

Wir haben, was zählt.



DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2008



The step beyond

EADS auf einen Blick



DER KONZERN	II
GESCHÄFTSBEREICHE	IV
ZENTRALE PROGRAMME UND PRODUKTE	VI
DAS JAHR 2008 IM RÜCKBLICK	XII
DIE EADS-AKTIE	XIV
WELTWEITE PRÄSENZ	XVI
ORGANISATIONSTRUKTUR DES EADS-KONZERNS	XVIII

Wir haben, was zählt.

Die führende Position in Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigung verdankt EADS engagierten Mitarbeitern und Spitzentechnologien. Immer wieder sichert sich *Airbus* rund 50 Prozent Marktanteil bei Verkehrsflugzeugen mit mindestens 100 Sitzplätzen. Aufbauend auf dem zivilen Flugzeugbau entwickelt *Airbus Military* Flugzeuge für besondere Einsätze und ist für das militärische Transportflugzeug A400M zuständig. *Eurocopter* ist der weltweit führende Hubschrauberhersteller, *Astrium* europäische Spitze bei Raumfahrtprogrammen. Unser Geschäftsbereich *Verteidigung und Sicherheit* ist größter Partner im Eurofighter-Konsortium, wesentlicher Anteilseigner am Lenkflugkörperhersteller MBDA und bietet umfassende Systemlösungen.

Unsere Ingenieure, Wissenschaftler und Manager verbinden modernste Technologien, herausragende wissenschaftliche Leistungen und fundiertes Programmmanagement. Damit verschaffen sie dem Konzern einen Wettbewerbsvorteil und ermöglichen es uns, weltweit gefragte Produkte zu entwickeln, herzustellen und zu betreuen. Innovationen aus dem Hause EADS leisten einen wichtigen Beitrag zu Wirtschaftswachstum, Sicherheit und Ökoeffizienz – entscheidende Werte für alle Akteure.



DIE SOLIDEN ERGEBNISSE 2008 beruhen auf der starken grundlegenden Performance in den Programmen und unterstreichen unsere Widerstandskraft in einem weltwirtschaftlich schwierigen Umfeld. EADS ist gut gewappnet für die Krise.

		2008	2007	2006
Umsatz ¹⁾	Mio. €	43.265	39.123	39.434
EBIT* ¹⁾	Mio. €	2.830	52	399
Konzernergebnis (Net Income) ²⁾	Mio. €	1.572	-446	99
Ergebnis je Aktie ²⁾	€	1,95	-0,56	0,12
Dividende je Aktie	€	0,20 ³⁾	0,12	0,12
Nettoliquidität ¹⁾	Mio. €	9.193	7.024	4.229
Auftragseingang ¹⁾⁴⁾	Mio. €	98.648	136.799	69.018
Auftragsbestand ¹⁾⁴⁾	Mio. €	400.248	339.532	262.810
Beschäftigte		118.349	116.493	116.805



Der **UMSATZ** stieg um 11 Prozent auf €43,3 Milliarden dank des beachtlichen Wachstums im gesamten Konzern.

Das **EBIT** von €2,8 Milliarden profitierte von operativen Verbesserungen in allen Geschäftsbereichen.

Die **NETTOLIQUIDITÄT** erreichte mit €9,2 Milliarden einen neuen Höchststand – ermöglicht durch einen unerwartet hohen Free Cashflow.

Der **AUFTRAGSBESTAND** stieg um 18 Prozent auf einen neuen Rekordwert von €400,2 Milliarden. Der bemerkenswerte Auftragseingang in Höhe von €98,6 Milliarden unterstreicht die Attraktivität unserer Produkte.

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

¹⁾ Ergebniskonsolidierung von MBDA zu 37,5 Prozent in den Jahren 2008 und 2007 gegenüber 50 Prozent im Jahr 2006. Die Zahlen von 2006 werden nicht neu ausgewiesen. Für eine tragfähige Vergleichsgrundlage müssen folgende Auswirkungen der veränderten Konsolidierung auf die Zahlen von 2006 berücksichtigt werden: €-418 Mio. beim Umsatz für das Geschäftsjahr (Gj.) 2006, €-30 Mio. beim EBIT* für das Gj 2006, €-249 Mio. bei der Nettoliquidität für das Gj. 2006, €-329 Mio. beim Auftragseingang für das Gj. 2006, €-1,691 Mio. beim Auftragsbestand für das Gj. 2006, €-168 Mio. beim Umsatz für das 4. Quartal 2006, €-19 Mio. beim EBIT* für das 4. Quartal 2006.

²⁾ EADS verwendet weiterhin den Terminus Net Income. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß IFRS zusteht.

³⁾ wird der EADS-Hauptversammlung 2009 vorgeschlagen.

⁴⁾ Die Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.



A350 XWB

AIRBUS ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller; er erhält kontinuierlich 40 bis 60 Prozent aller Aufträge über Flugzeuge mit 100 oder mehr Sitzplätzen.

(in Mio. €)	2008	2007	Veränderung
Umsatz	27.453	25.216	+9%
EBIT	1.790	-881	-
Auftragseingang	82.041	117.323	-30%
Auftragsbestand	344.818	283.829	+21%
in Stückzahlen			
Auslieferungen	483	453	+7%
Auftragsbestand	3.715	3.421	+9%



A330 MRTT

AIRBUS MILITARY (bislang Militärische Transportflugzeuge) baut auf der Erfahrung von Airbus im zivilen Flugzeugbau auf und entwickelt Flugzeuge für militärische und sicherheitsrelevante Aufgaben; dazu gehören zum Beispiel Luftbetankung und Seeraumüberwachung. Airbus Military leitet auch das Programm für das militärische Transportflugzeug A400M.

(in Mio. €)	2008	2007	Veränderung
Umsatz	2.759	1.140	+142%
EBIT	-16	-155	-
Auftragseingang	5.083	784	+548%
Auftragsbestand	22.269	19.932	+12%



EC120

EUROCOPTER ist der größte Hubschrauberhersteller der Welt. Die EADS-Tochter verfügt über ein stark wachsendes Verteidigungsgeschäft und erhält regelmäßig mehr als die Hälfte aller Aufträge im zivilen und öffentlichen Geschäft.

(in Mio. €)	2008	2007	Veränderung
Umsatz	4.486	4.172	+8%
EBIT	293	211	+39%
Auftragseingang	4.855	6.584	-26%
Auftragsbestand	13.824	13.455	+3%



ATV (Automated Transfer Vehicle)

ASTRIUM ist Marktführer in Europa und spielt eine herausragende Rolle bei öffentlichen und militärischen Raumfahrtprogrammen in Europa. Der Geschäftsbereich ist drittgrößter Raumfahrtkonzern weltweit. Zum Portfolio zählen Satelliten, Trägerraketen und Dienstleistungen im Raumfahrtgeschäft.

(in Mio. €)	2008	2007	Veränderung
Umsatz	4.289	3.550	+21%
EBIT	234	174	+34%
Auftragseingang	3.294	4.492	-27%
Auftragsbestand	11.035	12.895	-14%



Eurofighter

VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT bildet den Schwerpunkt der Sicherheits- und Verteidigungsaktivitäten des Konzerns. Diese umfassen die EADS-Beteiligung am Eurofighter-Programm, Lenkflugkörper- und militärische Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik sowie entsprechende Dienstleistungen.

(in Mio. €)	2008*	2007*	Veränderung
Umsatz	5.668	5.392	+5%
EBIT	408	345	+18%
Auftragseingang	5.287	7.460	-29%
Auftragsbestand	17.032	17.836	-5%



ATR 72-500

ÜBRIGE AKTIVITÄTEN bündeln das EADS-Geschäft mit Turbo-prop-Flugzeugen, General Aviation, Frachterumrüstung sowie Flugzeugstrukturen und -sitzen. Auch die US-Aktivitäten des Konzerns sind darin enthalten. In den Übrigen Aktivitäten sind die Geschäftseinheiten ATR, EADS EFW, EADS Sogerma, Socata und EADS North America zusammengefasst.

(in Mio. €)	2008*	2007*	Veränderung
Umsatz	1.528	1.407	+9%
EBIT	80	84	-5%
Auftragseingang	1.895	1.963	-3%
Auftragsbestand	3.364	2.740	+23%

* Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wurde die Konsolidierung von EADS North America geändert, indem Teile aus dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit in die Übrigen Aktivitäten übertragen wurden. Die Führung bedeutender Geschäftselemente verbleibt jedoch bei den entsprechenden Geschäftsbereichen. Die Zahlen des Gesamtjahres 2007 und zum 31. Dezember 2007 wurden entsprechend angepasst. Im Gesamtjahr 2008 enthält der Umsatz von EADS North America vorwiegend Umsätze im Zusammenhang mit der Hauptauftragnehmerschaft für das LUH-Programm (Light Utility Helicopter).



A380 Das Effizienz-Wunder

Der neue doppelstöckige Airbus **A380** ist das geräumigste und effizienteste Flugzeug am Himmel. Mit dieser 525-sitzigen Maschine können Fluggesellschaften ihre Kunden mit unvergleichlichem Komfort verwöhnen. Sie bietet zudem ein Plus an Wirtschaftlichkeit, bessere Umwelteigenschaften, höhere Kapazität für Langstreckenflüge und geringere Kosten pro Passagier.

A320-Familie Bestseller aller Klassen

Die Flugzeuge der **A320-Familie** sind die meistverkauften Zivilflugzeuge aller Zeiten. Sie entsprechen dem Bedarf der Airlines: optimiertes Kabinenlayout, verbesserter Gepäck- und Frachtaufschlag, größte Flexibilität im Kurz- und Mittelstreckenbereich sowie niedrigere Betriebskosten.



A350 XWB Fliegen nach Maß

Mit der **A350 XWB** (eXtra Wide Body) befriedigt Airbus die Nachfrage nach Langstreckenflugzeugen mittlerer Passagierkapazität. Dank ihres weitgehend aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gefertigten Rumpfs und niedrigen Gewichts ist sie angesichts hoher Treibstoffpreise und strenger Umweltkriterien erste Wahl. Zudem bietet die Großraumkabine optimalen Komfort auf langen Flügen. Der 2006 eingeführte Flugzeugtyp befindet sich noch in der Entwicklung.

A330|A340 Vielfalt erfüllt alle Wünsche

Die vielseitige Airbus-Familie **A330/340** empfiehlt sich für Regionalrouten und Langstrecken gleichermaßen. Dank einer gemeinsamen Grundkonstruktion lässt sie sechs verschiedene Konfigurationen zu. Die zweistrahlige A330 generiert im regionalen Segment maximalen Umsatz bei niedrigen Betriebskosten, und die vierstrahlige A340 bietet ein Höchstmaß an Flexibilität auf anspruchsvollen Langstreckenflügen.





AIRBUS MILITARY



A400M **Schwertransporter für höchste Ansprüche**

Die **A400M** wurde für die anspruchsvollsten Aufgaben der Luftstreitkräfte weltweit entwickelt. Sie ist das Nachfolgemodell für veraltete Schwertransportflugzeuge, deren Nutzlastkapazitäten und Laderaumvolumina sie jeweils mehr als verdoppelt.

A330 MRTT

Neue Wege in der Luftbetankung

Das Tank- und Transportflugzeug **A330 MRTT** ist die weltweit führende Flugzeugplattform für die militärische Luftbetankung. Schon in der Basisvariante kann es enorme Treibstoffmengen aufnehmen. Diese werden über einen innovativen Tankausleger mit einem Flugsteuerungssystem (Fly-by-Wire-Technologie) abgegeben, der präziser steuerbar ist als andere Systeme. Die Maschine wurde bereits von Luftstreitkräften in Australien, dem Mittleren Osten, Großbritannien und den Vereinigten Staaten bestellt. Die A330 MRTT basiert auf der erfolgreichen Airbus-Familie A330/A340.



CN-235 | C-295 **Weltmeister im Mittelgewicht**

Mit ihrer Fähigkeit, auf kurzen und unbefestigten Pisten zu operieren, überzeugen die mittelschweren Turboprop-Transportflugzeuge **CN-235** und **C-295**. Sie sind die weltweit führenden Plattformen ihrer Klasse und bei zahlreichen Luftstreitkräften im Einsatz.



EUROSTAR 3000 **Mehr Nutzlast im All**

Die Satellitenplattform **Eurostar 3000** ist eine neue, leistungsstärkere Generation modularer und geostationärer Telekommunikationssatelliten. Diese jüngste Version der bewährten Eurostar-Serie ist bekannt für ihre außergewöhnliche Zuverlässigkeit und hohe Leistungsfähigkeit im Orbit. Die Serie wird durch Integration neuer Technologien ständig auf dem neuesten Entwicklungsstand gehalten.

ARIANE 5 **Das Trägersystem der neuen Generation**

Ariane 5 ist ein leistungsstarkes Schwerlast-Trägersystem zum Aussetzen von Satelliten. Mit einer Nutzlastkapazität von bis zu zehn Tonnen entspricht die Ariane 5, die sich seit der Inbetriebnahme 2005 als höchst zuverlässig und flexibel erwiesen hat, den steigenden Anforderungen ziviler wie staatlicher Kunden.



SKYNET 5 **Kommunikationsdienste für Streitkräfte**

Über **Skynet 5** werden erstmals militärische Satellitenkommunikationsdienste durch einen kommerziellen Anbieter erbracht. Der Skynet-5-Auftrag von mehr als £3,6 Milliarden sichert den britischen Streitkräften im Rahmen eines innovativen privatwirtschaftlichen Finanzierungsmodells bis mindestens 2020 abhör- und ausfallsichere Satellitenkommunikationsdienste.

COLUMBUS UND ATV **Europas Beiträge zur ISS**

Das Weltraumlabor Columbus und der unbemannte Raumtransporter **ATV** gingen Anfang 2008 auf die Reise ins All.



MBDA Zielsicher und innovativ

Der weltgrößte Anbieter militärischer Flugkörpersysteme, MBDA, steht für Innovation und technologische Meisterleistungen. ASTER 30 SAMP/T ist ein Boden-Luft-Lenkflugkörper der nächsten Generation mit mittlerer Reichweite zur Abwehr gegnerischer Luftfahrzeuge oder Lenkflugkörper; er zählt weltweit zu den modernsten Flugkörpersystemen im Einsatz. METEOR, ein Luft-Luft-Lenkflugkörper modernster Machart mit einer Reichweite von über 100 Kilometern, erreicht mehr als vierfache Schallgeschwindigkeit.



EUROFIGHTER

Das modernste Kampfflugzeug der Welt

Weltweit gibt es kein moderneres und vielseitigeres Kampfflugzeug als den **Eurofighter**. Er ist auf komplexe Luft-Luft- und Luft-Boden-Operationen ausgelegt und dafür extrem wendig und bestens integrierbar. Derzeit werden umfangreiche Eurofighter-Aufträge europäischer Kunden zur Auslieferung gebracht – und für Indien, Griechenland und die Schweiz wurden Angebote erstellt.

UNBEMANNTE LUFTFAHRZEUGE (UAV)

Alles im Auge behalten

Auf dem Gebiet unbemannter Luftfahrzeuge (**Unmanned Aerial Vehicles, UAVs**) ist EADS der einzige europäische Anbieter sowohl für große als auch kleine Systeme. Die Arbeit an der Studie zur Risikominimierung für das trinationale Advanced-UAV-Programm schritt weiter voran und die Bedürfnisse von Deutschland, Frankreich und Spanien im Bereich der Aufklärung, der Überwachung und der Erkennung wurden identifiziert. Zudem wurde das UAV-System SIDM an Frankreich ausgeliefert und dieses Jahr bereits in Afghanistan eingesetzt.



SICHERHEITSKONZEPTE Risiken effizient begegnen

Bedrohungen der Sicherheit nehmen weltweit zu. Ihre Komplexität und die Vielzahl der beteiligten Institutionen erfordern integrierte Sicherheitskonzepte. Systeme von EADS tragen dazu bei, Grenzen, Seeräume, Stadtgebiete und wichtige Infrastrukturen zu schützen und damit Krisen und Notfällen schneller begegnen zu können. **PMR-Systeme (Professional Mobile Radio)** ermöglichen Sicherheitsorganisationen eine effiziente, verlässliche und sichere Kommunikation.



EC225 | EC725 **Technologische Effizienz**

Diese Hubschrauber bringen die neuesten Entwicklungen von Eurocopter im Bereich Rotor- und Allwettertechnologie in der 11-Tonnen-Klasse zum Einsatz. Die EC225 kommt im Offshore-Öl- und -Gasgeschäft zum Einsatz, eignet sich aber auch für den Transport hochrangiger Regierungsvertreter sowie für Forschungs- und Rettungseinsätze. Die militärische Variante EC725 wird von den französischen Streitkräften eingesetzt. Innovative Technologien sorgen nicht nur für niedrigere Betriebs- und Wartungskosten, sondern ermöglichen auch Fliegen unter Eisbedingungen.

NH90 **Zukunftsweisend in jeder Rolle**

Der mittelschwere Mehrzweck-Militärhubschrauber **NH90** entspricht dem neuesten Entwicklungsstand im Helikopterbau und verfügt über die modernsten Missionssysteme. Er ist in zwei Grundversionen erhältlich: als taktischer Transporthubschrauber (TTH) und als Marineversion.



EC135 und EC145 **Innovation im Dienste des Kunden**

Die zweimotorigen leichten Mehrzweck-Hubschrauber **EC135** und **EC145** werden aus modernsten Kohlefaserverbundstoffen hergestellt. Ihre Konzeption mit gelenklosen Hauptrotoren und innovativen Heckrotorsystemen gewährleistet höchste Manövrierfreudigkeit und zugleich ein außerordentlich niedriges Geräusch- und Vibrationsniveau. Spezifische Sondermodelle dieser Hubschraubertypen wurden für VIP-Transportdienste, Rettungsflyer und Polizeistaffeln entwickelt.



ECUREUIL **Ein Hubschrauber für höchste Leistungen**

Die **Ecureuil**, die bis zu sieben Passagiere aufnehmen kann, ist berühmt für erstaunliche Leistungswerte, hohes Sicherheitsniveau und niedrige Betriebskosten. Durch den hohen Anteil an Verbundwerkstoffen, die enorme Zuladung und die geräumige Kabine bietet sie für den Einsatz als Passagier- und Arbeitshubschrauber die nötige Flexibilität.



TIGER Unfassbar schlagkräftig

Dieser mittelschwere zweimotorige Militärhubschrauber lässt sich im Gefechtsfeld nur schwer orten – ob mit bloßem Auge, Radar- oder Infrarottechnik. Seine Waffen- und Feuerleitsysteme sind auf höchste Effizienz ausgelegt.

Übrige Aktivitäten

ATR Lösungen für die Regionalstrecke

Die Turboprop-Flugzeuge der **ATR**-Familie beherrschen Landungen auf kurzen Bahnen und sind überaus sparsam im Verbrauch. Kern der Familie sind die 50-sitzige ATR 42-500, die seit 1995 in Betrieb ist, und die verlängerte 70-sitzige Version ATR 72-500, die 1997 auf den Markt kam. Dank ihrer niedrigen Sitzplatzkosten je Reisekilometer und ihrer erwiesenen Zuverlässigkeit kommen beide Modelle auf regionalen Flugstrecken zum Einsatz.



EADS EFW Frachtflugzeuge mit allen Airbus-Stärken

Elbe Flugzeugwerke (**EADS EFW**) ist das konzernweite Kompetenzzentrum für den Umbau von Airbus-Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen. Sie bieten die gleichen Vorteile der Familienkommunalität und Fly-by-Wire-Steuerung wie die zugrunde liegenden Airbus-Modelle. Zudem stellt EADS EFW faserverstärkte Komponenten für alle Airbus-Flugzeuge her.



EADS NORTH AMERICA

Der amerikanische Arm von EADS ist **EADS North America**, ein expandierendes Luftfahrt- und Verteidigungsunternehmen mit einem jährlichen Umsatzbeitrag zur US-Wirtschaft von über 10 Milliarden US-Dollar. Zusätzlich zu anderen Programmen beliefert EADS North America die US Army mit dem neuen Mehrzweckhubschrauber UH-72A.

1. FEBRUAR **Airbus testet alternative Kraftstoffe**

Die A380 absolviert den allerersten Flug mit einem aus Erdgas gewonnenen Flüssigkraftstoff. Der dreistündige Flug vom englischen Filton nach Toulouse in Frankreich markiert den Beginn eines Testprogramms, das die Umweltverträglichkeit von alternativen Kraftstoffen untersucht.

7. FEBRUAR **Weltraumlabor Columbus geht ins All**

Die Raumfähre Atlantis bringt das Columbus-Labor, Europas Beitrag zur ISS, in die Erdumlaufbahn. Das von Astrium im Auftrag der Europäischen Weltraumbehörde ESA gebaute Labor eröffnet eine völlig neue Dimension in der Weltraumforschung.

24. FEBRUAR **Eurocopter enthüllt die neue EC175**

Auf der Heli-Expo 2008 präsentiert Eurocopter mit der EC175 einen neuen Zivilhubschrauber der 7-Tonnen-Klasse. Die gemeinsam mit Chinas Harbin Aviation Industry Group entwickelte EC175 verfügt über modernste Technologie und ist speziell auf die Kundenanforderungen abgestimmt. Der Erstflug ist für 2009 geplant, mit der Musterzulassung der Europäischen Flugsicherheitsbehörde wird für 2011 gerechnet.

27. MÄRZ **Tankflugzeuge für Großbritannien**

Das von EADS angeführte AirTanker-Konsortium unterzeichnet einen Vertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium über die Bereitstellung einer Tankerflotte für die Royal Air Force. Die Laufzeit beträgt 27 Jahre. Ab 2011 sollen 14 neue Tankflugzeuge auf Basis der A330-200 in Dienst gestellt werden.

22. APRIL **EADS übernimmt PlantCML**

EADS übernimmt mit PlantCML den führenden Anbieter von Notruf-Dienstleistungen in Nordamerika. Damit verbessert der Konzern im expandierenden Geschäft mit sicheren Kommunikationsnetzwerken (Professional Mobile Radio, PMR) den Zugang zum US-Markt.

26. JUNI **Erste A400M verlässt Endmontage**

Im Beisein des spanischen Königs Juan Carlos I. verlässt die erste A400M die Endmontagelinie in Sevilla. Die A400M ist außerordentlich vielseitig und verfügt als Transportflugzeug sowohl über taktische als auch strategische Fähigkeiten.

