Monats definiert, die der Abschlusszahlung bei Auslieferung entsprechen. Die Höhe der erwarteten, zu sichernden Zahlungsmittelengänge kann bis zu 100 Prozent der Netto-US-Dollar-Position zu Beginn ausmachen. Für EADS tritt eine erwartete künftige Transaktionen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein, wenn die künftige Lieferung als Festauftrag im Auftragsbuch erfasst ist oder wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aufgrund der Vertragslage hoch ist (z. B. wenn eine schriftliche Absichtserklärung vorliegt). Der Sicherungsanteil wird angepasst, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen sowie der Stabilität des Geschäftszyklus Rechnung zu tragen.

Risiko in anderen als Flugzeuggeschäften. Für andere als Flugzeug-Geschäfte, sichert EADS typischerweise Zu- und Abflüsse von Fremdwährungen aus Einkaufs- und Verkaufsverträgen nach derselben Logik, üblicherweise in geringerem Umfang.

Risiko in der Gelddisposition. Im Zusammenhang mit Gelddispositionen geht EADS Fremdwährungs-Swaps (Nennbetrag 3,1 Milliarden Euro am 31. Dezember 2010) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht auf 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 von EADS auswirken.

Eingebettete Derivate. EADS hat auch Fremdwährungs-derivate, die in bestimmte Kauf- und Leasingverträge eingebettet sind, die auf eine Währung lauten, die nicht die funktionale Währung einer der wesentlichen Vertragsparteien ist, vorrangig in US-Dollar und britischen 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 von EADS auswirken. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Derivative Finanzinstrumente“ — Eingebettete Derivate“. Darüber hinaus sichert EADS Währungsrisiken aus nicht auf Euro lautenden Finanzgeschäften ab, wie z. B. Finanzierungstransaktionen oder Wertpapiere.

Sicherungsportfolio. EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem US-Dollar-Umsätze gesichert werden, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen (und zu einem geringeren Umfang von ATR, Eurocopter, Astrium und Cassidian). 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. Das Sicherungsportfolio deckt den überwiegenden Teil der Sicherungsgeschäfte des Konzerns ab.

Für Bilanzierungszwecke bestimmt EADS meist einen Teil der sicheren künftigen Cashflows als gesicherte Position, um das erwartete Netto-Fremdwährungsrisiko abzusichern. Folglich wirken sich Verschiebungen oder Stornierungen von Geschäftsvorfällen und damit zusammenhängenden

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

Zahlungsmittelströmen nicht auf das Sicherungsverhältnis aus, solange die tatsächlichen Brutto-Fremdwährungszuflüsse (pro Monat) das Sicherungsvolumen übersteigen. EADS nutzt primär Devisentermingeschäfte, synthetische Termingeschäfte sowie

Optionen als Sicherungsinstrumente. EADS könnte abhängig von der Portfoliogröße und den verfügbaren Kapazitäten bei Banken an den Terminmärkten die Geschwindigkeit beim Eingehen von Währungssicherungen anpassen.

Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2010 und die durchschnittlichen US-Dollarkurse, die auf das jeweilige EBIT* anzuwenden sind.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016+	Gesamt
Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)	19,1⁽¹⁾	20,4⁽¹⁾	14,9	9,8	5,8	0,2	70,2
Terminkurse (in US\$) ⁽²⁾							
€/US\$	1,38	1,37	1,38	1,38	1,40	1,36	
£/US\$	1,75	1,62	1,57	1,58	1,62	1,55	

(1) Einschließlich Optionen von 0,8 Milliarden US\$ bzw. 1,5 Milliarde US\$ für 2011 bzw. 2012.

(2) Einschließlich Optionen zu deren ungünstigsten Kursen.

Zu weiteren Informationen über Nominalwerten von derivativen Finanzinstrumenten für Fremdwährungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34 C): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

2.1.8.2 ZINSSÄTZE

EADS verwendet ein Konzept der Aktiv-Passiv-Steuerung, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Der Konzern versucht, das Risikoprofil seiner Vermögenswerte mit den entsprechenden Strukturen der Verbindlichkeiten in Übereinstimmung zu bringen. Das verbleibende Nettozinsrisiko wird durch verschiedene Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Daher verwendet EADS gegebenenfalls auch Zinsderivate zu Sicherungszwecken.

Sicherungsinstrumente, die sich ausdrücklich auf die Sicherung von Schuldverschreibungen beziehen (wie die im Rahmen des EMTN-Programms ausgegebenen), haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft.

Zur Verwaltung der liquiden Mittel investiert EADS vorwiegend in kurzfristige und/oder zinsvariable Instrumente, um damit Zinsrisiken im Liquiditäts- und Wertpapierportfolio weiter zu minimieren.

Informationen über Nominalwerte von Zinsderivaten des Konzerns finden Sie unter „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34 C): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

Zu weiteren Informationen zum Marktrisiko und den Wegen, durch die EADS versucht, dieses Risiko zu steuern, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34 A): Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

2.2 Jahresabschlüsse

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS zum 31. Dezember 2010, gemeinsam mit den Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, sind diesem Registrierungsdocument angehängt und gelten als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben.

Zudem gelten die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben:

- ▶ der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2008 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Prüfberichten, wie dem in Englisch bei der AFM eingereichten und am 22. April 2009 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Den Haag eingereichten Registrierungsdokument beigefügt; und

- ▶ der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Prüfberichten, wie dem in Englisch bei der AFM eingereichten und am 21. April 2010 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Den Haag eingereichten Registrierungsdokument beigefügt; und

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens und über www.eads.com erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind ebenso in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

EADS bestätigt, dass die beigefügten Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer (ebenso wie die, die durch Verweis in das Registrierungsdokument einbezogen sind) exakt wiedergegeben sind und dass, soweit EADS 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 2010, 2009 und 2008 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants LLP					
	2010		2009		2008		2010		2009		2008	
	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%
Prüfung												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung des Einzel- und des Konzernabschlusses	5.710	81,1	5.238	72,3	4.872	67,5	4.493	70,8	4.390	79,9	4.684	84,7
Zusatzaufgaben	516	7,4	1.258	17,4	821	11,4	1.607	25,4	969	17,6	548	9,9
Zwischensumme	6.226	88,5	6.496	89,7	5.693	78,9	6.100	96,2	5.359	97,5	5.232	94,6
Andere Leistungen, soweit relevant												
Recht, Steuern, Personal	628	8,9	354	4,9	1.191	16,5	123	1,9	137	2,5	160	2,9
Informationstechnologie	12	0,2	200	2,7	251	3,5	121	1,9	-	-	-	-
Sonstiges (zu spezifizieren, wenn > 10% der Prüfgebühren)	172	2,4	194	2,7	82	1,1	-	-	-	-	138	2,5
Zwischensumme	812	11,5	748	10,3	1.524	21,1	244	3,8	137	2,5	298	5,4
Gesamt	7.038	100,0	7.244	100,0	7.217	100,0	6.344	100,0	5.496	100,0	5.530	100,0

2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern

	Datum der Ersternennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit*
KPMG Accountants N.V. Fascinatio Boulevard 200, 3065 WB Rotterdam — Niederlande Vertreten durch L. A. Blok	10. Mai 2000	26. Mai 2011
Ernst & Young Accountants LLP Boompjes 258, 3011 XZ Rotterdam — Niederlande Vertreten durch C. T. Reckers	24. Juli 2002	26. Mai 2011

* Der für den 26. Mai 2011 einberufenen Jahreshauptversammlung wird eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorgelegt, um Ernst & Young Accountants LLP und KPMG Accountants N.V. als Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2011 zu bestellen.

KPMG Accountants N.V., Ernst & Young Accountants LLP und ihre entsprechenden Vertreter sind in der Royal NIVRA (*Nederlands Instituut van Register Accountants*) eingetragen.



1

2

3

4

5



Verzeichnis

3

Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	110
3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	110
3.1.2	Rechtsform	110
3.1.3	Geltendes Recht und Informationspflichten	110
3.1.4	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	113
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	113
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	113
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	113
3.1.8	Geschäftsjahr	113
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	114
3.1.10	Aktionärsversammlung	114
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	116
3.1.12	Obligatorische Übernahmeangebote	117
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	120
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	120
3.2.2	Genehmigtes Kapital	120
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	120
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Grundkapital (Share Capital) der Gesellschaft gewähren	121
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	122
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	123
3.3.1	Aktionärsstruktur	123
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	125
3.3.3	Art der Aktien	131
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	131
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	133
3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	133
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	135
3.4	Dividenden	139
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	139
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	139
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	139
3.4.4	Besteuerung	140
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	141

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: EADS

Geschäftssitz (statutaire zetel): Amsterdam

Firma: European Aeronautic Defence and Space Company EADS 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 tätige Gesellschaft handelt EADS 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).

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss EADS 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 EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss EADS sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

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.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines amtlich bestellten Systems zur Verfügung gestellt werden, das vom Herkunftsmitgliedstaat von EADS offiziell bezeichnet ist.

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 EADS bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen.

Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Die AFM ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Compliance durch EADS abschließend verantwortlich ist.

Im Rahmen der in niederländisches Recht umgesetzten Transparenz-Richtlinie muss EADS 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 konsolidierten Jahresabschluss, den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich der Finanzabschlüsse bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdokument 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 EADS keine weitere Pflicht mehr, bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der AMF nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS 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 *Prime Standard* Untersegment des regulierten Marktes an der Frankfurter Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten.

Zusätzlich wird die Gesellschaft auch im Auswahlexindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

Gemäß Artikel 65 und Artikel 66 der Börsenordnung der Frankfurter Börse ist die Gesellschaft verpflichtet, jährliche und halbjährliche Konzernabschlüsse sowie vierteljährliche Berichte zu veröffentlichen, die ausschließlich in englischer Sprache erstellt werden dürfen. Außerdem ist die Gesellschaft nach Artikel 67 der Börsenordnung verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahres einen Finanzkalender in deutscher und englischer Sprache zu veröffentlichen. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz 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 zu beantragen (vgl. Artikel 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist EADS 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 EADS in Spanien die gleichen Informationen wie im Ausland zeitgleich zur Verfügung stellen.

3.1.3.2 LAUFENDE OFFENLEGUNGSPFLICHTEN

In Übereinstimmung mit 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 „**Marktmisbrauchsrichtlinie**“) definiert. 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 eine oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht wurden, geeignet wären, die Kursentwicklung solcher Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Es liegt aber in der Verantwortung



des Emittenten, die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen zu verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung die Öffentlichkeit nicht irreführt 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 EADS 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 offen legt, wird EADS sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft offen legen und zugänglich machen.

Nach niederländischem Recht muss die Gesellschaft auch Änderungen an den mit diesen Aktien verbundenen Rechten, sowie jede Änderung an Rechten, die mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Rechten zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verbunden sind, veröffentlichen.

Französische Vorschriften

In Frankreich werden Insider-Informationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, um zu gewährleisten, dass die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

In Deutschland werden Insider-Informationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, 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. EADS kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen würde, vorausgesetzt,

dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass EADS 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 EADS gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Website bekannt geben. EADS muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Laut einer Verfügung vom 1. Juni 2009 muss EADS mindestens einen offiziellen Sprecher zur Beantwortung aller Anfragen ernennen, die die CNMV gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem maßgeblichen Ereignis haben könnte, das von EADS veröffentlicht wurde. Dieser Unternehmenssprecher muss in der Lage sein, im Auftrag von EADS Fragen offiziell zu beantworten und muss Zugang zur gehobenen Unternehmensleitung haben, um alle von der CNMV angeforderten Informationen zu prüfen.

In einem Rundschreiben vom 4. November 2009 wird darüber hinaus das Vorgehen zur Mitteilung der Ernennung des CNMV-Sprechers sowie dessen Nachfolger erläutert. Darin 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 dem spanischen Wertpapiergesetz und seinen Ausführungsverordnungen und -richtlinien ist EADS auch verpflichtet:

- (i) über eine Geschäftsordnung des Board of Directors zu verfügen, die bei der CNMV eingereicht und auf der Website von EADS veröffentlicht werden muss;
- (ii) eine Beschreibung der entsprechenden niederländischen Rechtsvorschriften und Bestimmungen in der Satzung der Gesellschaft, die die Vorgehensweise bei Hauptversammlungen regeln, bei der CNMV einzureichen und diese Beschreibung auf ihrer Website zu veröffentlichen;
- (iii) eine Website zu unterhalten, die zumindest die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (iv) einen jährlichen Corporate Governance Bericht bei der CNMV vorzulegen; und
- (v) hinsichtlich der Bestimmungen in den Aktionärsverträgen, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte

auf Aktionärsversammlungen beziehungsweise Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien oder Wandelschuldverschreibungen beziehen, (a) vorausgesetzt die Gesellschaft ist Teil des Aktionärsvertrags, die diese Bestimmungen sodann als maßgebliches Ereignis veröffentlicht, diese Bestimmungen bei der CNMV

einzureichen, (b) die Bestimmungen auf der Webseite von EADS zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit EADS von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen, auf den oben unter Punkt (iv) Bezug genommen wird.

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 Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand von EADS darin, Beteiligungen 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 im Register der Handelskammer Den Haag (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Den Haag*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in niederländischer Sprache bei der Handelskammer von Den Haag einsehbar.

In Frankreich ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: + 33 1 42 24 24 24).

In Deutschland ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland erhältlich (Willy-Messerschmitt-Str. – Tor 1, 81663 München, Deutschland, Tel.: + 49 89 60 70).

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: + 34 91 585 70 00).

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 Aktionärsversammlung.

Die Aktionärsversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Dividende ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, das Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Aktionärsversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

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.

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 AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Aktionärsversammlungen werden so oft einberufen, wie das Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10 Prozent des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten. Die ordentliche Aktionärsversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Nach der Übernahme der Direktive 2007/36/EG (die „**Aktionärsdirektive**“) in das niederländische Recht am 1. Juli 2010 ist das Board of Directors verpflichtet, eine Mitteilung über Hauptversammlungen mindestens 42 Tage vor dem für die Versammlung anberaumten Datum durch Veröffentlichung einer Mitteilung auf der Website der Gesellschaft (www.eads.com) zu erstatten, auf die bis zur Versammlung ständig direkt zugegriffen werden kann. In der Einberufungsmitteilung müssen die in Artikel 2:114 Absatz 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs aufgeführten Punkte angegeben werden.

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 Aktionärsversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Aktionärsversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Forderungen, die von einem oder mehreren Aktionären,

die zusammen mindestens 1 Prozent des ausgegebenen Grundkapitals (oder Anteile mit einem Gesamtmarktwert von 50 Millionen Euro) darstellen, zum Ansetzen von Punkten auf der Tagesordnung der Jahreshauptversammlung vorgebracht werden, müssen vom Board of Directors stattgegeben werden, wenn diese Forderungen dem Board of Directors mindestens sechs Wochen vor dem für die Versammlung anberaumten Termin vorgelegt wurden und sofern nach vernünftigen und fairen Maßstäben nichts Anderweitiges erforderlich ist.

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 AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Jeder Inhaber von einer oder mehr Aktien kann an Aktionärsversammlungen 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“.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Aktionärsversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt wird.

Nach der Umsetzung der Aktionärsrichtlinie ins niederländische Recht sind die zur Teilnahme und Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen berechtigten Personen die



Personen, die als solche in einem zu diesem Zweck vom Board of Directors vorgesehenen Register am 28. Tag vor dem Tag der Aktionärsversammlung eingetragen sind (das „**Registrierungsdatum**“), unabhängig davon, wer ggf. zum Zeitpunkt der Versammlung ein Recht auf die Anteile hat.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangt/gelangen, dass die besagte(n) Person(en) ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnimmt/teilnehmen, gilt/gelten als anwesend oder vertreten, kann/können sich an der Abstimmung beteiligen und wird/werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt.

Voraussetzung zur Teilnahme und Abstimmung bei den Aktionärsversammlungen ist, dass das Board of Directors oder alternativ eine vom Board of Directors dafür bestimmte juristische oder natürliche Person von jedem Inhaber einer oder mehrerer Aktien und den Personen, die die vorstehend erwähnten Rechte von diesen Aktien ableiten, in Schriftform nicht früher als zum Registrierungsdatum über die Absicht zur Teilnahme an der Versammlung in Kenntnis gesetzt werden muss. Diese Mitteilung muss schließlich beim Board of Directors oder alternativ einer vom Board of Directors dafür bestimmten juristischen oder natürlichen Person an dem in der Einberufungsmittteilung angegebenen Datum eingehen.

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall werden die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-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 auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister 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 Aktionärsversammlungseinberufung erteilen.

Zudem kann EADS gemäß der Satzung elektronische Kommunikationswege für die Einberufung von, die Teilnahme an und die Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen bereitstellen. Die Einführung 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 Aktionärsversammlung 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 kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung 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 Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Aktionärsversammlungen 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 Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 BEDINGUNGEN FÜR DIE AUSÜBUNG VON STIMMRECHTEN

Jeder Aktionär verfügt auf den Aktionärsversammlungen über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Die Hauptaktionäre von EADS – 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 den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Artikel 25 (Absatz 2 und 3) der Satzung sieht vor, dass *„das Stimmrecht einem Nutznießer eingeräumt werden kann. 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 Aktionärshauptversammlung keine Stimme abgegeben werden;*

auch nicht auf eine Aktie auf die Hinterlegungszertifikate 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.“

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten von EADS erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn der Prozentsatz der 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 unterschreiten: 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 von EADS einem oder mehreren der oben angegebenen Schwellenwerte entspricht bzw. diese aufgrund einer Veränderung des ausstehenden Grundkapitals von EADS oder der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte gemäß Mitteilung von EADS an die AFM über- oder unterschreitet, hat die AFM spätestens am vierten Handelstag nach der Veröffentlichung der Mitteilung von EADS durch die AFM in Kenntnis zu setzen. EADS muss unter 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 entsprechenden Grenzwerte überschritten werden.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd, mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen

oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft wird der AFM die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

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.

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 ⁽¹⁾ fn zu melden, 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 EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden

Auf der Grundlage von Artikel 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen, und sofern anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen (zusammen „Insider“ gemäß der unten stehenden Definition) die Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (die „AFM“) über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft oder mit Derivaten oder anderen an diese Aktien gebundenen

(1) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ zum Beispiel auch Einlagenzertifikate für Aktien und Rechte aus einem Vertrag zum Erwerb von Aktien oder Einlagenzertifikaten für Aktien, insbesondere Kaufoptionen, Optionsscheine und Wandelanleihen. Der Begriff „Stimmrechte“ umfasst auch tatsächliche oder bedingte Rechte auf Stimmrechte (die z. B. in Kaufoptionen, Optionsscheine oder Wandelanleihen eingebettet sind).

Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Diese Personen informieren die AFM innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro.

Zu den „Insidern“ von EADS 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, unterhaltsberechtigten 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. Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer für die

Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2007) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum ITR Compliance Officer ernannt. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 Absatz 7 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 Artikel 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d. h. für EADS die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens 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. Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Website oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote

3.1.12.1 ÜBERNAHME-RICHTLINIE

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „Übernahme-Richtlinie“) regelt, welche Gesetze für EADS 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 EADS unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für EADS 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 Gemeinschaft bestimmt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter von EADS 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 von EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde unterliegen niederländischem Recht (siehe Abschnitt „– 3.1.12.2 Niederländisches Recht“ und „– 3.1.12.3 Satzung“). Das niederländische Recht enthält



auch Vorschriften zu den angebotenen Gegenleistungen, insbesondere den Preis und die Festlegung eines angemessenen Marktpreises durch die Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam auf Antrag des Bieters, der Zielgesellschaft oder jedes Aktieninhabers.

3.1.12.2 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 von EADS 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 zu legen, 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.

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 als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die einen Konzern gemäß der Definition in Abschnitt 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.:

- ▶ aufgrund einer bedingungslosen Erklärung (*gestand doen*) ein öffentliches Angebot für alle Aktien (oder Hinterlegungszertifikate) in der Zielgesellschaft zu machen, eine wesentliche Kontrolle erwirbt;
- ▶ 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 Hinterlegungszertifikate für die Aktien in 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 ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann; und
- ▶ als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt ebenfalls nicht zur Anwendung, wenn:

- ▶ die natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund eines Transfers auf eine natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb dieses dreißigtägigen Zeitraums 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 95 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.

3.1.12.3 SATZUNG

Unbeschadet der Bestimmungen des Übernahmegesetzes, wie in Abschnitt – 3.1.12.2 oben dargelegt, enthält die Satzung der Gesellschaft eine Reihe von Bestimmungen, welche die

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Anforderung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots für Aktien der Gesellschaft auslösen könnten.

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß Abschnitt 5:45 WFT), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 1/3 Prozent oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 1/3 Prozent erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von 15 Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 1/3 Prozent hinaus am ausgegebenen Grundkapital von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Einlagenzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die

von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Gemäß Artikel 17 der Satzung kommt die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- » bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- » bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;
- » bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- » bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 1/3 Prozent der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung, von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen; oder
- » bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50 Prozent des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50 Prozent des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital

Zum 31. Dezember 2010 belief sich das ausgegebene Aktienkapital der Gesellschaft auf 816.402.722 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 816.402.722 Aktien mit einem Nennwert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.2 Genehmigtes Kapital

Zum 31. Dezember 2010 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf 3 Milliarden Euro, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Wert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, sofern dieses Recht nicht wie nachstehend beschrieben durch Beschluss der Aktionärsversammlung eingeschränkt oder ausgeschlossen wird. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen nicht in bar erfolgte Vergütung und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Aktionärsversammlung. Ferner kann die Aktionärsversammlung 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 Aktionärsversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Aktionärsversammlung 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.

Im Einklang mit dem siebten Beschluss der Jahreshauptversammlung von EADS vom 27. Mai 2009 wurde das Board of Directors ermächtigt, (i) von Zeit zu Zeit Aktien zu emittieren und Zeichnungsrechte für Aktien auszugeben, die Bestandteil des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft sind, wobei diese Ermächtigung auf 1 Prozent des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft zu beschränken ist, und (ii) Vorzugszeichnungsrechte jeweils für einen Zeitraum bis einschließlich des Tages der Aktionärsversammlung im Jahr 2011 zu beschränken oder auszuschließen sind. Die Aktionäre werden bei in dieser Versammlung aufgefordert werden, diese Ermächtigung erneut zu verleihen.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Grundkapital (Share Capital) der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), gibt es keine

Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2010 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	% des verwässerten Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	% der verwässerten Stimmrechte*
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die bis zum 31. Dezember 2010 ausgegeben wurden	816.402.722	97,3%	813.207.546	97,3%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	22.898.099	2,7%	22.898.099	2,7%
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	839.300.821	100%	836.105.645	100%

* 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 stornierten Aktien	Agio*	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 öffentlichem Angebot 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 Angebot 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** 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 jährlichen Hauptversammlung 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 der Nummer 04-755 genehmigt)	1 €	2.017.822	34.302.974 €	809.216.322	809.216.322 €
Im Jahr 2004	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	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 an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der AMF am 4. Mai 2005 unter der Nummer 05-353 genehmigt)	1 €	1.938.309	34.618.198.74 €	810.181.020	810.181.020 €
Im Jahr 2005	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	7.562.110	1144.176.031.61 €	817.743.130	817.743.130 €
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der jährlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2006	1 €	6.656.970	-	811.086.160	811.086.160 €
Im Jahr 2006	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	4.845.364	89.624.589 €	815.931.524	815.931.524 €
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der jährlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2007	1 €	4.568.405	-	811.363.119	811.363.119 €
9. Mai 2007	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	2.037.835	33.482.173 €	813.400.954	813.400.954 €
Im Jahr 2007	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	613.519	9.438.683 €	814.014.473	814.014.473 €
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 2008	Aktienemission für ein Angebot an die 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***	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	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	1.358.936	13.263.215 €	816.105.061	816.105.061 €
Im Jahr 2010	Angebot von Aktien nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	297.661	4.477.168 €	816.402.722	816.402.722 €

* 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.

** Vorgänger der AMF

*** Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

EADS vereinigt die Aktivitäten von Aerospatiale Matra („**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“), der Daimler Aerospace AG („**DASA AG**“) – mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten – und der Construcciones Aeronáuticas SA („**CASA**“) in Folge einer Reihe von im Juli 2000 abgeschlossenen Transaktionen.

In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Abschluss**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, der DASA AG und *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („**SEPI**“), (eine spanische Staatsholdinggesellschaft) vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf von der Daimler AG („**Daimler**“), SEPI und *Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace* („**Sogead**“) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie Lagardère SCA („**Lagardère**“) und die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**Sogepa**“) bzw. die Gesellschaften ihres Konzerns, deren EADS-Aktien indirekt über Sogead gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an Sogead erkennen lassen.

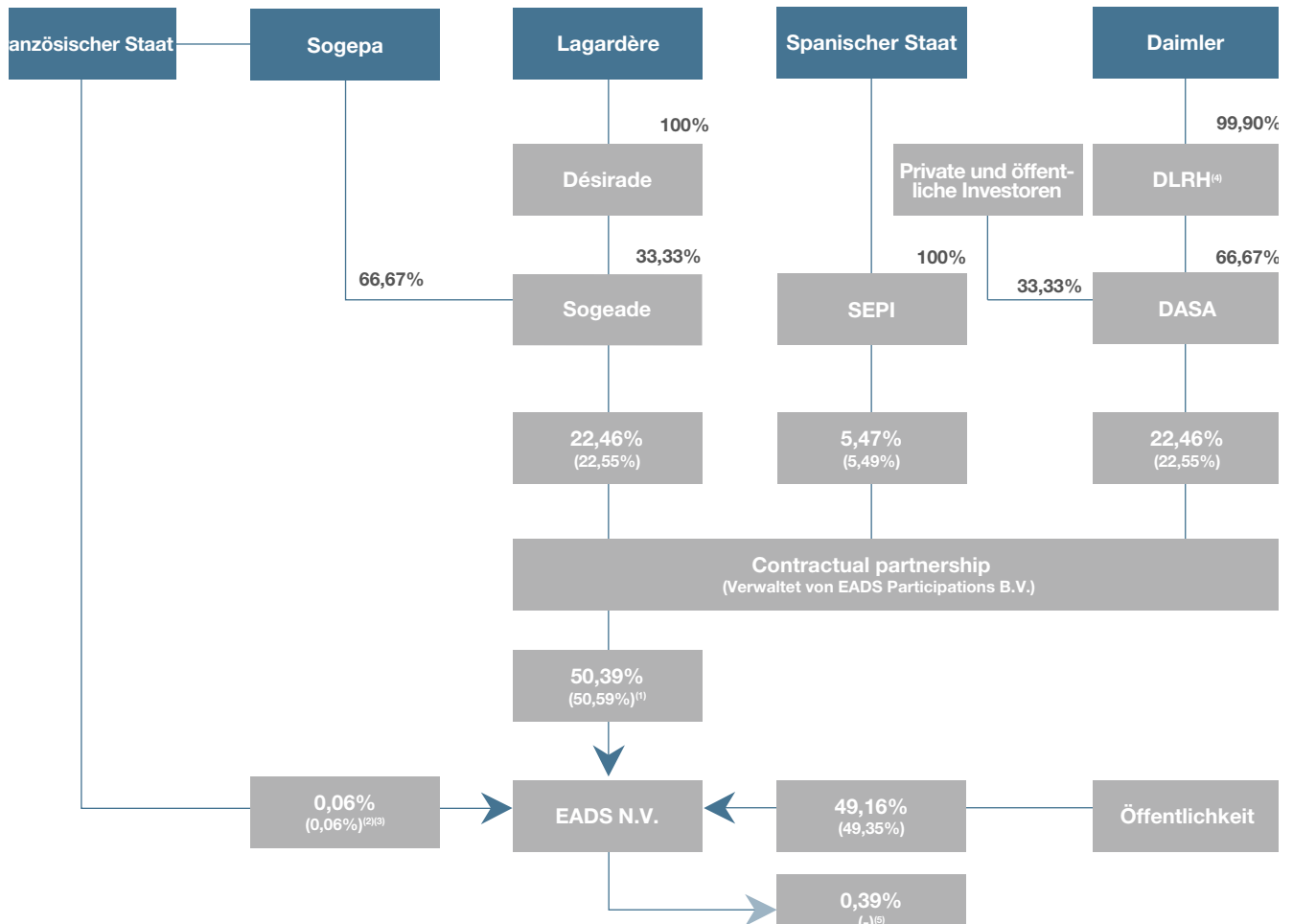
Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der DASA AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von Daimler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der DASA AG werden als Rechte und Pflichten von Daimler bezeichnet.

Per 31. Dezember 2010 wurden 22,46 Prozent des EADS-Grundkapitals von der DASA AG, einer 66,67 Prozent-igen

Tochtergesellschaft der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DLRH**“), die eine 99,90 Prozent-ige Tochtergesellschaft von Daimler ist, gehalten. Die restlichen 33,33 Prozent der DASA AG werden von einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren gehalten. Sogead, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zum 31. Dezember 2010 zu 66,67 Prozent Sogepa (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 33,33 Prozent Désirade gehört, hält 22,46 Prozent der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100 Prozent Lagardère gehört. Demnach befanden sich 44,92 Prozent des Grundkapitals von EADS im Besitz von Daimler und Sogead, die EADS über eine von EADS Participations B.V. gemanagte Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) gemeinsam beherrschen. SEPI, die ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership ist, hielt 5,47 Prozent des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 49,16 Prozent bzw. 0,39 Prozent des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06 Prozent des Grundkapitals von EADS, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2010 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

» Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2010



- (1) EADS Participations B.V. übt die mit den von Sogeade, Daimler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
- (2) Der französische Staat übt die mit diesen EADS-Aktien (die bei der Caisse des Dépôts hinterlegt sind) verbundenen Stimmrechte in derselben Weise aus wie EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt.
- (3) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.
- (4) DLRH befindet sich zu 99,90 Prozent im Besitz von Daimler; der restliche Aktienbestand wird von einzelnen Minderheitsaktionären gehalten.
- (5) Zum 31. Dezember 2010 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 Prozent des Aktienkapitals beteiligt ist, 3.195.176 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, finden sich im Abschnitt „Corporate Governance – 4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“.

Etwa 2,0 Prozent des Aktienkapitals (und der Stimmrechte) der Gesellschaft werden per 31. Dezember 2010 von EADS-Mitarbeitern gehalten.



3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind zum einen der den Zusammenschluss zu EADS zwischen Daimler, der DASA AG, Lagardère, Sogepa, Sogeade und SEPI markierende Beteiligungsvertrag („**Participation Agreement**“) und ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen Sogeade, DASA AG, SEPI und EADS Participations B.V. (nachstehend „**Contractual Partnership-Vertrag**“ genannt) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (vor allem ein Aktionärsvertrag (der „**Sogeade-Aktionärsvertrag**“), der nach dem Zusammenschluss zwischen Sogepa und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, Daimler und DCLRH). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft in Privatbesitz mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von Daimler, Sogeade und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Teilnahme- und Mitspracherecht bei Aktionärsversammlungen).

Die vorstehenden Verträge regeln u.a. die folgenden Angelegenheiten:

- ▶ die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, der EADS Participations B.V. und der Sogeade Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der Sogeade);
- ▶ die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und Sogeade;
- ▶ die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von Daimler, Sogeade, Sogepa und Lagardère;
- ▶ die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche Dritter;
- ▶ die Folgen eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogeade, Lagardère, Sogepa oder SEPI;
- ▶ eine Verkaufsoption, die Sogeade Daimler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- ▶ bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen; und

- ▶ bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

Weitere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS finden sich weiter unten.

DIE ORGANISATION DER EADS PARTICIPATIONS B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von Daimler und Sogeade nominiert (wobei Sogeade bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). Daimler und Sogeade nominieren jeweils zwei Directors, außer wenn etwas Anderweitiges vereinbart wurde, und die Daimler-Directors und die Sogeade-Directors haben gemeinsam das Recht, den Chairman und den Chief Executive Officer zu bestellen und abzurufen. Zusätzlich hat SEPI das Recht, einen Director zu nominieren, sofern der Anteil von SEPI an EADS mindestens 5 Prozent beträgt, jedenfalls jedoch bis zur ordentlichen Aktionärsversammlung im Jahr 2012. Der Chairman muss entweder Franzose oder Deutscher sein und der Chief Executive Officer hat dann der jeweils anderen Nationalität anzugehören.

Diese Struktur verleiht Daimler und Sogeade dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors, die Entscheidungsträger der EADS Participations B.V. sind. Alle Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens vier Directors, einschließlich der Zustimmung aller Directors von Sogeade und von Daimler. Um das notwendige Quorum für die Abwicklung eines Geschäfts bei einer Sitzung des Board of Directors von EADS Participations B.V. zur erreichen, muss mindestens ein Mitglied des Board of Directors von Sogeade und ein Mitglied des Board of Directors von Daimler anwesend sein.

ÜBERTRAGUNG DER EADS-AKTIE

Daimler, Sogeade, SEPI, Lagardère und Sogepa sind jeweils vorbehaltlich der folgenden Bedingungen zum Verkauf ihrer EADS-Aktien am Markt berechtigt:

- ▶ wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- ▶ beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens Sogeade), Sogeade (im Fall eines Verkaufs seitens Daimler) oder Sogeade und Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre jeweiligen indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der betroffenen Parteien am Markt zu verkaufen;



- ▶ jeglicher Transfer indirekter EADS-Aktien durch Sogepa oder Lagardère unterliegt dem Vorkaufsrecht zugunsten von Lagardère oder Sogepa, je nach Sachlage. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise Sogepa und auch mit der Zustimmung von Daimler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von Daimler an der Börse veräußert werden;
- ▶ Lagardère und Sogepa haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch Sogepa bzw. Lagardère anteilig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (so genanntes „Tag-along“); und
- ▶ die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und Sogepa gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Alle Verkäufe der EADS-Aktien am Markt gemäß dem Participation Agreement sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

BEHERRSCHUNG VON EADS

Wenn ein Dritter, den Daimler oder Sogeadé ablehnen (ein „**unfreundlicher Dritter**“), im Besitz einer direkten oder indirekten Beteiligung an EADS-Aktien in Höhe von 12,5 Prozent oder mehr ist, die im Rahmen der Contractual Partnership gebündelt sind (eine „**qualifizierte Beteiligung**“), haben die Parteien des Participation Agreements ihre Beherrschungs- und Einflussmittel uneingeschränkt einzusetzen, um den unfreundlichen Dritten daran zu hindern, seine Rechte oder Befugnisse bezüglich EADS zu erhöhen, außer wenn eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem Daimler und Sogeadé den unfreundlichen Dritten übereinstimmend nicht mehr als unfreundlichen Dritten ansehen oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Den Parteien des Participation Agreements ist es gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das Daimler oder Sogeadé ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst Daimler und/oder Sogeadé anbieten muss, so dass Daimler und/oder Sogeadé im Hinblick auf alle

oder einige EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens Daimler, Sogeadé oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von Sogeadé, Daimler und Sogepa, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn Sogepa bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann Daimler ein Vorerwerbsrecht ausüben.

AUFLÖSUNG DER CONTRACTUAL PARTNERSHIP UND EADS PARTICIPATIONS B.V.

Die Contractual Partnership und EADS Participations B.V. werden u.a. bei Eintreten der folgenden Umstände aufgelöst und liquidiert (jeweils ein „**Auflösungsereignis**“):

- (i) Wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von Daimler oder Sogeadé unter 10 Prozent der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von Daimler und Sogeadé (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5 Prozent oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung und Liquidierung nur dann, wenn der Anteil der von Daimler oder Sogeadé gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5 Prozent oder weniger beträgt; oder
- (ii) Wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, Sogepa, Sogeadé oder Daimler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von Sogeadé-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement oder dem Contractual Partnership Agreement verliert.

Bei Auftreten eines Auflösungsereignisses wird EADS Participations B.V. die Weiterführung ihrer Geschäfte mit Ausnahme jener, die für ihre Liquidation oder die Liquidation der Contractual Partnerships erforderlich sind, einstellen.

BEHERRSCHUNGSWECHSEL

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère oder Sogepa auf Wunsch von Daimler, (b) bei einem Beherrschungswechsel von Sogeade auf Wunsch von Daimler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von Daimler auf Wunsch von Sogeade, (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von Sogeade oder Daimler Folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel stattfindet, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre Sogeade-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder Sogepa) oder ihre indirekten EADS-Aktien (falls es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel stattfindet, um Daimler, Sogeade oder SEPI handelt) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder Sogepa handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von Daimler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) Im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder Sogepa gehaltenen Sogeade-Aktien oder für die von Daimler, Sogeade oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder Sogepa, (b) Sogeade im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, (c) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Sogeade, oder (d) Daimler oder Sogeade im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) benachrichtigt wird, wird als die „**unveränderte Partei**“ bezeichnet). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen Sogeade-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind Daimler und Sogeade, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die Sogeade-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese Sogeade-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, Sogeade oder Daimler (je nachdem was zutrifft) noch um ein Mitglied des Konzerns handeln, der die Kontrolle der veränderten Partei übernommen hat.

ANDERE VERTRAGSSTÖRUNGEN

Das Participation Agreement sieht bestimmte Maßnahmen bei anderen Vertragsstörungen (außer einem Beherrschungswechsel) (d. h. bei Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements) vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung Daimler, Sogeade oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils Sogeade, Daimler oder Sogeade und Daimler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder Sogepa eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von Sogeade zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder Daimler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat Sogepa mit Zustimmung von Daimler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch Sogepa, ist die Zustimmung von Daimler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

SONDERRECHTE UND -PFLICHTEN DES FRANZÖSISCHEN STAATS

Der französische Staat, der nicht Partei des Participation Agreements ist, schloss am 14. Oktober 1999 (mit späteren Änderungen) einen separaten Vertrag nach französischem Recht mit Daimler und DLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- ▶ seine über Sogepa, Sogeade und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15 Prozent zu beschränken; und
- ▶ dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten;
- ▶ ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von Sogepa oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der Sogeade-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich zu Anlagezwecken gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen 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 von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit dem Daimler- und/oder Lagardère-Konzern verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10 Prozent des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS 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, nach der Kündigung des Sogeadé-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der Sogeadé-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

SOGEADE

Bei Sogeadé handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Aktienkapital zwischen Sogepa (66,67 Prozent) und Désirade, einer französischen *société par actions simplifiée*, (33,33 Prozent) aufgeteilt ist. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 33,33 Prozent von Sogeadé.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von Sogeadé, Sogeadé Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée*, die Managerin von Sogeadé ist, und deren Aktienkapital zu gleichen Teilen zwischen Sogepa und Lagardère SCA aufgeteilt ist.

Das Board of Directors von Sogeadé Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère (wobei einer dieser als Chairman of the Board zu designieren ist) und Sogepa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von Sogeadé Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über 500 Millionen Euro besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als 500 Millionen Euro ohne Vorzugsrecht auf Zeichnung; (d) jegliche Entscheidung über die Schaffung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde (jeweils eine „**Sogeadé Reserved Matter**“) zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von Sogeadé Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Mitgliedern erreicht, weil

eines der von Sogepa bestellten Mitglieder eine Nein-Stimme abgibt, sind die von Sogeadé benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von Sogepa während der Laufzeit der Sogeadé-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Ferner in Fällen, in denen das Board of Directors von EADS Participations B.V. und/oder das Board of Directors von EADS aufgefordert wird, folgende Angelegenheiten anzusprechen:

- (a) Bestellung/Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officer von EADS sowie Bestellung/Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus;
- (b) Investitionen, Projekte, Einführung neuer Produkte oder Veräußerungen innerhalb des Konzerns, wenn pro Einzelfall ein Wert/Betrag von 500 Millionen Euro überschritten wird;
- (c) Strategische und Kooperationsvereinbarungen;
- (d) Änderungen des autorisierten Aktienkapitals von EADS sowie Anhebungen des emittierten Kapitals von EADS, mit Ausnahme von Kapitalerhöhungen zu ESOP-Zwecken oder für andere Wertpapieremissionen zugunsten der Mitarbeiter, sofern diese pro Jahr oder pro Plan unter 2 Prozent des emittierten Kapitals liegen;
- (e) Änderungen (1) der Satzung von EADS, (2) der internen Richtlinien des Board of Directors und (3) der internen Richtlinien für das Executive Committee;
- (f) Änderungen des Namens, des eingetragenen Firmensitzes oder der nationalen Zugehörigkeit von EADS; und
- (g) Wesentliche Entscheidungen im Zusammenhang mit den Geschäften von EADS im Bereich der ballistischen Raketen.

Das Board von Sogeadé Gérance wird zuvor zusammenkommen, um über die Angemessenheit der oben genannten Angelegenheiten zu entscheiden. Die diesbezügliche Entscheidung des Boards von Sogeadé Gérance muss schriftlich erfolgen und von einer qualifizierten Mehrheit, das sind sechs von acht Directors, genehmigt werden, wobei festgehalten wird, dass die von Sogeadé nominierten Directors im Board der EADS Participations B.V. keinesfalls ein eine solche Entscheidung gebunden sind. Diese Vorgehensweise ist nicht erforderlich, wenn die fragliche Angelegenheit, im Einklang mit dem oben Gesagten, als Sogeadé Reserved Matter (Angelegenheit in der Kompetenz von Sogeadé) überprüft wurde.

Die indirekten Beteiligungen der Sogeadé-Aktionäre an EADS sollen sich zu jeder Zeit in der Beteiligungsstruktur von Sogeadé widerspiegeln.



Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von Sogepa zu bestimmenden und von Daimler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen Sogead-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der Sogead-Aktionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

Die Sogead-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder Sogepa nicht mehr im Besitz von mindestens 20 Prozent des Sogead-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) Sogepa ein Mitglied des Board of Directors von Sogead Gérance benennen kann, solange es mindestens eine Sogead-Aktie hält, wobei jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert, und (c) die Sogead Aktionärsvereinbarung endet, wenn Daimler eine Auflösung von EADS Participations B.V. verursacht. In dem letzten Fall sind die Parteien verpflichtet, eine neue Gesellschaftervereinbarung auszuhandeln, die der vom 14. April 1999 bezüglich Aerospatiale Matra entspricht und zum Zeitpunkt der Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an Sogead berücksichtigt.

VERKAUFSOPTION

Im Participation Agreement hat Sogead Daimler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien gewährt, die Daimler ausüben kann (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der Sogepa gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von Sogead aufgeführt) mit Ausnahme jener über die Geschäfte mit ballistischen Raketen, oder (ii) während bestimmter Zeiträume, vorausgesetzt, dass in beiden Fällen der französische Staat immer noch direkte oder indirekte Beteiligungen an EADS-Aktien hält. Die Verkaufsoption kann von Daimler nur im Hinblick auf alle EADS-Aktien ausgeübt werden.

Der Ausübungspreis der Option wird auf der Basis des durchschnittlichen Börsenkurses der Aktien von EADS ermittelt.

Übt Daimler die ihr von Sogead gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich Sogead die EADS-Aktien von Daimler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch Daimler von Sogepa verlangen, dass Sogepa an die Stelle von Sogead tritt. Daimler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das

Substitutionsrecht nicht aus, ist Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sogepa ist entsprechend ihrer Beteiligung an Sogead zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich gegen die Beteiligung an der Finanzierung entscheiden sollte, ist (a) Sogepa verpflichtet, an die Stelle von Sogead zu treten und die Aktien zu kaufen, die Daimler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußert, und (b) können Sogepa oder Lagardère die Auflösung von Sogead und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der Sogead-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der Sogead-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend im Abschnitt „Sogead“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

PFANDRECHT AN EADS-AKTIE, DAS DER EADS PARTICIPATIONS B.V. GEWÄHRT WIRD

Beim Zusammenschluss zu EADS haben Sogead, Daimler und SEPI zur Sicherung ihrer Verpflichtungen aus der Contractual Partnership und des Participation Agreements zugunsten der EADS Participations B.V. und der übrigen Parteien der Contractual Partnership ein Pfandrecht an ihren jeweiligen indirekten EADS-Aktien gewährt.

DADC

EADS gehören 75 Prozent der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“) (die übrigen 25 Prozent gehören DLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 97,1 Prozent der DADC und zu 2,9 Prozent der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 95,2 Prozent und der Familie Dornier weniger als 4,8 Prozent der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100 Prozent der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit Daimler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn Daimler mindestens 20 Prozent des Kapitals kontrolliert. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Aktien an der Dornier GmbH, die Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen)





gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende (je nach Art der Aktien) von 8,7 Prozent oder 15 Prozent des Nennwerts ihrer Aktien zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. Daimler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Aktionäre der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zurzeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

Am 30. November 1988 schlossen Daimler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von Daimler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen Daimler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem Daimler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von Daimler oder einem anderen, mit Daimler assoziierten und von Daimler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen Daimler, DLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und DASA AG einen Vertrag ab, dem zufolge Daimler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. Daimler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Aktien hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und Daimler die Übertragung aller verbleibenden Aktien von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58 Prozent) an Daimler oder ein anderes von Daimler benanntes Unternehmen des

Daimler-Konzerns und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Keiner der anderen Familiengesellschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Aktien aus, sodass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen Daimler, DLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC Daimler unwiderruflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an Daimler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von Daimler angenommen und das Geschäft am 3. Mai 2005 abgeschlossen.

Ferner hat sich DLRH in den Unternehmenszusammenschlussverträgen verpflichtet, Lagardère (und alle Gesellschaften des Lagardère-Konzerns) und SEPI für alle Kosten, Forderungen, Auslagen, Verluste und Verpflichtungen (mit Ausnahme von Folgeschäden, die für DLRH (oder eine andere Gesellschaft des Daimler-Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa-Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère-Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., DASA AG (oder eine Gesellschaft des Dasa-Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für Daimler in den Konzern oder den Dasa-Konzern eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa-Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es keine potenziellen Interessenskonflikte zwischen den Pflichten der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.