17. JULI **Wichtige Aufträge für Airbus**

Während der Luftfahrtmesse im britischen Farnborough verkauft Airbus 256 Flugzeuge im Wert von über 40,5 Milliarden US-Dollar, darunter feste Aufträge über 247 Maschinen und neun Zusagen, überwiegend aus dem Mittleren Osten.

28. SEPTEMBER **Erste Airbus-Endmontagelinie in China geht in Betrieb**

In Tjanjin (China) eröffnen der chinesische Premierminister Wen Jiabao und der CEO von Airbus, Tom Enders, feierlich die erste Airbus-Endmontagelinie außerhalb Europas. Zu diesem Zweck ging Airbus ein Joint Venture mit chinesischen Partnern ein. Die ersten Flugzeuge sollen schon Mitte 2009 ausgeliefert werden.

29. SEPTEMBER **„Jules Verne“ schließt Mission erfolgreich ab**

Der unbemannte Raumtransporter „Jules Verne“, der im April an die Internationale Raumstation ISS andockte, führt sein letztes Manöver erfolgreich aus und verglüht beim Eintritt in die Erdatmosphäre wie geplant über dem Pazifik. Der von Astrium für die ESA entwickelte Raumtransporter soll die Versorgung der ISS sicherstellen.

25. OKTOBER **A380 seit einem Jahr im Dienst**

Die A380 feiert den ersten Jahrestag ihrer Indienststellung. Bis Ende 2008 wurden 13 Flugzeuge an Singapore Airlines, Qantas und Emirates ausgeliefert. Zu diesem Zeitpunkt hat die operative A380-Flotte bereits mehr als 2.200 Linienflüge mit insgesamt 21.000 Flugstunden und fast einer Million Passagieren absolviert.

16. DEZEMBER **Auslieferung des 50. UH-72A**

EADS North America übergibt den 50. leichten Mehrzweckhubschrauber vom Typ UH-72A Lakota an die US Army. Seit 2007 im Dienst, überzeugte der äußerst leistungsfähige und zuverlässige Hubschrauber auch andere Teilstreitkräfte: Die US Navy bestellte fünf weitere UH-72A.

23. DEZEMBER **Rekordauftrag für Eurocopter in Brasilien**

Die brasilianische Regierung erteilt einem Konsortium, bestehend aus Eurocopter und seiner brasilianischen Tochter Helibras, einen Rekordauftrag über 50 Hubschrauber vom Typ EC725. Der Hubschrauber der 11-Tonnen-Klasse bietet den brasilianischen Streitkräften vielfältige Einsatzmöglichkeiten.



7. Februar



1. Februar



24. Februar



27. März



26. Juni



28. September



22. April



17. Juli



29. September



25. Oktober



23. Dezember



16. Dezember

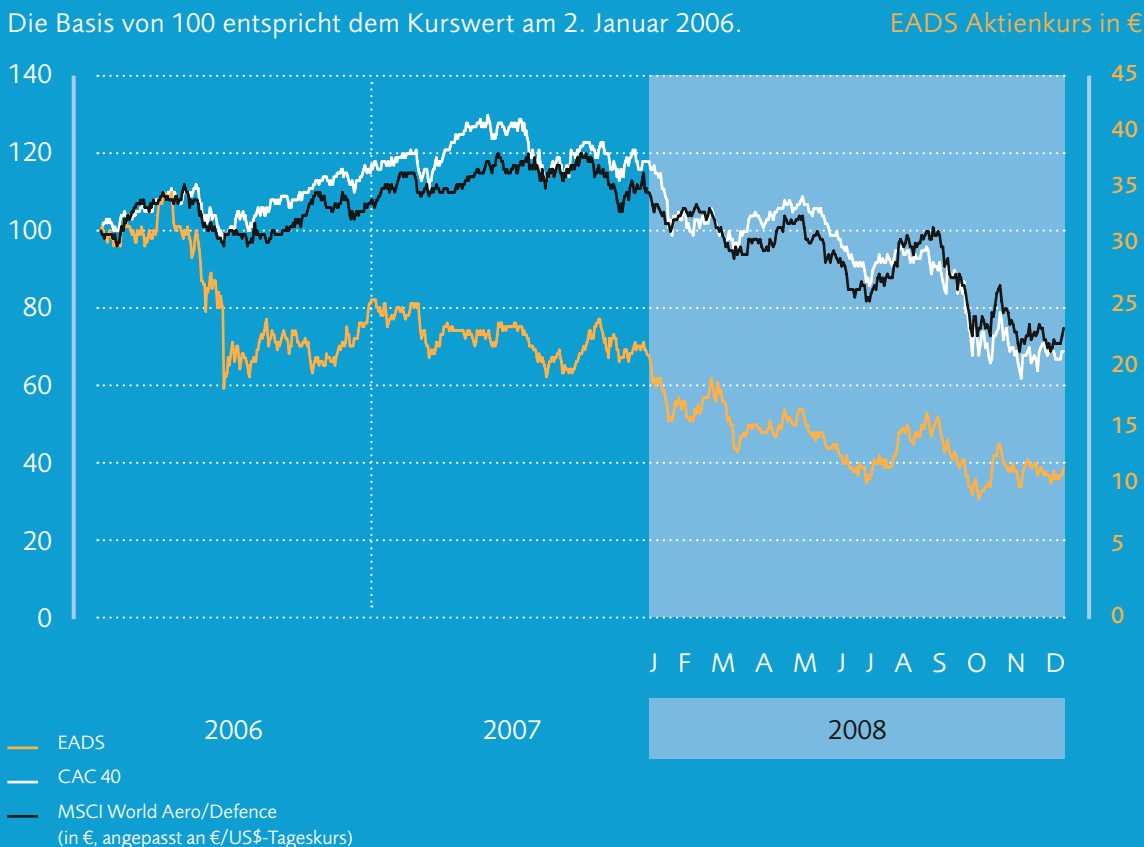
DIE EADS-AKTIE VERSPÜRTE 2008 STARKEN GEGENWIND, DER KURSVERLAUF SPIEGELT DIE AUSWIRKUNGEN DER WIRTSCHAFTSKRISE AUF DIE AKTIENMÄRKTE WIDER.

Für die Anleger standen zwei Themen im Mittelpunkt des Interesses: der Kurs des US-Dollars gegenüber dem Euro und die Folgen der Wirtschaftskrise für Airbus – ob durch Verschiebung oder Stornierung von Aufträgen oder durch vermehrten Bedarf an Kundenfinanzierung. Hinzu kommen der stark schwankende Ölpreis (zum Jahresende 74 Prozent günstiger als beim Höchststand im Juli) und die Schwierigkeiten bei wichtigen Programmen (Entwicklung der A400M und Hochlauf der A380-Produktion). Doch der solide Cashflow, die Nettoliquidität und der hohe Auftragsbestand stärken die Widerstandskraft des Konzerns.

Die EADS-Aktie folgte 2008 dem allgemeinen Abwärtstrend. Der Jahreschlusskurs lag bei €12,03 und damit 45% unter dem zum Jahresende 2007.

EADS-AKTIE

Kursentwicklung bis zum 31. Dezember 2008 (Schlusskurs)



PROFIL

ISIN-Kennung NL0000235190

Ausgegebene Aktien zum 31. Dezember 2008: 814.769.112

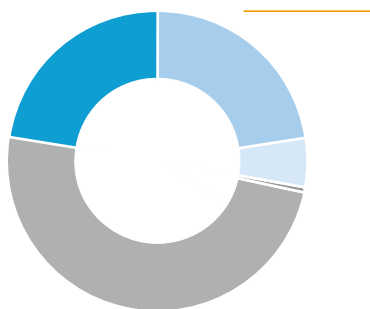
Höchststand 2008 an der Pariser Börse: €21,35 am 2. Januar

Tiefststand 2008 an der Pariser Börse: €9,55 am 16. Oktober

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.eads.com.

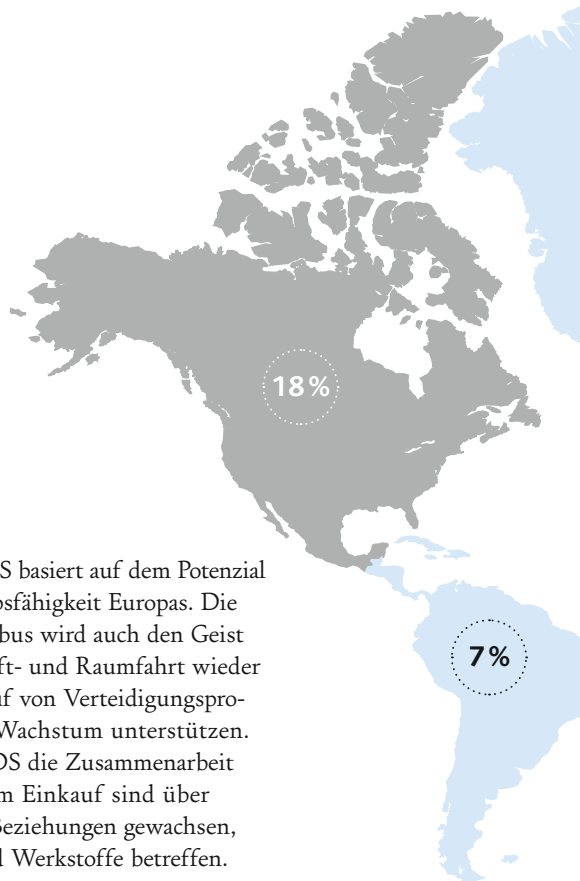


Aktionärsstruktur zum 31. März 2009



- 22,50% **Sogead** (Lagardère und die französische Staatsholding Sogepa)
- 22,50% **Daimler***
- 5,49% **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 0,39% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)
- 49,12% **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden.

* Daimler hat am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium privater und öffentlicher Investoren getroffen, derzufolge Daimler seinen Anteil am EADS-Kapital effektiv um 7,5 Prozent verringert, jedoch weiterhin Stimmrechte für den gesamten 22,5-Prozent-Anteil am EADS-Kapital behält.



EUROPA
44% ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2008
Umsatz	Mrd. €	18,9
Einkauf	Mrd. €	28,4
Aufträge	Mrd. €	23,4
Mitarbeiter		112.948

Der Erfolg von EADS basiert auf dem Potenzial und der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Erneuerung von Airbus wird auch den Geist der europäischen Luft- und Raumfahrt wieder stärken, der Hochlauf von Verteidigungsprogrammen wird das Wachstum unterstützen. Zusätzlich baut EADS die Zusammenarbeit mit Russland aus. Im Einkauf sind über Jahrzehnte hinweg Beziehungen gewachsen, die alle Bereiche und Werkstoffe betreffen.

NORDAMERIKA
18% ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

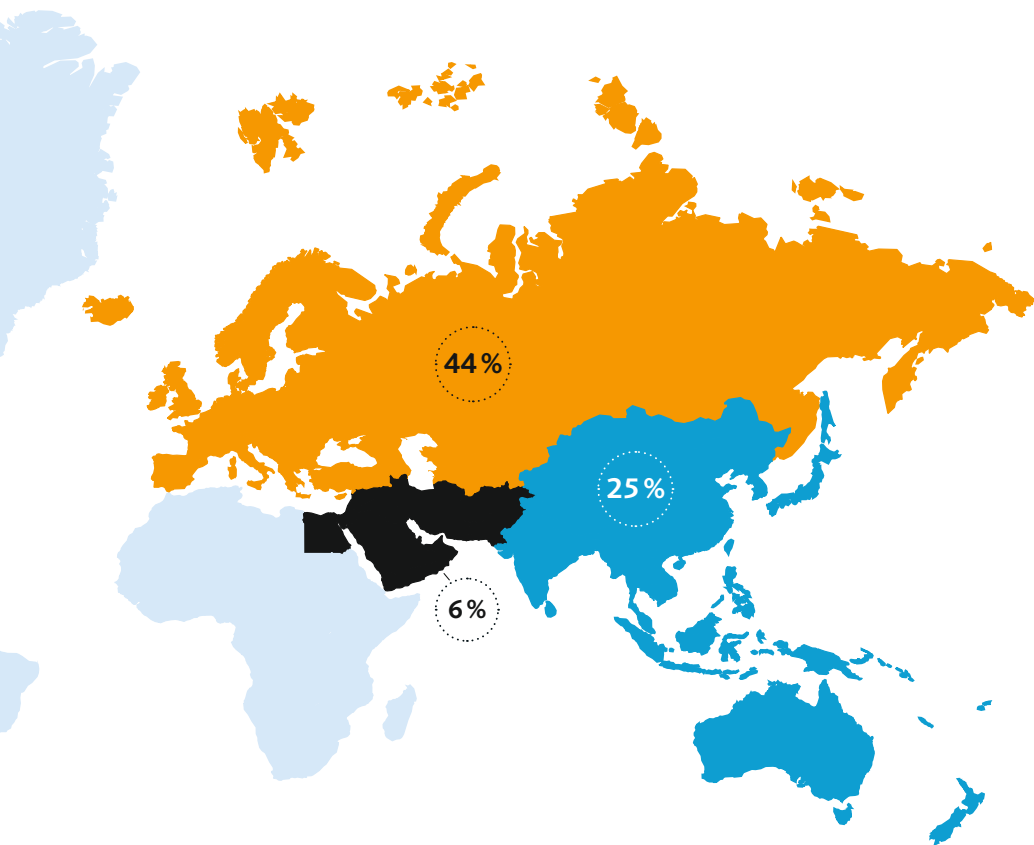
		2008
Umsatz	Mrd. €	7,8
Einkauf	Mrd. €	7,9
Aufträge	Mrd. €	4,4
Mitarbeiter		3.217

EADS North America ist Zulieferer und industrieller Partner US-amerikanischer Kunden in den Bereichen Verteidigung und Homeland Security, zivile Luftfahrt, Telekommunikation und Dienstleistungen. Das Unternehmen erhielt in den USA zuletzt Zuschläge für bedeutende Beschaffungsprogramme des Heeres und der Küstenwache. EADS greift auf die Erfahrung und Kompetenz der nordamerikanischen Luftfahrtunternehmen zurück, indem sie vor Ort in zunehmendem Maße Triebwerke, Systeme und Ausrüstungen einkauft.

ASIATISCH-PAZIFISCHER RAUM
25% ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2008
Umsatz	Mrd. €	10,7
Einkauf	Mrd. €	0,4
Aufträge	Mrd. €	29,2
Mitarbeiter		1.254

Im wachstumsstarken asiatisch-pazifischen Raum haben für EADS vor allem China, Indien und Südkorea Priorität. In gemeinsamen Projekten, wie der Entwicklung der Hub-schrauber EC175 (mit China) und KHP (mit Südkorea) oder dem Betrieb einer Endmontage- linie für die A320-Familie im chinesischen Tianjin, hat sich EADS mit hochkarätigen Anbietern zusammengetan. Auf diese Weise werden industrielle Fähigkeiten und vorhandenes Know-how bestmöglich kombiniert. Damit EADS am mittelfristigen Wachstum dieser Märkte teilhaben kann, muss sie dort entsprechendes Engagement zeigen.



● **MITTLERER OSTEN**
6% ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

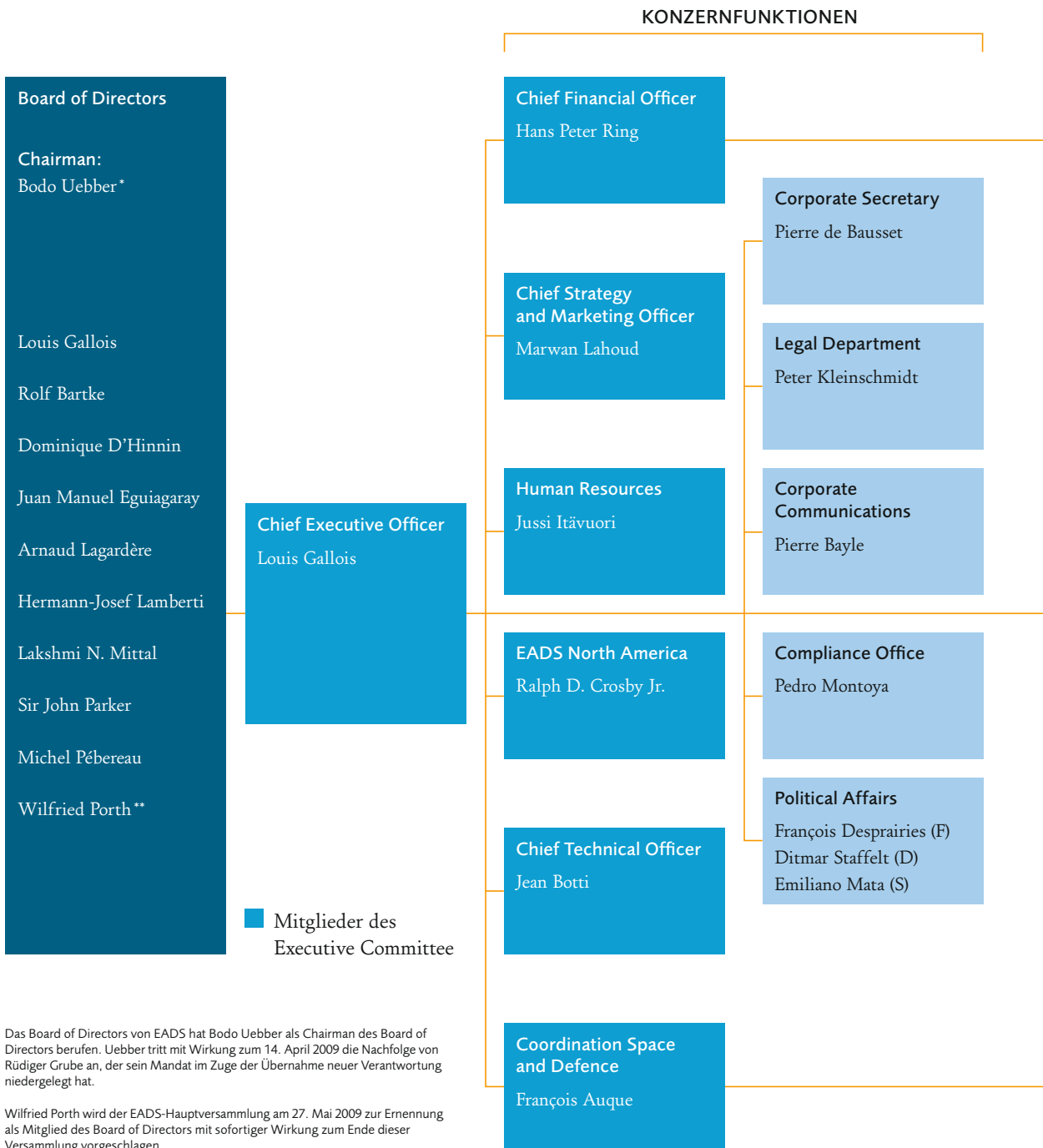
		2008
Umsatz	Mrd. €	2,5
Einkauf	Mrd. €	0,1
Aufträge	Mrd. €	28,9
Mitarbeiter		312

Der Mittlere Osten entwickelt sich zu einem wichtigen Markt für EADS. Der Konzern konnte seine Präsenz dort festigen und bedeutende Durchbrüche erzielen, vor allem in neuen Geschäftsfeldern wie Grenzüberwachung oder Luftbetankung. In der zivilen Luftfahrt haben sich fast alle großen Airlines der Region bei der Erweiterung und Erneuerung ihrer Flotten für Flugzeuge von Airbus entschieden – und sind bedeutende Abnehmer der A380 und A350XWB.

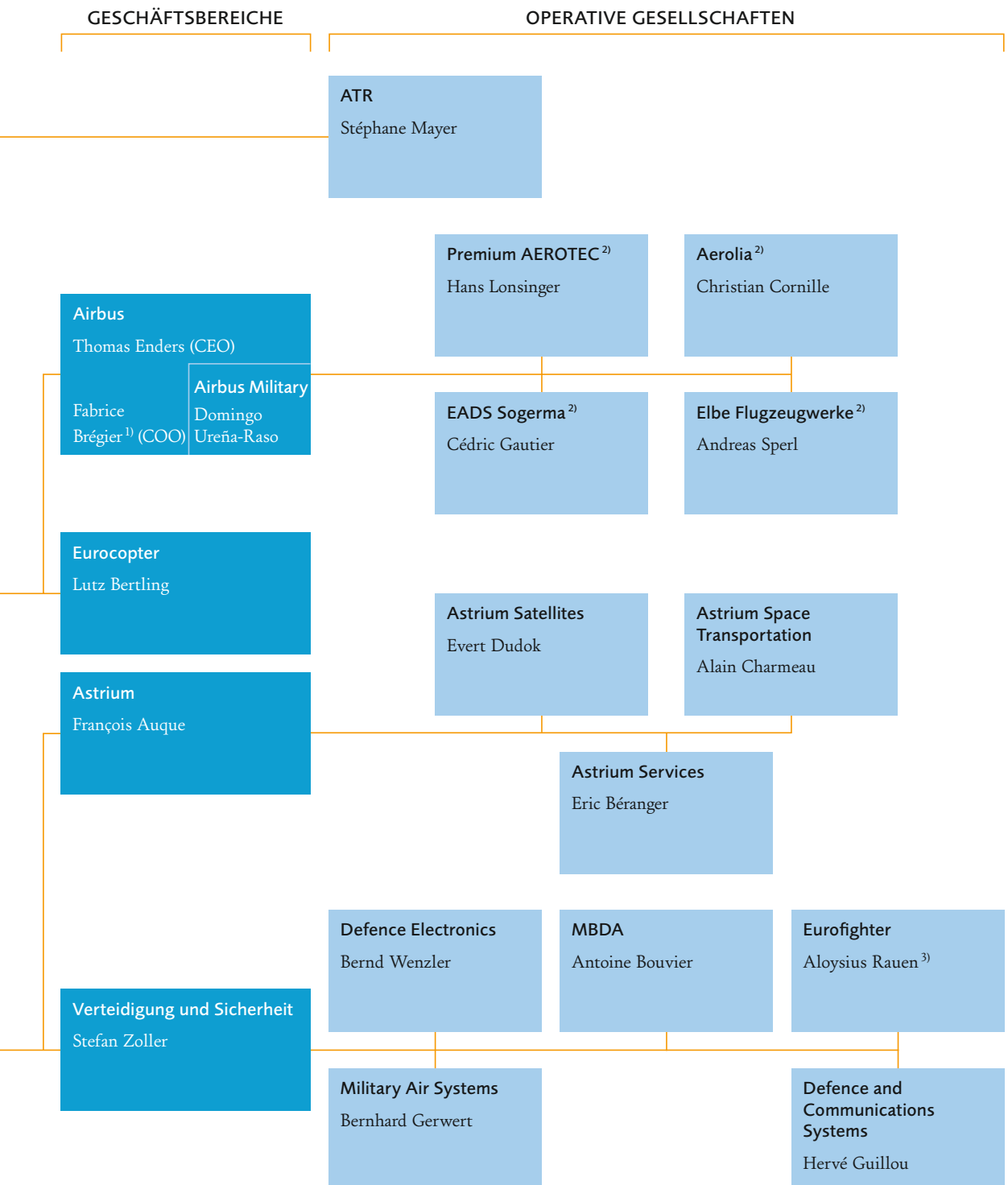
● **RESTLICHE WELT**
7% ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2008
Umsatz	Mrd. €	3,4
Einkauf	Mrd. €	0,2
Aufträge	Mrd. €	12,7
Mitarbeiter		618

Geschäftserfolge in anderen Wachstumsregionen der Welt bilden die Basis für die weitere Internationalisierung von EADS. Alle Einkaufsentscheidungen sind darauf ausgerichtet, dem Konzern die attraktivsten Märkte zu erschließen und seine Produktionsbasis weiterzuentwickeln. So ist etwa Lateinamerika eine dynamische Wirtschaftsregion, in der sich für sämtliche Geschäftsfelder zahlreiche vertriebliche und industrielle Chancen bieten. Südafrika ist bereits Partner im A400M-Programm.



Das **Board of Directors** von EADS formuliert und gestaltet die strategischen Ziele des Konzerns. Diese werden unter der Leitung des **Chief Executive Officer** (CEO) umgesetzt – er gibt die Impulse für die zentralen operativen Maßnahmen. Die Konzernfunktionen und Geschäftsbereiche unterliegen der Führung des CEO.



Die vier Geschäftsbereiche – Airbus, Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit – richten ihre Geschäftsaktivitäten an den spezifischen Bedürfnissen ihrer Kunden aus. Die Konzernfunktionen erweitern das Angebotsspektrum der EADS durch engen Informations- und Technologieaustausch sowie Förderung konzerninterner Synergien.

¹⁾ Als Mitglied des Executive Committee von EADS verantwortlich für die kontinuierliche konzernweite Optimierung der operativen Leistungsfähigkeit von EADS.

²⁾ 100-prozentige Tochtergesellschaft von EADS, Management delegiert an Airbus.

³⁾ bis 30. April 2009; Nachfolger von den Anteilseignern der Eurofighter GmbH zu berufen.

Wir

MANAGEMENT & FÜHRUNG

- 03 Brief des Chairman des Board of Directors
- 04 Das Board of Directors
- 06 Corporate Governance
- 08 Der Chief Executive Officer zieht Bilanz
- 10 Das Executive Committee
- 12 Interview mit dem Chief Financial Officer
- 14 Strategie

haben

- 16 Erfolg „made by Eads“

was

- 24 Starke Position an internationalen Märkten

zählt

DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

- 34 Märkte und Perspektiven
- 39 Eine effizientere Organisation
- 40 Airbus
- 46 Eurocopter
- 48 Astrium
- 50 Verteidigung und Sicherheit

FOKUS & VERANTWORTUNG

- 54 Innovation
- 56 Umwelteffizienz
- 58 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 60 Einkauf
- 62 Ethik und Compliance

- 64 Glossar
- 66 Adressen
- 68 Finanzkalender und Kontakt

Wir



sind ein führender Akteur in einem wichtigen Zukunftsmarkt. Die Menschen brauchen Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigung für ein erfolgreiches und sicheres Leben, gesellschaftliche Entwicklung und wirtschaftliches Wachstum. Wir setzen Maßstäbe in Sachen Qualität und Innovation. Wir entwickeln Produkte und Technologien, die unsere Welt sauberer und sicherer machen.

„Das Board of Directors ist bestrebt, das Management dabei zu unterstützen, den langfristigen Unternehmenswert von EADS zu steigern.“

Rüdiger Grube

CHAIRMAN DES BOARD OF DIRECTORS

RÜDIGER GRUBE



SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE VON EADS,

im Berichtsjahr 2008 haben sich die weitreichenden Führungsentscheidungen aus dem Vorjahr erstmals ausgezahlt. Unser Unternehmen ist konzentrierter, geschlossener und effizienter geworden. Die Finanzergebnisse 2008 spiegeln nicht nur unsere starke operative Unternehmensleistung wider, sondern auch die erzielten Fortschritte in Sachen Verantwortungsstruktur und strategische Führung. Insgesamt kann man sagen, dass EADS wieder Tritt gefasst hat. So möchte ich im Namen des gesamten Board of Directors all jenen danken, die zu den herausragenden wirtschaftlichen Erfolgen des vergangenen Jahres beigetragen und unsere Rentabilität wiederhergestellt haben.

Doch obwohl die Ergebnisse des Jahres 2008 sehr positiv ausfallen, gehören diese nun der Vergangenheit an; jetzt gilt es, die Herausforderungen der Gegenwart in Angriff zu nehmen. Die Ergebnisse beweisen unsere Widerstandsfähigkeit gegen die makroökonomischen Unsicherheiten, die wohl noch einige Zeit bleiben werden. In so schweren Zeiten sind umsichtige Investitionsentscheidungen geboten, ebenso wie beständige Anstrengungen zur Steigerung der Betriebseffizienz. Vor diesem Hintergrund beobachtet das Board of Directors die Entwicklung und Ausführung der zentralen EADS-Programme sehr genau. Wie immer ist das Board of Directors bestrebt, das Management zu unterstützen, damit dieses den langfristigen Unternehmenswert von EADS steigern kann.

So begann die Konzernführung vor allem, den von unserem Chief Executive Officer (CEO) Louis Gallois Ende 2007 angeregten konzernweiten Strategiefahrplan Vision 2020 umzusetzen. Das aktuelle Wirtschaftsumfeld unterstreicht ebenso die Bedeutung des Airbus-Effizienzprogramms Power8 und des kürzlich gestarteten Integrations- und Kostensenkungsplans Future EADS. Das Board of Directors unterstützt unseren erfahrenen CEO bei der Umsetzung dieser frühzeitig eingeleiteten Maßnahmen in vollem Umfang und wird durch regelmäßige Statusberichte auf dem Laufenden gehalten.

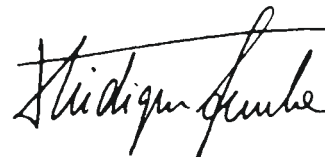
Um die weltweite Konkurrenzfähigkeit von EADS zu stärken und die Anwendung hoher Standards auf moralisches und regelkonformes Verhalten im Konzern zu untermauern, führte das Board of Directors eine zweckgebundene Compliance-Organisation mit konzernweiter Zuständigkeit ein und ernannte einen Chief Compliance Officer. Zu dessen Hauptaufgaben gehört es, ein Warnsystem einzurichten, das ihn bei Verstößen gegen Verhaltensregeln, Gesetze und Richtlinien benachrichtigt. Bei der Implementierung des EADS-Compliance-Programms wird der Chief Compliance Officer vom Audit Committee beaufsichtigt.

Das Board of Directors hat 2008 eine Selbstbewertung durchgeführt; darin kam das Gremium zu dem Ergebnis, dass es in puncto Zusammenarbeit und Pflichterfüllung gute Arbeit leistet und die Interessen von EADS in vollem Umfang erfüllt.


Was die Bewältigung der wirtschaftlichen Turbulenzen und der Finanzkrise angeht, konnten alle Mitglieder des Board of Directors entscheidende Beiträge leisten und ihre jeweiligen Stärken einbringen. Ich bin überzeugt, dass die im Board vorhandenen breit gefächerten Fähigkeiten und Erfahrungen die Urteilskraft des Gremiums erweitern und es uns ermöglichen, Situationen aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten.

Obwohl wir wie auch das Management überzeugt sind, dass EADS für weiteres Wachstum aufgestellt ist und sich, wie in der Vision 2020 vorgegeben, zu einem global agierenden Branchenführer entwickeln wird, beschloss das Board im Jahr 2008, die Fusions- und Übernahmepäne des Unternehmens vorübergehend zurückzuschrauben. In Zeiten unsicherer Prognosen der künftigen Marktentwicklung geht es uns vorrangig darum, unsere Liquidität aufrechtzuerhalten.

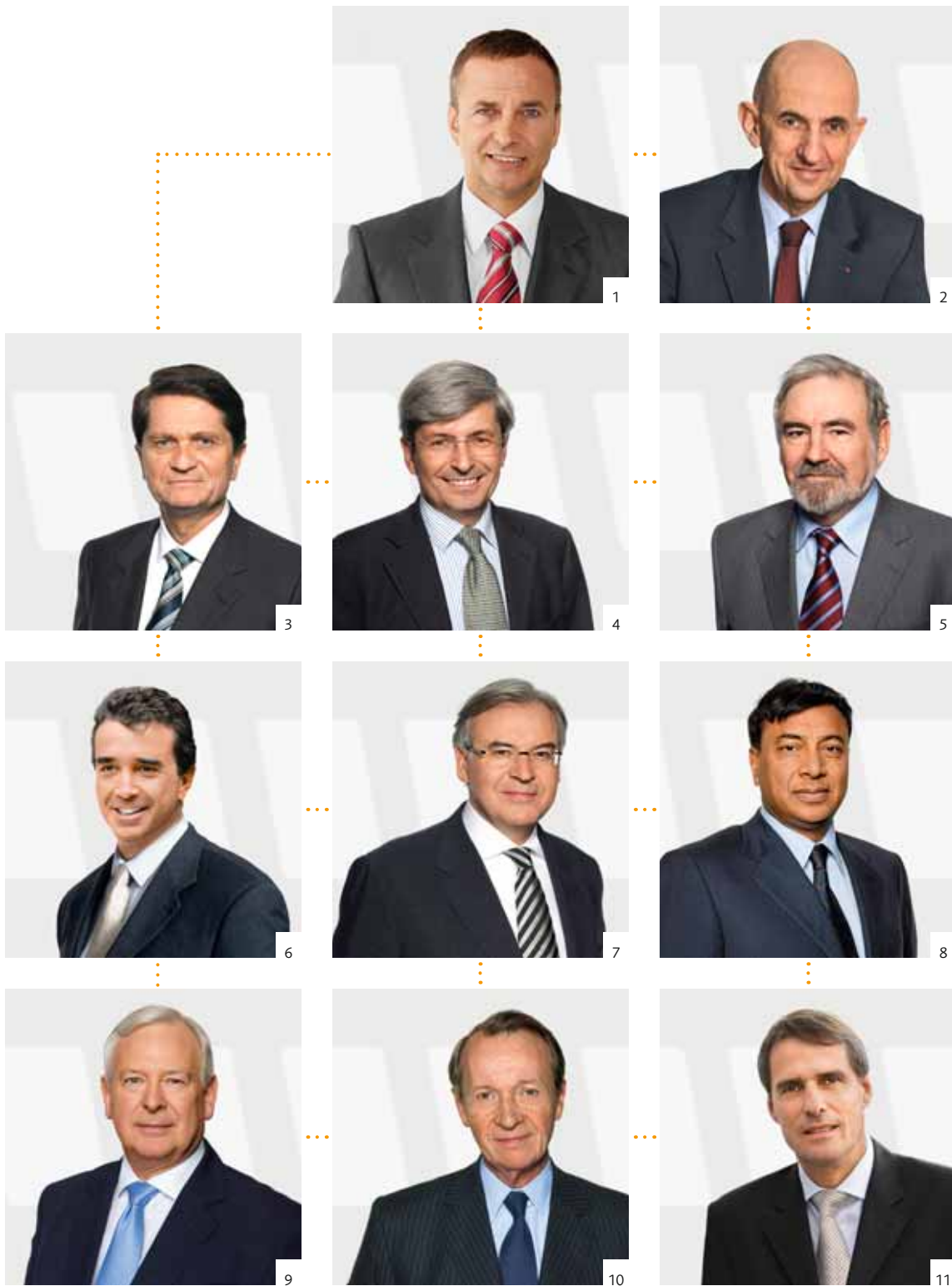
Das oberste Prinzip heißt für uns derzeit: Vorsicht. Dessen ungeachtet ließen die verbesserte operative Performance und der starke Cashflow des Konzerns den Gewinn je Aktie auf € 1,95 steigen. Deshalb ist es dem Board of Directors möglich, der Ordentlichen Hauptversammlung die Ausschüttung einer erhöhten Dividende von € 0,20 vorzuschlagen. Hiermit honorieren wir zum einen die Treue unserer Aktionäre und setzen zum anderen ein Zeichen des Vertrauens in die mittelfristige Stabilität und die langfristigen Aussichten des Konzerns. Ich bin mir sicher, dass EADS die gewaltigen Herausforderungen, die dem Unternehmen bevorstehen, dank seiner hoch motivierten Mitarbeiter und Führungskräfte meistern wird.



Rüdiger Grube
Chairman des Board of Directors

 **BODO UEBBER** folgte am 14. April 2009 auf Rüdiger Grube als Chairman des Board of Directors, da Herr Grube angesichts seiner neuen Verantwortung als CEO der Deutschen Bahn zurücktrat.

DAS BOARD OF DIRECTORS zum 14. April 2009



1 BODO UEBBER* (49)

Chairman von EADS

Bodo Uebber ist Chairman von EADS und seit 2003 Mitglied des Vorstands der Daimler AG. Derzeit ist er für den Bereich Finanzen, Controlling, Auftragswesen und Daimler Financial Services zuständig. 2001 wurde er Vorstandsmitglied und Chief Financial Officer der Daimler Services AG und dann 2003 Vorstandsvorsitzender der Daimler Services AG sowie stellvertretendes Vorstandsmitglied der Daimler AG. Davor bekleidete er verschiedene Finanzposten bei der Dasa AG, Dornier Luftfahrt und der MTU Aero Engines GmbH. Bodo Uebber studierte an der Technischen Hochschule Karlsruhe Wirtschaftsingenieurwesen.

2 LOUIS GALLOIS (65)

Chief Executive Officer von EADS

Louis Gallois ist seit August 2007 Chief Executive Officer (CEO) von EADS, nachdem er seit 2006 Co-CEO von EADS sowie President und CEO von Airbus war. Zuvor war er als Chairman und CEO von SNECMA, Chairman und CEO von Aerospatiale und Chairman der SNCF tätig. Frühere Stationen waren Positionen im französischen Wirtschafts- und Finanzministerium, im Ministerium für Forschung und Industrie sowie im Verteidigungsministerium. Louis Gallois erwarb an der École des Hautes Études Commerciales ein Diplom in Wirtschaftswissenschaften und ist Absolvent der École Nationale d'Administration.

3 ROLF BARTKE (62)

Aufsichtsratsvorsitzender der Kuka AG

Rolf Bartke ist der amtierende Aufsichtsratsvorsitzender der Kuka AG. Von 1995 bis 2006 leitete er die Geschäftseinheit Lieferwagen der DaimlerChrysler AG. Vorher war er Geschäftsführer bei Mercedes-Benz in den Bereichen kommerzielle Fahrzeugplanung und -projekte, kommerzielle Fahrzeugentwicklung, Marketing sowie Vertriebsplanung für Unimog und MB-trac. Seine berufliche Laufbahn begann er 1976 als Geschäftsführer der Vertriebsniederlassung der Unimat GmbH in Düsseldorf. Dr. Rolf Bartke promovierte an der Universität Karlsruhe in Wirtschaftswissenschaften.

4 DOMINIQUE D'HINNIN (49)

Chief Financial Officer der Lagardère SCA

Dominique D'Hinnin ist seit 1998 Chief Financial Officer (CFO) der Lagardère SCA. Er trat 1990 in den Lagardère-Konzern als Berater des Finanzausschussvorsitzenden ein. Danach hatte er innerhalb der Gruppe verschiedene Positionen inne, zunächst als Internal Audit Manager, dann 1993 als CFO von Hachette Livre, bevor er zum Executive Vice President von Grolier Inc. in den USA bestellt wurde. Dominique D'Hinnin ist Steuerprüfer und Absolvent der École Normale Supérieure.

5 JUAN MANUEL EGUIAGARAY UCELAY (63)

Studiendirektor der Fundación Alternativas

Juan Manuel Eguigaray Ucelay ist Studiendirektor bei der Fundación Alternativas mit Sitz in Madrid. Der ehemalige spanische Minister für öffentliche Verwaltung (1991–1993) sowie für Industrie und Energie (1993–1996) trat 2001 im Parlament zurück. Zwischen 1970 und 1982 lehrte er Wirtschaftswissenschaften an der Deusto Universität in Bilbao. Eguigaray Ucelay erwarb akademische Abschlüsse in den Wirtschafts- und Rechtswissenschaften und promovierte an der Deusto Universität.

6 ARNAUD LAGARDÈRE (48)

Managing Partner der Lagardère SCA

Arnaud Lagardère ist seit 2003 General Partner und Chief Executive Officer von Lagardère. Seit 1998 ist er Managing Partner bei Lagardère. Im Jahr 1999 wurde er zum Chief Executive Officer von Lagardère Media und Lagardère Active ernannt. Zuvor war er Chief Executive Officer bei Grolier Inc. in den USA, Leiter Emerging Activities und Elektronische Medien bei Matra sowie Vice President des Supervisory Board der Arjil Bank. Er begann seine Karriere 1986 als General Manager von MMB und erwarb an der Universität Paris-Dauphine einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften.

7 HERMANN-JOSEF LAMBERTI (53)

Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG

Hermann-Josef Lamberti ist seit 1999 Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG und dort Chief Operating Officer. Seit 1985 bekleidete er bei IBM verschiedene Managementpositionen und war in Europa und den USA in den Bereichen Controlling, interne Anwendungsentwicklung, Vertrieb, Personalsoftware, Marketing und Brand-Management tätig. Im Jahr 1997 wurde er zum Vorsitzenden der Geschäftsführung von IBM Deutschland ernannt. Er begann seine berufliche Laufbahn 1982 bei Touche Ross in Toronto, bevor er zur Chemiebanc in Frankfurt wechselte. Hermann-Josef Lamberti studierte Betriebswirtschaft an den Universitäten Köln und Dublin und schloss mit einem Master of Business Administration ab.

8 LAKSHMI N. MITTAL (58)

President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal

Lakshmi N. Mittal ist President und Chief Executive Officer (CEO) von Arcelor-Mittal. Er gründete 1976 die Mittal Steel Company, die unter seiner Ägide durch die Fusion mit Arcelor 2006 zum weltweit größten Stahlhersteller wurde. Aufgrund seiner führenden Rolle bei der Umstrukturierung der weltweiten Stahlindustrie, genießt er hohes Ansehen und blickt auf 30 Jahre Erfahrung in der Stahlindustrie und verwandten Bereichen zurück. Lakshmi N. Mittal wurde mit dem „Dwight D. Eisenhower Global Leadership Award 2007“, dem „Großen Bürgerlichen Verdienstkreuz Spaniens“ und dem „Padma Vibhushan“ des indischen Staatspräsidenten ausgezeichnet; zudem ist er Fellow des King's College.

9 SIR JOHN PARKER (66)

Chairman von National Grid

Sir John Parker ist Chairman des National Grid und des Non-Executive Directors Committee der Bank of England. Er ist Joint Chairman von Mondy, Deputy Chairman von DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival Cruise Line Group, Mitglied des International Advisory Board der Citigroup und Kanzler der Universität Southampton. Er kann mit fast 25 Jahren Erfahrung als Chief Executive Officer bei Harland & Wolff und der Babcock International Group aufwarten. Parker studierte Schiffbau und Maschinenbau am College of Technology der Queens Universität Belfast.

10 MICHEL PÉBEREAU (67)

Chairman von BNP Paribas

Michel Pébereau ist seit 2003 Aufsichtsratsvorsitzender von BNP Paribas. Er leitete die Fusion, aus der BNP Paribas im Jahr 2000 entstand, und wurde dessen Chairman und Chief Executive Officer (CEO). Im Jahr 1993 wurde er zum Chairman und CEO der Banque Nationale de Paris ernannt und leitete deren Privatisierung. Zuvor war er Chairman und CEO des Crédit Commercial de France. Seine Laufbahn begann 1967 bei der Inspection Générale des Finances. 1970 wechselte er ins französische Finanzministerium; Michel Pébereau ist Absolvent der École Nationale d'Administration und der École Polytechnique.

11 WILFRIED PORTH** (50)

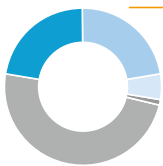
Vorstandsmitglied der Daimler AG

Wilfried Porth ist seit April 2009 Vorstandsmitglied der Daimler AG. Derzeit ist er Personalvorstand und Arbeitsdirektor des Unternehmens. Seit 2006 war er Executive Vice President von MB Transporter, zuvor CEO der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corp. Davor bekleidete er verschiedene Ingenieur- und Managementposten bei der Daimler-Gruppe, hiervon mehrere Jahre im Ausland. Der Diplom-Ingenieur studierte Maschinenbau an der Universität Stuttgart.

* Mit Wirkung zum 14. April 2009 setzte das Board of Directors von EADS Bodo Uebber in der Nachfolge von Rüdiger Grube als Chairman des Board of Directors ein. Rüdiger Grube trat von dem Posten zurück, nachdem er eine anderweitige Verantwortung angenommen hatte.

** Wilfried Porth soll der Ordentlichen Hauptversammlung von EADS am 27. Mai 2009 zur Ernennung als neues Mitglied des Board of Directors vorgeschlagen werden. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Ordentliche Hauptversammlung von EADS am 27. Mai 2009 wird diese Ernennung nach Abschluss der Versammlung unverzüglich wirksam.

CORPORATE GOVERNANCE



Aktionärsstruktur zum 31. März 2009

- 22,50% **Sogead** (Lagardère und die französische Staatsholding Sogepa)
- 22,50% **Daimler***
- 5,49% **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 0,39% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)
- 49,12% **Anteile von Institutionen, Privatlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden

* Am 9. Februar 2007 hat Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen, mit der Daimler seinen Anteil am EADS-Kapital effektiv um 7,5 Prozent verringert hat; dessen unbeschadet behält Daimler seine Stimmrechte für das gesamte Paket von 22,5 Prozent der EADS-Aktien.