3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien von EADS 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 Niederländische Gulden („**NLG**“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Urkunde am 28. Dezember 1999 an die Dasa AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit Erstausgabe und Notierung ihrer Aktien 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 Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra 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 EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, 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 EADS-Aktien, 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) alle EADS-Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt

2,73 Prozent des Kapitals und 2,78 Prozent der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 11. November 2005 übertrug die DASA AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100 prozentige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („**DC KG**“). Im November 2006 rückübertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an EADS an die DASA AG.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um jeweils 7,5 Prozent bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Millionen EADS-Aktien 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 EADS-Aktien repräsentierten ein Maximum von 7,5 Prozent des Aktienkapitals von EADS, d. h. ca. 61 Millionen EADS-Aktien, die in drei gleichen Tranchen zu jeweils 2,5 Prozent des Aktienkapitals von EADS 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 von EADS erworben hatte, was zum damaligen Zeitpunkt 5,04 Prozent des Aktienkapitals von EADS entsprach.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5 Prozent auf 15 Prozent reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen französischen und deutschen kontrollausübenden Aktionären beibehalten wurde. Gemäß diesem Vertrag überführte Daimler am 13. März 2007 seinen



gesamten EADS-Aktienanteil von 22,5 Prozent in eine neue von Daimler beherrschte Gesellschaft, an der das Investoren-Konsortium ein Drittel der Anteile über eine Zweckgesellschaft erworben hat. Das entspricht effektiv einem Anteil von 7,5 Prozent an EADS. Daimler übt weiterhin die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5 Prozent der EADS-Aktien aus. Daimler verfügt über die Option, die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat Daimler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Aktien zu entschädigen oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien herausgegeben, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über Sogea ein Vorkaufsrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten. Diese Transaktion stellt eine spezifische Ausnahme zu den in Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschriebenen Vereinbarungen dar.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte das JSC Vneshtorgbankhas 41.055.530 EADS-Aktien und transferierte sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (*Vnesheconombank*). EADS 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 Pflichtwandelanleihe, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihe – und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von EADS-Aktien – vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzulegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 EADS-Aktien, das entspricht 2,5 Prozent des Kapitals und der Stimmrechte von EADS, an Natixis.

Am 19. März 2010 bestätigten Daimler und das Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, dass die am 9. Februar 2007 getroffene Vereinbarung zum Aktienbestand und den Stimmrechten an EADS (wie oben erläutert) weiterbestehen sollte. Daimler und die Investoren erklärten am 16. März 2010 im deutschen Bundeskanzleramt ihre Bereitschaft zur Fortsetzung der bestehenden Vereinbarung ohne jegliche Änderungen. Daher hält Daimler weiterhin 22,5 Prozent der Stimmrechte an EADS, während seine wirtschaftliche Beteiligung nach wie vor 15 Prozent beträgt. Die Aufteilung der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären ist somit unverändert.

Die Entwicklung des Eigentums am Grundkapital und der Stimmrechte der Gesellschaft im Laufe der letzten drei Jahre ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

	Position zum 31. Dezember 2010			Position zum 31. Dezember 2009			Position zum 31. Dezember 2008		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
Aktionäre									
DASA AG	22,46%	22,55%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704	22,50%	22,59%	183.337.704
Sogea	22,46%	22,55%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704	25,00%	25,10%	203.707.704
SEPI	5,47%	5,49%	44.690.871	5,48%	5,50%	44.690.871	5,49%	5,51%	44.690.871
Zwischensumme									
Contractual Partnership	50,39%	50,59%	411.366.279	50,40%	50,60%	411.366.279	52,99%	53,20%	431.736.279
Französischer Staat*	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit**	49,16%	49,35%	401.338.521	49,15%	49,34%	401.120.240	46,56%	46,74%	379.388.329
Eigener Aktienrückkauf***	0,39%	-	3.195.176	0,39%	-	3.115.796	0,39%	-	3.141.758
Gesamt	100%	100%	816.402.722	100%	100%	816.105.061	100%	100%	814.769.112

* Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

** Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2010 hielten Mitarbeiter von EADS 2,0 Prozent des Aktienkapitals (und der Stimmrechte).

*** Die von der Gesellschaft gehaltenen Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte 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 2010 abgeschlossen wurde, wurden 1.809 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 357.511.609 EADS-Aktien halten (einschließlich 6.067.328 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 41.392.012 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die derzeitige Aktionärsstruktur der Gesellschaft ist im Diagramm unter „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

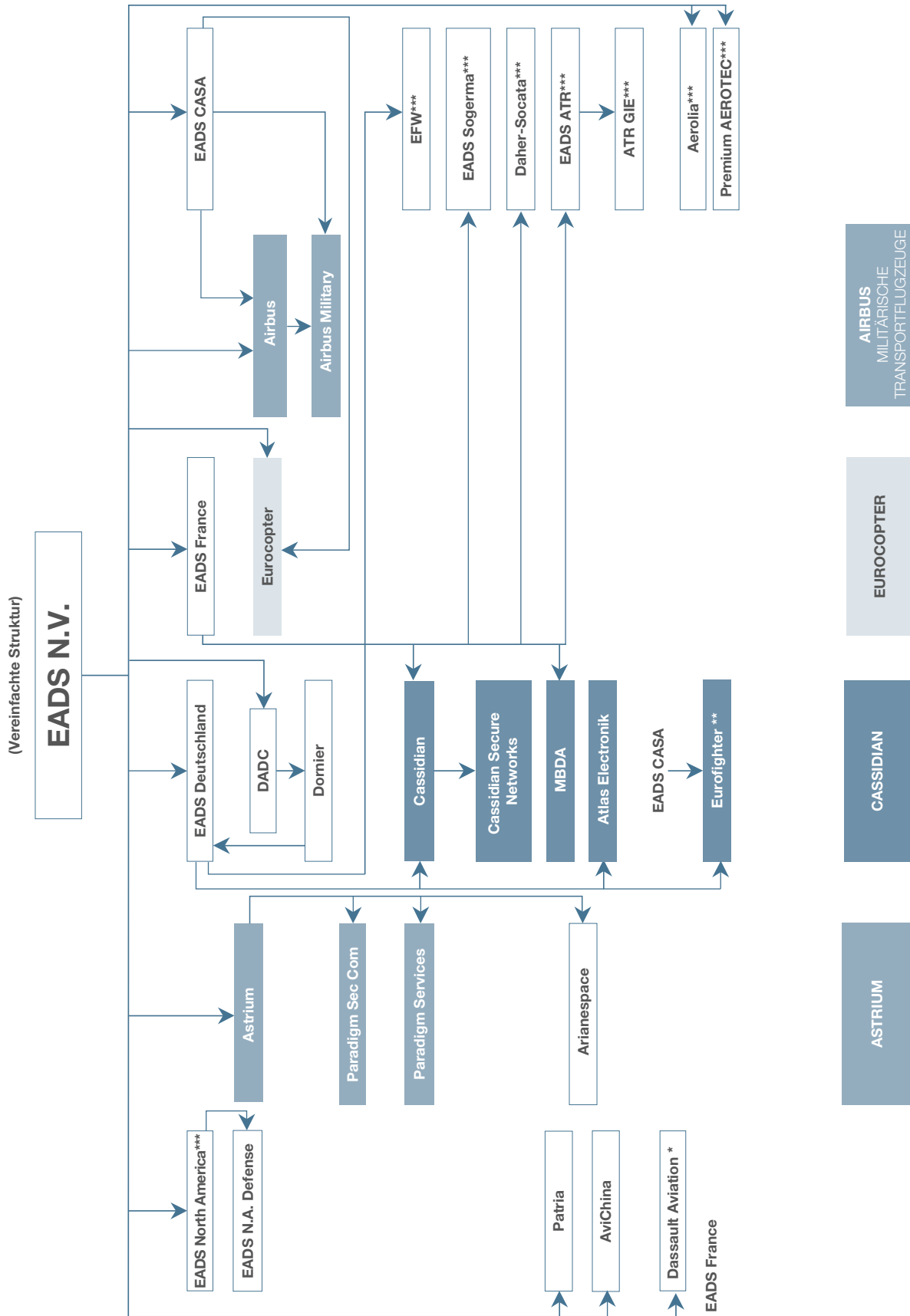
Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur von EADS zum 31. Dezember 2010 dar, die vier Geschäftsbereiche und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die farbigen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Teil einer der vier Geschäftsbereiche von EADS sind. Die weißen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder

Beteiligungen außerhalb der vier Geschäftsbereiche von EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. ATR, Sogerma, EADS North America und Daher-Socata werden den „Übrigen Aktivitäten“ zugewiesen und sind nicht Teil der vier Geschäftsbereiche von EADS. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.1 Überblick — Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

► EADS-Konzern – Wesentliche Beteiligungen



* EADS hält ihre Anteile an Dassault Aviation über EADS France.
 ** Der Eurofighter-Anteil von EADS wird von EADS Deutschland und EADS CASA gemeinsam gehalten.
 *** ATR, Sogerma, EADS North America und Daher-Socata sind zur Segmentberichterstattung im Bereich „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert. EFW, Aerolia und Premium AEROTEC sind bei Airbus konsolidiert.

3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 NIEDERLÄNDISCHES RECHT UND INFORMATIONEN ZU AKTIENRÜCKKAUFPROGRAMMEN

Gemäß der Verordnung Nr. 2273/2003/EU 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 Aktionärsversammlung 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 jährliche Hauptversammlung von EADS vom 1. Juni 2010 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 27. Mai 2009 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung 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 26. Mai 2011 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 1. Juni 2010 erteilte Ermächtigung zu erneuern und das Board

of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung zu ermächtigen, 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.

Zum Datum dieses Dokuments hielt die Gesellschaft 3.345.494 eigene Aktien, was 0,41 Prozent ihres Grundkapitals 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 241-6 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 Website veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen, die zuvor auf ihrer Webseite veröffentlicht wurden, und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu übermitteln.

3.3.7.3 DEUTSCHE VORSCHRIFTEN

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.



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 darf eine Gesellschaft allerdings ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

3.3.7.5 BESCHREIBUNG DES AKTIENRÜCKKAUF-PROGRAMMS, DAS VON DER HAUPTVERSAMMLUNG AM 26. MAI 2011 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:** 26. Mai 2011.

► **Vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden: 3.345.494 Aktien.

Informationen zu Aktien, die von EADS am Tag des Inkrafttretens der EG-Verordnung Nr. 2273/2003 gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz von EADS sind, finden sich nachstehend.

► **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die je nach Bedarf und Möglichkeit vom Board of Directors festgelegt wird):**

► die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden,

wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden,

- das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit (i) in EADS-Aktien wandelbare Schuldfinanzinstrumente, oder (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des EADS-Konzerns,
- der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und zur späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
- die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung, die mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen eingegangen werden soll, 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: 81.687.671 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 816.876.719 Aktien zum Datum dieses Dokuments. Unter Annahme der vollständigen Ausübung aller Aktienoptionen zum Datum dieses Dokuments würde der Schwellenwert von 10 Prozent 83.977.481 Aktien darstellen, basierend auf den 839.774.818 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“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2010 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.645.000.000 Euro (Beitragsprämien), –3.424.000.000 Euro (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und –112.000.000 Euro (eigene Aktien), d. h. ein Gesamtbetrag von 4.109.000.000 Euro.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen

1

2

3

4

5



Verzeichnis

und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10 Prozent des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von 4.109.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich verpflichtet sich EADS, jederzeit eine genügende 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 EADS-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus. Der Anteil der zurückgekauften Aktien im Wege des Blockhandels kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen,
- ▶ zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien deutlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- ▶ Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien von EADS, einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, am amtlichen Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- ▶ Daimler, DASA AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, Sogea und Sogepa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen,
- ▶ Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 50 Euro.

▶ Dauer des Aktienrückkaufprogramms und andere besondere Merkmale:

dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 26. November 2012, d. h. dem Tag des Auslaufens der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre vom 26. Mai 2011. Eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms der EADS ist die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter des EADS-Konzerns, die ihnen in der Zeit von 2001 bis 2006 gewährt wurden. Derzeit wird beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm mindestens bis zum 17. Dezember 2016 fortgesetzt und erneuert wird (der 16. Dezember 2016 ist der letzte Tag, an welchem ein Mitarbeiter des EADS-Konzerns alle oder einen Teil seiner/ihrer 2006 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung der EADS beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 gehalten hat und EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Übereinstimmung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung der Aktionäre getroffen werden soll, eingezogen werden, um den Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor so einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns gewährt werden oder (ii) behalten werden, um die Leistung bestimmter Optionen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion verwendet oder (iv) im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung verkauft werden.

Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

3



Im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms hat EADS derivative Finanzinstrumente verwendet (siehe unten). Diese derivativen Finanzinstrumente (Kaufoptionen) weisen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Eigenschaften auf.

	Eröffnungsbestände zum Datum dieses Dokuments			
	Eröffnungsbestand beim Kauf		Eröffnungsbestand beim Verkauf	
Anzahl Aktien	Call gekauft 6.710.403	Terminverkauf	Call gekauft	Verkauf
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*	9. August 2012	-	-	-
Durchschnittlicher Ausübungspreis*	-	-	-	-

* Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

Um den Verwässerungseffekt zu kompensieren, der in Verbindung mit Barkapitalerhöhungen des Grundkapitals steht, der durch die Ausübung von Aktienoptionen eintreten würde, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns im Jahr 2001 und 2002 gewährt wurden, hat EADS ein Aktienrückkaufprogramm gemäß der neutralen Delta-Methode eingeführt. Hierzu hat EADS folgende Vereinbarungen geschlossen: (i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es EADS ermöglichen, von einer führenden französischen Bank eine Anzahl an EADS-Aktien zu erwerben, die der Anzahl von Aktien entspricht, die als Ergebnis der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns in 2001 und 2002 gewährt wurden, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von EADS an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen, in Übereinstimmung mit der neutralen Delta-Methode.

In Übereinstimmung mit diesen Vereinbarungen haben die Kaufoptionen, die EADS von einer führenden französischen Bank erworben hat, die gleichen Bedingungen (bezüglich der Preise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die Aktienoptionen, die gemäß den Aktienoptionsplänen von 2001 und 2002 gewährt wurden. Wenn der Preis der EADS-Aktie steigt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien kaufen, die dann aus dem Preisanstieg abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für diese Aktien gezahlte Summe entspricht der von EADS getragenen finanziellen Belastung, wie aus den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung hervorgeht. Wenn der Preis der EADS-Aktie jedoch sinkt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien verkaufen, die dann aus der Preissenkung abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für den Verkauf dieser Aktien erhaltene Summe entspricht den finanziellen Einkünften von EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt. Unter diesen Bedingungen ist die Endsumme als Ergebnis dieses Kaufs von Kaufoptionen erst zum Zeitpunkt der Zahlung bekannt, wie aus der letzten variablen Summe des Swapvertrags hervorgeht.

Die Struktur der Transaktion soll den Verwässerungseffekt und das für EADS mit der Ausübung der bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns 2001 und 2002 gewährten Aktienoptionen verbundene Kursrisiko abdecken. EADS setzt in diesem Rahmen die internen, von der Gesellschaft eingerichteten Kontrollverfahren ein, um ein verlässliches Management der mit diesen Kaufoptionen und Swaps verbundenen Risiken zu gewährleisten. Die Prozesse und Instrumente für die Berichterstattung wurden erstellt, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurden dem Finance and Treasury Department von EADS übergeben, das für alle betrieblichen Entscheidungen und alle Aktivitäten innerhalb seiner Kompetenz verantwortlich ist. Die relevanten und zuständigen Organe innerhalb der Organisatoren müssen über alle wesentlichen Transaktionen, Aktivitäten und Risiken unterrichtet werden.

Von einem buchhalterischen Standpunkt aus sind Kaufoptionen Eigenkapitalinstrumente, wenn sie sich physisch im eigenen Bestand von EADS befinden (IAS 32.16). Die erste Bilanzierung führte zu einer Reduzierung der Salden für die gezahlten Prämien und zu Eigenkapital in Höhe der gleichen entsprechenden Summe. Für jede variable Zahlung, die in Anwendung der Formel für die neutrale Delta-Methode durchgeführt wird, gibt es eine entsprechende Auswirkung auf liquide Mittel und Eigenkapital, um die kumulativen Prämien widerzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert EADS den Barbestand um die gezahlte Summe (der Emissionskurs mal Anzahl der Optionen) und zieht die nicht ausgegebenen Aktien vom Eigenkapital ab. Variationen im Marktwert der Kaufoptionen werden in den Jahresabschlüssen nicht erfasst. Solche Transaktionen sind deshalb alle bilanzneutral.

Die führende französische Bank hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die gültigen Verordnungen bezüglich der auf EADS anwendbaren Rückkaufverfahren, vor allem die Bestimmungen der Artikel 241-1 bis 241-6 und 631-1 ff. der Allgemeinen Bestimmungen der AMF, einzuhalten.



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*
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	-	-

* Anmerkung: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

3.4.2 Dividendenpolitik von EADS

Die Dividendenpolitik von EADS wird vom Board of Directors festgelegt, das eine Anzahl verschiedener Faktoren berücksichtigen kann, einschließlich der finanziellen Wertentwicklung des Konzerns, des künftigen Barmittelbedarfs sowie der von anderen internationalen Unternehmen des gleichen Sektors gezahlten Dividenden. EADS kann den Betrag der für ein Geschäftsjahr eventuell auszuschüttenden Dividenden nicht garantieren.

Auf Grundlage der Ergebnisse je Aktie in Höhe von 0,68 Euro im Jahr 2010 hat das Board of Directors der nächsten

jährlichen Hauptversammlung eine Dividende von 0,22 Euro je Aktie vorgeschlagen (auf Grund des erheblichen im Jahr 2009 erlittenen Verlusts wurde für jenes Jahr ausnahmsweise keine Dividende ausgeschüttet). Vorbehaltlich der Zustimmung der jährlichen Hauptversammlung soll die Dividende am 6. Juni 2011 ausbezahlt werden (voraussichtlicher Stichtag ist der 3. Juni 2011).

Der Konzern strebt mittelfristig eine schrittweise Rentabilitätssteigerung an, die der Hauptindikator für eine bessere zukünftige Dividendenausschüttung ist.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Aktionärsversammlung 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 zu Rate ziehen.

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 eines Doppelbesteuerungsabkommens 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 gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als

Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

STEUER AUF DIVIDENDENEINKÜNFTE 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 hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; 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. Eine Beteiligung gilt im Allgemeinen auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

SCHENKUNGS- ODER ERBSCHAFTSSTEUER

Bei Übertragung von Anteilen in Form einer Schenkung oder im Todesfall eines ausländischen Aktionärs wird keine niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer erhoben,

1

2

3

4

5



Verzeichnis

es sei denn, die Übertragung ist als Verfügung von Todes wegen oder Geschenk von oder im Auftrag einer Person auszulegen, die zum Zeitpunkt des Todes bzw. Geschenks ihren Wohnsitz in den Niederlanden hat oder so behandelt 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

3

Die Liste der folgenden Mitteilungen umfasst Offenlegungen gemäß Abschnitt 5:25f der WFT und stellt den jährlichen Offenlegungsbericht zu Wertpapieren unter Anwendung von Artikel 10 der Direktive 2003/71/EG dar. Die Mitteilungen und zugrunde liegenden Informationen können auf www.eads.com eingesehen werden, solange dieses Registrierungsdocument gültig ist:

Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2010	14. Mai 2010
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2010	30. Juli 2010
Pressemitteilung – EADS und Airbus begrüßen A400M-Vertrag mit Kundennationen	5. November 2010
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2010	12. November 2010
Pressemitteilung – Airbus bietet neue treibstoffsparende Motorenoptionen für A320-Familie	1. Dezember 2010
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2010	9. März 2011

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen im normalen Geschäftsverlauf, die auch auf www.eads.com verfügbar sind.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

4

Corporate Governance

4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	145
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	146
4.1.2	Ausschüsse des Boards	157
4.1.3	Executive Committee	159
4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	161
4.1.5	Compliance Organisation	166
4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	167
4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	167
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	171
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	171
4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	171
4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	172
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	172
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	172
4.3.3	Langfristige Leistungspläne	173



Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex in der Ende 2008 aktualisierten Fassung („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht vorgeschriebener Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert und gibt gegebenenfalls stichhaltige Gründe für deren Nichtanwendung an. Da EADS 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.

1. EADS IST EINE KONTROLLIERTE GESELLSCHAFT, WESHALB EINE REIHE VON MITGLIEDERN DES BOARD OF DIRECTORS, DES AUDIT COMMITTEE, DES VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGS-AUSSCHUSSES UND DES STRATEGIEAUSSCHUSSES VON DEN KONTROLLAUSÜBENDEN AKTIONÄREN ERNANNT WERDEN UND GEGEBENENFALLS WIEDER ABGESETZT WERDEN KÖNNEN

Dennoch ist festzuhalten, dass eine Selbstbewertung des Board of Directors bestätigte, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors Auffassungen und Positionen vertreten, die in allen relevanten Aspekten mit den wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Aktionäre abgestimmt sind. Da es keine wesentlichen geschäftlichen Interessenkonflikte zwischen EADS und ihren kontrollausübenden Aktionären gibt und die kontrollausübenden Aktionäre voneinander unabhängig sind, kann davon ausgegangen werden, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors die Interessen aller Aktionäre angemessen vertreten, indem sie kritisch und unabhängig voneinander und unabhängig von privaten Interessen handeln. Zudem ist die Zusammensetzung des Board of Directors, das im Oktober 2007 neu gebildet wurde, um insbesondere die Anzahl unabhängiger Board-Mitglieder zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass im Board of Directors und bei den Sitzungen ein breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen vertreten ist, der Meinungsvielfalt mit eigenständigen und sich gegenseitig ergänzenden Ansichten förderlich.

Daraus ergibt sich folgende Zusammensetzung:

- (a) vier von elf Mitgliedern des Board of Directors sind unabhängig (obwohl die Bestimmung III.2.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vorstand sitzen soll);
- (b) die Mitglieder des Board of Directors treten gleichzeitig nach einer fünfjährigen Amtszeit zurück (obwohl die

Bestimmung III.3.6 des niederländischen Code empfiehlt, dass durch einen entsprechenden Rücktrittsplan so weit wie möglich eine Situation vermieden werden sollte, in der mehrere Non-Executive Mitglieder des Board of Directors gleichzeitig zurücktreten);

- (c) dem Board of Directors steht ein Vorsitzender (Chairman) vor. Im Falle der Entlassung oder des Rücktritts des Vorsitzenden muss das Board of Directors unverzüglich einen neuen Vorsitzenden ernennen. Deshalb muss kein stellvertretender Vorsitzender für den Fall einer vakanten Position ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Code empfiehlt, dass ein stellvertretender Vorsitzender ernannt werden sollte);
- (d) das Audit Committee von EADS tritt nur zusammen, wenn der Chief Executive Officer anwesend ist (wie in Bestimmung III.5.9 des niederländischen Codes empfohlen);
- (e) das Audit Committee von EADS umfasst zwei Mitglieder des Board of Directors, die von den kontrollausübenden Aktionären ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Audit Committee vertreten sein sollte);
- (f) der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS umfasst zwei Mitglieder des Board of Directors, die von den kontrollausübenden Aktionären ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vergütungs- und Besetzungsausschuss vertreten sein sollte);
- (g) der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS ist nicht der für das Auswahlverfahren und Besetzungsvorschläge für Mitglieder des Board of Directors zuständige Ausschuss (obwohl die Bestimmung III.5.14 (a) des niederländischen Code empfiehlt, dass dieser Ausschuss einen Schwerpunkt auf die Ausarbeitung von Auswahlkriterien und die Besetzungsverfahren für Vorstandsmitglieder legt, und die Bestimmung III.5.14 (d) empfiehlt, dass sich dieser Ausschuss auf die Unterbreitung von Vorschlägen für Ernennungen und Wiederernennungen konzentrieren sollte).

2. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

EADS wendet verschiedene Regelungen für die Vergütung der Executive (der Chief Executive Officer) und Non-Executive Mitglieder des Board of Directors an, wie in „– 4.2.1.2 Detaillierte Vergütungspolitik“ erläutert wird.

Bei Kündigung des Chief Executive Officer durch die Gesellschaft würde diesem eine Abfindungssumme in Höhe der anderthalbfachen jährlichen Gesamtzielvergütung bezahlt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen (obwohl die Bestimmung II.2.8 des niederländischen Code empfiehlt,

1

2

3

4

5



Verzeichnis

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): das Board of Directors hat beschlossen, dass der Chief Executive Officer seine Position infolge der Änderung der Strategie oder Grundsätze von EADS oder infolge eines Beherrschungswechsels bei EADS nicht mehr länger erfüllen kann. Eine Abfindungssumme wird nur bezahlt, wenn die vom Board of Directors bewerteten Leistungsparameter vom Chief Executive Officer erfüllt worden sind.

Diese Abfindungssumme kommt jedoch nicht mehr zur Anwendung, wenn der Chief Executive Officer ein Alter von 65 Jahren erreicht hat und sogleich in den Ruhestand gehen kann.

3. EADS IST AN DER FRANKFURTER, PARISER UND DEN SPANISCHEN BÖRSEN NOTIERT UND BESTREBT, DIE ENTSPRECHENDEN VORSCHRIFTEN STRIKT EINZUHALTEN UND DIE ALLGEMEINEN RICHTLINIEN DIESER MÄRKTE ZUM SCHUTZ ALLER AKTIONÄRE ZU BEFOLGEN

- (a) Darüber hinaus hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insidergeschäfte erlassen, die unter anderem für die Mitglieder des Board of Directors gelten, die Aktien von

EADS und anderen Unternehmen halten und handeln. Aus diesem Grund gilt in Übereinstimmung mit diesen Regeln und Vorschriften und der üblichen Geschäftspraxis in den Rechtsordnungen, in denen die Gesellschaft börsennotiert ist;

- (b) EADS fordert von ihren Board-Mitgliedern nicht, ihre Wertpapieranlagen in der Gesellschaft als langfristige Anlagen zu betrachten (obwohl die Bestimmung III.7.2 des niederländischen Code dies empfiehlt);
- (c) Die Amtszeit für die Mitglieder des Board of Directors beträgt fünf Jahre ohne Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Amtszeit (obwohl die Bestimmungen II.1.1 und III.3.5 des niederländischen Code empfehlen, dass für die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors eine Amtszeit von höchstens drei Vierjahresperioden und für die Executive-Mitglieder des Board of Directors von Vierjahresperioden (ohne Beschränkung im Hinblick auf Verlängerung) gelten solle);
- (d) EADS folgt verschiedenen Empfehlungen im Hinblick auf den Handel mit Analysten nicht. Dazu gehört auch, dass es den Aktionären gestattet ist, mit den Analysten Echtzeit-Meetings abzuhalten und den Analysten Darstellungen auf der Website bekannt zu geben, wie in der Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Code angegeben.

4.1 Geschäftsführung und Kontrolle

Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 bis zum 22. Oktober 2007 hatte EADS eine zweiköpfige Managementstruktur mit zwei Chairmen und zwei Co-Chief Executive Officers, wodurch das erforderliche Gleichgewicht und die Stabilität gegeben waren, welche eine Gesellschaft in dieser einzigartigen Branche mit multinationalem Hintergrund benötigt.

Am 16. Juli 2007 beschlossen Daimler (ehemals DaimlerChrysler), die französische Regierung und Lagardère gemeinsam mit dem Management Team von EADS, eine neue Management- und Führungsstruktur zu implementieren. Die deutsche Regierung wurde ebenfalls konsultiert. Die Leitlinien dieser Änderung waren Rentabilität, Konzernzusammenhalt und die Vereinfachung des Managements und der Führungsstruktur von EADS, sodass optimale Corporate Governance Verfahren

erreicht werden, während gleichzeitig das Gleichgewicht zwischen den französischen und deutschen Kernaktionären bestehen bleibt. Unter der vereinfachten Managementstruktur wird EADS nun von einem einzigen Chairman und einem einzigen Chief Executive Officer geleitet.

Die Hauptaktionäre beschlossen ferner, dass es im besten Interesse des Konzerns sei, eine Erhöhung der Zahl der unabhängigen Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil von EADS durch Einhaltung der internationalen Best Practice in der Corporate Governance angemessen zu reflektieren.

In dieser Hinsicht traten sowohl Daimler als auch Sogeaade zwei Sitze im Board of Directors an vier unabhängige Directors ab, die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung

der Aktionäre am 22. Oktober 2007 gewählt wurden. Neben dem Chief Executive Officer sind im Board of Directors keine Executive Directors mehr vertreten.

Die Hauptaktionäre haben ebenfalls beschlossen, die vom Board of Directors, vom Chairman, vom Chief Executive

Officer und vom Executive Committee wahrgenommenen Verantwortlichkeiten in der nachfolgend beschriebenen Weise abzuändern. Diese Änderungen wurden vollständig umgesetzt und traten nach der Außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre und der Sitzung des Board of Directors, die beide am 22. Oktober 2007 stattfanden, in Kraft.

4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer

4.1.1.1 ZUSAMMENSETZUNG, BEFUGNISSE UND RICHTLINIEN

Gemäß Satzung der Gesellschaft ist das Board of Directors für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich.

Das Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors beschloss im Rahmen der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors die Geschäftsordnung zur Regelung interner Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“). Die Geschäftsordnung wurde im Rahmen der Sitzung des Board of Directors vom 5. Dezember 2003 geändert, um Empfehlungen im Hinblick auf Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen. Diese Geschäftsordnung wurde ferner auf der Sitzung des Board of Directors vom 22. Oktober 2007 geändert, um die während der Außerordentlichen Hauptversammlung vom gleichen Tag genehmigten Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen.

Die Geschäftsordnung bestimmt die Zusammensetzung, die Rolle und die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors und legt die Art und Weise der Ernennung und die Zuständigkeitsbereiche des Chairman und des Chief Executive Officers fest. Die Geschäftsordnung sieht auch die Einrichtung von drei Ausschüssen (das Audit Committee, der Vergütungs- und Besetzungsausschuss und der Strategiausschuss) vor und bestimmt deren Zusammensetzung, Rolle und Geschäftsordnung.

Das Board of Directors hat außerdem bestimmte Insidergeschäftsvorschriften erlassen, die seine Mitglieder unter bestimmten Umständen beim Handel mit EADS-Aktien beschränken (nähere Informationen dazu in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.3 Geltendes Recht und Angaben“).

Die Parteien des Participation Agreement (in der am 22. Oktober 2007 geänderten Fassung und gemäß der Definition im einleitenden Absatz zu „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“) haben zugestimmt, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. ausgeübt werden sollen, um sicherzustellen, dass das Board of Directors von EADS die Directors von EADS Participations B.V. und vier zusätzliche unabhängige Directors umfasst.

Gemäß Geschäftsordnung wird ein unabhängiger Director definiert als „ein Director, der weder ein Mitglied der Geschäftsführung, leitender Angestellter, Arbeitnehmer oder Vertreter ist noch anderweitig eine wesentliche kommerzielle oder berufliche Verbindung zum DASA-Konzern, zum Lagardère-Konzern, Sogepa-Konzern, SEPI-Konzern, zum französischen Staat, zum deutschen Staat, zum spanischen Staat oder zum EADS-Konzern unterhält.“

Gemäß dem Participation Agreement besteht das Board of Directors aus elf Mitgliedern (das „**Board of Directors**“, die Mitglieder des Board of Directors werden als die „**Directors**“ bezeichnet):

- ▶ ein Non-Executive Chairman, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und von Sogeadé ernannt wird;
- ▶ der Chief Executive Officer von EADS, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Sogeadé und Daimler ernannt wird;
- ▶ zwei von Daimler ernannte Directors;
- ▶ zwei von Sogeadé ernannte Directors;
- ▶ ein Director, der von der SEPI ernannt wird, so lange die von SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien mindestens 5 Prozent der Gesamtzahl der EADS-Aktien ausmachen, auf jeden Fall aber bis zur Aktionärshauptversammlung von EADS im Jahr 2012; und
- ▶ vier unabhängige Directors, die gemeinsam vom Chairman und vom Chief Executive Officer von EADS vorgeschlagen und einzeln vom Board genehmigt werden.

Gemäß Satzung der Gesellschaft läuft die Amtszeit für alle Mitglieder des Board of Directors bis zur Hauptversammlung von EADS im Jahr 2012. Danach werden die Mitglieder des Board of Directors bei jeder fünften Jahreshauptversammlung gewählt.

Die Aktionärsversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden für einen Director ist nicht begrenzt.

Das Board of Directors ernennt auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé einen Chairman. Der Chairman gewährleistet die ordnungsgemäße Arbeitsweise

1

2

3

4

5



Verzeichnis

des Board of Directors insbesondere im Hinblick auf dessen Beziehung zum Chief Executive Officer, mit dem er bezüglich der zentralen strategischen Diskussionen mit externen Partnern, die unter seiner Aufsicht geführt werden, zusammenarbeitet.

Der Chairman soll entweder französischer oder deutscher Nationalität sein, sofern der Chief Executive Officer die jeweils andere Staatsbürgerschaft hat.

Der Chairman kann seinen Rücktritt als Chairman beim Board of Directors einreichen oder auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeaide vom Board of Directors als Chairman abberufen werden. Seine Amtszeit endet auch, wenn der Chairman als Director abgesetzt wird oder zurücktritt. Unmittelbar nach der Abberufung oder dem Rücktritt des Chairmans und wenn die Directors von Daimler und Sogeaide nicht unverzüglich gemeinsam einen neuen Chairman ernennen, bestellt das Board of Directors mit einfacher Mehrheit einen Director (mit der gleichen Staatsbürgerschaft wie der vorherige Chairman) als interimweise fungierenden Chairman für einen Zeitraum, der zum früheren der folgenden Termine endet: entweder (i) zwanzig ganze Tage, nachdem die Directors von Daimler und Sogeaide gemeinsam einen neuen Chairman ernannt haben (innerhalb dieses Zeitraums wird eine Sitzung des Board of Directors einberufen, um den neuen Chairman auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeaide zu bestellen) oder (ii) zwei Monate nach der Bestellung des interimweise eingesetzten Chairmans.

Auf einen drei Jahre nach dem Amtsantritt des Chairmans mit dem Vorwurf eines Mitglieds des Board of Directors eingereichten Antrag, dass dieser in wesentlichen Punkten zum Nachteil der Gesellschaft von den Zielen abgewichen sei und/oder im Hinblick auf die Umsetzung der vom Board of Directors festgelegten Strategie säumig war, tritt das Board of Directors zusammen, um zu entscheiden, ob diese Abweichungen und/oder Säumnisse in jenem Zeitraum tatsächlich eingetreten sind, und wenn dies der Fall ist, zu entscheiden, ob dem Chairman erneut das Vertrauen ausgesprochen wird (das „**Vertrauensvotum**“). Das Board of Directors beschließt bei einem solchen Vertrauensvotum mit einfacher Mehrheit. Der Chairman wird abgesetzt, wenn das Vertrauensvotum nicht zu seinen Gunsten ausgeht, und ein neuer Chairman entsprechend der obigen Festlegungen eingesetzt.

Auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeaide hin hat das Board of Directors auch einen Chief Executive Officer bestellt, der für das Tagesgeschäft der Gesellschaft verantwortlich ist. Die Verfahrensweise bezüglich des Rücktritts oder der Abberufung des Chief Executive Officers und gegebenenfalls seiner Ablösung durch einen neuen Kandidaten entspricht der Verfahrensweise für den Chairman. Das Verfahren für das genannte Vertrauensvotum gilt unter den gleichen Bedingungen gleichermaßen für den Chief Executive Officer wie für den Chairman.

Befugnisse des Board of Directors

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder vom Chief Executive Officer vertreten. Der Chief Executive Officer darf keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften hat das Board of Directors vorab zugestimmt.

Zu den Hauptaufgaben des Board of Directors zählen unter anderem:

- » Genehmigung grundlegender Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Konzerntätigkeit;
- » Genehmigung von Beschlussvorlagen in Bezug auf die Änderung der Satzung von EADS, die der Hauptversammlung der Aktionäre vorgelegt werden (qualifizierte Mehrheit, wie nachstehend definiert);
- » Genehmigung der Gesamtstrategie und des Strategieplans des Konzerns;
- » Genehmigung bedeutender Änderungen des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des Konzerns;
- » Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- » Ernennen oder Abberufen des Chairman und des Chief Executive Officer und Beschlussfassung über die Ernennung oder Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus; wobei vorausgesetzt wird, dass (i) der Chairman und der Chief Executive Officer von Airbus die gleiche Staatsangehörigkeit, d. h. entweder die französische oder die deutsche Staatsangehörigkeit, haben müssen, und der Chief Executive Officer und COO von Airbus die jeweils andere Staatsangehörigkeit haben muss und (ii) der Chief Executive Officer und Chief Executive Officer von Airbus nicht ein und die selbe Person sein dürfen (die „qualifizierte Mehrheit“);
- » Bestellung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten) in ihrer Gesamtheit, nicht auf individueller Basis;
- » Erarbeitung und Genehmigung von Änderungen und Ergänzungen der Geschäftsordnung und der Geschäftsordnung für das Executive Committee (qualifizierte Mehrheit);
- » Entscheidung über die Besetzungen des Aktionärsausschusses von Airbus, des Corporate Secretary von EADS und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) von anderen wichtigen Konzernunternehmen und Geschäftseinheiten;
- » Genehmigung wesentlicher Änderungen der Organisationsstruktur des Konzerns;
- » Genehmigung von Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des Konzerns mit einem Wert von mehr als 350.000.000 Euro (wobei dies so zu verstehen ist, dass eine qualifizierte Mehrheit nur für Investitionen, Projekte oder Produktentscheidungen oder

Veräußerungen des EADS-Konzerns erforderlich ist, deren Wert 500.000.000 Euro übersteigt);

- ▶ Genehmigung von strategischen Allianzen und Kooperationsvereinbarungen des Konzerns (qualifizierte Mehrheit);
- ▶ Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- ▶ Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Konzerngeschäfte mit ballistischen Raketen auswirken (qualifizierte Mehrheit);
- ▶ Zustimmung zu anderen Maßnahmen und Geschäftsangelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder ein ungewöhnlich hohes Risikoniveau in sich bergen;
- ▶ Genehmigung aller Vorschläge des Chairmans und des Chief Executive Officers in Bezug auf die Bestellung der unabhängigen Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung der Aktionäre;
- ▶ Genehmigung der Grundsätze und Richtlinien, die das Verhalten des Konzerns bei nicht vertraglich festgelegten Verpflichtungen (wie zum Beispiel Umweltangelegenheiten, Qualitätssicherung, Finanzmitteilungen, Integrität) sowie die Corporate Identity des Konzerns regeln.

Abstimmung und Richtlinien

Jeder Director hat eine Stimme, sofern für den Fall, dass bei einer Sitzung mehr von Sogeadе ernannte Directors als von Daimler ernannte Directors anwesend oder vertreten sind, der bei der Sitzung anwesende von Daimler ernannte Director dieselbe Anzahl Stimmen hat wie die von Sogeadе ernannten Directors, die bei der Sitzung anwesend oder vertreten sind, und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst (sechs anwesende oder vertretene Directors, die für den Beschluss stimmen), ausgenommen die Abstimmungen über bestimmte Angelegenheiten, die nur mit einer Stimmenmehrheit einschließlich Einstimmigkeit der beiden von Sogeadе ernannten Directors und der beiden von Daimler ernannten Directors rechtsgültig beschlossen werden können (die „qualifizierte Mehrheit“). Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogeadе benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Ein Director kann einen anderen Director ermächtigen, ihn bei einer Sitzung des Board of Directors zu vertreten und in seinem Namen abzustimmen. Eine solche Ermächtigung muss schriftlich erfolgen.

Bei Uneinigkeiten im Board of Directors, außer im Falle von Uneinigkeiten, die Daimler berechtigen, die ihr von Sogeadе gewährte Verkaufsoption auszuüben (siehe Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären – Verkaufsoption“), wird die Angelegenheit an Arnaud Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von Sogeadе und an den Chief Executive Officer von Daimler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die auf der EADS-Hauptversammlung zu behandeln ist, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei Sogeadе, Daimler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei Uneinigkeiten, bei deren Eintritt Daimler die ihr von Sogeadе gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von Sogepa und Daimler).

Gemäß der Geschäftsordnung kann das Board of Directors, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee, dem Vergütungs- und Besetzungsausschuss und dem Strategieausschuss darf das Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die es gewisse untergeordnete oder ergänzende Entscheidungsbefugnisse übertragen kann, die die gemeinsame Verantwortung aller Directors jedoch nicht aufheben. Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Ausschusssitzung erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogeadе benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Alle Ausschussbeschlüsse erfordern die einfache Mehrheit ihrer Mitglieder.

Ergänzend zur Geschäftsordnung wird die Arbeit des Board of Directors durch die internen Richtlinien für das Board of Directors (die „**Directors' Guidelines**“) geregelt, die vor dem Hintergrund der Corporate Governance Best Practices beschlossen wurden. Die Directors' Guidelines bestehen aus einer Charter für Directors (der „**Directors' Charter**“), in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors festgeschrieben sind, einer Charter für das Audit Committee (die „**Audit Committee Charter**“), einer Charter für den Vergütungs- und Besetzungsausschuss (die „**Remuneration and Nomination Charter**“) und einer Charter für den Strategieausschuss (die „**Strategieausschuss-Charter**“) die jeweils die Aufgaben der entsprechenden Ausschüsse festlegt.

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.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Zusammensetzung des Board of Directors

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Board of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Bodo Uebber	51	2007	2012	Aufsichtsratsvorsitzender von EADS	Nicht geschäftsführend
Louis Gallois	67	2000; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	Chief Executive Officer von EADS	Executive
Rolf Bartke	63	2007	2012	Chairman des Keiper-Recaro-Konzerns	Von Daimler nominiert
Dominique D'Hinnin	51	2007	2012	Co-Managing Partner von Lagardère SCA	Von Sogea nominiert
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay	65	2005; 2007 wieder gewählt	2012	Wirtschaftsberater	Bestellt von SEPI
Arnaud Lagardère	49	2003; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	Managing Partner von Lagardère SCA	Von Sogea nominiert
Hermann-Josef Lamberti	55	2007	2012	Vorstandsmitglied der Deutsche Bank	Unabhängig
Lakshmi N. Mittal	60	2007	2012	President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal	Unabhängig
Sir John Parker	68	2007	2012	Chairman von National Grid PLC und Anglo American PLC	Unabhängig
Michel Pébereau	69	2007	2012	Aufsichtsratsvorsitzender der BNP Paribas	Unabhängig
Wilfried Porth	52	2009	2012	Mitglied des Vorstands bei Daimler;	Von Daimler nominiert

Anmerkung: Stand 1. März 2011. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Board of Directors in allen EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Bei EADS muss jeder Director im Unternehmen die notwendige Kombination aus Erfahrung, Qualifikation, Fähigkeiten und Branchenkenntnissen besitzen, die unerlässlich ist, um die Gesellschaft beim Erstellen und Umsetzen ihrer Strategie insgesamt zu unterstützen, sowie die spezielle Expertise, die zur Wahrnehmung der ihm bzw. ihr als Mitglied eines Committee des Board of Directors übertragenen Aufgaben erforderlich ist. Das Board of Directors ist sich darüber im Klaren, dass die Verschiedenartigkeit seiner Mitglieder in Bezug auf Geschlecht, Erfahrung und Staatsangehörigkeit einen wertvollen Beitrag zur Qualität und Effizienz seiner Arbeit erbringt.

Das Board of Directors wird Kandidaten vorschlagen, die EADS gemeinsam mit den anderen Directors auf eine Art und Weise lenken können, die ihre Führungsposition in der Luft- und Raumfahrtindustrie stärkt. Das Board of Directors wird hierbei Verschiedenartigkeit – insbesondere im Hinblick auf die Geschlechtszugehörigkeit – bei der Beurteilung und beim Vorschlagen von Kandidaten für die bevorstehende Neubesetzung des Board of Directors im Jahr 2012 berücksichtigen.

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 IN ANDEREN UNTERNEHMEN WAHRNEHMEN

Bodo Uebber

Herr Bodo Uebber wurde im April 2009 zum Aufsichtsratsvorsitzenden von EADS ernannt. Er ist Vorstandsmitglied der Daimler AG und (seit dem 16. Dezember 2004) für den Bereich Finanzen und Controlling zuständig sowie seit dem 16. Dezember 2003 für den Bereich Finanzdienstleistungen bei Daimler. Davor bekleidete er verschiedene Führungspositionen im Finanzbereich bei der Dornier Luftfahrt GmbH, DASA AG und der MTU Aero Engines GmbH. Herr Uebber wurde am 18. August 1959 in Solingen geboren. Er erhielt 1985 seinen Abschluss in Ingenieurwesen und Wirtschaftswissenschaften von der Technischen Universität Karlsruhe. Im gleichen Jahr begann er seine Karriere bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB).

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Vorstands bei der Daimler AG;
- Chairman des Board of Directors von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Bank AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Stiftung Deutsche Sporthilfe;
- Mitglied des Rates für Investitionen „Stifterverband der Deutschen Wissenschaft“;



- Mitglied des Aufsichtsrats der Talanx AG;
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;
- Mitglied des Beirats der Deutsche Bank AG in München.
- Mitglied des Beirats der Landesbank Baden-Württemberg.
- Mitglied des Geberkreises des Jüdischen Museums Berlin;
- Mitglied des Kuratoriums der Museumsinsel Berlin; und
- Mitglied des Kuratoriums des Stuttgarter Galerievereins.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Hannover Rückversicherungs-AG (zurückgetreten am 12. Mai 2006);
- Mitglied des Board of Directors der DaimlerChrysler México Holding S.A. de C.V. (zurückgetreten am 31. Juli 2007);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler North America Holding Corporation (DCNAH) (zurückgetreten am 3. August 2007);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler Corporation (DCC) (zurückgetreten am 3. August 2007);
- Chairman des Board of Directors der DC UK Holding plc (zurückgetreten am 1. November 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España Holding S.A. (zurückgetreten am 30. Juni 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler France Holding S.A.S. (zurückgetreten am 31. Oktober 2008);
- Mitglied des Board of Directors der Freightliner LLC (zurückgetreten am 30. September 2009) und
- Mitglied des Aufsichtsrats von McLaren (zurückgetreten am 10. November 2009).