SITZUNGEN DES BOARD OF DIRECTORS

Das Board of Directors tagte im Jahr 2008 neun Mal. Der Chief Executive Officer (CEO) hielt das Gremium regelmäßig durch Tätigkeitsberichte auf dem Laufenden; diese umfassten auch Informationen zur Aktualisierung von Prognosen sowie zur strategischen und operativen Planung. Die durchschnittliche Teilnahmequote bei diesen Sitzungen betrug 80 Prozent.

Die Mitglieder des Board of Directors wurden informiert, führten Diskussionen und erteilten Genehmigungen zu folgenden Themen: Strategie, beispielsweise Fusionen und Übernahmen sowie Wettbewerbsumfeld; wichtige operative Angelegenheiten wie die Sanierung der Programme A380 und A400M; Umsetzung der Effizienzprogramme Future EADS und Power8 Plus; Fortschritte im A350 XWB-Programm; regelmäßige Berichte zum Stand der übrigen Programme; Genehmigung von Betriebsplänen; Fragen zur Restrukturierung; Budgets; Finanzergebnisse und -prognosen des Konzerns; und Gründung einer neuen Compliance-Organisation.

Ebenso befasste sich das Board of Directors mit Personalfragen einschließlich Qualifikation, Zielvereinbarungen, Leistung und Vergütung von Führungskräften.

Mit Blick auf strukturelle Verbesserungen unterstützte das Board of Directors die Entscheidungen zur Verschlingung des Konzerns. Im Einzelnen geht es hier um die Integration des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge in den Geschäftsbereich Airbus unter dem Namen Airbus Military und um die Koordinierung der Geschäftsbereiche Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit mit dem Ziel, technische und kommerzielle Synergien zu ermöglichen. Zudem wurde über die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise für EADS diskutiert.

LEISTUNGSBEURTEILUNG DES BOARD OF DIRECTORS

Die Selbstbeurteilung des Board of Directors für 2008 erfolgte intern auf der Grundlage von Einzelgesprächen mit allen Directors; sie dienten dazu, die Rolle und die Effektivität des Gremiums zu untersuchen. Das Board of Directors zeigte sich zufrieden, was seine Fähigkeit betrifft, als Team zusammenzuarbeiten und Themen im Interesse von EADS anzugehen.

Nach Angaben der Befragten hat das Gremium im ersten Jahr seiner Tätigkeit viel an Reife hinzugewonnen, besonders was die Bewältigung der aktuellen Krise betrifft. Am deutlichsten sichtbar sei dies an dem breiten Kompetenz- und Erfahrungsspektrum des Gremiums geworden sowie daran, dass man sich auf den Strategiefahrplan konzentriert. Nach wie vor hohe Priorität kommt dem Prozess der kontinuierlichen Verbesserung bei Unternehmensführung und Management zu.

AUDIT COMMITTEE

Das Audit Committee (Bilanzausschuss) tagte fünf Mal bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 75 Prozent. Es bewertete die EADS-Ergebnisse 2007, die Halbjahreszahlen 2008 und die Quartalszahlen sowie Themen wie Enterprise Risk Management und Compliance.

REMUNERATION AND NOMINATION COMMITTEE

Das Remuneration and Nomination Committee (Vergütungs- und Besetzungsausschuss) trat vier Mal zusammen bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 94 Prozent. Es sprach Empfehlungen an das Board of Directors zur Besetzung wichtiger Posten im Konzern aus und befasste sich zudem mit der Vergütungspolitik (inklusive Pensionsplänen), den Bonuszahlungen für 2007, dem langfristigen Anreizprogramm und dem Belegschaftsaktienprogramm für 2008/2009. Ebenso prüfte der Ausschuss die Gehälter der Mitglieder des Executive Committee im Jahr 2008.

STRATEGIC COMMITTEE

Das Strategic Committee (Strategieausschuss) tagte vier Mal. Es überwachte die Umsetzung des konzernweiten Strategiefahrplans Vision 2020, beobachtete Aktienkursschwankungen, sprach Empfehlungen an das Board of Directors hinsichtlich Fusions- und Übernahmeprojekten aus und überprüfte das Programm Power8 Plus sowie den europaweiten Konsolidierungsprozess.

AUSSCHÜSSE DES BOARD OF DIRECTORS zum 14. April 2009

AUDIT COMMITTEE

HERMANN-JOSEF LAMBERTI (VORSITZENDER)

DOMINIQUE D'HINNIN

SIR JOHN PARKER

ROLF BARTKE

REMUNERATION AND NOMINATION COMMITTEE

SIR JOHN PARKER (VORSITZENDER)

DOMINIQUE D'HINNIN

HERMANN-JOSEF LAMBERTI

WILFRIED PORTH*

STRATEGIC COMMITTEE

BODO UEBBER (VORSITZENDER)

LOUIS GALLOIS

ARNAUD LAGARDÈRE

MICHEL PÉBEREAU

WILFRIED PORTH*

* Vorbehaltlich der Ernennung von Herrn Porth als Mitglied des Board of Directors durch die Ordentliche Hauptversammlung von EADS am 27. Mai 2009.



Mehr Informationen zu Corporate Governance finden Sie auf der EADS-Website www.eads.com oder im

REGISTRIERUNGSDOKUMENT
2008

*„Schon immer war es Ziel unseres Konzerns,
eine globale Führungsposition zu übernehmen.“*

Louis Gallois

CHIEF EXECUTIVE OFFICER



LOUIS GALLOIS

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE, MITARBEITER, KUNDEN UND LIEFERANTEN,

in den vergangenen Jahren fiel EADS häufig als ein Unternehmen auf, das im Kontext globalen Wachstums von seiner eigenen Komplexität eingeengt wurde. Heute jedoch, in einer Zeit weltweiter Unbeständigkeit und rezessionsbedingter Turbulenzen, zeigt EADS ein anderes Bild: eines von hoher Widerstandskraft und wirtschaftlicher Stabilität. Konkret heißt das: Wir haben, was zählt, um langfristig zuversichtlich in die Zukunft blicken zu können.

Auslieferungsrekorde förderten im vergangenen Jahr das Wachstum von Umsatz und Konzernergebnis. Der Umsatz stieg auf €43,3 Mrd., der Nettogewinn betrug mehr als €1,5 Mrd. Doch sollten unsere guten Ergebnisse für 2008 niemanden darüber hinwegtäuschen, dass unsere Kunden, unsere eigenen Geschäftsaktivitäten und die gesamte uns vorgelagerte Wertschöpfungskette unter dem aktuellen Wirtschaftsabschwung zu leiden haben. Dessen ungeachtet setzen wir uns dafür ein, die ungünstigen Auswirkungen möglichst gemeinsam mit unseren Zulieferern anzugehen und zu schultern.

Die Luftfahrtindustrie ist seit jeher ein konjunkturabhängiges Geschäft. Deshalb ist unsere Organisation darauf ausgelegt, diese Konjunkturzyklen zu meistern. Auch aus diesem Grund sieht die Vision 2020 des EADS-Konzerns den Ausbau der weniger konjunkturanfälligen Geschäftsfelder Verteidigung, Raumfahrt und Dienstleistungen vor. Die aktuellen wirtschaftlichen Herausforderungen belegen, wie stichhaltig die Vision 2020 ist, und wir haben im Jahr 2008 bereits spürbare Fortschritte erzielt, etwa mit der Ausgründung umfangreicher Aktivitäten im Bereich Flugzeugkomponenten und der Übernahme von PlantCML in den USA. Die Vision 2020 ist ein Strategiefahrplan, der tatkräftig umgesetzt wird. Das gilt auch dann, wenn uns die Krise möglicherweise zwingt, organischem Wachstum Priorität einzuräumen, da wir den Erhalt einer soliden Bilanz gegenüber der Nutzung externer Wachstumschancen als vorrangig einstufen.

Während wir, gestärkt durch einen Auftragsbestand im Wert von derzeit rund €400 Mrd., Kurs auf unsere künftigen Ziele halten, verwenden wir auch große Sorgfalt darauf, die Gegenwart zu bewältigen. Wir behalten den Markt, unsere Kunden und unsere Zulieferer ständig im Blick und haben beschlossen, den Produktionstakt bei Airbus vorsichtshalber anzupassen. Unser solider Auftragsbestand im Geschäft mit Verteidigungs- und institutionellen Kunden bietet ein gewisses Maß an Schutz und Stabilität.

Die Schwierigkeiten im Programm für den Militärtransporter A400M verlangten nach einschneidenden Maßnahmen. Wir wissen, dass die Verzögerungen für unsere Kunden Auswirkungen haben, insbesondere für diejenigen, die anspruchsvolle Einsätze bewältigen

müssen. Wir setzen alles daran, ihre Anforderungen zu erfüllen, und sind überzeugt, dass sich die Herausforderungen in diesem Programm nur auf dem Wege der Zusammenarbeit meistern lassen.

Um unser Programmmanagement effizienter zu machen, haben wir den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge in Airbus integriert – ein wichtiger Schritt in unserem Integrations- und Kostensenkungsplan Future EADS. Mit dieser jüngst gestarteten Initiative schaffen wir, aufbauend auf den vor zwei Jahren angestoßenen Transformationsmaßnahmen zur Stärkung unserer Rentabilität und organisatorischen Effektivität, eine weiter verschlankte Organisation.

Im Programm Power8 steht mehr als die Hälfte der bis 2010 angestrebten Einsparungen in Höhe von €2,1 Mrd. bereits fest. Darüber hinaus haben wir das Programm Power8 Plus eingeleitet, im Zuge dessen auf Konzernebene bis 2012 zusätzlich €1 Mrd. eingespart werden sollen. Was wir bei der Umgestaltung unseres Unternehmens in den vergangenen Jahren gelernt haben, wird uns helfen, den aktuellen Konjunkturreinbruch durchzustehen und als ein stärker integriertes, effizienteres und effektiveres Unternehmen daraus hervorzugehen. Wir sind besser denn je darauf vorbereitet, uns den Herausforderungen der nächsten Jahre zu stellen.

Schon immer war es Ziel unseres Konzerns, bei Konkurrenzfähigkeit, Beschäftigung und Technologie eine globale Führungsposition zu übernehmen. Daher nehmen unsere ehrgeizigen Investitionen in Forschung und Entwicklung trotz der Krise weiter zu. Wir treffen Vorbereitungen für die Zukunft – mit Besonnenheit, aber auch im Bewusstsein der umfassenden Verantwortung dieses Unternehmens. Das bedeutet konkret: Mobilität gewährleisten, Sicherheit steigern, Nachhaltigkeit fördern und bahnbrechende Technologien umsetzen. Auf die Zeit nach der gegenwärtigen Krise blicke ich mit Zuversicht. Und da EADS nun belastbarer und effizienter ist, könnte die Krise auch eine Chance sein, noch stärker zu werden. Ich glaube fest an die Leistungsfähigkeit dieses Konzerns, seiner Führung und seiner Mitarbeiter. Aus all diesen Gründen ist EADS ein wertvolles Unternehmen.



Louis Gallois
Chief Executive Officer

DAS EXECUTIVE COMMITTEE

LOUIS GALLOIS Chief Executive Officer (CEO)

Im August 2007 wurde Louis Gallois, zu diesem Zeitpunkt seit einem Jahr Co-CEO von EADS und CEO von Airbus, als alleiniger EADS-CEO berufen. Zuvor hatte er fast 20 Jahre für französische Ministerien gearbeitet, bevor er Chairman und CEO der SNECMA, Chairman und CEO von Aerospatiale sowie Chairman der SNCF wurde. Er ist Absolvent der École des Hautes Études Commerciales und der École Nationale d'Administration.



HANS PETER RING Chief Financial Officer (CFO)

Hans Peter Ring ist seit 2002 CFO von EADS, 2005 war er zugleich COO des Konzerns und 2007 in Doppelfunktion CFO von Airbus. 1996 wurde er Senior Vice President Controlling bei der Dasa AG und anschließend auch bei EADS. 1992 war er zum CFO und Mitglied der Geschäftsführung von Dornier Luftfahrt berufen worden. Er erwarb seinen Abschluss der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Erlangen-Nürnberg.



THOMAS ENDERS Leiter des Geschäftsbereichs Airbus

Dr. Thomas Enders leitet den Geschäftsbereich Airbus seit August 2007, zwischen 2005 und 2007 war er Co-CEO von EADS. Von 2000 bis 2005 leitete er den Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme von EADS. Zuvor war er für den Bereich Konzernstrategie und Technologie der Dasa verantwortlich. Dr. Thomas Enders promovierte an der Universität Bonn.



STEFAN ZOLLER Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit

Dr. Stefan Zoller, seit 2005 Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit, übt bereits seit dem Jahr 2000 höchste Führungsfunktionen im Verteidigungsgeschäft von EADS aus. Zuvor hatte er Positionen im Management bei der Dasa, Daimler, Dornier und Senstar (Kanada) inne. Dr. Stefan Zoller studierte an der Universität Tübingen.



FABRICE BRÉGIER Chief Operating Officer (COO) von Airbus und Head of Operational Performance von EADS

Fabrice Brégier ist seit 2006 COO von Airbus und zusätzlich für die operative Performance des EADS-Konzerns verantwortlich. Ab 2003 war er President und CEO von Eurocopter; zuvor war er CEO von MBDA gewesen. 1993 war er als Vorsitzender der wirtschaftlichen Interessenvereinigungen (GIEs) Apache MAW und Eurodrone zu Matra Défense gekommen. Er studierte an der École Polytechnique und der École des Mines.



RALPH D. CROSBY JR. Leiter von EADS North America

Ralph D. Crosby Jr. ist seit 2002 Chairman und Chief Executive Officer von EADS North America. Er ist Aufsichtsratsmitglied von American Electric Power und der Ducommun Corporation. Ralph D. Crosby Jr. verfügt über Abschlüsse der US-Militärakademie, des Graduate Institute of International Studies in Genf und der Harvard-Universität.

FRANÇOIS AUQUE

Leiter des Geschäftsbereichs Astrium
und Koordination Raumfahrt & Verteidigung

François Auque leitet Astrium seit 2000. Zuvor war er CFO sowie Geschäftsführer der Satellitensparte von Aerospatiale. Seine Laufbahn hatte er im Suez-Konzern begonnen, bevor er an den französischen Rechnungshof wechselte. François Auque ist Absolvent der École des Hautes Études Commerciales und des Institut d'Études Politiques sowie Alumnus der École Nationale d'Administration.



JEAN BOTTI

Chief Technical Officer (CTO)

Jean Botti wurde 2006 CTO von EADS. Er kam von General Motors, wo er als Chefingenieur und Leiter des Geschäftsbereichs Antriebe bei Delphi tätig war. Seine Laufbahn hatte er 1978 bei Renault begonnen. Jean Botti verfügt über ein Diplom der INSA Toulouse und einen MBA der Central Michigan University. Er promovierte am Conservatoire des Arts et Métiers und ist Fellow der Society of Automotive Engineers (SAE).



MARWAN LAHOUD

Chief Strategy & Marketing Officer

Marwan Lahoud ist seit Juni 2007 Chief Strategy & Marketing Officer von EADS. Bis zu diesem Zeitpunkt war er CEO von MBDA. Zuvor hatte er bei Aerospatiale an der Firmenfusion mit Matra und an der Gründung von EADS mitgewirkt, wo er dann als Senior Vice President Mergers & Acquisitions tätig war. Er ist Absolvent der École Polytechnique sowie der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.



LUTZ BERTLING

Leiter des Geschäftsbereichs Eurocopter

Seit 2006 leitet Dr. Lutz Bertling den Geschäftsbereich Eurocopter, dessen Deutschland-Geschäft er bis dahin geführt hat. 2003 war er vom Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit, wo er für Regierungsprogramme verantwortlich war, zu Eurocopter gewechselt. Zuvor war er in verschiedenen Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig tätig. Dort promovierte Dr. Lutz Bertling im Fach Maschinenbau.



DOMINGO UREÑA-RASO

Leiter von Airbus Military

Domingo Ureña-Raso ist seit Februar 2009 Leiter von Airbus Military. Zuvor war er für die Programme Power8 und Future EADS verantwortlich. Seit 1989 war er in verschiedenen Positionen unter anderem bei CASA, EADS PZL, dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit sowie bei Airbus tätig. Domingo Ureña-Raso verfügt über Abschlüsse der Polytechnischen Universität in Madrid und der ESSEC in Paris sowie über einen MBA des International Board of Social Science (UNESCO).



JUSSI ITÄVUORI

Leiter Human Resources

Jussi Itävuori kam 2001 zu EADS und wurde 2003 Mitglied des Executive Committee. Zuvor war er ab 1982 bei der KONE Corporation tätig gewesen, wo er 1995 zum Personalchef und zum Mitglied des Executive Committee bestellt wurde. Jussi Itävuori ist Absolvent der Vaasa School of Economics und diente als Pilot der finnischen Luftstreitkräfte.

„Unsere tägliche Arbeit ist es, zusätzliche Möglichkeiten der Wertschöpfung zu erkennen und diese anschließend umzusetzen.“

Hans Peter Ring

INTERVIEW MIT DEM CHIEF FINANCIAL OFFICER

Wie bewerten Sie als CFO von EADS die Ergebnisse 2008?

Wir sind stolz auf unsere starken Ergebnisse und insbesondere auf die gesunde Cashposition, die wir mithilfe der hart arbeitenden Teams in allen unseren Geschäftsbereichen erwirtschaften konnten. In den Geschäftsfeldern Verteidigung, Raumfahrt und Hubschrauber haben wir unsere Versprechen sicherlich eingelöst. Dennoch halten wir die Situation keineswegs für perfekt, sondern erkennen, dass die A400M und die A380 noch viel Umsicht und Aufmerksamkeit benötigen, bis dort alles nach Plan läuft.

Diese Zahlen können sich sehen lassen, beziehen sich aber auf die Vergangenheit. Was ist mit den Herausforderungen, die EADS heute bevorstehen?

Blicken wir auf 2009 und die Jahre danach. Die künftigen Herausforderungen motivieren uns ganz bestimmt, erfolgreich zu sein.

Was jedoch das Berichtsjahr betrifft, so besteht zwischen dem übergeordneten volkswirtschaftlichen Umfeld und unserem spezifischen Auftragsbestand zum Jahresende 2008 ein Missverhältnis. Um dies in den Griff zu bekommen, verfolgen wir einerseits die Entwicklung auf makroökonomischer Ebene und im Luftverkehr sehr genau, während wir andererseits durch enge Kontakte zu den Fluggesellschaften unsere Auslieferungspositionen optimal verwalten müssen. Auf der Grundlage der so gewonnenen Erkenntnisse werden wir dann über künftige Produktionszahlen entscheiden.

In welchem Maße kann die Effizienz von EADS Ihrer Meinung nach schon kurzfristig bei der Bewältigung der unruhigen Wirtschaftssituation hilfreich sein?

Wir arbeiten daran, einen stärker integrierten Konzern zu schaffen. Das ist kein Leichtes, dennoch macht EADS echte Fortschritte.

Mit Power8 haben wir in einem ersten Schritt bei Airbus einen Restrukturierungs- und Integrationsprozess in Gang gesetzt, den wir mit Power8 Plus nun auf den gesamten Konzern ausdehnen. Als zweiten Schritt optimieren wir mit dem jüngst gestarteten Programm Future EADS nun die Integration des Konzerns und seiner Unterstützungsfunktionen. Die Integration wirkt als ein tragender Pfeiler der Finanzperformance.

Auf welche Weise wird der Finanzbereich zur langfristigen Effizienzsteigerung beitragen?

Ein Großteil der Arbeit meines Teams besteht in aktivem Leistungs- und Cashmanagement. Beides spielt in den Initiativen für Effizienz und Kosteneinsparungen eine Rolle. Aktives Leistungsmanagement bedeutet, dass wir Tag für Tag mit den Geschäftsbereichen zusammenarbeiten müssen, um Wertschöpfungsmöglichkeiten zu erkennen und umzusetzen. Jedes zentrale Ziel der Vision 2020 ist an einen bestimmten Leistungsmaßstab geknüpft. Wir müssen uns an der Leistung unserer Mitbewerber messen, wo immer dies möglich ist; das wiederum erfordert ein permanentes Benchmarking.



Wie wird die Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen hinsichtlich der Integration konkret aussehen?

Die Umsetzung der Vision 2020 erfordert eine aktive Partnerschaft mit den Geschäftseinheiten. Klar ist jedoch: Der Finanzbereich muss dafür sorgen, dass die Erfüllungsrисiken für EADS bei Neuaufträgen vorweggenommen und minimiert werden. Hierzu sind die richtigen Fragen zu stellen und realistische Leistungskriterien zu definieren; außerdem muss die Verantwortung mit unseren Kunden und Zulieferern geteilt werden. Wichtig dabei ist das Vermeiden von Festpreisverträgen.

Deshalb haben wir beschlossen, einen stärker integrierten Prozess zu schaffen, der erstens mit einer ständigen Rückmeldungsschleife eine direkte Verbindung zwischen den CFOs der Geschäftseinheiten und der Finanzfunktion des Konzerns herstellt, zweitens die strategischen Ambitionen der Vision 2020 mit den betrieblichen Abläufen verknüpft und drittens mir die Möglichkeit gibt, mich mit meinem CFO-Netz direkt und in Echtzeit über Leistungsoptimierungsmaßnahmen auszutauschen.



HANS PETER RING

Wie halten Sie in Zeiten so großer Unsicherheit das Gleichgewicht zwischen notwendigen Investitionen und einer umsichtigen Kassenführung?

EADS beabsichtigt, seine konservative Bilanzstruktur beizubehalten, da wir dies für die sicherste Art halten, die aktuellen Risiken zu bewältigen und gleichzeitig finanziell flexibel zu bleiben. Nach heutigem Stand hat EADS keinen Refinanzierungsbedarf. Per Ende 2008 verzeichneten wir eine Bruttoliquidität von € 13,7 Mrd. und Finanzierungsverbindlichkeiten von € 4,5 Mrd. Zudem verfügen wir über einen erheblichen finanziellen Spielraum, einschließlich eines nicht beanspruchten Kreditrahmens von € 3 Mrd., der von 36 Banken in voller Höhe zugesichert wurde.

Diese Möglichkeit umfasst keinerlei finanzielle Nebenverpflichtungen oder Material-Adverse-Change-Klauseln für den Fall wesentlicher nachteiliger Geschäftsveränderungen. Zusätzlich stehen uns noch weitere € 1,5 Mrd. aus unserer am Euromarkt emittierten mittelfristigen Dauerschuldverschreibung (EMTN) in Höhe von € 3 Mrd. zur Verfügung. Gleichzeitig schützen wir gewissenhaft unsere Liquidität über einen besonnenen, risikoarmen Ansatz. Ebenso behalten wir genau im Auge, wie sich die finanzielle Tragfähigkeit des Bankensystems entwickelt.

Wie gehen Sie mit Finanzrisiken um?

Unsere Hedging-Politik bietet einen substanziellen Schutz gegen Kursschwankungen des US-Dollars. Auch wenn wir bereit sind, Kunden bis zu einem gewissen Grad mit Finanzierungshilfen unter die Arme zu greifen, werden wir solche Schritte nur mit Bedacht und nach eigenem Ermessen tun. Ob wir uns jeweils dafür oder dagegen entschließen, wird vom Passagieraufkommen der betreffenden Fluggesellschaft und von deren Rentabilität abhängig sein. Allerdings haben wir auch eine Richtlinie, nach der wir unser Risiko weiterveräußern, sobald der Markt es gestattet. Im Jahr 2008 lag somit das Volumen unserer Kundenfinanzierungen auf dem niedrigsten Niveau seit 20 Jahren. Wir arbeiten daran, unsere Liquidität zu stabilisieren, damit wir unsere gute Position aufrechterhalten, und wir werden weiter in die langfristige Zukunft unserer wichtigsten Programme investieren.

Vision 2020 im Fokus

STRATEGIE

Mit der Vision 2020 beschreitet EADS einen klaren Weg in die Zukunft. Die gegenwärtigen wirtschaftlichen Herausforderungen machen deutlich, wie wichtig unsere langfristigen Ziele sind.

GEMEINSAME LANGFRISTIGE ZIELE

Auf Initiative von CEO Louis Gallois formulierte EADS die Vision 2020, den strategischen Fahrplan für das kommende Jahrzehnt. Dieser wurde dem Board of Directors im Januar 2008 vorgestellt. Seitdem entwickelte er sich zu einem konzernweiten Aktionsplan weiter, der in allen Geschäftsbereichen umgesetzt wird.

Unsere Ziele sind und bleiben:

- **ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem zivilen Flugzeuggeschäft und den übrigen Aktivitäten.** Das zivile Flugzeuggeschäft ist ein extrem kapitalintensives und konjunkturabhängiges Geschäft, das auf die Kursentwicklung des US-Dollars besonders empfindlich reagiert. 2008 machte es 63 Prozent des Konzernumsatzes aus. Wir wollen den Anteil unserer sonstigen Aktivitäten – insbesondere im Verteidigungsgeschäft und mit institutionellen Kunden – erhöhen und ein Verhältnis von 50/50 erreichen.
- **ein Gleichgewicht zwischen Plattformen und Dienstleistungen.** Wir wollen den Umsatzanteil aus dem Dienstleistungsgeschäft bis 2020 von 10 Prozent auf 25 Prozent steigern.
- **ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem europäischen Stammgeschäft und der weltweiten Konzernpräsenz.** Wir wollen außerhalb Europas 20 Prozent unserer Mitarbeiter beschäftigen und 40 Prozent unserer Einkäufe tätigen.
- **wirkliche Umwelteffizienz.** Wir sind entschlossen, unser Verantwortungsbewusstsein zu beweisen und Umwelteffizienz als Wettbewerbsvorteil zu nutzen.

Um diese Ziele zu erreichen, werden **erhebliche technologische und personelle Ressourcen** notwendig sein. Wir werden weiterhin die beste Technologie liefern, die Europa zu bieten hat, und uns für mehr Mobilität und eine größere internationale Vielfalt einsetzen.

VISION UND WIRKUNG

Mit der dynamischen Umsetzung der Vision 2020 konnten wir bereits einige wichtige Vorhaben verwirklichen:

- › **Konzentration auf das Kerngeschäft:** Wir haben mit Aerolia und Premium AEROTEC umfassende Aktivitäten im Bereich Flugzeugkomponenten ausgelagert. Der Verkauf der Werke in Filton und Laupheim ist vollständig abgeschlossen, 70 Prozent der Anteile von EADS Socata wurden veräußert.
- › **Maßnahmen zur Effizienzoptimierung:** Die Ziele von Power8 wurden übertroffen. Mit der Maßgabe, die Rentabilität weiter zu erhöhen und die organisatorische Effizienz zu verbessern, wurden Power8 Plus und Future EADS eingeführt.
- › **Stärkung des Programmmanagements:** Planmäßig haben wir zwölf A380 ausgeliefert und die Entwicklungsziele im Programm A350 XWB erfüllt. Die Produktion der Ariane 5 lief wie geplant hoch. Alle leichten Mehrzweckhubschrauber (LUH) wurden vor dem vereinbarten Liefertermin an die US Army übergeben.
- › **Weitere Globalisierung des Konzerns:** Am Markt für sichere Netztechnik übernahmen wir den US-Anbieter PlantCML und errichteten in China eine neue A320-Endmontagelinie. Mit Northrop Grumman als Partner konnten wir die ursprüngliche Ausschreibung der US Air Force für neue Tankflugzeuge zu unseren Gunsten entscheiden.
- › **Ausbau des Dienstleistungsgeschäfts:** In allen Geschäftsbereichen wurden ehrgeizige Pläne erstellt, die sich auf hochwertige Dienstleistungen konzentrieren.

SCHWERPUNKTE FÜR 2009

WIR WERDEN:

EADS auf den Konjunkturrückgang der zivilen Märkte **EINSTELLEN**; Vorrang haben liquiditätsfördernde und kostensparende Programme. Ferner werden wir uns noch stärker auf unser Kerngeschäft **KONZENTRIEREN** und unsere Marktpräsenz in den Bereichen Verteidigung, Sicherheit und Dienstleistungen ausbauen.

durch Future EADS eine schlankere, schnellere und stärker integrierte Organisation **GEWÄHRLEISTEN**.

den vertraglichen Rahmen des A400M-Programms in Verhandlungen mit Kunden und Zulieferern **NEU DEFINIEREN** und unter dem Dach von Airbus eine neue Programmorganisation umsetzen.

in der Betriebstätigkeit aller Geschäftsbereiche und Großprogramme Spitzenleistungen **ERBRINGEN**.

das organische Wachstum unseres Dienstleistungsgeschäfts wesentlich **VORANBRINGEN** und in dem Maße, wie die Finanzmärkte und unsere Liquiditätssituation es erlauben, weitere Firmen übernehmen.

die Globalisierung des Konzerns fortführen und dabei besonders die USA und Asien **IN DEN VORDERGRUND RÜCKEN**.


den Konzern zu einem umwelteffizienten Unternehmen **FORMEN** und entscheidende Kompetenzen und Fähigkeiten **BEWAHREN** und weiterentwickeln.

den Austausch mit den Mitarbeitern **VERTIEFEN** und sie stärker in den Unternehmenserfolg einbinden.

Innovationen **FÖRDERN** und die Vorlaufzeiten für ihre Einführung verkürzen.

WIR

haben



Produkte und Dienstleistungen, die mehr Möglichkeiten schaffen. Wir haben Flugzeuge, die mit weniger Emissionen größere Entfernungen zurücklegen, Sicherheitssysteme, die öffentliche Versammlungen besser schützen, und Hubschrauber, die unter extremen Bedingungen fliegen. Damit zählen wir zu den weltweit führenden Entwicklern und Herstellern von Passagierjets, Hubschraubern, Satelliten und anderen verteidigungstechnischen Produkten.

DAMIT ALLE IHR BESTES GEBEN

DIE EADS-MITARBEITER SIND UNSER WERTVOLLSTES KAPITAL



Die herausragenden Fähigkeiten unserer **hoch motivierten Mitarbeiter** sind die treibende Kraft unseres Erfolgs.

Wir setzen auf den Ausbau ihrer Kompetenzen als Motor

unseres künftigen Wachstums. Jeder EADS-Mitarbeiter wird ermutigt, von **maßgeschneiderten Aus- und Weiterbildungsprogrammen** zu profitieren. Ob technische Experten oder Manager, **ihnen allen steht bei uns eine strukturierte und lohnende berufliche Laufbahn offen**. So verbessern wir kontinuierlich die Qualität unserer Mitarbeiter – zu ihrem eigenen Vorteil wie zum Vorteil unserer Aktionäre und Kunden.

7.081 neue EADS-Mitarbeiter. 25 Prozent weibliche Neuzugänge. 44 Prozent der Belegschaft mit Universitäts- oder Hochschulabschluss.



INNOVATIVE TECHNOLOGIE IDEEN FÜR EIN BESSERES MORGEN



Als weltweit führender Akteur der Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigung entwickeln wir Technologien, die neue Vorzeichen setzen und die Zukunft unserer Branche bestimmen. So wie die elektronische Flugsteuerung (Fly-by-Wire) das Fliegen revolutionierte, machen wir es uns heute zu einer zentralen Aufgabe, umwelteffiziente Produkte zu erfinden, die unsere Welt entlasten. Jahr für Jahr melden wir für unsere wegbereitende Technik eine Vielzahl von Patenten an.

*1.088 Patentanmeldungen im Jahr 2008 –
Zunahme um fast 40 Prozent binnen zwei Jahren.*



SYNERGIEN VOLL AUSSCHÖPFEN

DANK INTELLIGENTER INTEGRATION SIND WIR MEHR ALS DIE SUMME UNSERER TEILE



Wir arbeiten konzernweit zusammen, um starke Ergebnisse zu erzielen. Dies gibt uns die nötigen Budgets und die gemeinsamen Kompetenzen an die Hand, damit in Bereichen wie der Umwelteffizienz technologische Pionierarbeit geleistet und wichtige Managementtechniken wie die Verschlankung von Prozessen umgesetzt werden. Auf diesem Wege können wir durch gemeinsame Beschaffung Rohstoffe zu konkurrenzfähigen Preisen sichern und begabten Nachwuchsingenieuren die Chance auf eine Top-Karriere bieten.

Dabei entsteht ein einzigartiger Wettbewerbsvorteil.



WIR HABEN

was

Schwellenländer und Industrienationen haben im Zuge ihres langfristigen Aufbaus von Wohlstand zunehmend hohe Ansprüche. Dank einer umfassenden internationalen Präsenz reichen unsere Auftragsbestände viele Jahre in die Zukunft.

DAUERHAFT BELASTBARE, WACHSTUMSSTARKE MÄRKTE

ZWAR SIND UNSERE MÄRKTE NICHT VOR UNGEWISSHEITEN SICHER, DOCH HABEN SIE SICH ÜBER DIE ZEIT ALS BELASTBAR ERWIESEN. MIT WELTWEIT STEIGENDEN EINKOMMEN VERLAGERN SICH DIE AUSGABENSCHWERPUNKTE VON DER REINEN DECKUNG VON GRUNDBEDÜRFNISSEN HIN ZU AUFBAUORIENTIERTEN INVESTITIONEN, SO AUCH IN VERKEHRS- UND SICHERHEITSINFRASTRUKTUREN.



In dem Maße, wie die weltweite Wirtschaftskraft nach Osten wandert, erwarten China und Indien mittelfristig eine steigende Nachfrage im Luftverkehr. In einer Vielzahl kleinerer Entwicklungsländer wächst der Wohlstand ebenfalls. Zudem ist in den Industrienationen mittelfristig ein Anstieg der Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen zu erwarten. Prognosen zufolge werden zum Beispiel die USA in den Jahren bis 2026 doppelt so viele Passagierjets bestellen wie China.¹⁾

Nach UNO-Angaben gibt es 27 aktuelle und potenzielle Schwellenländer mit einer Bevölkerung von zusammen gerechnet knapp drei Milliarden Menschen.

¹⁾ Quelle: Airbus Global Market Forecast 2007-2026



KONTINUIERLICHE NACHFRAGE NACH DEN VIELFÄLTIGEN PRODUKTEN VON EADS SELBST IN KRISENZEITEN BESTEHT IN UNSERER SICH WANDELNDEN WELT STETIGER BEDARF AN FLUGZEUGEN, VERTEIDIGUNGS- UND SICHERHEITSSYSTEMEN SOWIE RAUMFAHRT-INFRASTRUKTUREN, DIE IHREN HERAUSFORDERUNGEN GEWACHSEN SIND.



Die Nachfrage nach moderneren, verbrauchseffizienten Flugzeugen und Hubschraubern nimmt zu. Unsere vernetzte Welt verlangt nach [mehr Satellitenkommunikation](#) und stellt [Sicherheitsfragen](#) stärker in den Vordergrund. EADS hat das Rüstzeug, das nötig ist, um all diese Herausforderungen in Angriff zu nehmen – das beweist unser starker Auftragsbestand im Jahr 2008.



SOLIDE ERGEBNISSE 2008: GEWAPPNET FÜR SCHWERE ZEITEN

EIN REKORD-AUFTRAGSBESTAND UND EINE STARKE BILANZ BIETEN
STABILITÄT TROTZ WELTWEIT SCHWACHER KONJUNKTUR.



Unser Auftragsbestand stieg um 18 Prozent auf den Rekordwert von €400 Mrd.



*Konzernergebnis
für 2008: €1,572 Mrd.*

- Unsere Nettoliquidität stieg auf **€9,2 Mrd.** gegenüber €7 Mrd.
im Vorjahr und erreichte damit einen neuen Höchststand.
- Der Free Cashflow lag mit €2,6 Mrd. über den Erwartungen.
- Hervorragende Leistungen stärkten unser EBIT von **€2,8 Mrd.**
- Die starke Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen
ließ den Umsatz um 11 Prozent auf **€43,3 Mrd.** steigen.



WIR HABEN

was

zählt.



Eine klare Vision.

Eine weitsichtige und pragmatische Strategie.

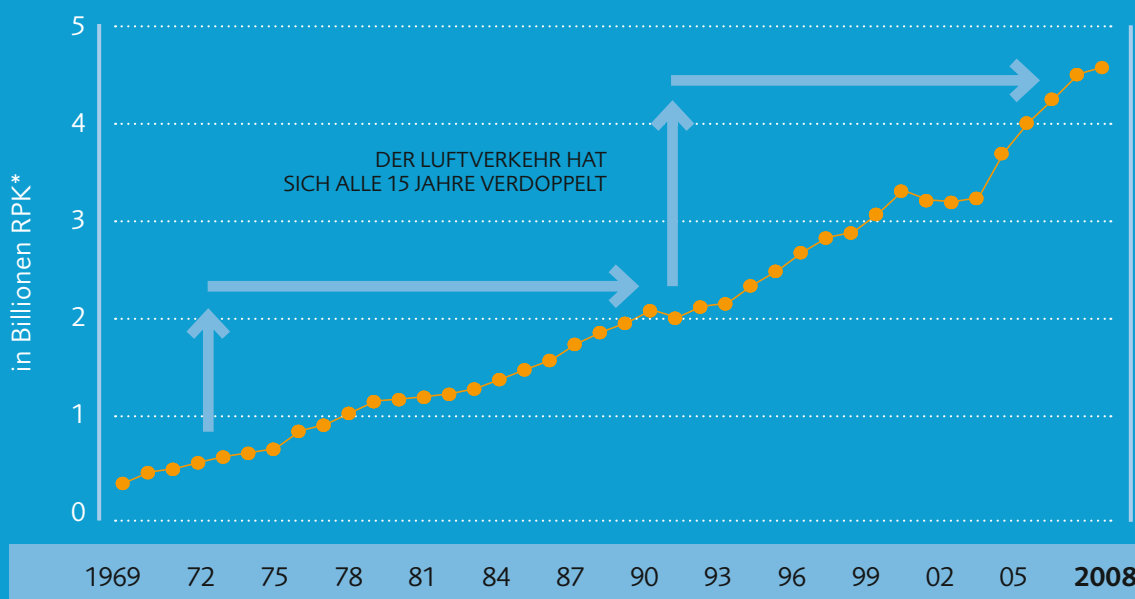
Ein erfahrenes und engagiertes Team.

Einen ausreichenden Handlungsspielraum.

Märkte und Perspektiven

Da die Entwicklung des Luftverkehrs der wirtschaftlichen Entwicklung folgt, ging das Passagier- und Frachtvolumen zurück. Die Bereiche Verteidigung, Sicherheit und Raumfahrt sind weniger betroffen, weil es sich um öffentliche Sektoren handelt.

Luftverkehr als Wachstumsmarkt bestätigt



Quelle: ICAO, Airbus

* Revenue Passenger Kilometres – (umsatzrelevante) Passagierkilometer

Das Passagieraufkommen ging Ende 2008 drastisch zurück. Dadurch wuchs der Luftverkehr im Gesamtjahr 2008 lediglich um 1,6 Prozent – nachdem er im Vorjahr noch um 7,4 Prozent zugenommen hatte.



Nach einem guten Start ins Jahr geriet das wirtschaftliche Umfeld im zweiten Halbjahr 2008 durch die Schwankungen der Ölpreise und Wechselkurse in deutlich spürbare Turbulenzen. Gleichzeitig erstarrten wegen der Kreditkrise auch die Finanzmärkte; dies wirkte sich negativ auf die allgemeinen Wachstumsaussichten, das Finanzvermögen der Haushalte und die Liquiditätslage der Industrie aus.

Die Folgen der Krise für die Gesamtwirtschaft bleiben schwer abzuschätzen, da zahlreiche Faktoren ohne Präzedenzfall sind. Die Wachstumskurve des Luftverkehrs folgt häufig der Entwicklung der Wirtschaft; deren Nachlassen brachte einen Rückgang des Luftfracht- und Passagierverkehrs mit sich. Die gegenwärtige Finanzkrise gefährdet die kurzfristige Entwicklung erheblich.

Im öffentlichen Sektor ist der Einfluss nicht so deutlich erkennbar und macht sich erst zeitlich verzögert bemerkbar. Derzeit stocken die Regierungen ihre Haushalte auf, um die Wirtschaft zu stimulieren. Mittelfristig werden sie schwierige Entscheidungen in Bezug auf die Prioritäten ihrer Investitionen fällen müssen. Die Ausgaben für Verteidigung stehen allerdings in direktem Zusammenhang mit den geopolitischen Spannungen und dem Sicherheitsbedürfnis jedes Landes. Da Programme für Raumfahrt und Verteidigung naturgemäß langfristig angelegt sind, reagieren diese Sektoren weniger empfindlich auf Turbulenzen in der Wirtschaft.

Auch künftig wird die Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie den wachsenden Anforderungen der Umweltverträglichkeit Rechnung tragen müssen, etwa durch die Entwicklung alternativer Treibstoffe und die Integration von Wachstumsmärkten in die Lieferketten.

KOMMERZIELLE LUFTFAHRT

Nach Jahren stetig wachsenden Passagieraufkommens und Frachtvolumens flachte das Wachstum ab Anfang 2008 langsam ab und brach im letzten Quartal des Berichtsjahrs deutlich ein. Der Frachtverkehr, ein bewährter Indikator für Wirtschaftswachstum, ging im Dezember um 22,6 Prozent zurück, während der internationale Passagierverkehr lediglich 4,6 Prozent¹⁾ verlor. Der asiatisch-pazifische Markt, der bis vor Kurzem noch höchste Wachstumsraten aufwies, stürzte schneller als jede andere Region ab. Das Passagieraufkommen ging im Dezember um 9,7 Prozent zurück, der Frachtverkehr um 26 Prozent.

Insgesamt verzeichnete der Passagierverkehr 2008 gerade mal einen Anstieg von 1,6 Prozent und liegt damit weit hinter dem noch 2007 erreichten Wachstum von 7,4 Prozent. Über das gesamte Jahr betrachtet ging der internationale Frachtverkehr um 4 Prozent zurück gegenüber einem Anstieg um 4,3 Prozent im Vorjahr.

Die Airlines verloren im Jahr 2008²⁾ etwa US\$ 8 Mrd. – einerseits durch den raschen Anstieg der Treibstoffpreise, die im Sommer mit etwa US\$ 180 pro Barrel einen Höchststand erreichten, und andererseits durch den spürbaren Rückgang des Verkehrsaufkommens. Für 2009 muss, bei einem Treibstoffpreis von US\$ 60 je Barrel, mit weiteren Verlusten in Höhe von US\$ 2,5 Mrd. gerechnet werden.

¹⁾ Alle Luftverkehrsdaten nach Angaben der International Air Traffic Association (IATA). (Einige Niedrigpreis-Airlines sind in den Angaben nicht berücksichtigt.)

²⁾ IATA, März 2009

Unbemannte Luftfahrzeuge werden für Aufklärungsaufgaben unerlässlich.

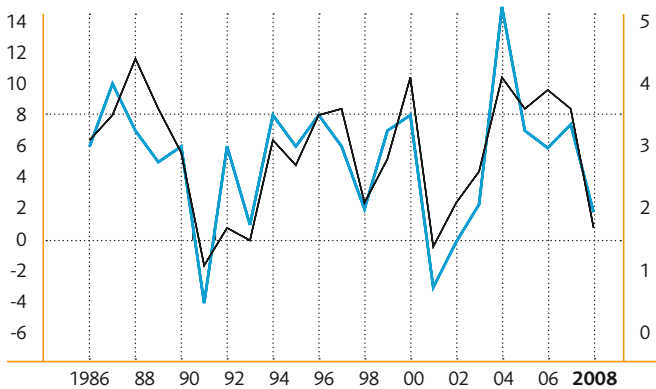


Korrelation zwischen Weltwirtschaft und Flugverkehr

(in %)

Wachstum des globalen Passagieraufkommens

Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung (GDP)



Quellen: Global Insight, IATA, OMC, IMF, Airbus

— Globales Passagierwachstum
— Globales Wirtschaftswachstum

Obwohl die Hersteller am kommerziellen Luft- und Raumfahrtmarkt Anfang 2009 mit insgesamt mehr als 8.000 Flugzeugen übervolle Auftragsbücher vorweisen, sehen sich manche Airlines wegen des rückläufigen Passagieraufkommens und erheblicher Finanzverluste gezwungen, die Auslieferung ihrer Bestellungen hinauszuzögern. Mehrere Banken gaben ihre Geschäftstätigkeit

auf, andere haben die Kreditvergabe komplett ausgesetzt. Möglicherweise werden die Flugzeugbauer die Lücke füllen und entweder direkt oder indirekt Finanzierungen anbieten.