Louis Gallois

Herr Louis Gallois ist seit August 2007 Chief Executive Officer (CEO) von EADS, nachdem er seit 2006 Co-CEO von EADS und President und CEO von Airbus war. Zuvor war er nacheinander als Chairman und CEO von SNECMA, Chairman und CEO von Aerospatiale und Chairman der SNCF tätig. Frühere Stationen seiner beruflichen Laufbahn waren Positionen im französischen Wirtschafts- und Finanzministerium, im Ministerium für Forschung und Industrie und im Verteidigungsministerium. Herr Gallois erwarb an der École des Hautes Études Commerciales ein Diplom in Wirtschaftswissenschaften und ist Absolvent der École Nationale d'Administration.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chief Executive Officer bei EADS Participations B.V.;
- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;

- Mitglied des Aufsichtsrates von Michelin;
- Mitglied des Board of Directors der École Centrale des Arts et Manufactures; und
- Präsident der Fondation Vilette-Entreprises.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Präsident von SNCF (zurückgetreten am 2. Juli 2006); und
- Mitglied des Board of Directors der Dassault Aviation (zurückgetreten am 26. November 2008).

Rolf Bartke

Rolf Bartke ist Chairman der Keiper-Recaro-Group. Herr Rolf Bartke war bis 2009 Chairman der Kuka AG, davor leitete er von 1995 bis 2006 die Geschäftseinheit Lieferwagen bei der DaimlerChrysler AG. Vorher war er Geschäftsführer bei Mercedes-Benz in den Bereichen kommerzielle Fahrzeugplanung und -projekte, kommerzielle Fahrzeugentwicklung, Marketing und Vertriebsplanung für Unimog und MB-trac. Seine berufliche Laufbahn begann 1976 als Geschäftsführer der Vertriebsniederlassung der Unimat GmbH in Düsseldorf. Rolf Bartke erwarb seinen Doktor der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Karlsruhe.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der SFC Energy AG (vormals SFC Smart Fuel Cell AG);
- Mitglied des Board of Directors der Stiftung Campus Community Partnership Foundation (vormals J&R Carter Partnership Foundation);
- Mitglied des Board of Directors bei SORTIMO North America Inc.;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.; und
- Mitglied des Beirats der HUF Hülsbeck & Fürst GmbH & Co. KG.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Manufacturing International LLC (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España S.A. (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Chairman des Board of Directors der SAF-Holland S.A. (zurückgetreten am 31. Januar 2009); und
- Chairman der Kuka AG (zurückgetreten am 18. September 2009).

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Dominique D'Hinnin

Herr Dominique D'Hinnin wurde im März 2010 zum Co Managing Partner der Lagardère SCA ernannt. Er trat 1990 als Berater des Vorsitzenden des Finanzausschusses des Konzerns bei Lagardère ein. Danach hatte er innerhalb des Konzerns verschiedene Positionen inne, zunächst als Internal Audit Manager, dann 1993 als CFO Hachette Livre, bis er zum Executive Vice President von Grolier Inc. in den USA und 1998 zum Chief Financial Officer von Lagardère bestellt wurde. Herr D'Hinnin ist Absolvent der École Normale Supérieure und Inspecteur des Finances.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Managing Director von Ecrinvest 4 S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Active S.A.S.;
- Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Aufsichtsrat von Lagardère Active Broadcast;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Entertainment S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Services S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Ressources S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Sogeadé Gérance S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Financière de Pichat & CIE SCA;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Matra Manufacturing & Services S.A.S.;
- Vorsitzender des „Club des Normaliens dans l'Entreprise“;
- Mitglied des Trustee Board und Schatzmeister der „Fondation de l'École Normale Supérieure“;
- Präsident des „Institut d'expertise et de prospective de l'École Nationale Supérieure“;
- Vize-Präsident von Atari S.A. (ehemals Infogrames Entertainment S.A.) und Chairman des Audit Committee der Atari S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Le Monde Interactif S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit Committee der CANAL + France S.A.;
- Director der Lagardère North America, Inc. und
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.; und
- Mitglied des Strategieausschusses bei PWC France.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Ständiger Vertreter der Lagardère SCA im Aufsichtsrat von Hachette Filipacchi Medias (am 25. Oktober 2006 in eine S.A.S. umgewandelt);
- Chairman und Managing Director der Lagardère Télévision Holdings S.A. (zurückgetreten im Januar 2007);
- Mitglied des Verwaltungsrats der Legion Group S.A. (zurückgetreten im Mai 2007);
- Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Hachette Holdings S.A.S. (zurückgetreten im Dezember 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Financière Pichat S.A.S. (zurückgetreten im April 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Newsweb S.A. (zurückgetreten im Juni 2008);
- Chairman der Eole S.A.S (zurückgetreten im Februar 2009); und
- Mitglied des Aufsichtsrats und Chairman des Audit Committee der Le Monde S.A. (zurückgetreten im November 2010).

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Herr Juan Manuel Eguiagaray Ucelay ist Wirtschaftswissenschaftler und Wirtschaftsberater für verschiedene soziale Einrichtungen und Privatunternehmen. Er hatte eine Vollzeitposition als Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Deusto Universität in Bilbao (1970–1982) inne und war außerordentlicher Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Carlos III Universität in Madrid. Eguiagaray Ucelay erwarb akademische Abschlüsse in Wirtschafts- und Rechtswissenschaften und promovierte an der Deusto Universität. Der ehemalige spanische Minister für öffentliche Verwaltung (1991–1993) und Minister für Industrie und Energie (1993–1996) zog sich 2001 aus dem Parlament zurück, um sich in Wirtschaft und Gesellschaft zu engagieren.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Präsident der Solidaridad Internacional (NGO);
- Mitglied des Beirats der EPTISA (ehemals Fundacion Grupo EP);
- Mitglied des Beirats von Cap Gemini Spanien;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;
- Mitglied des Beirats der Siemens S.A.;
- Vorsitzender des Beirats der Stiftung Fundacion Alternativas; und
- Vorsitzender einer Mission der UNESPA für soziale und institutionelle Initiative.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Außerordentlicher Professor für Makroökonomie an der Universität Carlos III in Madrid (zurückgetreten am 30. September 2006);
- Mitglied des Beirats der Creation, Advising and Development (Creade) S.L. (zurückgetreten am 1. Juli 2007); und
- Wirtschaftsberater der Arco Valoraciones S.A. (zurückgetreten am 1. November 2007).

Arnaud Lagardère

Herr Arnaud Lagardère Lagardère ist seit 2003 General Partner und Chief Executive Officer (CEO) von Lagardère. Herr Lagardère engagiert sich auch persönlich für Lagardère Unlimited, ein Unternehmensbereich von Lagardère, der sich eine führende Position in der Sport- und Unterhaltungsindustrie erarbeitet hat. Zuvor war er CEO von Grolier Inc. in den USA, Leiter Emerging Activities und elektronische Medien für Matra und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Arjil Bank. Er startete seine Karriere 1986 als General Manager von MMB, der Beteiligungsgesellschaft von Hachette und Europe 1. Arnaud Lagardère erwarb ein Diplom in Wirtschaftswissenschaften an der Universität Paris Dauphine.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Media (Firma: Hachette S.A.);
- Director von Hachette Livre (S.A.);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Services (S.A.S.) (vormals Hachette Distribution Services);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Active (S.A.S.);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Sports (S.A.S.);
- Director von Lagardère Ressources (S.A.S.);
- President der Lagardère Unlimited INC;
- Ständiger Vertreter der Lagardère Unlimited INC, Mitglied der Lagardère Unlimited LLC mit leitender Funktion;
- Chairman und Chief Executive Officer von Sogeadé Gérance (S.A.S.);
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;
- Präsident der Fondation Jean-Luc Lagardère;
- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing Ressources (Vereinsgesetz 1901);
- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing (Vereinsgesetz 1901);
- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère (S.A.S.);

- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Capital & Management (S.A.S.);
- Chairman und Chief Executive Officer von Arjil Commanditée – ARCO (S.A.); und
- Chairman der Sport Investment Company LLC.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Präsident des „Club des Entreprises Paris 2012“ (zurückgetreten im Januar 2006);
- Director von Fimalac (S.A.) (zurückgetreten im Januar 2006);
- Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Active (S.A.S.) (zurückgetreten im Oktober 2006);
- Director der Hachette Filipacchi Medias (S.A.) (zurückgetreten im Oktober 2006);
- Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Vorstand der SEDI TV-TEVA (SNC) (zurückgetreten im Dezember 2006);
- Chairman und Chief Executive Officer (*Président Délégué*) von Lagardère Active Broadcast (S.A. Monégasque) (zurückgetreten im März 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Lagardère Sports (S.A.S.) (zurückgetreten im April 2007);
- Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
- Chairman des Board of Directors der Lagardère Active North America, Inc. (zurückgetreten im Oktober 2007);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hachette Holding (S.A.S.) (ex Hachette Filipacchi Medias) (zurückgetreten im Dezember 2007);
- Director von France Télécom (S.A.) (zurückgetreten im Januar 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Virgin Stores (S.A.) (zurückgetreten im Februar 2008);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Le Monde (S.A.) (zurückgetreten im Februar 2008);
- Präsident (Chief Executive Officer) der Lagardère Active Broadband (S.A.S.) (zurückgetreten im Juni 2008);
- Director von LVMH Moët Hennessy Louis Vuitton (S.A.) (zurückgetreten im Mai 2009);
- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors von Lagardère Active Radio International (S.A.) (zurückgetreten im Mai 2009);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG (zurückgetreten im April 2010); und
- Präsident der „Association des Amis de Paris Jean-Bouin C.A.S.G.“ (Vereinsgesetz 1901) (zurückgetreten im September 2010).

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Hermann-Josef Lamberti

Herr Hermann-Josef Lamberti ist seit 1999 Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG und dort Chief Operating Officer. 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. 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 ging. Hermann-Josef Lamberti studierte Betriebswirtschaft an den Universitäten Köln und Dublin und schloss mit einem Master of Business Administration ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats des BVV Pensionsfonds des Bankgewerbes AG;
 - Mitglied des Aufsichtsrats des BBV Versicherungsverein des Bankgewerbes A.G. und der BVV Versorgungskasse des Bankgewerbes e.V.;
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG;
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Börse AG;
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG;
 - Mitglied des Vorstands des Arbeitgeberverbands des privaten Bankgewerbes e.V.;
 - Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal;
 - Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Vertreter der Vereinigung des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Ausschusses Finanzgemeinschaft Deutschland des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Vorstands des Deutschen Aktieninstituts e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des e-Finance Lab Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Börsenrats von Eurex Deutschland;
 - Mitglied des Börsenrats der Frankfurter Wertpapierbörse AG;
 - Vorsitzender des Vereins Freunde der Bachwoche Ansbach e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des Instituts für Recht und Finanzen Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Beirats des Instituts für Unternehmensplanung – IUP;
 - Mitglied des Kuratoriums der Jungen Deutschen Philharmonie;
 - Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Kammerorchesters e.V.;
 - Mitglied des Programm-Beirats der LOEWE Landes-Offensive zur Entwicklung wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst;
 - Mitglied des Beirats des Münchner Kreises;
 - Stellvertretendes Mitglied des Beirats und Prüfungsausschusses des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums der Frankfurt International School e.V.;
 - Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Instituts für Wirtschaftsinformatik der HSG der Universität St. Gallen;
 - Mitglied des Verwaltungsrats der Universitätsgesellschaft Bonn-Freunde, Förderer, Alumni;
 - Mitglied des Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU;
 - Mitglied des Lenkungsausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V.;
 - Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium);
 - Mitglied des Vorstands des Frankfurt Main Finance e.V.;
 - Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft;
 - Mitglied des Beirats des Fraunhofer-IUK-Verbund;
 - Mitglied des Universitätsrats der Universität Köln;
 - Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;
 - Mitglied des Board of Directors der Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain e.V.; und
 - Mitglied des Exekutivausschusses des FrankfurtRheinMain e.V. (i.G).
 - Mitglied des Senats von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V.;
 - Vorstandsmitglied der „American Chamber of Commerce in Germany“;
 - Vorstandsmitglied der Hanns Martin Schleyer-Stiftung; und
 - Redaktionsmitglied der wissenschaftlichen Fachzeitschrift „Wirtschaftsinformatik“.
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- Mitglied des Aufsichtsrats der Schering AG (zurückgetreten am 20. März 2006);
 - Mitglied des Board of Directors der Fiat S.p.A. (zurückgetreten am 24. Juli 2007);
 - Mitglied des Verbands der Sparda-Banken e.V. (zurückgetreten am 30. September 2007);



- Mitglied des Stiftungsrats der Otto A. Wipprecht-Stiftung (zurückgetreten am 31. Mai 2008);
- Mitglied des Beirats der Universität Augsburg (zurückgetreten am 30. September 2008);
- Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation (zurückgetreten am 12. Mai 2010);
- Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmengespräche – Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V. (zurückgetreten am 13. Mai 2010);
- Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums (zurückgetreten am 31. Januar 2011); und
- Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museum und Museum Ludwig e.V. (zurückgetreten am 31. Januar 2011).

Lakshmi N. Mittal

Herr Lakshmi N. Mittal ist Chairman und CEO von ArcelorMittal. 1976 gründete er die Mittal Steel Company und leitete 2006 die Fusion mit Arcelor, um so den weltweit größten Stahlhersteller zu gründen. 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. Das Magazin Fortune kürte ihn zum „Europäischen Geschäftsmann des Jahres 2004“, die Sunday Times zum „Geschäftsmann 2006“, das Time Magazine zum „International Newsmaker of the Year 2006“ und die Financial Times zur „Person des Jahres 2006“. Zudem wurde ihm 2007 der Dwight D. Eisenhower Global Leadership Award, das Große Verdienstkreuz von Spanien und der Padma Vibhushan vom Präsidenten Indiens verliehen und das King's College zeichnete ihn mit dem Titel eines Fellow aus. Herr Mittal unterhält auch enge Beziehungen zu einer Reihe gemeinnütziger Organisationen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors und CEO der ArcelorMittal S.A.;
- Mitglied des Board of Directors der Aperam S.A.;
- Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs;
- Mitglied des Executive Committee der World Steel Association (frühere Bezeichnung: International Iron and Steel Institute);
- Mitglied des International Business Council des Weltwirtschaftsforums;
- Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan;
- Mitglied des Global Advisory Council des indischen Premierministers;
- Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik;

- Mitglied des Board der Commonwealth Business Council Limited;
- Mitglied des Business Council;
- Mitglied des Beirats der Kellogg School of Management;
- Mitglied des Konsortiums der Cleveland Clinic;
- Mitglied des Executive Board der Indian School of Business;
- Platinum Patron des Prince's Trust;
- Mitglied des Board der ArcelorMittal USA Inc.;
- President der Ispat Inland U.L.C.
- Vorsitzender der ArcelorMittal Foundation;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Ltd.;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Services Ltd.;
- Trustee der Gita Mittal Foundation;
- Trustee der Gita Mohan Mittal Foundation;
- Trustee der Lakshmi and Usha Mittal Foundation;
- Mitglied des Managing Committee der Lakshmi Niwas und Usha Mittal Foundation;
- Chairman des Governing Council des LNM Institute of Information Technology;
- Treuhänder des Mittal Champion Trust; und
- Treuhänder der Stiftung Mittal Children's Foundation.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (zurückgetreten im Juni 2008); und
- Mitglied des Board of Directors der ICICI Bank Limited (zurückgetreten im Mai 2010).

Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman der National Grid PLC und Anglo American PLC, stellvertretender Chairman der DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival PLC und Carnival Corporation, Mitglied des International Advisory Board der Citigroup und Rektor der Universität Southampton. In seiner Karriere spannt er einen Bogen von den Ingenieurwissenschaften über Schiffbau bis hin zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als Chief Executive Officer bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Er studierte Schiffbau und Maschinenbau am College of Technology, Queens University, Belfast.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorstandsmitglied der Carnival plc und Carnival Corporation;
- Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai);

1

2

3

4

5



Verzeichnis

- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup;
- Kanzler der Universität Southampton;
- Director der White Ensign Association Limited;
- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;
- Mitglied der Royal Academy of Engineering; und
- Externes Mitglied der University of Oxford.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Senior Non-Executive Director der Bank of England (zurückgetreten im Juni 2009); und
- Joint Chairman der Mondi Group (zurückgetreten im August 2009).

Michel Pébureau

Herr Michel Pébureau war seit 2003 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 Pébureau ist Absolvent der École Nationale d'Administration und der École Polytechnique.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors von Lafarge;
- Mitglied des Board of Directors der Compagnie de Saint-Gobain;
- Mitglied des Board of Directors von Total;
- Mitglied des Board of Directors der Pargesa Holding S.A., Schweiz;
- Mitglied des Board of Directors der BNP Paribas S.A., Schweiz;
- Mitglied des Board of Directors von Axa;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie, Marokko;
- Nicht stimmberechtigtes Vorstandsmitglied von Galeries Lafayette S.A.;
- Vorsitzender des European Financial Round Table;
- Chairman des Investment Banking and Financial Markets Committee der Fédération Bancaire Française;
- Vorsitzender des Vorstands des Institut d'Études Politiques de Paris;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats des Institut Aspen France;

- Mitglied des Executive Committee des Institut de l'Entreprise;
- Mitglied des Executive Committee des Mouvement des Entreprises en France;
- Mitglied des Haut Conseil de l'Éducation;
- Mitglied des Institut International d'Études Bancaires;
- Mitglied des International Advisory Panel of Monetary Authority of Singapore;
- Mitglied des International Capital Markets Advisory Committee der Federal Bank of New York;
- Mitglied des International Business Leaders' Advisory Council für den Bürgermeister von Shanghai (IBLAC); und
- Mitglied der „Academie des sciences morales et politiques“.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V. (zurückgetreten am 22. Oktober 2007).

Wilfried Porth

Herr Wilfried Porth ist Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Leiter des Bereichs Labor Relations, er ist für den Personalbereich, das IT-Management und die Beschaffung von Nichtproduktions-Materialien und Dienstleistungen zuständig. Herr Porth hatte bis 2006 die Position eines Executive Vice President bei MB Van inne, davor war er Chief Executive Officer der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corp. Er bekleidete davor mehrere leitende Positionen im technischen Bereich des Daimler-Konzerns, einschließlich mehrjähriger Auslandserfahrung. Herr Porth schloss sein Studium an der Universität Stuttgart als Diplom-Ingenieur ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.; und
- Mitglied des Kuratoriums der Hanns Martin Schleyer Stiftung.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Beirats der Westfalia Van Conversion GmbH (zurückgetreten im November 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten im März 2009);
- Mitglied des Beirats der Mercedes-Benz España, S.A. (zurückgetreten im Juni 2009);
- Mitglied des Board of Directors der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009); und
- Leitender Angestellter der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009).



Unabhängige Directors

Die vier unabhängigen Directors, die nach den oben dargestellten Kriterien der Unabhängigkeit bestellt wurden, sind Hermann-Josef Lamberti, Lakshmi N. Mittal, Sir John Parker und Michel Pébereau.

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.

4.1.1.2 GESCHÄFTE DES BOARD OF DIRECTORS IM JAHR 2010

Sitzungen des Boards

Das Board of Directors trat im Jahr 2010 zwölf Mal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, inklusive aktualisierter Prognosen sowie strategischer und operativer Planungen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen betrug 80 Prozent.

Das Board of Directors verfolgte im Lauf des Jahres 2010 gezielt die Fortschritte bei wichtigen Flugzeugprogrammen wie u.a. dem A350 XWB, A380, NH90 und dem Hubschrauber vom Typ Tiger. Das Board wurde laufend über die Vorfälle im Zusammenhang mit dem Motorschaden bei der Quantas-Maschine A380 informiert und überprüfte den Stand der Initiative zur Verbesserung des Programmmanagement im gesamten Konzern. Das Board of Directors genehmigte die Einführung der A320 mit einer neuen Motorenoption (neo) und das Angebot für den US-Tanker. Es war ebenfalls an den Vertragsverhandlungen für die A400M beteiligt.

Neben den in Vision 2020 festgelegten Zielen konzentrierte sich das Board auch auf Cash-Management, Kosteneinsparungen aus Verbesserungs- und Effizienzprogrammen, Compliance bei zentralen Unternehmensabläufen und nicht zuletzt auch auf das Engagement der Mitarbeiter.

Das Board of Directors befasste sich auch mit folgenden Themen: Die Strategie von EADS (einschließlich Wettbewerbsbedingungen), Finanzergebnisse und Prognosen des Konzerns, eine gründliche Überprüfung des RM-Systems und seiner Ergebnisse, Richtlinien im Bereich Investor Relations und Finanzkommunikation sowie rechtliche Risiken. Das Board

of Directors stimmte einer Änderung der Vergütungsstruktur und des Vergütungssystems der Gesellschaft zu. Folgeplanung war ebenfalls ein wichtiges Anliegen. Und schließlich beschloss das Board, zur Feier des zehnjährigen Bestehens von EADS den Belegschaftsaktienplan für 2010 durch einen kostenlosen Aktienplan für alle dazu berechtigten EADS-Mitarbeiter zu ersetzen.

Selbstbewertung des Vorstands

Der Vorstand unterzieht sich alljährlich einer Selbstbewertung seiner Leistungen, wobei alle drei Jahre (wie bereits Anfang 2010) eine Bewertung durch externe Berater vorgenommen wird. Die Ergebnisse werden anschließend bei einer darauf folgenden Vorstandssitzung eingehend besprochen.

Die zuletzt vorgenommene Selbstbewertung wurde Anfang 2011 vom Corporate Secretary durchgeführt; dabei wurde die Rolle des Board of Directors, dessen Tätigkeit, wie gut das Board seine Aufgaben erfüllt sowie die Dokumentation und Prozesse, die sich auf seine Leistungen auswirken, eingehender untersucht. Der Vorstand gelangte zu dem Schluss, dass das Board dank eines fortschreitenden Reifeprozesses bei seiner Arbeit als Team zunehmend an Effizienz gewonnen hat und daher neue Bereiche ins Auge fassen und wichtige Anliegen im Interesse des Konzerns in Angriff nehmen kann.

Nach Ansicht der Directors ist die Häufigkeit und Dauer der Sitzungen ausreichend, um auf alle Angelegenheiten einzugehen, obwohl die Mitgliedschaft im Board von EADS durch Hinzufügen mehrerer außerplanmäßiger Sitzungen für Sonderbeschlüsse eine Belastung darstellen kann. Die Vorbereitungsunterlagen sind besser und gehen gezielter auf Fragen zur Unterstützung der Entscheidungsfindung ein, während sie nach wie vor recht detailliert sind. Die bei Sitzungen erbrachten Informationen sind auf Grund der komplexen Beschaffenheit des Unternehmens umfangreich, das Verhältnis zwischen Besprechungen und Bereitstellen von Informationen im Lauf der Sitzungen hat sich gebessert.