Die gegenwärtige Krise wird die natürliche und längst notwendige Umstrukturierung der Luftfahrtindustrie beschleunigen. In den zurückliegenden Jahren verzeichneten Niedrigpreis-Airlines ein rasches Wachstum und haben sich nun den veränderten Bedingungen anzupassen, auch wenn es einigen gelungen ist, Kunden traditioneller Airlines für sich zu gewinnen. Dennoch dürfte der Luftverkehr langfristig anwachsen. Airbus rechnet damit, dass in den nächsten 20 Jahren weltweit 23.385 neue Passagierflugzeuge mit mehr als 100 Sitzplätzen benötigt werden, um der Nachfrage im Passagierverkehr gerecht zu werden, der eine Steigerung von 4,9 Prozent pro Jahr³⁾ erwarten lässt.

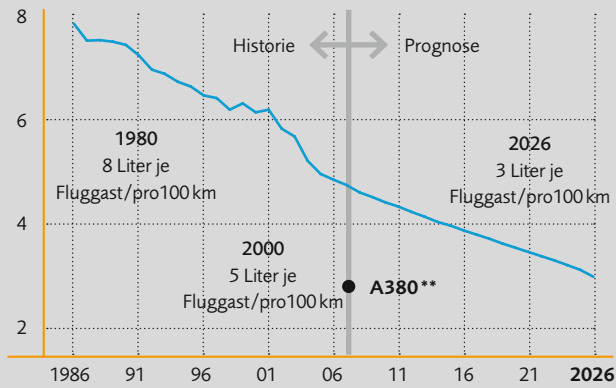
Derzeit stehen technologische und operative Weiterentwicklungen auf dem Prüfstand, die langfristig zu radikalen Fortschritten bei der Effizienz des Flugreiseverkehrs führen werden. Flugzeughersteller entwickeln leichtere, aerodynamischere Flugzeuge, Triebwerkshersteller testen deutlich effizientere Antriebssysteme. Sehr wahrscheinlich können bis 2020 die Emissionswerte entsprechend den vom Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (ACARE)⁴⁾ festgeschriebenen Zielen signifikant gesenkt werden. Dazu müssen Luftnavigationssysteme vereinfacht, Flughafenbetriebsverfahren verbessert und Flugzeuge mit wesentlich niedrigerem Treibstoffverbrauch eingeführt werden.

³⁾ Quelle: Airbus Global Market Forecast 2007-2026

⁴⁾ Senkung des CO₂-Ausstoßes um 50 Prozent, des NO_x-Ausstoßes um 80 Prozent, des Außenlärmpegels um 50 Prozent und „Green Design“, das heißt Umweltverträglichkeit bei Herstellung, Wartung und Entsorgung des Produkts am Ende des Lebenszyklus.

Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch der weltweiten Passagierflugzeug-Flotte

Treibstoffverbrauch (in Liter je 100 RPK*)

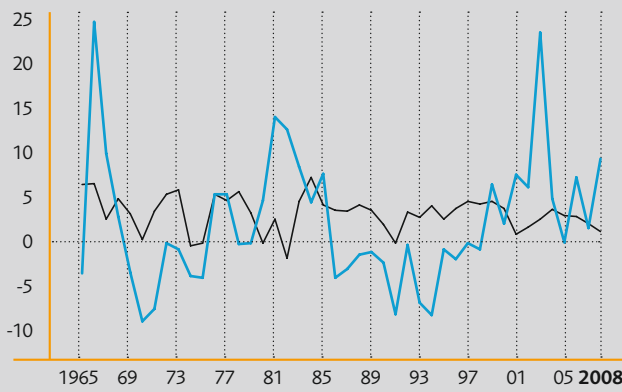


Quelle: Airbus

* Revenue Passenger Kilometres – (umsatzrelevante) Passagierkilometer
 ** bei 100% Auslastung

Reales BIP-Wachstum der USA und reales Wachstum der US-Verteidigungsausgaben

(in %)

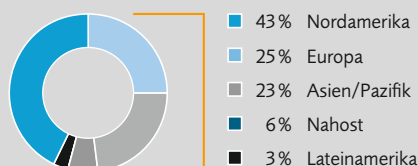


Quelle für US-Verteidigungshaushalt: Greenbook des US-Verteidigungsministeriums für 2009 und EADS-Analyse

Quelle für US-BIP: US-Handelsministerium

- Prozentuale Veränderung des US-Verteidigungshaushalts – in US-Dollar (inflationsbereinigt)
- Prozentuale Veränderung des realen US-BIP

Weltweiter Verteidigungshaushalt 2008



Quelle: Frost & Sullivan

VERTEIDIGUNG

Geopolitische Spannungen und Erfordernisse im Sicherheitsbereich beeinflussen Verteidigungsausgaben stärker als die Entwicklung der Wirtschaft. Daher wird hier kurzfristig nur mit relativ geringen Veränderungen gerechnet – diese Annahme kann jedoch mit Blick auf das gegenwärtige makroökonomische Umfeld nicht mehr als gesichert angesehen werden. Des Weiteren stellen Verteidigungsausgaben sehr effiziente Möglichkeiten dar, die heimische Industrie zu unterstützen und Arbeitsplätze in Spitzentechnologiebranchen zu erhalten.

Mit 50 Prozent der weltweiten Ausgaben stellen die Vereinigten Staaten den bei Weitem größten Verteidigungsmarkt dar. In den vergangenen zehn Jahren stieg der US-Verteidigungsetat sehr stark an. Die Bruttoausgaben, die grundlegende und unvorhergesehene Ausgaben umfassen, verdreifachten sich im Zeitraum von 2000 bis 2008 und beliefen sich im Jahr 2008 auf US\$ 663,8 Mrd. Da die Gestaltung des künftigen US-Verteidigungsbudgets ungewiss bleibt, lässt sich die Richtung einer langfristigen Entwicklung nur schwer einschätzen.

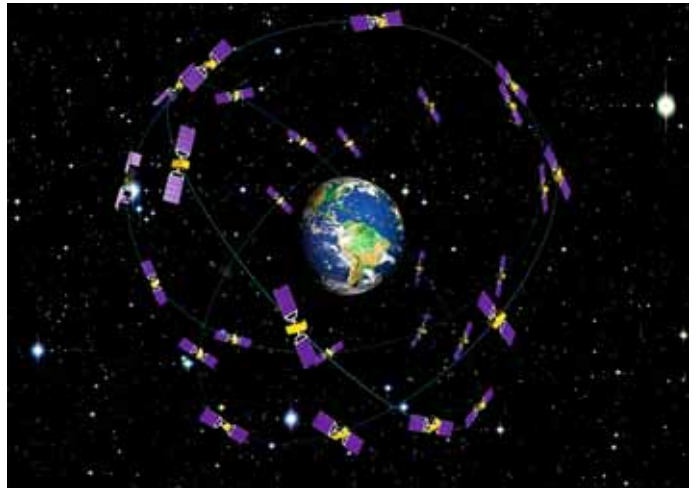
Die Verteidigungsausgaben des Asien-Pazifik-Raums wachsen stetig. Im Rahmen der Modernisierung seiner Verteidigungskräfte ist Indiens Etat jährlich um 7 Prozent gestiegen und dürfte bis 2013 US\$ 36 Mrd. betragen.

Weltweit machen die Ausgaben für militärische Luftfahrzeuge den größten Teil der Beschaffungskosten aus; dabei dürfte in den nächsten zehn Jahren der höchste Anteil auf Hubschrauber und unbemannte Luftfahrzeuge (UAVs) entfallen. Etablierte Militärmächte ersetzen ihre in den 1960er- und 1970er-Jahren beschafften Hubschrauber durch neue Modelle. UAVs sind für die Überwachung und Aufklärung inzwischen unerlässlich geworden.

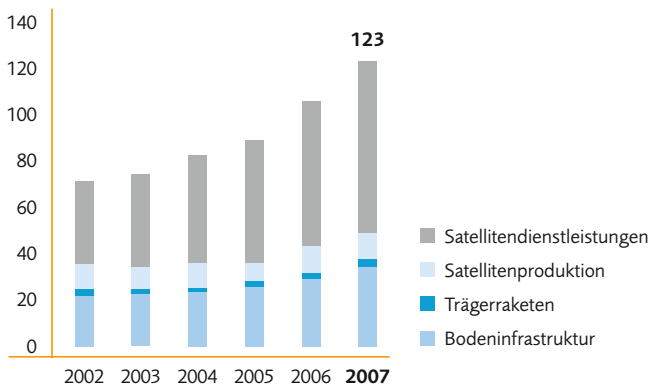
Heute ist das Militär zunehmend mit Einsätzen in asymmetrischen Konflikten und Missionen „ohne Kampfhandlung“, etwa zur Friedenssicherung, konfrontiert. Deshalb stehen für die Streitkräfte Ausgaben für Ausrüstungen im Vordergrund, die schnelle Einsatzbereitschaft, Präzisionsschlagfähigkeit, verbesserte taktische Informationssysteme und Zusammenarbeit verschiedener Streitkräfte fördern.

Das Finanzierungsmodell für Verteidigungsausgaben unterliegt einem ständigen Wandel. Dabei zeichnet sich ein Trend zu langfristigen Partnerschaften und vollständigem Outsourcing fähigkeitsbasierter Dienstleistungen ab, mit einer zunehmenden Tendenz zu Komplett-Support- und „Managed Services“-Verträgen.

Wie die Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) im November 2008 bestätigte, wird diese ihr Budget bis 2013 um 2,5 Prozent pro Jahr aufstocken.



Weltweite Umsätze nach Raumfahrtsegmenten (in Milliarden US\$)



Quelle: Satellite Industry Association (Juni 2008)

SICHERHEIT

In vielen Teilen der Welt stellt Terrorismus nach wie vor die größte externe Bedrohung der öffentlichen Sicherheit dar. Die noch junge Sicherheitsbranche verzeichnet daher ein erhebliches Wachstum. Bei der Entwicklung und Verbesserung von Technologien und Systemintegrationskapazitäten liegt die Priorität eindeutig auf dem Schutz der Zivilbevölkerung, kritischer Infrastrukturen und des Luftverkehrs.

Die Sicherheitsbranche expandiert in alle Teile der Welt. Gleichzeitig nimmt die Komplexität der Sicherheitslösungen zu,

Kunden verlangen nach Lösungen, die die Integration größerer Systeme ermöglichen. In den Vereinigten Staaten wachsen die Ausgaben des Department of Homeland Security stetig; dies gilt auch für Europa, den Asien-Pazifik-Raum, den Mittleren Osten und viele Entwicklungsländer.

In der Europäischen Union wurde das European Security Research Program, das von 2007 bis 2013 dauert, für die Entwicklung von Sicherheitstechnologien mit €1,4 Mrd. ausgestattet. Damit sollen die Bürger Europas besonders vor der Bedrohung durch Terrorismus, Naturkatastrophen und Kriminalität geschützt werden.

RAUMFAHRT

Die Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation ESA genehmigte im November 2008 den Haushalt, der von 2009 bis 2013 jährlich um 2,5 Prozent ansteigen soll. Zusätzlich verfügen die wichtigsten EU-Programme wie die Initiative Global Monitoring for Environment and Security GMES und das Satellitennavigationsprogramm Galileo ebenso wie die einzelnen Länder Europas über eigene Raumfahrtbudgets.

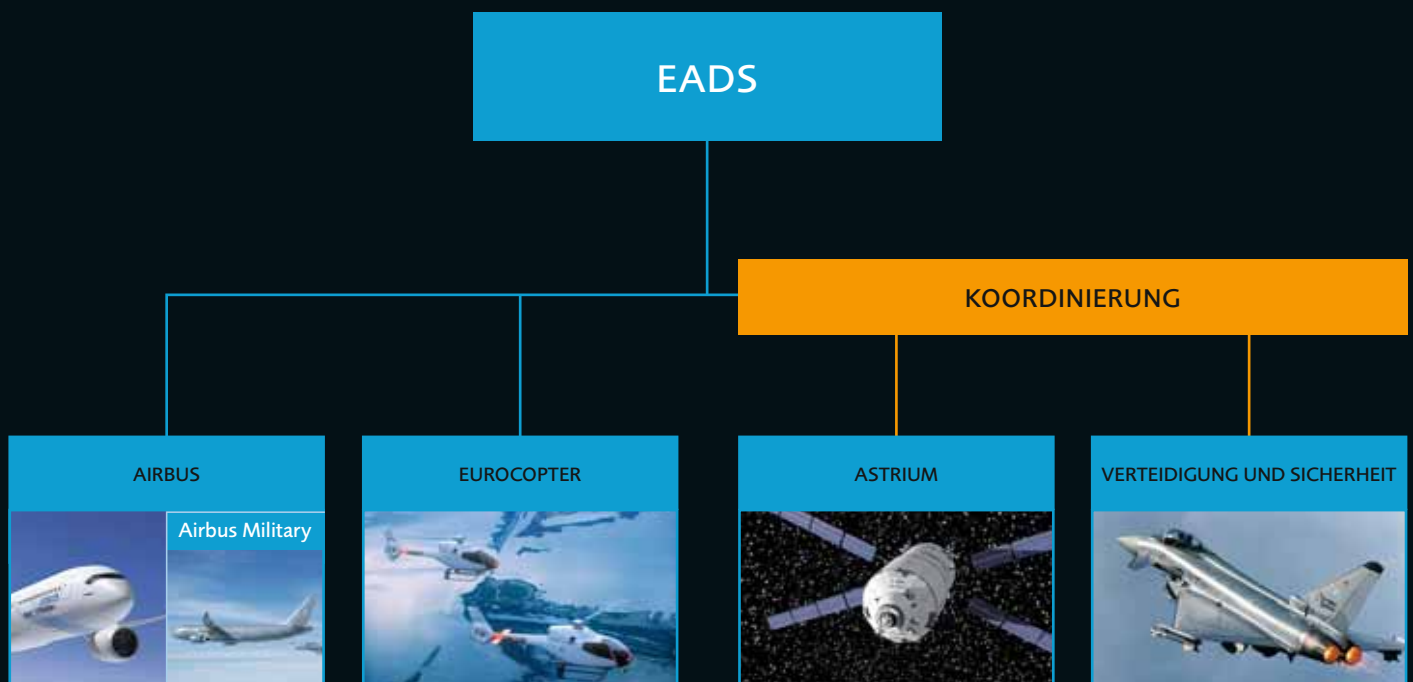
Der Druck der Wirtschaftskrise und des Preiskampfs könnte die kurzfristigen Aussichten für Trägerraketen und Satelliten im Bereich der kommerziellen Satelliten nachteilig beeinflussen.

Doch gleichzeitig eröffnet die praktische Anwendung der Satellitentechnologie neue kommerzielle Aktivitäten für den Raumfahrtsektor. Als Wachstumsbereiche gelten sowohl die satellitengestützte bildgebende Erdbeobachtung als auch die sichere Satellitenkommunikation.

Eine effizientere Organisation

Das Programm Future EADS wird helfen, Kosten zu sparen und für mehr Effizienz zu sorgen: durch Shared Services, eine klarere Konzernorganisation sowie eine bessere Einbindung der Unterstützungsfunktionen.

In einem entscheidenden Schritt hin zu schlankeren Strukturen beschloss das Board of Directors, den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge in Airbus zu integrieren. So werden das A400M-Programm vereinfacht und das Ressourcenmanagement verbessert. Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit werden ihre Koordination verstärken. Wir wollen unsere Kunden einheitlich ansprechen und vertriebliche, technische und strategische Synergiepotenziale nutzen.



Airbus

Im Jahr 2008 lieferte Airbus mehr Flugzeuge aus als jemals zuvor. Mit einem Höchststand an Bestellungen und den laufenden Kostensenkungen ist Airbus für die aktuellen wirtschaftlichen Herausforderungen gut gerüstet.



Die A320 ist der weltweit meistverkaufte Verkehrsjet.



Das Management stellt mit Erfolg auf effiziente Produktionsverfahren um.



Ein Jahr nach Indienststellung reiste bereits eine knappe Million Fluggäste mit der revolutionären A380.

Airbus

(in Mio. €)	2008	2007	Variation
Umsatz	27.453	25.216	+9%
EBIT	1.790	-881	-
Auftragseingang	82.041	117.323	-30%
Auftragsbestand	344.818	283.829	+21%
in Stückzahlen			
Auslieferungen	483	453	+7%
Auftragsbestand	3.715	3.421	+9%

ZIVILFLUGZEUGE

Im Jahr 2008 erzielte Airbus einen Auslieferungsrekord, baute den Auftragsbestand weiter aus und übertraf seine Kostensenkungsziele.

Airbus übergab 483 Verkehrsflugzeuge an Kunden – 30 mehr als 2007 – und steigerte die Auslieferungszahlen damit zum sechsten Mal in Folge.

Zum Jahresende belief sich der Auftragsbestand auf 3.715 Maschinen. Nach Listenpreisen entspricht dies einem Auftragswert von US\$ 438 Mrd. und einer vollen Produktionsauslastung für sechs Jahre. Der Auftragseingang war beachtlich: Mit 777 Bestellungen (netto) im Wert nach Listenpreisen von rund US\$ 100 Mrd. sicherte sich Airbus einen Marktanteil von 54 Prozent. Der große Auftragsüberhang gibt Airbus die Flexibilität, die nötig ist, falls Kunden den Zeitplan ihrer Auslieferungen revidieren möchten.

Die höheren Auslieferungszahlen spiegelten sich in einem Umsatzanstieg von 9 Prozent auf €27,5 Mrd. (2007: €25,2 Mrd.) wider. Das EBIT des Geschäftsbereichs stieg, getragen von höheren Umsätzen und Einsparungen aus dem Power8-Programm, auf €1.790 Mio. Diesen Zahlen steht ein Vorjahresverlust von €881 Mio. gegenüber, der durch den außerordentlichen Aufwand im Zusammenhang mit der Verzögerung beim Militärtransporter A400M, dem Power8-Programm und dem Start des Programms A350 XWB zustande kam.

AUFBAU EINER EFFIZIENTEREN STRUKTUR

Power8 steigerte die Effizienz und reduzierte die Kosten. Die Kostensenkungsziele konnten 2008 zum zweiten Mal in Folge übertroffen werden. Mit den bisher erreichten Einsparungen von rund €1,3 Mrd. wurde das für 2010 geplante Ziel von €2,1 Mrd. bereits mehr als zur Hälfte erfüllt. Das Programm Power8 Plus wird bis 2012 weitere Einsparungen in Höhe von €650 Mio. ermöglichen.

Power8 reduzierte die Kostenbasis von Airbus signifikant durch eine neue Organisationsstruktur, die Verschlinkung von Geschäftsabläufen und ein sorgfältiges Cashmanagement. Indem wir die Kostensenkungspläne fortführen und den Fertigungsanteil in Niedriglohnländern erhöhen, werden wir die im konzernweiten Programm Power8 Plus festgelegten Ziele erreichen.

Schwerpunkt von Power8 bildete die Ausgliederung nicht zum Kerngeschäft gehörender Produktionsstandorte für Flugzeugkomponenten. Die Werke Laupheim und Filton wurden an die langjährigen Airbus-Partner Diehl/Thales und GKN veräußert. Im Dezember 2008 nahmen die EADS-Töchter Aerolia und Premium AEROTEC ihren Betrieb als Flugzeugkomponentenhersteller auf.

Parallel zu Power8 dehnt Airbus seine industrielle Präsenz weiter aus. Die neue A320-Endmontagelinie in Tianjin, die im September 2008 ihren Betrieb aufnahm, sichert Airbus den Zugang zum chinesischen Markt und zu den besten Ingenieuren des Landes.

Die neue A320-Produktionslinie im chinesischen Tianjin wird den Zugang zu einem der weltweit vielversprechendsten Märkte sicherstellen.



DIE NEUE A350 XWB WEIST DEN WEG IN DIE ZUKUNFT

Für das jüngste Airbus-Modell, das Langstreckenflugzeug A350 XWB, gingen in den ersten zwei Jahren seit Programmstart bereits 478 Aufträge (netto) von 29 Kunden ein. Im Jahr 2008 kamen noch weitere 16 Kunden und 163 Nettoaufträge hinzu. Der Marktanteil in dieser Klasse erreichte damit 64 Prozent.

Die Entwicklung der A350 XWB machte gute Fortschritte. Im Dezember 2008 wurde die Detaildefinition festgelegt; damit ist die Flugzeugarchitektur nun endgültig verabschiedet – mit dem im April 2008 eingeführten „Unified Planning Tool“ konnten wir diesen Meilenstein schneller erreichen. Zudem verfügt Airbus erstmals über ein einheitliches digitales Konstruktionsmodell („Digital Mock-Up“) und eine IT-Infrastruktur, in die das gesamte A350-XWB-Team – bei Airbus wie auch bei seinen Zulieferern – eingebunden ist.

Alle Schlüsselpartner der Lieferkette sind bestimmt, die großen Arbeitspakete für Rumpf und Tragflächen vergeben. Gemäß der neuen Zulieferpolitik wurden viele dieser Pakete größer dimensioniert als bisher; zudem wurden Zulieferer früher eingebunden und mit mehr Verantwortung versehen.

ERSTES JAHR DER INDIENSTSTELLUNG FÜR DIE A380

Wie im Programmplan vorgesehen, wurden 2008 zwölf Flugzeuge des Typs A380 ausgeliefert. Der Produktionshochlauf soll auch 2009 fortgesetzt werden, wenn Airbus die Umstellung auf die Serienproduktion abgeschlossen hat.

Fast eine Million Passagiere flogen inzwischen mit der A380, die bereits sieben internationale Haupttrouten bedient und vier Kontinente verbindet. Airlines profitieren von den um knapp 20 Prozent niedrigeren Betriebskosten, und Flughafenbetreiber nutzen neue Wachstumschancen. So kann eine A380 zwei kleinere Flugzeuge ersetzen – das spart Kosten, Luftraumbelegung, Lärm und Emissionen.

Insgesamt lagen zum Jahresende 198 Bestellungen von 16 Kunden vor, einschließlich der neun Bestellungen im Berichtsjahr. Dies entspricht einem Marktanteil von 75 Prozent in diesem Segment. Für die nächsten 20 Jahre rechnet Airbus mit einem Markt von 1.700 Flugzeugen in dieser Kategorie, da Umweltverträglichkeit immer wichtiger wird.

SOLIDE AUFTRAGSLAGE

Die A320-Familie verzeichnete 472 Nettobestellungen im Jahr 2008; damit stieg der Auftragsbestand auf rund 2.600 Flugzeuge.