Im Hinblick auf Teamwork sind sich die Directors einig, dass die Gespräche offen sind und unterschiedliche Standpunkte befürwortet und als konstruktiv betrachtet werden. Darüber hinaus wird die Arbeitsbeziehung zwischen dem Board of Directors und den Mitgliedern des Executive Committee als produktiv betrachtet.

Außerdem sind die Directors der Meinung, dass die Tagesordnung des Board flexibel gemanagt wird und ihnen erlaubt, ihren Pflichten nachzukommen und dass die Arbeit des Board of Directors von Compliance-Erwägungen geprägt ist. Sie sind der Meinung, dass dem Board of Directors mehr Zeit zum Lösen längerfristiger Fragen zugebilligt wird als in der Vergangenheit. Das Board of Directors widmete 2010 zum zweiten Mal eine ganztägige Sitzung an einem Industriestandort dem Thema Strategie. Dieser Ansatz wird als lohnend betrachtet und soll beibehalten werden. Weitere

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Vorstandssitzungen im Jahr 2010 befassten sich u.a. mit folgenden Themen: Besprechen zentraler Programme, besonders das Neuaushandeln des A400M-Vertrags und Stabilisierung des A380; Überholung des Vergütungssystems für Führungskräfte; Anpassung des Geschäftsmodells bestimmter Segmente; Einführung neuer Produkte und Vornahme von Entscheidungen zum Unternehmensportfolio.

Das Board of Directors ist insgesamt der Ansicht, dass der Board von starker internationaler und fachlicher Vielfalt mit Schwerpunkt auf Expertise im Bereich Geschäft und Finanzen geprägt ist und ist der Meinung, dass die Erneuerung im Jahr 2012 Gelegenheit zum gezielten Ausarbeiten seiner Zusammensetzung bietet, wobei auch das Geschlechtergleichgewicht verbessert werden könnte.

In Bezug auf die Ausschüsse ist die Arbeit des Board sehr gründlich und fachlich kompetent und die Interaktion des Audit Committee und Remuneration and Nomination Committee mit dem Board of Directors ist zufriedenstellend. Dennoch

sollte bei den Ausschusssitzungen — die zunehmend an einem anderen Termin als die Vorstandssitzungen abgehalten werden — noch gezielter auf besondere und auf technische Fragen eingegangen werden, bevor sie dem gesamten Board of Directors vorgelegt werden, um Wiederholungsarbeiten zu vermeiden.

Schließlich werden die Vorsitzenden des Board of Directors und der Ausschüsse als sehr kompetent und engagiert bezeichnet. Seit der letzten Bewertung im Jahr 2010 sind Zeit und Qualität strategischer Prüfungen (einschließlich des Wettbewerbsumfelds), die Besprechung finanzieller Strategien und die Fähigkeit, auf wichtige Fragen einzugehen bzw. diese zu antizipieren, allgemein anerkannte Verbesserungen. Schwerpunktmäßig sollte solchen Themen wie Folgeplanung und Aufbau von qualifizierten Mitarbeitern, Organisation und der Bedeutung von Support-Funktionen sowie der Vorgehensweise bei den Globalisierungsbestrebungen und der Effizienz im Bereich Governance noch mehr Beachtung geschenkt werden.

4.1.2 Ausschüsse des Boards

4.1.2.1 ZUSAMMENFASSENDE AUFSTELLUNG DER MITGLIEDER IM JAHR 2010

Im Jahr 2010 gehörten folgende Mitglieder den Board Committees an:

Director	Prüfungsausschuss	Vergütungs & Besetzungsausschuss	Strategieausschuss
Bobo Uebber (Vorsitzender)			Vorsitzender
Louis Gallois (CEO)			X
Rolf Bartke	X		
Dominique D'Hinnin	X	X	
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay			
Arnaud Lagardère			X
Hermann-Josef Lamberti	Vorsitzender	X	
Lakshmi N. Mittal			
Michel Pébereau			X
Sir John Parker	X	Vorsitzender	
Wilfried Porth		X	X

4.1.2.2 AUDIT COMMITTEE

Gemäß Geschäftsordnung erteilt das Audit Committee (Bilanzausschuss) dem Board of Directors Empfehlungen für die Bestellung der Abschlussprüfer und die Festlegung ihrer Vergütung sowie für die Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse, bespricht den Prüfungsplan sowie die Prüfergebnisse der Buchprüfung mit den Abschlussprüfern und überwacht die Ordnungsmäßigkeit der internen Kontrollen des Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Das Audit Committee ist dafür verantwortlich, dass die internen und externen

Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten bei Sitzungen des Board of Directors angemessene Beachtung geschenkt wird. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Audit Committee wurden in der Audit Committee Charter im Einzelnen niedergelegt.

Das Audit Committee prüft die Vierteljahres-, Halbjahres- und Jahresabschlüsse auf der Grundlage der vorab ausgehändigten Dokumente und seiner Gespräche mit den Abschlussprüfern. Es überprüft auch das Enterprise Risk Management (ERM) System und die Compliance Organisation des Konzerns.



Der Chairman des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee teilzunehmen. Es wird erwartet, dass der Head of Accounting und der Chief Financial Officer an den Sitzungen des Audit Committee teilnehmen, um Fragen zu beantworten.

Das Audit Committee tritt vier Mal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Im Jahr 2010 trat das Committee acht Mal mit einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 88 Prozent zusammen, um Finanzergebnisse, Performance und Offenlegung zu besprechen. Es befasste sich auch mit einer Überprüfung der Compliance-Prozesse und der Durchsetzung von Compliance sowie deren Ergebnissen. Und schließlich untersuchte es gezielt die Wirksamkeit des ERM-Systems und der internen Revisionsaktivitäten.

4.1.2.3 VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGS-AUSSCHUSS

Gemäß der Geschäftsordnung erteilt der Vergütungs- und Besetzungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung des Corporate Secretary von EADS, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden der Aufsichtsräte (oder sonstigen vergleichbaren Organe) 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. Nach Genehmigung durch den Chairman überprüft es auch die Vorschläge des Chief Executive Officer im Hinblick auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee. Die Geschäftsordnung und die Zuständigkeitsbereiche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses wurden in der Remuneration and Nomination Charter niedergelegt.

Die für die Ernennung für Management-Positionen des Konzerns geltende Grundregel ist, 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 Verschiedenartigkeit in Bezug auf Geschlecht, Erfahrungshintergrund, Staatsangehörigkeit, etc. zu berücksichtigen ist.

Die Umsetzung dieser Grundsätze sollte keine Beschränkungen bezüglich der Vielfalt der im Executive Managementteam von EADS vertretenen Nationalitäten schaffen.

Der Vorsitzende (Chairman) des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee teilzunehmen.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss muss zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammentreten. Im Jahr 2010 tagte er viermal, bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 88 Prozent. Außer dem Erteilen von Empfehlungen an das Board of Directors für wichtige Ernennungen innerhalb des Konzerns hat der Vergütungs- und Besetzungsausschuss Änderungsvorschläge für die Vergütungsstruktur bzw. das Vergütungssystem für Führungskräfte ab dem Jahr 2011, das Gehaltsniveau der Mitglieder des Executive Committee für 2010, das langfristige Prämiensystem, den variablen Vergütungsanteil für 2009 und ganz allgemein die Folgeplanung überprüft. Anhand der Ergebnisse des kostenlosen Aktienplanes besprach der Ausschuss auch eine mögliche Anpassung des ESOP-Planes für 2011.

4.1.2.4 STRATEGIC COMMITTEE

Der Strategieausschuss ist kein Entscheidungsgremium, sondern eine Entscheidungshilfe, die dem Board of Directors bei der Vorbereitung von strategischen Entscheidungen zur Verfügung steht. Laut Geschäftsordnung gibt der Strategieausschuss dem Board of Directors Empfehlungen zu strategischen Entwicklungen, Unternehmensstrategien, wichtigen Fusions- und Übernahmeprojekten, wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen sowie wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Strategieausschusses wurden in der Strategieausschuss-Charter detailliert niedergelegt.

Das Strategic Committee muss zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammentreten. Es trat 2010 zweimal mit einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 90 Prozent zusammen. Das Committee überwachte nicht nur wichtige strategische Initiativen, Übernahmziele und Veräußerungskandidaten und die Hauptprioritäten des Konzerns in dem Geschäftsjahr, sondern sprach auch Empfehlungen an das Board of Directors im Zusammenhang mit den Wettbewerbsbedingungen und Industriegerichtlinien der Herkunftsländer, der Wahrnehmung der Gesellschaft auf den Schlüsselmärkten und den aktuellen Einschränkungen der Verteidigungsbudgets aus und führte eine Prüfung der Technologie-Entwicklung bei EADS durch.

4.1.3 Executive Committee

Der Chief Executive Officer, der durch ein Exekutivkomitee (das „**Executive Committee**“) unterstützt wird, ist für die Tagesgeschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Zum Executive Committee, das vom Chief Executive Officer geleitet wird, gehören auch die Leiter der wichtigsten und Aufgaben- und Geschäftsbereiche des Konzerns. Das Executive Committee trat im Jahr 2010 elf Mal zusammen.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- ▶ Genehmigungen von Besetzungsvorschlägen der Leiter der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns für ihre Managementteams (mit Ausnahme des Chief Operating Officer von Airbus);
- ▶ Genehmigungen von Investitionen bis zu 350.000.000 Euro;
- ▶ Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategie für die EADS-Aktivitäten;
- ▶ Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des Konzerns;
- ▶ Leistungsniveau der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- ▶ alle Geschäftsangelegenheiten einschließlich der operativen Pläne des Konzerns sowie seiner Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten.

Die interne Organisation des Executive Committee wird durch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern unter Aufsicht

des Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben festgelegten gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für die Führung seines Aufgabenbereiches verantwortlich und an die Entscheidungen des Chief Executive Officer und gegebenenfalls des Executive Committee gebunden.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, zu den bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. 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.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Die Mitglieder des Executive Committee werden vom Board of Directors auf Vorschlag des Chief Executive Officer bestellt, der zunächst vom Chairman nach Prüfung durch den Vergütungs- und Besetzungsausschuss genehmigt wird. Die Besetzung des Executive Committee sollte in der Gesamtheit genehmigt werden und nicht individuell, abgesehen vom Chief Executive Officer von Airbus, der individuell vom Board of Directors bestellt wird.

ZUSAMMENSETZUNG DES EXECUTIVE COMMITTEE

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Louis Gallois	67	2007	2012	Chief Executive Officer von EADS
François Auque	54	2010	2015	CEO von Astrium / Koordination von Raumfahrt und Verteidigung
Lutz Bertling	48	2006	2011*	CEO von Eurocopter
Jean J. Botti	53	2011	2016	Chief Technical Officer von EADS
Fabrice Brégier	49	2007	2012	COO von Airbus / EADS Operative Performance
Thomas Enders	52	2007	2012	CEO von Airbus
Jussi Itävuori	55	2008	2012	Leiter Personalwesen von EADS
Marwan Lahoud	44	2007	2012	Chief Strategy and Marketing Officer von EADS
Sean O'Keefe	55	2010	2014	EADS North America Inc.
Hans Peter Ring	60	2007	2012	Chief Financial Officer von EADS
Domingo Ureña-Raso	52	2009	2014	Leiter von Airbus Military
Stefan Zoller	53	2010	2015	Cassidian CEO

Anmerkung: Stand 1. März 2011. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee in EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

* Über die Erneuerung des Mandats wird im Jahr 2011 entschieden. Das derzeitige Mandat erlischt am 31. Oktober 2011.

Louis Gallois, Chief Executive Officer von EADS

(Siehe „ – 4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer – Werdegang der Mitglieder des Board of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie in anderen Unternehmen wahrnehmen“.)

François Auque, CEO von Astrium und Koordination von Raumfahrt und Verteidigung

François Auque übernahm sein Amt im Jahr 2000. Zuvor war er Chief Financial Officer (CFO) von Aerospatiale und Managing Director für Satelliten bei Aerospatiale Matra. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Herr Auque studierte an der *École des Hautes Études Commerciales* und am *Institut d'Études Politiques* und ist Absolvent der *École Nationale d'Administration*.

Lutz Bertling, Eurocopter CEO

Lutz Bertling wurde 2006 ernannt, nachdem er ein Jahr als CEO von Eurocopter Deutschland tätig war. Er kam 2003 zu Eurocopter als Leiter des Bereichs Regierungsprogramme und war zuvor im Geschäftsbereich Verteidigung & Sicherheit. Davor bekleidete er verschiedene Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig. Er promovierte in Ingenieurwissenschaften an der Universität Braunschweig.

Jean J. Botti, Chief Technical Officer

Jean J. Botti wurde 2006 zum Chief Technical Officer ernannt. Er kam von General Motors, wo er zunächst als Cheftechnologe und später als Business Line Executive des Geschäftsbereichs Antriebssysteme in Delphi arbeitete. Seine berufliche Laufbahn begann 1978 als Produktioningenieur für Renault. Botti erwarb ein Diplom am INSA Toulouse, einen MBA der Central Michigan University und einen Dokortitel am Conservatoire des Arts et Métiers und ist Fellow des SAE. Herr Botti ist Mitglied der französischen *Académie des Technologies* und Mitglied des European Research Advisory Board (ERAB).

Fabrice Brégier, EADS Operative Performance

Fabrice Brégier wurde 2006 als COO von Airbus bestellt; zusätzlich wurde ihm die Verantwortung für die operative Performance von EADS übertragen. 2003 wurde er Präsident und Chief Executive Officer (CEO) von Eurocopter. Zuvor war er CEO von MBDA. 1993 kam er als Chairman von Apache MAW und Eurodrone GIEs zu Matra Défense. Er ist Absolvent der *École Polytechnique* und der *École des Mines*.

Thomas Enders, Airbus CEO

Thomas Enders wurde im August 2007 in sein Amt bestellt. Zuvor war er seit 2005 Co-CEO von EADS. Von 2000 bis 2005 war er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung & Sicherheit bei EADS. Davor war er Direktor für Unternehmensentwicklung und Technologie bei der Dasa. Er trat 1991 bei DASA ein. Herr Enders promovierte an der Universität Bonn.

Jussi Itävuori, Leiter Personalwesen

Jussi Itävuori stieß 2001 zu EADS und ist seit 2003 Mitglied des Executive Committee. Zuvor arbeitete er seit 1982 für die KONE Corporation und wurde 1995 zum Leiter Personalwesen und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation ernannt. Herr Itävuori erwarb seinen Abschluss an der Vaasa Wirtschaftsschule, Finnland, im Jahr 1982.

Marwan Lahoud, Chief Marketing and Strategy Officer

Marwan Lahoud wurde im Juni 2007 ernannt. Zuvor war er CEO von MBDA. Er arbeitete für Aerospatiale an der Fusion mit Matra und 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 er erwarb ein Diplom an der *École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace*.

Sean O'Keefe, CEO von EADS North America

Herr O'Keefe wurde 2010 in das Executive Committee berufen. Zuvor hatte er eine leitende Position bei der General Electric Company inne. Vor seiner Tätigkeit bei GE bekleidete Herr O'Keefe als Chancellor der Louisiana State University, NASA Administrator, Deputy Director des Bundeshaushalts im Weißen Haus, Secretary der US-Marine und CFO des US-Verteidigungsministeriums eine Reihe verschiedener Positionen im öffentlichen Dienst. Zwischen seinen Amtszeiten im öffentlichen Dienst hatte Herr O'Keefe Professuren an verschiedenen US-amerikanischen Universitäten inne. Herr O'Keefe erwarb einen Abschluss von der Syracuse University und der Loyola University. Ihm wurden fünf Ehrendokortitel verliehen.

Hans Peter Ring, Chief Financial Officer von EADS

Herr Ring ist seit seiner Ernennung im Jahr 2002 CFO von EADS. Er hatte zusätzlich die Position eines Chief Operating Officer (2005–2007) und CFO von Airbus (2007–2008) inne. 1996 wurde er Senior Vice President für Controlling bei der DASA und in der Folge bei EADS. Seit 1992 war er CFO und Mitglied der Geschäftsführung von Dornier Luftfahrt. Er studierte Betriebswirtschaft an der Universität Erlangen-Nürnberg.

Domingo Ureña-Raso, Leiter von Airbus Military

Domingo Ureña-Raso wurde im Februar 2009 ernannt. Zuvor war er für die Programme Power8 und „Future EADS“ verantwortlich. Seit 1989 hatte er verschiedene Funktionen inne, unter anderem bei CASA, EADS PZL, im Geschäftsbereich Verteidigung & Sicherheit und bei Airbus. Herr Ureña-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der ESSEC Paris und erwarb einen MBA.

Stefan Zoller, CEO von Cassidian

Stefan Zoller wurde 2005 ernannt, nachdem er seit 2000 Top-Management-Positionen innerhalb des Geschäftsbereichs besetzt hatte. Zuvor bekleidete er verschiedene

Managementpositionen bei der DASA, DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Kanada. Zoller studierte und promovierte an der Universität Tübingen.

4.1.4 Risikomanagementsystem im Unternehmen

Das Management der Risiken und Chancen ist angesichts des komplexen und volatilen Geschäftsumfelds, in dem EADS operiert, von größter Bedeutung. Das Enterprise Risk Management („ERM“-System setzt sich aus einer Vielfalt von Aktivitäten im Rahmen des Managements der Risiken und Chancen zusammen.

Mit dem ERM-System wird das Ziel verfolgt, für die Interessengruppen von EADS Wert zu schaffen und zu erhalten. Das System ist so ausgelegt und wird so betrieben, dass auf effiziente Weise potenzielle Ereignisse identifiziert werden, die Auswirkungen für EADS haben können, Risiken so gemanagt werden, dass die definierte Risikotoleranz nicht überschritten wird, Chancen erkannt und gemanagt werden und das Erreichen von Zielen angemessen gewährleistet wird. Die wichtigsten Risiken und Chancen werden dem Board of Directors vierteljährlich berichtet. Um dies zu erreichen, strebt EADS ein integriertes, einheitliches, umfassendes, effizientes und transparentes ERM-System an, in dem dieselben Begriffe, Praktiken und Sprache verwendet werden. Die Philosophie des Risikomanagements soll in die Unternehmenskultur von EADS eingebettet werden, damit das Management der Risiken und Chancen für Mitarbeiter ein normaler und alltäglicher Prozess wird.

Nach Auffassung des Board of Directors und der Führungsspitze von EADS ist das ERM ein wichtiger Managementprozess zur Leitung des Unternehmens, der dem Management den effektiven Umgang mit Risiken und Chancen ermöglicht. Mit dem System soll Folgendes erreicht werden:

- Strategie: die Selektion hochrangiger strategischer Ziele, die die Vision von EADS unterstützen und im Einklang mit dem Risikoappetit stehen;
- Betriebliche Tätigkeit: die Effizienz der betrieblichen Tätigkeit und Zuweisung der Ressourcen, die fristgerechte Lieferung von Produkten unter Einhaltung der Kosten- und Qualitätsziele, die Fähigkeit zum Erreichen von Leistungs- und finanziellen Zielen, die Implementierung risikobewusster Entscheidungen und von Führungsprozessen;

- Berichterstattung: Verlässlichkeit bei Berichterstattung und besonders Finanzberichterstattung; und
- Compliance: Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Bestimmungen.

Die Organisation und Prozesse für das Risikomanagement müssen integriert, umfassend und schlank aufgebaut sein, um zu gewährleisten, dass EADS einen Überblick über Risiken und Chancen gewinnt und dass wichtige Prozesse, Programme und Projekte abgedeckt sind.

4.1.4.1 ERM-VERFAHREN

Die Ziele, Richtlinien und Prozesse für das ERM-System in der vom Board of Directors vorgesehenen Form sind in der ERM-Politik von EADS enthalten und werden konzernweit kommuniziert. Die ERM-Politik von EADS wird durch verschiedene Handbücher, Richtlinien, Nachschlagewerke, etc. ergänzt. Das ERM-System basiert auf den Rahmenregelungen für internes Kontroll- und Risikomanagement des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission („COSO II“). Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen das Regelwerk für interne Kontrolle und ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Das ERM-System hat einen integrierten hierarchischen Bottom-Up und Top-Down-Ansatz für verbessertes Management und größere Transparenz der Risiken und Chancen. An der Spitze besprechen das Board of Directors und das Audit Committee wichtige Risiken und Chancen, entsprechende Reaktionen auf Risiken und Erfassung von Chancen sowie den Status des ERM-Systems einschließlich wesentlicher Änderungen und geplanter Verbesserungen. Dies erfolgt anhand von systematischen Bottom-Up-Informationen einschließlich Beurteilung durch das Management. Die Ergebnisse werden dann an die Organisation zurück geleitet. Das ERM-System ist so ausgelegt, dass die Einhaltung aller geltenden Gesetze und gesetzlichen Vorschriften in Bezug auf die interne Kontrolle („IC“) und das Risikomanagement („RM“) gewährleistet werden soll. Es berücksichtigt IC und RM parallel.

Der ERM-Prozess umfasst die folgenden vier Elemente:

▶ ERM Betriebsablauf	Acht ERM-Komponenten (Management von Risiken und Chancen („ROM“)) zur Verbesserung des konzernweiten betrieblichen Managements von Risiken und Chancen bei EADS durch Anwendung eines einheitlichen Standards: ROM-Betriebsverfahren: (1) Zielsetzung, (2) R/O-Identifikation, (3) R/O-Einstufung, (4) R/O-Reaktion, (5) Kontrollaktivitäten, (6) Überwachung allgemeiner ROM-Verfahren: (7) Information & Kommunikation, (8) Internes Umfeld.
▶ Verfahren für das ERM-Reporting	Verfahren für die Berichterstattung über den Status des ERM-Systems und der Risiko- und Chancenlage
▶ Compliance-Prozess des ERM	Verfahren zum Nachweis für das Board of Directors und das Audit Committee, Beurteilung der Effizienz des ERM-Systems durch den CEO von EADS und den CFO von EADS
▶ Unterstützungsprozess des ERM	Verfahren zur Qualitätssteigerung und Lieferung weiterer Nachweise der Qualität des ERM-Systems

Der ERM-Prozess wird auf alle möglichen Quellen von Risiken und Chancen angewendet, sowohl interne wie externe, quantifizierbare und nicht quantifizierbare Quellen, die sich kurz-, mittel- und langfristig potenziell auf EADS auswirken können. Er wird auch für alle Unternehmen, Aktivitäten und Abteilungen von EADS angewendet. Das Management auf jeder einzelnen Ebene bespricht ERM im Rahmen der Geschäftsabwicklung als Teil der Entscheidungsfindung und damit verbundener Aktivitäten. Der ERM-Prozess ist daher Bestandteil des Managementprozesses und wechselseitig mit anderen Prozessen verknüpft. Einzelheiten der Anwendung des ERM-Prozesses sind je nach dem Risikoappetit des Managements und der Größe, Struktur und Beschaffenheit der Geschäftseinheit, des Programms/Projekts bzw. der Abteilung oder des Prozesses unterschiedlich. Dennoch gelten allgemein die Grundsätze der ERM-Politik von EADS.

Eine Erläuterung der Hauptrisiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, findet sich im Abschnitt „Risikofaktoren“.

4.1.4.2 ERM GOVERNANCE UND VERANTWORTLICHKEIT

Die rechtliche Struktur des ERM-Systems und die damit verbundenen Aufgaben sind wie folgt:

- das Board of Directors und das Audit Committee überwachen die Effizienz des ERM-Systems insgesamt;
- der Chief Executive Officer von EADS ist verantwortlich für ein effizientes ERM-System, das damit verbundene interne Umfeld (d. h. Werte, Kultur) und die Risikophilosophie. Er definiert die Risikostufe, die EADS unternehmensweit akzeptieren möchte;
- der Chief Financial Officer von EADS ist für den Entwurf des ERM-Systems und die unternehmensweite Implementierung des ERM-Prozesses bei EADS verantwortlich;
- die ERM-Abteilung von EADS leitet die Implementierung und Konfiguration des ERM im gesamten Konzern und untersteht der Leitung des Chief Risk Management Officer von EADS;

- die Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes sind für den Betrieb und Überwachung des ERM-Systems verantwortlich. 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 Nutzung von Chancen. Außerdem sind sie für die Kommunikation von Risiken und Chancen, die andere innerhalb von EADS betreffen, verantwortlich.

4.1.4.3 EFFIZIENZ DES ERM-SYSTEMS

EADS hat fortlaufende Selbstbewertungsverfahren für das ERM eingerichtet, die konzernübergreifend bei EADS eingesetzt werden müssen. Damit soll EADS ermöglicht werden, die Effizienz des ERM-Systems angemessen sicherzustellen. Die Gewährleistung der Effizienz des ERM-Systems umfasst folgende Bestandteile und entsprechende Zielsetzungen:

- ERM-Verfahren Muss konzernübergreifend bei EADS vorhanden sein und ohne wesentliche Schwachstellen funktionieren und die Vorschriften der ERM-Politik von EADS erfüllen;
- Risikoappetit: Muss mit dem Risikoumfeld von EADS übereinstimmen;
- IC-System des ERM: Muss über ein effizientes IC-System für den ERM-Prozess verfügen.

Um ihre gesamten Aktivitäten abzudecken, hat EADS 20 Geschäftsabläufe auf hoher Ebene definiert. Um die Effizienz des ERM zu erreichen, ist der ERM-Prozess als Überlagerungsprozess ein wesentlicher Bestandteil aller anderen Geschäftsabläufe und muss betrieben werden. Die Effizienz des ERM ist sicher gestellt, wenn das

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Erreichen der Ziele des ERM-Prozesses durch geeignete ERM-Kontrollen gesichert wird, die effektiv im ganzen Unternehmen funktionieren und innerhalb der entsprechenden Risikoappetitstufe liegen.

Die Betriebseffizienz wird u.a. durch Beurteilung wesentlicher Schwächen im ERM-System gemessen, die während des Geschäftsjahres entdeckt wurden bzw. an wesentlichen Änderungen, die am System vorgenommen wurden.

Wenn das ERM-System für effizient befunden wird, erhalten das Board of Directors und der CEO und CFO von EADS eine angemessene Zusicherung und ihnen wird rechtzeitig mitgeteilt, wie weit EADS vom Erreichen ihrer strategischen und betrieblichen Ziele entfernt ist und dass die Berichterstattung von EADS verlässlich ist und die geltenden Gesetze und Vorschriften eingehalten werden.

Durch die Kombination der folgenden Kontrollen soll eine hinlängliche Gewährleistung der Effizienz des ERM erreicht werden:

Organisation	ERM-Kontrolle und Erklärungen
Board of Directors / Audit Committee	Regelmäßige Überwachung Das Board of Directors und das Audit Committee prüfen und überwachen das ERM-System.
Top-Management	Besprechungen des ERM beim Top-Management Diese Kontrolle ist der wichtigste Schritt des Sub-Prozesses „Compliance“ beim ERM. Alle Ergebnisse der Verfahren zur „Zielsetzung“, „Selbstbewertung“ und „Bestätigung“ werden vom Top-Management der Geschäftsbereiche oder Geschäftseinheiten vorgelegt und auf höchster Ebene bei EADS besprochen und kritisch untersucht.
Management	Verfahren mit Bestätigungsschreiben zum ERM Bestätigung des ERM und insbesondere der IC-Effizienz sowie von Mängeln oder Schwachstellen. Der Umfang der Einheiten und Prozesse/Abteilungen, die an den jährlichen Compliance-Verfahren für das ERM teilnehmen, wird durch die Abstimmung der Deckung von EADS-Geschäften mit dem Risikoappetit des Managements bestimmt.
ERM-Abteilung	Messen der Effizienz des ERM Effizienz des ERM durch betriebliches Risikomanagement für den ERM-Prozess, Vergleichsgrößen, etc. beurteilen.
Unternehmensrevision	Prüfungen des ERM Dem Audit Committee eine unabhängige Zusicherung der Effizienz des ERM-Systems von EADS erbringen.
Compliance	Warn-System Nachweise für Mängel des ERM-Systems von EADS liefern.

4.1.4.4 ENTWICKLUNGEN IM JAHR 2010 UND AUSBLICK

2010 wurde der Ansatz von EADS in Bezug auf das ERM im Lauf des Jahres weiter entwickelt und ins Unternehmen integriert und wird nun zunehmend als Hilfsmittel beim Management und zur Entscheidungsfindung verwendet. Die Qualität des ERM-Systems hat sich gebessert. Die wichtigsten Grundlagen sind:

- Implementierung einer neuen rechtlichen Struktur und eines stärker strukturierten Prozesses, der in der aktualisierten ERM-Politik von EADS erläutert wird;
- Einrichtung und Fortschritte bei wichtigen konzernweiten Projekten zur Verbesserung des ERM;
- Stärkerer Fokus auf Risikokultur/Verständnis des ERM durch gemeinsame Bemühungen des Top-Management und der ERM-Abteilung, einschließlich ERM-Schulungen;
- Erfolgreicher Abschluss des Compliance-Prozesses für das ERM für 2010, d. h. ERM-Bestätigungsschreiben wurden erhalten und alle Besprechungen zum ERM auf Top-Management-Ebene haben stattgefunden;
- Auswahl eines IT-Hilfsmittels für das ERM auf Konzernebene und integrierte Road-Map.

Für die Zukunft hat EADS folgende Ziele:

- eine entscheidende Risikoverringung und Vorantreiben der Nutzung von Chancen durch Verwendung der ERM-Methodik;
- die Qualität des ERM im Unternehmen noch weiter steigern und weitere straffe Messverfahren für die Effizienz des ERM entwickeln;
- das konzernweite IT-Hilfsmittel für das ERM noch weiter implementieren und harmonisieren;
- ein Qualifikationsmodell und eine Laufbahn für Risikomanager schaffen.

EADS bemüht sich um eine kontinuierliche Bewertung und Verbesserung der Effizienz des ERM-Systems beim Einsatz. So führte EADS beispielsweise im Jahr 2010 eine interne Revision verschiedener Geschäftskontrollen durch, die die Einhaltung geltender Gesetze und Vorschriften sicherstellen sollen. Auf diesem Gebiet werden zwar weiter Fortschritte gemacht – einschließlich durch Einführung eines revidierten Verhaltenskodex des Konzerns („Integrity & Transparency“) und die Implementierung eines neuen Ethik-Alarmsystems („OpenLine“) im Jahr 2010 –, aber EADS wird dennoch die Empfehlungen dieser Revision nutzen, um künftig ihre Geschäftskontrollen für Compliance zu verstärken; es wurden



bereits Entscheidungen über Änderungen der Unterstellungen in der Compliance-Organisation getroffen sowie zur Einführung eines neuen Prozesses, der im Handbuch „EADS Corporate Management Principles and Responsibilities“ („Blaubuch“) enthalten sein wird.

4.1.4.5 ERKLÄRUNG DES BOARD – GRENZEN

Das Board of Directors ist nach bestem Wissen und Gewissen der Ansicht, dass das interne Risikomanagement und Kontrollsystem für die Finanzberichterstattung im Jahr 2010 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 besteht keine absolute Sicherheit, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und die Verfahren von EADS vollkommen effektiv sind.

4.1.4.6 VOM ERM SYSTEM ABGEDECKTE GESCHÄFTSPROZESSE

Auf der Grundlage der EADS-Aktivitäten wurden zwanzig hochrangige Geschäftsprozesse innerhalb von EADS identifiziert. Sie gliedern sich in Kernprozesse (Forschung und Entwicklung, Produktion, Verkauf, Kundendienst und Programm-Management), Unterstützungsprozesse (Beschaffung, Personal, Rechnungswesen, Anlagevermögen, Finanzen, Informationstechnologie, Fusionen und Firmenübernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Strategie, Interne Revision, Controlling, Compliance, Risikomanagement im Unternehmen und Managementkontrollen). Diese Geschäftsprozesse sollen zusammen mit den entsprechenden ERM-Verfahren Prozessrisiken kontrollieren, die potentiell 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 2010.

Bilanzierung

Den Kern des ERM-Systems von EADS 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 von EADS 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 von EADS zu verbessern.

Das Finanzkontrollmodell von EADS 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 von EADS, 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 von EADS werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft abgestimmt worden ist. Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs von EADS 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 bereit gestellt 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.

Im Laufe des jeweiligen Berichtszyklus stehen die Chief Financial Officers der Geschäftseinheiten in regelmäßigem Kontakt mit den Chief Financial Officers der Geschäftsbereiche und treffen sich häufig mit dem CAO und seinen zuständigen Mitarbeitern, um die von den Geschäftsbereichen und -einheiten errechneten Finanzdaten zu diskutieren.

Bevor der Konzernjahresabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern von EADS 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 von EADS dem Board of Directors vorgelegt wird.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Finanzen und Liquiditätssteuerung

Die Finanzmanagementverfahren, die die zentrale Finanzabteilung von der EADS-Zentrale festlegt, 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 von EADS 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 aufrecht zu halten und die Liquidität abzusichern, hat EADS 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.

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 ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten im Hinblick auf das Währungs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung von EADS auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.8 Sicherungsgeschäfte“.

Verkaufsfinanzierung

Im Zusammenhang mit bestimmten kommerziellen Vertragsabschlüssen kann EADS Verkaufsfinanzierungsmaßnahmen vereinbaren. In Bezug auf die Verkaufsfinanzierung bei Airbus wird ein jährliches Verkaufsfinanzierungsbudget als Teil des operativen Planungsprozesses von EADS festgelegt. Verkaufsfinanzierungsgeschäfte werden von einer konzernweiten Organisation in Übereinstimmung mit bestimmten Risikobewertungsrichtlinien und unter Einbeziehung des Top-Managements abgewickelt.

Verkauf

Kommerzielle Vertragsabschlüsse, die EADS-Tochterunternehmen eingehen, können den Konzern wesentlichen finanziellen, operativen und rechtlichen Risiken aussetzen. Zur Kontrolle dieser Risiken implementierte das Management Prüfungsverfahren für Vertragsentwürfe, um sicherzustellen, dass EADS 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 Vorgenehmigungsprozess 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 „hochriskant“ eingestuft sind, oder die 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 möglicher Eskalierung bei Bedarf dem Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, auf deren Grundlage der betreffende Geschäftseinheit sein Angebot weiterleiten darf. Im Falle von Airbus werden die Verträge in Abstimmung mit der Corporate Governance von Airbus auf der Grundlage der EADS-Richtlinien, die dem gleichen Prinzip folgen, genehmigt. Wenn EADS die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung von EADS hinsichtlich kommerzieller Vertragsentwürfe verantwortlich.

Recht

EADS ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Es ist Aufgabe der Rechtsabteilung von EADS, in Zusammenarbeit mit den Rechtsabteilungen der Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten die Konzerninteressen in allen Rechtsfragen aktiv zu fördern und zu verteidigen und jederzeit Rechtssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Aufgabe ist die Rechtsabteilung für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten von EADS 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 Rechtsstreits um geistiges Eigentum.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Rechtsabteilung von EADS eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Verwaltung (i) der Corporate Governance-Verfahren von EADS und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten zu, welche das EADS-Management und deren IC-Umgebung bestimmen.

4

Unternehmensrevision

Die Unternehmensrevision von EADS unter Leitung des Corporate Secretary stellt den Mitgliedern des Executive Committee und des Audit Committee auf Grundlage eines risikoorientierten, genehmigten jährlichen Revisionsplanes Absicherungen bereit. Die interne Revision überprüft (i) das Erreichen der strategischen, finanziellen und betrieblichen Ziele, (ii) die Zuverlässigkeit und Integrität der Berichterstattung des Konzerns, (iii) die Effektivität des ERM-Systems, (iv) die Effizienz und Effektivität der ausgewählten Prozesse, Bereiche oder Funktionen sowie (v) die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften, internen Richtlinien und Verfahren des Konzerns. Die Unternehmensrevision nimmt außerdem Ad-hoc-Prüfungen vor, die auf Wunsch des Managements erfolgen und sich auf aktuelle (z. B. mutmaßliche betrügerische Aktivitäten) und zukünftige (z. B. Vertragsmanagement und Programmmanagement) Risiken konzentrieren.

Zentraleinkauf

Die Leistung von EADS wird in erheblichem Maße durch ihre Zulieferkette bestimmt. Deshalb ist die Beschaffung ein wichtiges Hebelinstrument in den Märkten von EADS.

Die Größe und Komplexität von EADS erfordern einen gemeinsamen Ansatz zur Maximierung der Marktinstrumente

und zur Vermeidung von Ineffizienzen im Beschaffungsprozess. Um sicherzustellen, dass die Beschaffung in der effektivsten, effizientesten und unter Beachtung sozialer Standards erfolgt, haben der Leiter des Corporate Sourcing und der Chief Procurement Officers Council 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 Abläufe werden dann über Beschaffungsnetzwerke in allen Geschäftsbereichen umgesetzt und optimiert. Diesen Beschaffungsnetzwerken gehören Vertreter aller Geschäftsbereiche von EADS an. Sie sind vom Chief Procurement Officers Council von EADS beauftragt, im gesamten Konzern strategische Beschaffungsbereiche wie Supplier Relationship Management, Common Processes and Tools, Global Sourcing, Joint Procurement, Compliance, Corporate Social Responsibility und Procurement Performance Management festzulegen und einzuführen. Die Beschaffungsprozesse werden regelmäßig in Form von Erfolgsindikatoren, Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

Compliance

Siehe „– 4.1.5 Compliance-Organisation“ unten.

4.1.5 Compliance Organisation

Der Group Chief Compliance Officer („**CCO**“) des EADS-Konzerns ist für die Erstellung und Umsetzung des Ethik- und Compliance-Programms von EADS zuständig, das den Konzern bei seinem Engagement zur Befolgung der höchsten ethischen und Compliancestandards unterstützt, um die globale Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns aufrecht zu erhalten.

Das Ethik- und Compliance-Programm von EADS soll gewährleisten, dass die Geschäftspraktiken des Konzerns mit den geltenden Gesetzen und Bestimmungen in Einklang stehen und den vom Konzern vertretenen ethischen Geschäftsprinzipien entsprechen. Es soll auch eine Unternehmenskultur der Integrität und Transparenz bei gleichzeitigem Engagement für unternehmerische Verantwortung (Social Responsibility) und nachhaltige Entwicklung fördern. Ein zentraler Bestandteil des Programms ist der Verhaltenskodex des Konzerns, „Integrity & Transparency“, der als Richtlinie im Tagesgeschäft für alle EADS-Mitarbeiter gilt. Der Kodex wurde im Jahr 2010 aktualisiert und kann auf der Website www.eads.com eingesehen werden.

Es wurde eine konzernweite Compliance-Organisation und ein konzernweites Beschaffungsnetzwerk mit einer Struktur implementiert, die ein Gleichgewicht zwischen der Nähe zum Tagesgeschäft und der nötigen Unabhängigkeit schafft. Dementsprechend unterstehen die Compliance Officer im gesamten Konzern sowohl der Unternehmensleitung als

auch einem Ansprechpartner innerhalb der Compliance-Organisation. Diese Struktur findet sich auch an der Spitze der Unternehmenshierarchie, wo der CCO des EADS-Konzerns sowohl dem Chief Executive Officer als auch dem Audit Committee untersteht, das die konzernweite Compliance-Organisation insgesamt beaufsichtigt.

In den vier Geschäftsbereichen von EADS und den verschiedenen Geschäftseinheiten werden jeweils Compliance Officers bestellt, deren Aufgabe darin besteht, Mitarbeiter beim Abwickeln von Geschäften auf ethisch einwandfreie Art und Weise zu unterstützen, die im Einklang mit dem Ethik- und Compliance-Programm von EADS steht. Die Chief Compliance Officers der einzelnen Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten müssen dafür sorgen, dass sie über genügend lokale Ressourcen zur effektiven Wahrnehmung ihrer Aufgaben verfügen und unterstehen sowohl dem CCO des EADS-Konzerns als auch dem Leiter des jeweiligen Geschäftsbereichs bzw. der jeweiligen Geschäftseinheit.

Auf Konzernebene werden ständige Compliance Officer für die Abteilungen ernannt, in denen die größten Compliance-Risiken bestehen, die mit der entsprechenden Befugnis zur Erstellung von Compliance-Direktiven mit konzernweiter Gültigkeit ausgestattet sind. So ist zum Beispiel der Group International Compliance Officer für die Erstellung und Umsetzung der

1

2

3

4

5



Verzeichnis

betrieblichen Ethikrichtlinien und Bestimmungen von EADS zur Verhinderung von Korruption zuständig. Der Group Export Compliance Officer bemüht sich darum sicherzustellen, dass die Marketingaktivitäten des Konzerns unter Einhaltung aller einschlägigen Exportkontrollbestimmungen sowie der internen Bestimmungen zu „problematischen Ländern“ erfolgen, während der Group Procurement Compliance Officer die Compliance im Rahmen der Lieferkette überwacht. 2010 wurde ein vierter Compliance Officer auf Abteilungsebene bestellt, um gezielter auf Compliance-Risiken des Konzerns im Bereich Datenschutz einzugehen.

Um die vom Chief Executive Officer vorgegebenen und mit dem Audit Committee besprochenen Ziele zu erreichen, hat der CCO des EADS-Konzerns anhand internationaler Normen eine „Compliance-Roadmap“ erstellt. Diese Roadmap enthält einen Überblick über Compliance-Aktivitäten wie u.a.:

- » die Überwachung von Ethik- und Compliance-Richtlinien, einschließlich regelmäßiger Beurteilung und Berichterstattung über die wichtigsten Compliance-Risiken als Teil des ERM-Systems von EADS;
- » konzernweite Kommunikations- und Schulungsaktivitäten;
- » Funktionsweise des neuen, im Jahr 2010 eingeführten Warnsystems, „OpenLine“, mit dem Mitarbeiter ethische und compliancebezogene Bedenken unter Wahrung

strenger Vertraulichkeit ohne Angst vor Repressalien vorbringen können. Auf Grund der derzeitigen rechtlichen Auflagen darf auf die im Warnsystem OpenLine eingestellten Warnhinweise nur eingegangen werden, wenn sie sich auf Rechnungslegungs-, Finanz- oder Bestechungsangelegenheiten beziehen. Die Nutzung von OpenLine ist ausschließlich den Mitarbeitern aller vom Konzern beherrschten Unternehmen mit Standort in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien vorbehalten. EADS wird das OpenLine-System unter Berücksichtigung der Compliance-Strategie allgemein überwachen und die mögliche Ausdehnung der Nutzung des Systems auf alle Mitarbeiter und die Erweiterung des Anwendungsbereichs auf allgemeine und betriebliche Angelegenheiten erwägen.

2010 wurden dem Board of Directors und dem Audit Committee zwei Mal Berichte zu den Fortschritten des Programms vorgelegt.

EADS wird auch in Zukunft führend bei den Bestrebungen zur Erstellung einheitlicher globaler Standards für Compliance in der Luft- und Raumfahrtindustrie, insbesondere von betrieblichen Verhaltenskodizes, sein. Da diese Standards weltweit durch einheitlichere Bedingungen für alle Teilnehmer zunehmend an Konsistenz gewinnen, wird sich EADS bemühen, ihr Engagement für Ethik und Integrität zu einem nachhaltigen Wettbewerbsvorteil auszubauen.

4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte

4

4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1.1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Strategie

Die Vergütungsstrategie von EADS soll eine Vergütung bieten,

- » mit der qualifizierte Führungskräfte gewonnen, gehalten und motiviert werden;
- » die im Einklang mit den Interessen der Aktionäre steht;
- » die in hohem Maße leistungsorientiert ist;
- » die angemessen und nachvollziehbar ist;
- » die gemessen am vergleichbaren Markt konkurrenzfähig ist;
- » die durchgängig im ganzen Konzern angewendet werden kann.

Vergleichsgrößen

Die Vergütungspolitik wird regelmäßig unter Verwendung der Zahlen von vergleichbaren Unternehmen und allgemeinen Industriedaten von Beratungsfirmen einem Vergleich mit den Praktiken anderer globaler Unternehmen unterzogen. Die Vergleichsdaten sind ein gewichteter Durchschnitt der Zahlen aus Deutschland, Frankreich und Großbritannien, den Herkunftsländern der EADS. Das gesamte Zieleinkommen für Führungskräfte soll gemessen an den Vergleichszahlen im mittleren Bereich liegen.

4.2.1.2 ERLÄUTERUNG DER VERGÜTUNGSPOLITIK

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors

Jedes Non-Executive Mitglied des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 80.000 Euro und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 5.000 Euro pro Sitzungsteilnahme. Der Chairman des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 180.000 Euro für die Übernahme dieser Funktion und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 10.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Die Chairmen der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 30.000 Euro. Die Mitglieder der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 20.000 Euro für jede Mitgliedschaft in einem Committee. Die jährlichen Honorare für den Vorsitz und die Mitgliedschaft in einem Committee werden kumuliert, wenn die betreffenden Non-Executive Mitglieder des Board of Directors zwei unterschiedlichen Committees angehören.

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors haben keinen Anspruch auf einen variablen Einkommensanteil oder Gewährung von Leistungen im Rahmen langfristiger Leistungspläne von EADS.