Um ihre führende Position bei den Kurzstreckenflugzeugen zu halten, wird die A320-Familie ständig verbessert. Zu den Innovationen gehören ein optimiertes Kabinenlayout, die Umrüstung vom Passagier- zum Frachtflugzeug und die Möglichkeit, die Betriebszeit von Passagierflugzeugen mithilfe des Programms „Extended Service Goal“ um 10 bis 20 Jahre zu verlängern. Dieses dehnt die Fristen für Instandhaltungsmaßnahmen aus. Auch die neuen Blended-Winglet-Vorrichtungen zur Verringerung des Luftwiderstands wurden im Flug erprobt.



Qatar Airways bestellte 80 Exemplare der neuen A350 XWB und gehört damit zu den bislang größten Abnehmern dieses Flugzeugtyps.

Airbus steigerte den Fertigungstakt der Single-Aisle-Familie auf die Rekordmarke von 36 Maschinen pro Monat. Ursprünglich waren mehr als 38 pro Monat geplant, doch der Hochlauf wurde im Dezember 2008 aufgrund des schwierigen Wirtschaftsklimas gestoppt; im Jahr 2009 soll er nach unten korrigiert werden. Airbus beobachtet die Kundennachfrage kontinuierlich und wird die Produktion gegebenenfalls anpassen.

Für die Langstreckenfamilie A330/A340 gingen 138 Nettobestellungen ein. Vor allem die A330 ist sehr gefragt, die 1000. Maschine ist bereits in Auftrag gegeben. Damit steigt die Zahl der insgesamt bestellten Flugzeuge im A330/A340-Programm auf rund 1.500. Die Produktion der A330/A340-Modelle in Toulouse erreichte den Rekordstand von acht Flugzeugen pro Monat. Das jüngste Familienmitglied, der Frachter A330-200, geht ebenfalls bald in die Endmontage; der Erstflug ist für 2009 geplant. Airbus Corporate Jetliners sind offenkundig sehr beliebt: Es liegen Festaufträge für 23 Maschinen vor, davon 14 Kurzstreckenmaschinen und neun Großraumflugzeuge – eine Rekordzahl für die Großraumversion.

FORSCHUNG FÜR UMWELTEFFIZIENTE TECHNOLOGIEN

Im Berichtsjahr legte die Geschäftsführung ein besonderes Augenmerk auf die Umwelteffizienz und startete diverse Initiativen. In einer Testflugserie wurde die neue „Geared Turbofan“-Triebwerksarchitektur von Pratt & Whitney erprobt, eine ganz neue Generation von Triebwerken mit deutlich reduziertem Treibstoffverbrauch. Als erster Hersteller setzte Airbus auch alternative Kraftstoffe und Brennstoffzellen ein.

Als weitere wichtige Entwicklung ist der offizielle Start der auf sieben Jahre ausgelegten gemeinsamen Initiative der Europäischen Union „CleanSky“ zu nennen; Airbus und Saab wirken beim „Smart Fixed Wing Aircraft Technology Demonstrator“ federführend mit. Die Ziele dieses Programms stehen in engem Zusammenhang mit drei der vier vom europäischen Rat für Luftfahrtforschung (ACARE) festgelegten Umweltziele: Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen um 50 Prozent, der Lärmemission um 50 Prozent und des NO_x-Ausstoßes um 80 Prozent bis 2020.

Im Rahmen des EU-Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) zur Restrukturierung des europäischen Flugverkehrsmanagement-Systems bis 2020 wurde Airbus als Partner gewählt mit dem Ziel, die betriebliche Verbesserung von Flugzeugen und Luftverkehr zu unterstützen. SESAR soll die Luftverkehrskapazität verdreifachen, die Flugsicherheit um den Faktor zehn verbessern und die Umweltbelastung pro Flug um 10 Prozent reduzieren.

Airbus arbeitet mit Airlines und Flughäfen an Betriebstechnologien und -abläufen mit dem Ziel, Treibstoffverbrauch und Emissionen zu reduzieren.

Militärische Transportflugzeuge

(in Mio. €)	2008	2007	Variation
Umsatz	2.759	1.140	+142%
EBIT	-16	-155	-
Auftragsseingang	5.083	784	+548%
Auftragsbestand	22.269	19.932	+12%

Der A400M-Rollout fand im Juni 2008 in Sevilla statt.



AIRBUS MILITARY (VORMALS: MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE)

EADS kündigte im Dezember 2008 an, den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge unter der Bezeichnung Airbus Military in Airbus zu integrieren. Dadurch werden Managementstrukturen vereinfacht und Synergieeffekte genutzt. Diese Integration wird insbesondere das Management des anspruchsvollen Militärtransporter-Programms A400M stärken, das 2008 in Verzug geriet.

Die Umstrukturierung erfolgt zum Ende des Berichtsjahres – eines Jahres, in dem der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge große finanzielle Fortschritte und beachtliche Auftragseingänge, insbesondere für sein Tankflugzeug, verzeichnete. Der Umsatz erhöhte sich um über 140 Prozent auf €2,8 Mrd. (2007: €1,14 Mrd.), unter anderem dank des Wechsels der Bilanzierungsmethode für das A400M-Programm zur Bilanzierung in der frühen Phase eines Auftrags und der Zuwächse bei den Tankflugzeugaufträgen.

Das EBIT verbesserte sich entsprechend auf €-16 Mio., ausgehend von einem Verlust im Jahr 2007 in Höhe von €-155 Mio. Auch hier spielten Aufträge für Tankflugzeuge und die mittelschweren Turboprop-Transportflugzeuge eine wichtige Rolle; dazu kommt eine Steuergutschrift im Zusammenhang mit dem A400M-Programm.

Die starke Nachfrage nach Airbus-Tankflugzeugen steigerte den Auftragsbestand um mehr als 25 Prozent auf über €23 Mrd.; darin enthalten sind neue Aufträge in Höhe von rund €5 Mrd. Weltweit haben die Luftstreitkräfte von vier Ländern insgesamt 23 Tankflugzeuge geordert.

Das Mehrzweck-Tank- und -Transportflugzeug (MRTT) von Airbus konnte vier von fünf internationalen Ausschreibungen für sich entscheiden und damit seine Position als modernstes und leistungsfähigstes Tank- und Transportflugzeug bestätigen. 14 Maschinen des Typs A330 MRTT wurden im Rahmen des britischen Programms „Future Strategic Tanker Aircraft“ bestellt, je drei weitere von den Vereinigten Arabischen Emiraten und von Saudi-Arabien. Die US Air Force wählte im April 2008 die auf der A330 MRTT basierende KC-45 von Northrop Grumman/EADS als Ersatz für die veralteten Tankflugzeuge des Typs KC-135 aus. Allerdings wurde der Auftrag im September storniert – in Erwartung einer Neubewertung der Auflagen für Tankflugzeuge durch die neue Regierung.

Die Tankflugzeugentwicklung machte große Fortschritte: Im Dezember wurden die Tankvorrichtungen der 2009 zur Auslieferung vorgesehenen ersten A330 MRTT für Australien erfolgreich im Flug getestet. Zudem konnte das Entwicklungsprogramm zum Tankauslegersystem ARBS nach mehreren Luftbetankungstests abgeschlossen werden; 2009 geht es in Serienproduktion.

Im Bereich mittelschwere Turboprop-Transportflugzeuge bestellte die US-Küstenwache, die bereits acht Seepatrouillenflugzeuge vom Typ CN-235 besitzt, weitere drei Exemplare. Die mexikanische Marine erteilte einen Auftrag über zwei CN-235. Zudem gingen Aufträge über drei weitere CN-235 sowie drei C-212 ein.



Die CN-235 ist ein führendes mittelschweres Transportflugzeug, das an Luftstreitkräfte weltweit verkauft wurde.

DAS A400M-PROGRAMM

Im Jahr 2008 kam es beim A400M-Programm zu weiteren Verzögerungen. Hauptgrund für die Verschiebung des Erstflugs sind technische Probleme bei der Softwaresteuerung der Triebwerke.

Die Geschäftsführung arbeitet nun gemeinsam mit dem Triebwerkskonsortium an der Festlegung eines neuen Zeitpunkts für den Erstflug. Das Turboprop-Antriebssystem wurde eigens für anspruchsvollste Einsatzzwecke konzipiert.

Durch die Integration des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge in Airbus stärkte das Board of Directors von EADS das Management des A400M-Programms. Airbus Military hat den europäischen Startkunden¹⁾ ein neues Konzept – einschließlich eines neuen Zeitplans und verschiedener technischer Änderungen – vorgeschlagen. Die erste Auslieferung soll etwa drei Jahre nach dem ersten Testflug erfolgen.

Für die A400M liegen 192 Bestellungen vor, 180 von europäischen Startkunden, acht von Südafrika und vier von Malaysia.

¹⁾ Die europäischen Startkunden sind Mitglieder der Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (OCCAR), die den gemeinsamen Einkauf von Verteidigungssystemen organisiert.

AUSBLICK

Wie andere Industriezweige entging auch die Luftfahrt der Wirtschaftsrezession nicht, Airbus rechnet daher für 2009 mit einem Rückgang der Bestellungen für neue Flugzeuge.

Für das kommende Jahr wurden vier Prioritäten festgelegt: kontinuierlicher Dialog mit Kunden, frühe Erkennung ihrer Bedürfnisse, sorgfältiges Management des Auftragsbestands und Erhaltung der guten Cashposition.

Das Management möchte gemeinsam mit seinen Startkunden ein neues Konzept für das A400M-Programm erarbeiten, gleichzeitig mit dem Triebwerkskonsortium den Zeitpunkt für den Erstflug festlegen und damit einen festen Programmplan erstellen.

Dank voller Auftragsbücher und der durch Power8 erreichten schlankeren Organisation ist Airbus in einer Position, die stark genug ist, um den für Airlines wie auch für Hersteller gleichermaßen schwierigen Zeiten zu begegnen. Langfristig wird die Nachfrage nach effizienten und umweltfreundlichen Flugzeugen zunehmen. Die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze bleibt daher auch für 2009 ein zentrales Ziel.

Eurocopter

Eine weltweite industrielle Präsenz und technologische Vorteile sicherten Eurocopter auch im Jahr 2008 beachtliches Wachstum und volle Auftragsbücher.



Die EC135 ist ein leichter zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber von herausragender Wendigkeit und fliegt dabei sehr leise und ruhig.



Eurocopter verdoppelte seinen Produktionsausstoß in den vergangenen vier Jahren beinahe: 2008 wurden 588 Hubschrauber ausgeliefert.



Brasiliens Regierung bestellte für ihre Streitkräfte 50 mittelschwere Hubschrauber vom Typ EC725.

(in Mio. €)	2008	2007	Variation
Umsatz	4.486	4.172	+ 8%
EBIT	293	211	+ 39%
Auftragseingang	4.855	6.584	- 26%
Auftragsbestand	13.824	13.455	+ 3%



Umsatz nach Märkten
 (in % des Außenumsatzerlöses)

■ 45% Zivil
 ■ 55% Militärisch

Im Jahr 2008 erzielte Eurocopter den zweithöchsten Auftragsbestand aller Zeiten, gleichzeitig wurden mehr Hubschrauber ausgeliefert als je zuvor. Eurocopter blieb, gemessen an den Auslieferungen, der führende Hubschrauberhersteller auf dem zivilen Weltmarkt.

Die umfassende Umstrukturierung von Produktionslinien und erst jüngst eröffnete Standorte ermöglichten es Eurocopter im Berichtsjahr, 588 Hubschrauber auszuliefern. Im Vergleich zum Vorjahr, als 488 Hubschrauber an Kunden übergeben wurden, stieg die Produktionsrate um mehr als 20 Prozent – und verdoppelte sich in den vergangenen vier Jahren somit nahezu.

Der Umsatz wuchs um 7,5 Prozent auf €4,5 Mrd. (2007: €4,2 Mrd.). Das EBIT stieg auf €293 Mio. (2007: €211 Mio.). Die um 44 Prozent erhöhten eigenfinanzierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie Schwankungen auf den Devisenmärkten wirkten sich ebenfalls auf die EBIT-Marge aus.

Forschung und Entwicklung konzentrierten sich vornehmlich auf den gemeinsam mit chinesischen Partnern entwickelten mittelschweren Zivilhubschrauber EC175 sowie auf neue Technologien, die die Eurocopter-Hubschrauber auch weiterhin zu den sichersten und vielseitigsten der Welt machen.

AUSGEWOGENER AUFTRAGSBESTAND

Eurocopter verbuchte 2008 Aufträge über 715 neue Hubschrauber und weitere Dienstleistungen im Gesamtwert von €4,9 Mrd. (2007: €6,6 Mrd.). Der Auftragseingang stellt sich sehr ausgewogen dar: Serienhubschrauber 59 Prozent, Support und Dienstleistungen 35 Prozent, Entwicklung und sonstige Aktivitäten 6 Prozent.

Auf militärische Produkte entfielen 36 Prozent der neuen Aufträge, auf zivile Produkte 64 Prozent. Die Exportquote betrug 64 Prozent.

Zum Jahresende belief sich der Auftragsbestand auf €13,8 Mrd. (2007: €13,5 Mrd.), dies entspricht 1.515 Hubschraubern oder einer Produktionsauslastung von drei Jahren beim derzeitigen Fertigungstakt. Stornierungen waren begrenzt und kamen vornehmlich von Kunden im zivilen Geschäft.

In den Vereinigten Staaten wurden die Beziehungen zu den Streitkräften durch einen Auftrag über 44 Hubschrauber des Typs UH-72A Lakota ausgebaut. Von den 123 bestellten Lakota-Hubschraubern wurden bereits 50 ausgeliefert, darunter die erste Maschine von der neuen Endmontagelinie in Columbus, Mississippi.

Im Dezember wurde die Unterzeichnung eines Vertrags mit der brasilianischen Regierung über den Kauf von 50 neuen mittelschweren Hubschraubern des Typs EC725 für die Streitkräfte angekündigt. Diese unterstreicht die Bedeutung der internationalen Präsenz von Eurocopter, das durch seine Tochtergesellschaft Helibras seit über 30 Jahren in Brasilien vertreten ist.

ERWEITERUNG DES SERVICEANGEBOTS

Angesichts des Ziels, den Umsatzanteil von Dienstleistungen bis 2020 auf 50 Prozent zu steigern, wurden die Investitionen in diesem Bereich spürbar verstärkt, insbesondere im Geschäftsfeld der Flugsimulation. Zusätzlich stieg die Zahl der Serviceverträge um 20 Prozent. Im Berichtsjahr übernahm Eurocopter den deutschen Wartungsspezialisten Motorflug.

AUSBLICK

In einem unsicheren Marktumfeld kann Eurocopter ein volles Auftragsbuch vorweisen. Dieses enthält Bestellungen von Kunden aus dem zivilen Geschäft, der Öl- und Gasindustrie sowie von öffentlichen und militärischen Auftraggebern. Zudem wird der militärische Markt weiter an Bedeutung gewinnen, da Industrieländer veraltete Hubschrauberflotten erneuern und Schwellenländer ihre Sicherheitskräfte verstärken.

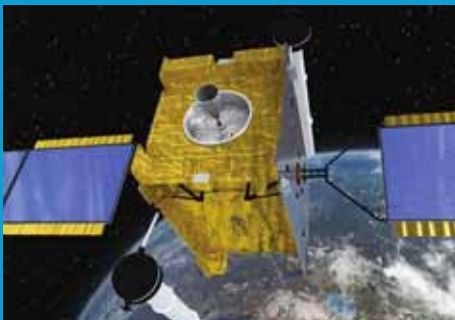
Das Management behält die Finanzkrise im Auge, damit sich ihre Auswirkungen durch maximale Produktionsflexibilität und die engen Beziehungen zu unseren Schlüsselkunden bewältigen lassen.

Eurocopter investiert weiterhin in Forschung und Entwicklung, um seine Spitzenposition zu behaupten und die nächste Hubschraubergeneration vorzubereiten. Aus strategischer Sicht sollen die weltweite industrielle Präsenz und der Dienstleistungsbereich ausgebaut werden. Eurocopter verfügt über eine stabile Kundenbasis und wird seinen Wettbewerbsvorteil weiterhin nutzen.

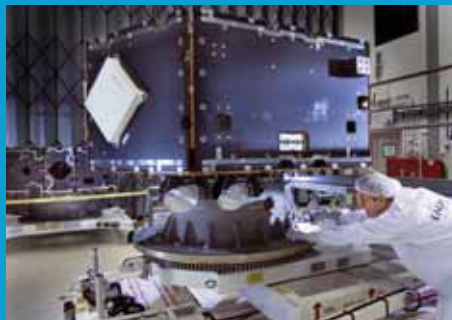
Astrium

Das starke Wachstum von Astrium zeigt, wie durch erfolgreiche Innovation eine gute Wettbewerbsposition in allen Geschäftsfeldern geschaffen werden kann.

Im Rahmen der neuen Organisation wurde die Koordination der beiden Geschäftsbereiche Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit verstärkt.



Die Skynet-5-Satelliten gewährleisten sichere Fernmeldedienste für Großbritanniens Verteidigungsministerium.



Verbesserungsprogramme sorgen bei Astrium für erhebliche Effizienzsteigerungen in allen Tätigkeitsbereichen.



Das Andockmanöver des von EADS produzierten unbemannten Versorgungsfahrzeuges ATV an die internationale Raumstation ISS war ein wissenschaftlicher Meilenstein.

(in Mio. €)	2008	2007	Variation
Umsatz	4.289	3.550	+21%
EBIT	234	174	+34%
Auftragseingang	3.294	4.492	-27%
Auftragsbestand	11.035	12.895	-14%



Umsatz nach Märkten
 (in % des Außenumsatzerlöses)

■ 65% Zivil
 ■ 35% Militärisch

Ein hohes Innovationsniveau, bewährte Zuverlässigkeit sowie striktes Augenmerk auf Effizienz machten 2008 für Astrium zum Erfolgswort. Dies zeigt die gute Wettbewerbsposition von Astrium. Das Weltraumlabor Columbus und der unbemannte Raumtransporter ATV – die Beiträge von Astrium an die Internationale Raumstation ISS – gingen im Lauf des Jahres in den Orbit, alle Ariane-5-Trägerraketen starteten erfolgreich, und Synergien entstanden innerhalb des ganzen Geschäftsbereichs.

Alle drei Geschäftseinheiten – Satellites, Services und Space Transportation – konnten somit den Umsatz um 21 Prozent auf € 4,3 Mrd. (2007: € 3,6 Mrd.) erhöhen. Den Ausschlag dafür gaben vor allem das Geschäft mit Telekommunikationssatelliten, die Fertigstellung des sicheren Kommunikationssystems Paradigm für Großbritannien und der Hochlauf der Ariane-5-Produktion.

Demzufolge stieg das EBIT um 35 Prozent auf € 234 Mio. (2007: € 174 Mio.). Die EBIT-Marge von 5,5 Prozent setzte den Aufwärtstrend der vergangenen vier Jahre fort, trotz Belastungen aus der rückläufigen Entwicklung des britischen Pfunds, die Einfluss auf das Resultat von Paradigm hatte, und der leicht steigenden Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen. Der Auftragsbestand belief sich zum Jahresende auf € 11,6 Mrd. (2007: € 12,9 Mrd.); er lastet die Produktion für rund drei Jahre aus.

BREITE WACHSTUMSGRUNDLAGE

Die Geschäftseinheit Space Transportation, Hauptauftragnehmer für die europäischen Komponenten der ISS, verzeichnete Anfang 2008 zwei historische technische Erfolge: Das Columbus Weltraumlabor und der unbemannte Raumtransporter ATV

(Automated Transfer Vehicle) dockten an der ISS an. Das Ariane-5-Geschäft trug ebenfalls wesentlich zum Wachstum von Space Transportation bei. Die leistungsstarke Trägerrakete erwies sich mit 28 erfolgreichen Starts in Folge seit 2003 als äußerst zuverlässig. Außerdem absolvierte die neue Generation der ballistischen M51-Rakete ihren letzten Testflug.

Im Geschäft mit Satelliten hielt Astrium seinen Marktanteil stabil und erhielt den Zuschlag für sieben Satelliten. Zudem wurden zwei Telekommunikations- und zwei Beobachtungssatelliten in die Umlaufbahn gebracht. Die Europäische Raumfahrtbehörde bestellte bei Astrium drei große Forschungssatelliten; Chile und Spanien gaben Erdbeobachtungssatelliten in Auftrag. Zudem wurden zwei weitere Telekommunikationssatelliten bestellt. Das sichere Kommunikationssystem von Paradigm hat seinen Betrieb aufgenommen und erbringt seit der Auslieferung des dritten und letzten Satelliten, Skynet 5C, Fernmeldedienste für Großbritanniens Verteidigungsministerium.

ÜBERNAHMEN ZUR ERGÄNZUNG DES GESCHÄFTS

Mit diversen Übernahmen haben wir die Wachstumsaussichten von Astrium verbessert. Hierzu drei Beispiele: Die Geschäftseinheit Services erwarb Imass Ltd., ein britisches Unternehmen, das Präzisionsortungsprodukte herstellt, und erhöhte gleichzeitig ihren Anteil an Spot Image, der französischen Gesellschaft, die die kommerziellen Rechte an den Satellitenbildern des französischen Verteidigungsministeriums besitzt, von 40 auf 80 Prozent. Zudem übernahm die Geschäftseinheit Satellites das innovative britische Unternehmen Surrey Satellite Technology Ltd., das auf die Entwicklung und Produktion von Klein- und Mikrosatelliten spezialisiert ist.

AUSBLICK

Die Aussichten zum Jahresende 2008 sind in allen drei Geschäftseinheiten vielversprechend. Der Auftragsbestand lastet die Produktion für rund drei Jahre aus. Die meisten Produkte – beispielsweise Ariane 5 und Eurostar 3000 – weisen einen hohen technischen Reifegrad auf.

Für das Jahr 2009 rechnet Astrium mit der Auslieferung des sicheren satellitengestützten Kommunikationssystem SatcomBW an das deutsche Verteidigungsministerium. Außerdem stehen zwei wichtige Beschaffungsverträge kurz vor dem Abschluss: Zum einen mit der Europäischen Raumfahrtbehörde ESA für die Neustrukturierung des Satellitennavigationssystem Galileo und zum andern mit Arianespace für die Produktion der nächsten 35 Ariane-5-Trägerraketen.