Chief Executive Officer

Der Chief Executive Officer (das einzige Executive-Mitglied des Board) bezieht weder ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board noch eine direkte Vergütung für seine Funktion als Mitglied des Board of Directors. Die Vergütungsrichtlinien für den Chief Executive Officer (sowie für die anderen Mitglieder des Executive Committee) sollen vielmehr ein Gleichgewicht zwischen der kurzfristigen operativen Performance und den mittel- und langfristigen Zielen der Gesellschaft schaffen und setzen sich aus den folgenden Hauptelementen zusammen:

Vergütungselemente	Vergütungselemente	Kriterien	% des gesamten Zieleinkommens/ % der Zuweisung
Grundgehalt	Vergütung des Marktwertes einer Stelle/Position	Persönliche Leistung	CEO von EADS und CEO von Airbus ⁽²⁾ : 45% des gesamten Zieleinkommens Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des gesamten Zieleinkommens
Jährlicher variabler Einkommensanteil	Belohnung der jährlichen Leistung unter Zugrundelegung der erreichten Leistungsmaßstäbe der Gesellschaft und persönlichen/teambezogenen Zielen einschließlich finanzielle und nicht finanzielle Ziele und Verhaltensweisen	- Kollektives Element (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichte EBIT ⁽³⁾ (50%), liquide Mittel (25%) und eingesetztes Kapital (25%) ⁽⁴⁾ persönlicher Anteil (50% des variablen Einkommensanteils): Erreichen der persönlichen Ziele für das Jahr	CEO von EADS und CEO von Airbus ⁽²⁾ : 55% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%) ⁽⁶⁾ Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%) ⁽⁶⁾
Langfristiger Leistungsplan (Leistungseinheiten)	Belohnung langfristiger Unternehmensleistungen bei Finanzzielen	Die Anzahl der Leistungseinheiten, die übertragen werden, hängt ab vom absoluten mittleren 3-Jahres-Ergebnis je Aktie ⁽⁵⁾ auf EADS-Ebene	Die übertragenen Leistungseinheiten bewegen sich in einer Spanne von 50% bis 150% der ursprünglichen Zuweisung ⁽¹⁾

(1) Bei absoluten negativen Ergebnissen während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 Prozent, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

(2) Ab 2011 werden das Grundgehalt des CEO von Airbus und der jährliche variable Einkommensanteil jeweils 50 Prozent dieses gesamten Zieleinkommens für alle anderen Mitglieder des Executive Committee von EADS mit Ausnahme des CEO von EADS ausmachen.

(3) EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten.

(4) Ab 2011 werden die Leistungsparameter für den kollektiven Anteil des jährlichen variablen Einkommens ausschließlich EBIT (50 Prozent) und Barmittel (50 Prozent) sein. Eingesetztes Kapital wird nicht mehr herangezogen.

(5) Ergebnis je Aktie

(6) Ab 2011 kann die Spanne der erreichten Leistungen zwischen 0 und 200 Prozent liegen.

Der Chief Executive Officer ist außerdem (ebenso wie die anderen Mitglieder des Executive Committee) wie nachstehend erläutert zum Bezug von Pensions- und anderweitigen Sozialleistungen berechtigt, u.a. in seiner Eigenschaft als anspruchsberechtigter Mitarbeiter im Rahmen von Belegschaftsaktienplänen (siehe „— 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“ und „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“).

4.2.1.3 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

Die Beträge, die sich aus verschiedenen Komponenten der Bezüge für den Chief Executive Officer und die Non-Executive Directors im Jahr 2010 zusammensetzen, sowie zusätzliche Informationen, wie die Anzahl der Leistungseinheiten (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und Einzelheiten zu den Ansprüchen auf Pensionsleistungen des Chief Executive Officer sind in den „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss — Anmerkung 11 dargelegt: Vergütung“.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Sie sind nachstehend zusammengefasst:

Gesamtvergütung und erstattungsfähige Kosten

Die Gesamtvergütung und damit zusammenhängende Personalaufwendungen für Mitglieder des Board of Directors schlüsseln sich für 2010 und 2009 wie folgt auf:

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors	2010	2009
	in €	in €
Fixum	1.170.000	1.075.000
Sitzungsgeld	520.000	455.000

Executive- Mitglieder des Board of Directors	2010	2009
	in €	in €
Grundgehalt	900.000	900.000
Jährlicher variabler Einkommensanteil (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	1.732.500	(1.141.250, auf Bitte des CEO wurde darauf verzichtet)

Folgende Zahlungen wurden für das Jahr 2010 an die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2010	Fixum* in €	Sitzungsgeld in €	Gesamt in €
Directors			
Bodo Uebber	210.000	120.000	330.000
Rolf Bartke	100.000	50.000	150.000
Dominique D'Hinnin	120.000	60.000	180.000
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay	80.000	60.000	140.000
Arnaud Lagardère	100.000	20.000	120.000
Hermann-Josef Lamberti	130.000	45.000	175.000
Lakshmi N. Mittal**	80.000	40.000	120.000
Sir John Parker	130.000	45.000	175.000
Michel Pébereau	100.000	35.000	135.000
Wilfried Porth	120.000	45.000	165.000
Gesamt	1.170.000	520.000	1.690.000

* 2011 wird das Fixum gezahlt.

** 2011 werden alle Honorare gezahlt.

Folgende Zahlungen wurden an die Executive Mitglieder des Board of Directors für das Jahr 2010 geleistet:

2010	Grundgehalt in €	Jährlicher variabler Einkommensanteil in € für das Jahr 2010
Director		
Louis Gallois	900.000	1.732.500

Die jährliche Gesamtzielvergütung des Executive-Mitglieds des Board of Directors (CEO) wird seit seiner Bestellung im Jahr 2006 erstmalig erhöht. Diese Erhöhung um 10 Prozent von 2.000.000 Euro auf 2.200.000 Euro (Grundgehalt von 990.000 Euro /jährlicher variabler Zieleinkommensanteil von 1.210.000 Euro) kommt im Jahr 2011 vorbehaltlich der Zustimmung auf der nächsten Jahreshauptversammlung der Gesellschaft zur Anwendung.

Angesichts der besseren Konzernergebnisse und anderer erreichter Meilensteine hat das Board of Directors die Empfehlung ausgesprochen, dass unter den derzeitigen Bedingungen alle Directors ihre Vergütung für das Jahr 2010 annehmen sollten. Für den CEO umfasst dies den jährlichen variablen Einkommensanteil, auf den er für das Jahr 2010 Anspruch hat.



Langfristige Leistungspläne

Die nachstehende Tabelle enthält einen Überblick über die dem Chief Executive Officer im Jahr 2010 im Rahmen des langfristigen Leistungsplans gewährten Leistungseinheiten:

	Leistungsplan: Anzahl der Performance Units*	
	Gewährt in 2010	Ausübungsdatum
Louis Gallois	54.400	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: (a) 25% erwartet im Mai 2014; (b) 25% erwartet im November 2014; (c) 25% erwartet im Mai 2015; (d) 25% erwartet im November 2015.

* Die Zuweisung aller Leistungseinheiten, die dem Chief Executive Officer gewährt wurden, erfolgt entsprechend der festgelegten Leistungsparameter.

Pensionsleistungen

Die Arbeitsverträge der zwölf Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen. Als allgemeine Regel gilt, dass sie im Alter von 60 oder 65 Jahren eine jährliche Pension in Höhe von 50 Prozent ihres jährlichen Grundgehalts bei bis zu 5 Jahren Dienstzeit im Executive Committee von EADS erhalten.

Diese Ansprüche können nach einer zweiten Amtszeit schrittweise auf 60 Prozent steigen, üblicherweise nach zehn Dienstjahren im Executive Committee. Um in den Genuss des höheren Satzes der Ansprüche von 60 Prozent zu gelangen, muss das jeweilige Mitglied des Executive Committee jedoch eine 12-jährige Betriebszugehörigkeit beim Konzern vorweisen.

Diese Pensionspläne wurden durch kollektive Pensionspläne für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland umgesetzt. Die Pensionszusagen enthalten auch separate Regelungen zum Beispiel hinsichtlich der Mindestzugehörigkeit zum Konzern oder andere Bedingungen, um sie in Einklang mit nationalen Vorschriften zu bringen.

Für den Chief Executive Officer belief sich die Höhe der festen Pensionsverpflichtung zum 31. Dezember 2010 (d. h. der Buchwert in bar) auf 2,3 Millionen Euro, während die für das Geschäftsjahr 2010 verbuchte Summe des laufenden Dienstzeit- und Zinsaufwands in Bezug auf seine Pensionszusage einen Aufwand von 0,6 Millionen Euro ausmachte. Für diese Pensionsverpflichtung wurde im Konzernabschluss eine Rückstellung gebildet.

Abfindungssumme

Der Anstellungsvertrag des Chief Executive Officer sieht vor, dass er Anspruch auf Zahlung einer Abfindung hat, wenn sein Ausscheiden auf eine Entscheidung des Unternehmens im Falle eines Kontrollwechsels oder einer Änderung der Strategie zurückgeht. Die Zahlung der Abfindung unterliegt außerdem den vom Board of Directors festgelegten und bewerteten Leistungsbedingungen. Sofern anwendbar, beläuft sich die Abfindung auf maximal 18 Monate der jährlichen Gesamtzielvergütung.

Diese Abfindung findet jedoch keine Anwendung, da der Chief Executive Officer das Alter von 65 Jahren erreicht hat und mit sofortiger Wirkung in den Ruhestand treten kann.

Außer dem Chief Executive Officer hat kein anderer amtierender Director Anspruch auf eine Abfindungssumme.

Wettbewerbsverbot

Im Vertrag des Chief Executive Officer ist eine Wettbewerbsverbotsklausel enthalten. Dieses Wettbewerbsverbot gilt für ein Jahr ab Beendigung des Anstellungsvertrags und ist auf Initiative der Gesellschaft für ein Jahr verlängerbar.

Der Chief Executive Officer erhält im Hinblick auf die Anwendung der Wettbewerbsverbotsklausel eine Vergütung von 50 Prozent der letzten monatlichen Gesamtjahreszielvergütung. Das Monatsgehalt ist als Grundgehalt zuzüglich 1/12 des zuletzt gezahlten jährlichen Leistungsbonus definiert.

Sonstige Leistungen

Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf einen Firmenwagen. Der Wert seines Firmenwagens beläuft sich zum 31. Dezember 2010 auf 24.120 Euro (ohne MwSt.).

4.2.1.4 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES EXECUTIVE COMMITTEE

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, haben auf Gesamtjahresbasis im Jahr 2010 Anspruch auf eine Gesamtvergütung von 18.345.127 Euro. Diese Vergütung wird beim Chief Executive Officer von EADS und beim Chief Executive Officer von Airbus in einen Festanteil von 45 Prozent und einen variablen Anteil von 55 Prozent des Zieleinkommens aufgeteilt und für die anderen Mitglieder des Executive Committee in einen Festanteil von 50 Prozent und einen variablen Anteil von 50 Prozent des Zieleinkommens.

Die Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an Louis Gallois, Chief Executive Officer, im Jahr 2010 gezahlt wurde, belief sich auf 900.000 Euro (diese Summe enthält nur die Zahlungen seines Fixums von Januar bis Dezember 2010 und keinen variablen Anteil für 2009, da er im Jahr 2010 auf diesen variablen Anteil verzichtete).

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, erhalten den Hauptteil ihrer Vergütung von den zuständigen nationalen Konzerngesellschaften (gemäß

den Bedingungen ihres Anstellungsvertrages) und den übrigen Teil von EADS N.V. („NV-Vergütung“, gemäß den Bedingungen des NV-Letter of Agreement).

4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien

Siehe „– 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien

Der Artikel 2:146 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt:

„Soweit in der Satzung nicht anders festgelegt, wird eine Gesellschaft (*naamloze vennootschap*) in allen Angelegenheiten, bei denen ein Interessenkonflikt mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors vorliegt, durch ihr Board of Supervisory Directors vertreten. Die Aktionärsversammlung ist jederzeit berechtigt, zu diesem Zweck eine oder mehrere Personen zu ernennen.“ Die Satzung von EADS bestimmt insoweit etwas anderes, als sie das Board of Directors ermächtigt, die Gesellschaft in Angelegenheiten, die Interessenkonflikte mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors betreffen, zu vertreten.

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2008, 2009 und 2010 keine Vereinbarung mit einem Mitglied des Board of Directors, 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 37: Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010 und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 37: Geschäfte mit verbundenen Unternehmen und Personen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009 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.

4.2.4 Gewährte Darlehen und Garantien für Directors

EADS hat ihren Directors oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

4.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik der EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. Im Jahr 2010 wurde für das Senior Management des Konzerns ein Leistungs- und Aktienplan mit beschränkten Rechten aufgestellt (siehe „– 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und den Mitarbeitern wurden im Rahmen eines speziellen kostenlosen Belegschaftsaktienplans zur Feier des zehnjährigen

Bestehens von EADS zehn kostenlose Aktien geschenkt (siehe „– 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“).

Die Gewinnbeteiligungsprogramme, die bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt wurden, folgen gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (ESOP)

EADS unterstützt den Aktienbesitz von Mitarbeitern. Seit ihrer Einführung hat EADS zur Teilnahme berechtigten Mitarbeitern regelmäßig Gelegenheit zum Kauf von EADS-Aktien zu günstigen Bedingungen über Belegschaftsaktienpläne („**ESOPs**“) geboten.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Bedingungen der in der Zeit von 2000–2009 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 €* / 7,93 €**	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 €* / 17,16 €**	1 €	2.037.835	9. Mai 2007
2008	12,79 €* / 11,70 €**	1 €	2.031.820	25. Juli 2008
2009	10,76 €	1 €	1.358.936	18. Dezember 2009

* Im Rahmen des Mitarbeitersparplans gekaufte Aktien.

** Direkt gekaufte Aktien.

ESOP 2010

2010 wurde das bestehende Mitarbeiteraktienprogramm (ESOP) weltweit durch einen speziellen kostenlosen Belegschaftsaktienplan zur Feier des zehnjährigen Bestehens von EADS für rund 118.000 Mitarbeiter in 29 Ländern ersetzt. Jedem anspruchsberechtigten Mitarbeiter wurden zehn kostenlose Aktien an EADS zugeteilt, so dass insgesamt

1.184.220 Aktien verteilt wurden. Diese Aktien entstammten eigenen Beständen und wirkten sich daher nicht auf das ausgegebene Aktienkapital aus.

Diese außerordentliche Zuteilung kostenloser Aktien wurde zur Feier des Börsengangs von EADS vor zehn Jahren vorgenommen und um das Zugehörigkeitsgefühl jedes Mitarbeiters für EADS zu stärken.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

ZUKÜNFTIGE ESOPS

EADS plant vorbehaltlich der Genehmigung des Board of Directors die Einführung eines ESOP für 2011. Der ESOP für 2011 soll erwartungsgemäß ein Aktienergänzungsplan sein, bei dem die Gesellschaft eine bestimmte Anzahl direkt

gekaufter Aktien mit kostenlos zugeteilten Aktien ergänzt. Das Angebot würde insgesamt bis zu rund 3,2 Millionen Aktien der Gesellschaft, d. h. bis zu 0,39 Prozent ihres ausgegebenen Aktienkapitals umfassen, die allen anspruchsberechtigten Mitarbeitern zur Verfügung stehen würden.

4.3.3 Langfristige Leistungspläne

Bei den Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000, 12. Juli 2001, 9. August 2002, 10. Oktober 2003, 8. Oktober 2004, 9. Dezember 2005 und 18. Dezember 2006 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der durch die Aktionärsversammlungen vom 24. Mai 2000, 10. Mai 2001, 6. Mai 2003, 11. Mai 2005 und 4. Mai 2006 erteilten Ermächtigung die Zuteilung von Aktienoptionen zum Zeichnen von Aktien des Unternehmens.

In seiner Sitzung am 18. Dezember 2006 stimmte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der Ermächtigung

durch die Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006 der leistungsabhängigen Aktienzuteilung und der Zuteilung von EADS-Aktien mit beschränkten Rechten zu.

Auf seinen Sitzungen am 7. Dezember 2007, 13. November 2008, 13. November 2009 und 10. November 2010 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft die Zuteilung von Leistungseinheiten und von Einheiten mit beschränkten Rechten an der Gesellschaft.

Die wichtigsten Kennzahlen dieser Optionen, der leistungsabhängigen Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten und der Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2010 sind in den „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 36 – aufgeführt: Anteilsbasierte Vergütung“. Sie sind auch in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Erste Tranche	Zweite Tranche
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der gewährten Optionen	5.324.884	240.000
Anzahl ausstehender Optionen	-	-
Den Directors und Officers zugeteilte Optionen	720.000	60.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	850	34
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen dürfen nach zwei Jahren und vier Wochen ab dem Zuteilungsdatum der Optionen ausgeübt werden; 50% der Optionen dürfen ab dem dritten Jahrestag des Zuteilungsdatums der Optionen ausgeübt werden (vorbehaltlich bestimmter 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	8. Juli 2010	8. Juli 2010
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	20,90 €	20,90 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.892.020	188.000

4



	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001	10. Mai 2001
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	12. Juli 2001	9. August 2002
Anzahl der gewährten Optionen	8.524.250	7.276.700
Anzahl ausstehender Optionen	3.031.759	2.283.470
Optionen wurden zugeteilt:		
▶ Herr Philippe Camus	135.000	135.000
▶ Herr Rainer Hertrich	135.000	135.000
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2001 (dritte Tranche) und 2002 (vierte Tranche) zugeteilt wurde	738.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.650	1.562
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen dürfen nach zwei Jahren und vier Wochen ab dem Zuteilungsdatum der Optionen ausgeübt werden; 50% der Optionen dürfen ab dem dritten Jahrestag des Zuteilungsdatums der Optionen ausgeübt werden (vorbehaltlich bestimmter 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	12. Juli 2011	8. August 2012
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	24,66 €	16,96 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	3.492.831	4.393.947

1

2

3

4

5



Verzeichnis

	Fünfte Tranche	Sechste Tranche
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003	6. Mai 2003
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10. Oktober 2003	8. Oktober 2004
Anzahl der gewährten Optionen	7.563.980	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen	4.238.953	5.597.026
Optionen wurden zugeteilt:		
▶ Herrn Philippe Camus	135.000	135.000
▶ Herrn Rainer Hertrich	135.000	135.000
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2003 (fünfte Tranche) und 2004 (sechste Tranche) zugeteilt wurde	808.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.491	1.495
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen dürfen nach zwei Jahren und vier Wochen ab dem Zuteilungsdatum der Optionen ausgeübt werden; 50% der Optionen dürfen ab dem dritten Jahrestag des Zuteilungsdatums der Optionen ausgeübt werden (vorbehaltlich bestimmter 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	9. Oktober 2013	7. Oktober 2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	15,65 €	24,32 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.726.403	2.400

(1) Bei der sechsten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS 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	9. Dezember 2005
Anzahl der gewährten Optionen	7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen	6.096.391 ⁽¹⁾
Optionen wurden zugeteilt:	
▶ Herr Thomas Enders	135.000
▶ Herr 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 dürfen nach zwei Jahren ab dem Zuteilungsdatum der Optionen ausgeübt werden; 50% der Optionen dürfen ab dem dritten Jahrestag des Zuteilungsdatums der Optionen ausgeübt werden (vorbehaltlich bestimmter 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 von EADS 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	0

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsbedingungen. 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		18. Dezember 2006
		Aktioptionsplan
Anzahl der gewährten Optionen		1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen		1.650.500
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 (vorbehaltlich bestimmter 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		50%
Ausübungspreis		25,65 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen		0
Leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten		
	Leistungsabhängige Aktien	Aktien mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Aktien	1.344.625	391.300
Anzahl in Umlauf befindlicher Aktien	-	-
Aktien wurden zugeteilt:		
▶ Herrn Thomas Enders	16.875	-
▶ Herrn Louis Gallois	16.875	-
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Aktien im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	137.500	28.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.637
Ausübungsdatum	Die leistungsabhängigen Aktien und die Aktien mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsabhängigen Aktien, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Der Ausübungszeitraum endet mit dem Datum der Veröffentlichung der Jahresergebnisse für 2009, die im März 2010 erwartet wird. Die Übertragung des Eigentums erfolgte am 2. Juni 2010.	
Anzahl zugewiesener Aktien	902.907	372.675

**Neunte Tranche**

Datum der Sitzung des Board of Directors 7. Dezember 2007

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	1.693.940	506.060
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	1.603.280	486.720
Einheiten wurden zugeteilt:		
▶ Herr Louis Gallois	33.700	-
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2007 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	239.900	43.500
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.617

Ausübungsdatum Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden übertragen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- ▶ 25% erwartet im Mai 2011;
- ▶ 25% erwartet im November 2011;
- ▶ 25% erwartet im Mai 2012;
- ▶ 25% erwartet im November 2012.

Anzahl zugewiesener Einheiten 4.240 640

Zehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors 13. November 2008

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.192.740	801.860
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.138.700	781.960
Einheiten wurden zugeteilt:		
▶ Herr Louis Gallois*	40.000	-
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2008 (zehnte Tranche) zugeteilt wurde	304.000	68.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.684

Ausübungsdatum Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden übertragen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- ▶ 25% erwartet im Mai 2012;
- ▶ 25% erwartet im November 2012;
- ▶ 25% erwartet im Mai 2013;
- ▶ 25% erwartet im November 2013.

Anzahl zugewiesener Einheiten 3.640 2.940

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Elfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors 13. November 2009

Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten

	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.697.740	928.660
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.664.090	926.860
Einheiten wurden zugeteilt:		
▶ Herrn Louis Gallois*	46.000	-
▶ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2009 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	356.000	96.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.749

Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden übertragen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.

Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- ▶ 25% erwartet im Mai 2013;
- ▶ 25% erwartet im November 2013;
- ▶ 25% erwartet im Mai 2014;
- ▶ 25% erwartet im November 2014.

Ausübungsdatum

Anzahl zugewiesener Einheiten 4.250 400

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

Zwölfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors 10. November 2010

Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten

	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.891.540	977.780
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.890.140	977.320
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

Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden übertragen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.

Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- ▶ 25% erwartet im Mai 2014;
- ▶ 25% erwartet im November 2014;
- ▶ 25% erwartet im Mai 2015;
- ▶ 25% erwartet im November 2015.

Ausübungsdatum

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

4

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 36: Anteilsbasierte Vergütung“.

Informationen über die von den Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee durchgeführten Transaktionen sind über die Webseite von EADS und/oder die Webseiten der entsprechenden Börsenaufsichtsbehörden erhältlich.

► Beteiligungen der Mitglieder des Board of Directors an der Gesellschaft

Mitglied des Board of Directors	Beteiligung
► Herr Louis Gallois	15 Stammaktien 67.500 Aktienoptionen* 13.500 leistungsabhängige Aktien*
► Herr Dominique D'Hinnin	61 Stammaktien
► Herr Arnaud Lagardère	2 Stammaktien

* Vgl. achte Tranche wie in der Tabelle oben dargestellt.

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	184
5.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	184
5.3	Informationsrichtlinie	185
5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	185
5.5	Erhebliche Änderungen	186



5.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

EADS

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.

EADS vertreten durch:

Louis Gallois
Chief Executive Officer

5.3 Informationsrichtlinie

Informationen erteilt:

Frau Nathalie Errard

Head of Investor Relations and Financial Communication

EADS

37, boulevard de Montmorency

75781 Paris cedex 16 Frankreich

Tel.: +33 1 42 24 28 00

Fax: +33 1 42 24 28 40

E-Mail: ir@eads.com

Die Webseite www.eads.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;
- ▶▶ dem in englischer Sprache am 22. April 2009 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;
- ▶▶ dem in englischer Sprache am 21. April 2010 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument; und
- ▶▶ dem Konzernabschluss (IFRS) und dem Einzelabschluss von EADS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2008, 2009 und 2010, zusammen mit den jeweiligen Berichten der Abschlussprüfer, am eingetragenen Firmensitz von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung/*statutaire zetel*), Tel.: + 31 (0)71 5245 600.

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). E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: ir@eads.com.

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 von EADS seit dem 31. Dezember 2010 nicht wesentlich verändert.



www.eads.com

European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.
Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande

In Deutschland

81663 München – Deutschland

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

EADS