Das Management geht davon aus, dass sich das gewinnbringende Wachstum fortsetzt. Auch die EBIT-Marge sollte mittelfristig steigen. Gleichzeitig werden mögliche Auswirkungen der gegenwärtigen Wirtschaftskrise aufmerksam beobachtet.

Verteidigung und Sicherheit

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit leistete dank rentablen Wachstums und seiner erfolgreichen Integration einen wichtigen Beitrag zum Ergebnis von EADS.

Im Rahmen der neuen Organisation wurde die Koordination der beiden Geschäftsbereiche Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit verstärkt.



EADS bietet als einziges europäisches Verteidigungsunternehmen sowohl große als auch kleine unbemannte Luftfahrzeuge (UAVs) an.

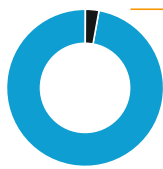


Beim Ausbau seiner Aktivitäten im Geschäftsfeld Sicherheit verfolgt EADS ehrgeizige Ziele, insbesondere da die Verteidigungs- und Sicherheitsprodukte immer mehr Verbindungen aufweisen.



Der Eurofighter ist das modernste Kampfflugzeug in laufender Produktion.

(in Mio. €)	2008	2007	Variation
Umsatz	5.668	5.392	+ 5%
EBIT	408	345	+ 18%
Auftragseingang	5.287	7.460	- 29%
Auftragsbestand	17.032	17.836	- 5%



Umsatz nach Märkten
(in % des Außenumsatzerlöses)

■ 3% Zivil
■ 97% Militärisch

Im Berichtsjahr hat der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit starke Ergebnisse erzielt. Dies hat mehrere Gründe: Bei vielen ausgereiften Programmen erzielten wir Wachstum, das Zusammenlegen von Standorten verbesserte die Effizienz, und im Exportgeschäft sowie in stark wachsenden Bereichen – etwa bei Grenz- und Hafenüberwachung, Radartechnik und sicherer Telekommunikation – konnten wir den Auftragsbestand erhöhen, wozu auch die Übernahme des US-amerikanischen Unternehmens PlantCML, eines führenden Anbieters von Notruf-Dienstleistungen, zählt.

Der Umsatz stieg um 5 Prozent auf €5,7 Mrd. (2007: €5,4 Mrd.); dies ist auf die guten Ergebnisse in den Geschäftsfeldern Radartechnik und Dienstleistungen für luftgestützte Verteidigungssysteme zurückzuführen sowie auf die Konsolidierung von PlantCML infolge der Übernahme im April 2008. Das EBIT erhöhte sich erheblich. Die zunehmende Rentabilität in ausgereiften Programmen, wie etwa bei den Lenkflugkörpern von MBDA, der Radartechnik und den Dienstleistungen für luftgestützte Verteidigungssysteme, ermöglichte einen Anstieg um 18 Prozent auf €408 Mio. (2007: €345 Mio.). Die Umsatzrendite stieg auf 7,2 Prozent (2007: 6,4 Prozent).

STABILER AUFTRAGSBESTAND

Ende 2008 bezifferte sich der Auftragsbestand auf einen Wert von €17 Mrd. (2007: €17,8 Mrd.), wobei sich der Schwerpunkt weiter in Richtung neuer, wachstumsstarker Produkte und Dienstleistungen verschob. Während der Eurofighter und die Geschäftsfelder Lenkflugkörper und Radartechnik nach wie vor die meisten Aufträge verzeichnen, entfällt ein immer größerer Anteil auf Technologien für globale Sicherheitssysteme.

Im Eurofighter-Programm wurden alle 148 Mehrzweck-Kampffjets der ersten Tranche ausgeliefert. Die Auslieferungen für den Exportkunden Österreich kommen gut voran, genauso wie die der 236 Tranche-2-Flugzeuge an die Partnernationen. In Indien, Griechenland und der Schweiz sind offizielle Angebotsverfahren in Gang. Die dritte Eurofighter-Tranche ist Gegenstand laufender Gespräche.

PRODUKTE UND SYSTEMINTEGRATION IM GLEICHGEWICHT

Die Übernahme von PlantCML eröffnete uns den Zugang zum US-Markt. Auch das Geschäft mit dem TETRA-System – einer Technologie, die mithilfe, die Sicherheit der Olympischen Sommerspiele 2008 zu garantieren – dehnt der Geschäftsbereich weiter aus. Begonnen wurde mit der Installation integrierter Sicherheitssysteme für Katar, weitere Aufträge im Nahen Osten sowie in Marokkos neuem Hafen Tanger Med wurden ausgeführt.

Im Geschäft mit unbemannten Luftfahrzeugen (UAVs) sind wir als einziger europäischer Anbieter in der Lage, sowohl große als auch kleine Systeme zu liefern. Die Arbeit an der Risikominimierungsstudie für das Advanced UAV ging mit der Ermittlung des Kapazitätsbedarfs in Deutschland, Frankreich und Spanien weiter; die französischen Programme DRAC und SIDM erreichten ihre Auslieferungsziele. Ferner wurden Zieldrohensysteme an die US Army ausgeliefert.

Defence Electronics verkaufte Radarsysteme für die Flugverkehrsüberwachung an Deutschlands Militärflugplätzen und lieferte Radare vom Typ TRS-3D an die US-Küstenwache sowie an die Bundeswehr. In seinem Segment ist das TRS-3D weltweit führend. Darüber hinaus wurde der Vertrag zur Neuausrichtung der Meteor-Entwicklung abgeschlossen, nachdem alle Partner (Spanien, Frankreich, Großbritannien, Deutschland, Italien und Schweden) zuvor die gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet hatten.

OPTIMIERTE EFFIZIENZGEWINNE

Die Eröffnung des neuen Militärischen Luftfahrtzentrums im November in Manching (Bayern) war ein bedeutendes Ereignis, da hiermit mehrere Standorte zusammengelegt wurden – dies steigert die Effizienz und schafft Größenvorteile.

AUSBLICK

Im Jahr 2009 wird der Geschäftsbereich danach streben, seine Aktivitäten in Exportländern vor Ort auszuweiten – sowohl durch organisches Wachstum als auch durch kleinere Übernahmen („Bolt-on“).

Die Annäherung zwischen Verteidigungs- und Sicherheitsprodukten soll weiter vorangetrieben werden. In Europa will sich der Geschäftsbereich zum wichtigsten Motor für lokale Programme entwickeln. Diese Ziele sollen aufbauend auf einem ausgewogenen Verhältnis zwischen integrierten Systemen, einsatzkritischen Produkten und Dienstleistungen erreicht werden.

FOKUS & VERANTWORTUNG

STRATEGISCHE ZIELE UND KURZFRISTIGE PRIORITÄTEN IM GLEICHGEWICHT HALTEN

Unserer Vision 2020 entsprechend vollzieht sich bei EADS ein tief greifender Wandel. Damit dieser Prozess ökonomisch wie ökologisch nachhaltig umgesetzt wird, müssen wir verschiedene Faktoren aufeinander abstimmen:

- Eine weltweite Geschäftstätigkeit aufbauen, die moralische Kriterien in unsere Geschäftskultur miteinbezieht und wechselseitig gewinnbringende Lieferantenbeziehungen fördert;
- Modernste Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungstechnologien entwickeln und gleichzeitig ein umwelteffizientes Unternehmen werden;
- Die Führungskräfte von morgen ausbilden und ein schärferes Bewusstsein für unsere gesellschaftliche Verantwortung erwerben.

Innovation, Einkauf, Personalwesen, Umweltschutz, Ethik und Compliance: All dies bringt uns weiter – im Interesse der Mitarbeiter und aller externen Beteiligten.

Innovation



Mit dem Ziel, die Produktivität in Forschung und Technologie weiter zu erhöhen und die strategischen Ziele der Vision 2020 zu unterstützen, brachte das Corporate Technical Office eine Reihe von Initiativen auf den Weg.

Das Corporate Technical Office (CTO) von EADS führte 2008 ein Maßnahmenpaket ein, mit dem wir – insbesondere auf dem Gebiet der Umwelteffizienz – aktuellste Spitzentechnologien entwickeln und so unser nachhaltiges Wachstum fördern. Gleichzeitig wurden weitere Effizienzsteigerungen in Forschung und Technologie (F&T), bei technischen Prozessen und im Informationsmanagement erzielt.

FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

Um die Ziele der Vision 2020 zu erreichen, wurde mit der Umsetzung zahlreicher Maßnahmen begonnen. Hierzu einige Beispiele: Wir haben Roadmaps zu Schlüsseltechnologien erstellt, die konzernweite Arbeitsgruppe „Umweltfreundliche Technologien“ gegründet, einen Rekrutierungsplan zur Sicherung des Ingenieurwachstums eingeführt, unser Forschungs- und Technologie-management verbessert und die vorhandenen Finanzmittel vor allem dort eingesetzt, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Initiativen der vergangenen Jahre zur Verbesserung des F&T-Managements tragen nun erste Früchte: Das alle Geschäftsbereiche übergreifende F&T-Führungsteam nahm seine Arbeit auf und sorgt seitdem für rationelle Prozesse, die es erlauben, die Synergiepotenziale zu steigern. So errichteten beispielsweise die Konzernforschung EADS Innovation Works und der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit ein neues Forschungszentrum in Newport, Wales, Großbritannien.

Die Ausgaben für Forschung und Technologie konzentrieren sich auf eine Reihe großer Vorhaben, die Vielzahl der kleineren Projekte wollen wir künftig reduzieren. Zur Maximierung der verfügbaren F&T-Ressourcen schloss EADS neue Verträge mit europäischen Regierungen. Als weiteres Ziel soll die Effizienz der F&T-Tätigkeit um 10 bis 15 Prozent gesteigert werden; die dabei frei werden Mittel werden wir in die Entwicklung neuer Technologien investieren.

Auch außerhalb Europas nahm die F&T-Zusammenarbeit weiter zu. Partnerschaften mit führenden Forschungsinstituten in Kanada, Indien, Russland, Singapur, China und USA bieten uns nun Zugang zu wissenschaftlicher und technologischer Fachkompetenz.

Das Jahr 2008 war über alle EADS-Geschäftsbereiche hinweg bedeutend für die Technologieentwicklung. Hierzu nur zwei Beispiele unter vielen: Bei der Erforschung des Einsatzes von Brennstoffzellen in Zivilflugzeugen und bei ersten Tests mit synthetischen Treibstoffen haben wir beachtliche Fortschritte gemacht.

Im Berichtsjahr reichte EADS 1.088 Patentanmeldungen ein – eine enorme Steigerung, denn 2006 beispielsweise waren es erst 792 Patentschriften. In den USA stehen wir inzwischen an vierter Stelle auf der Rangliste für Patente im Luft- und Raumfahrtsektor. Patentierte EADS-Technologien werden aktiv an Unternehmen aus anderen Sektoren vermarktet und brachten im Berichtsjahr Lizenzeinkünfte in Höhe von €1,5 Mio. ein.

OPTIMIERUNGSPROGRAMME

Das Corporate Quality Office spielt eine bedeutende Rolle bei der Effizienzsteigerung innerhalb des Konzerns, wenn es darum geht, „schlanke“ Verfahren in der Produktentwicklung, Produktion und Lieferkette einzuführen. Erhebliche Einsparungen brachte auch das Optimierungsprogramm „Black Belt“.

Auch das Programm PHENIX („PLM Harmonisation Enhanced Integration and Excellence“) hilft, die Qualität zu verbessern: Indem wir Entwicklungsvorgänge verkürzen, Produktionsverfahren straffen und Tools gezielter einsetzen, erreichen wir Einsparungen von mehreren Millionen Euro pro Jahr. PHENIX sorgte in der Produktentwicklung bereits erfolgreich für eine tiefer greifende Integration von Mechanik-, Elektrik- und Softwarekomponenten.

INFORMATIONSMANAGEMENT

Die Rolle des Chief Information Officers von Airbus haben wir auf den gesamten Konzern ausgeweitet. Der CIO ist im Rahmen der Initiative EADS Global Information Management Services für die Umsetzung gemeinsamer IT-Dienste und für die Integration der IT-Infrastruktur zuständig. Diese Neuerungen werden durch die EADS Global Information Management Services Initiative implementiert.

AUSBLICK

Das CTO wird weitere Maßnahmen zur Unterstützung der Vision 2020 einführen, die das nachhaltige Wachstum des Konzerns fördern sollen. Die Geschäftspläne der einzelnen Geschäftsbereiche geben für die Technologieentwicklung, für Optimierungsprogramme und für die Infrastruktur des Informationsmanagements auch in Zukunft die Richtung vor.

In der Zukunft werden die Projekte PHENIX und Informationsmanagement-Integration eine bedeutende Rolle spielen. Gleichzeitig arbeiten wir daran, unsere Geschäftsvorgänge und Entwicklungsprogramme weiter zu straffen und auf diese Weise eine effizientere Geschäftskultur einzuführen.

Umwelteffizienz



Der Schutz der Umwelt soll stärker ins Zentrum des industriellen Prozesses und Geschäftsmodells rücken. Zu diesem Zweck führte EADS eine neue Umweltpolitik ein. Spezifische Maßnahmen sollen ihre Effizienz weiter steigern.

Das Gleichgewicht zwischen Umweltschutz und ökonomischem Erfolg ist seit 2008 nicht mehr bloß ein strategisches Ziel, sondern operationelle Realität. In der Vision 2020 erklärte die Konzernführung das Streben nach Umwelteffizienz zum Grundprinzip. Im Jahr 2008 begann sie, die Umweltarbeit des Konzerns rundum zu erneuern.

TECHNOLOGIE- UND VERFAHRENSINNOVATIONEN

Mit einem neuen Umweltprogramm wurde der Rahmen geschaffen, der für einen kontrollierten Umgang mit Chancen und Risiken in Sachen Umwelteffizienz erforderlich ist. Dieser Handlungsrahmen soll die Richtung für die Entwicklung innovativer Technologien und Prozesse vorgeben, mit deren Hilfe EADS in den kommenden Jahren seine Umweltauswirkungen minimieren wird.

Diese neuen Richtlinien bilden die Grundlage des EADS-Umweltmanagementsystems, das weltweit alle Aktivitäten und Produkte des Konzerns abdecken und ein vollständiges Product-Lifecycle-Management gewährleisten soll. EADS verpflichtet sich in dieser Richtlinie zu dem allgemeinen Grundsatz, die Ökobilanz seiner Produkte und Betriebe auszuwerten und die besten Möglichkeiten zu deren Umwelloptimierung zu ermitteln. Ebenso erklärt EADS in der Richtlinie seine Absicht, beim Management von Fertigungs- und Dienstleistungsaktivitäten nicht nur geltende Umweltgesetze und -vorschriften zu befolgen, sondern auch modernste Umweltstandards zu entwickeln.

Hinsichtlich seiner Produkte ist der Konzern bestrebt, Technologiearbeit nach höchsten Umweltkriterien zu leisten. EADS stellt hierzu noch mehr Ressourcen für die Erforschung, Konzeption und Entwicklung umweltverträglicher Technologien und Produkte bereit.

Um die Ziele der Umweltrichtlinie zu realisieren, hat die Konzernführung einen Fahrplan ausgearbeitet, der bis einschließlich 2020 spezifische Meilensteine für die Umwelleistung der Betriebe und Produkte formuliert.

Linke Seite, mittleres Bild:

Aerolia hat eine mechanische Frästechnik für dreidimensionale Flugzeugkomponenten-Paneele entwickelt, die das bisher übliche chemische Fräsen ersetzt. Bei diesem innovativen Prozess, der eine drastische Senkung des Wasser- und Energieverbrauchs mit sich bringt, entstehen keinerlei für die Ozonschicht schädlichen Gase.

ÖKOLOGISCHE ERFOLGE

Was die Umsetzung betrifft, konnte der Konzern bei der Verringerung seiner Umweltauswirkungen erhebliche Fortschritte machen. Ende 2008 waren rund 90 Prozent der EADS-Belegschaft in Betrieben beschäftigt, die spezifische Umweltstandards (ISO 14001 oder das Eco-Management & Audit Scheme EMAS der EU) umsetzen. EADS arbeitet auf eine hundertprozentige ISO-14001-Zertifizierung aller Standorte und Produkte des Konzerns hin.

EADS ist bestrebt, sowohl in eigener Arbeit als auch in Partnerschaft mit Dritten den Kohlendioxidausstoß von Flugzeugen drastisch zu senken. Auf europäischer Ebene beteiligt sich der Konzern als führender Akteur an der 2008 gestarteten EU-weiten gemeinsamen Technologie-Initiative „Clean Sky“ und dem SESAR-Projekt (Single European Sky ATM Research). Im Rahmen von „Clean Sky“ wird bahnbrechende Luftfahrttechnik entwickelt, SESAR zielt auf die Einführung eines europaweit einheitlichen Flugverkehrsmanagement-Systems.

In Verbindung miteinander leisten diese zwei Programme die Vorarbeit, die nötig ist, damit bis 2020 die vom Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) formulierten Ziele erreicht werden. Diese sehen massive Treibstoffeinsparungen zur Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes um 50 Prozent vor, die Senkung der Stickoxidemissionen um 80 Prozent und die Verringerung des Außenlärms um 50 Prozent. Ebenso beabsichtigt ACARE die Einführung umweltgerechter Produktlebenszyklen.

Im Februar gelang Airbus der historisch erste Flug mit Treibstoff, der im GTL-Verfahren (Gas to Liquid) aus Erdgas umgewandelt wurde. Beim Flug eines A380-Superjumbos von Filton nach Toulouse wurde ein Triebwerk mit GTL-Treibstoff befeuert, der die Umgebungsluft weniger belastet und einen niedrigen Schwefelgehalt aufweist. Dieser Erfolg markierte den Beginn eines Programms zur Erforschung von alternativen Treibstoffen.

Weiterhin untersuchte der Konzern Möglichkeiten zur Entwicklung von Produkten, die über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg umweltgerecht bleiben. Besondere Aufmerksamkeit kommt dem in den Produkten enthaltenen Kohlenstoffanteil zu. Gemäß den international anerkannten Standards des Treibhausgas-Protokolls wurden Auswertungen der CO₂-Bilanz initiiert. Aus dem 2006 abgeschlossenen Projekt PAMELA (Process for Advanced Management of End-of-Life Aircraft) wurden konkrete Erkenntnisse gewonnen: Im Zuge von Demontage und Rückbau einer A300 stellte das Projekt einen Recycling-Anteil von 85 Prozent als Richtwert auf.

Nicht zuletzt beteiligt sich EADS intensiv an internationalen Initiativen zur Kontrolle der Umsetzung neuer Vorschriften, etwa der EU-Chemikalienverordnung REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals), die den Austausch der gefährlichsten Chemikalien gegen Ersatzstoffe fordert.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Der Personalbereich bereitet die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von EADS auf die Umsetzung der strategischen Ziele der Vision 2020 vor. Die wichtigsten Hebel sind hierbei die intensivere Einbindung der Beschäftigten und die stärkere Integration des Konzerns.

Der Personalbereich (Human Resources, HR) stellt sich auf die zunehmend internationale Prägung seiner Belegschaft ein und verbessert zugleich die Fähigkeit des Konzerns, die begabtesten Kräfte anzuwerben und auszubilden – ein wichtiges Anliegen in einer Zeit, in der qualifiziertes technisches Personal immer knapper wird.

Gleichzeitig realisiert HR kurzfristige Ziele: Die Konzernintegration wird gefördert und die Betriebseffizienz gesteigert. Durch Einführung zentralisierter Personalfunktionen (Shared Services) werden Kosten gespart.

EADS befasst sich mit Fragen der gesellschaftlichen Verantwortung – zum Beispiel mit dem Thema Personalvielfalt – und geht dabei weiter, als Gesetze und Vorschriften es verlangen. Der Konzern finanziert so unter anderem, zusammen mit anderen Unternehmen, einen Lehrstuhl für „Management und Diversität“ an der Universität Paris-Dauphine.

KOMPETENZMANAGEMENT

Im Berichtsjahr verbesserte der Personalbereich sein Kompetenzmanagement weiter. Die langfristig angelegte Analyse der persönlichen Kernkompetenzen wird mit der individuellen Karriereentwicklung verbunden. Unsere Programme werden laufend optimiert und auf unsere Kernkompetenzen ausgerichtet – dies betrifft die Personalbeschaffung, die Aus- und Weiterbildung sowie die Laufbahnentwicklung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte gleichermaßen.

Wir haben neue Prozesse eingeführt, mit denen sich langfristige Anforderungen vorhersagen lassen; parallel dazu haben wir laufende Programme an geplante mittel- und kurzfristige Veränderungen angepasst.

PERSONALBESCHAFFUNG UND KARRIEREPLANUNG

EADS investiert in den Erhalt seiner Stellung als einer der meistgeschätzten Arbeitgeber in Europa für Absolventen technischer Studiengänge. Der Konzern geht Partnerschaften mit Hochschulen ein zu dem Zweck, die begabtesten Nachwuchskräfte anzuwerben und die technische Zusammenarbeit mit diesen Bildungseinrichtungen zu erleichtern. Im Jahr 2008 wurden deshalb Vereinbarungen mit drei spanischen Universitäten geschlossen. Die berufliche Entwicklung unserer Mitarbeiter wird über ein strukturiertes, konzernweites Verfahren gesteuert, das auf jährlichen Mitarbeitergesprächen sowie auf Potenzial- und Leistungsbewertungen basiert.

Um die Führungskräfte der Zukunft auf neue Aufgaben mit erweiterten Zuständigkeiten vorzubereiten, führt der Konzern Begabtenförderungsprogramme durch. Gegenwärtig entwickelt EADS mit Leadership 2020 ein konzernweites Förderprogramm für Führungskräfte.

INTERNATIONALE MOBILITÄT

Grenzüberschreitende Versetzungen sollen erleichtert werden, deshalb vereinheitlichte HR die bisherigen Verfahrensanweisungen der Geschäftsbereiche und führte für die Verwaltung im Ausland beschäftigter Mitarbeiter eine gemeinsame EADS International Mobility Policy ein. Im Jahr 2009 wird ein Kompetenzzentrum für internationale Arbeitseinsätze in Betrieb gehen.

SOZIALER DIALOG

Auch dank des guten Dialogs zwischen den Tarifpartnern konnte Airbus hervorragende Ergebnisse erwirtschaften – trotz des tiefgreifenden Strukturwandels, den der Geschäftsbereich insbesondere im Zuge der Veräußerung und Trennung von Produktionsstandorten in Deutschland, Frankreich und Großbritannien vollzog.

EFFIZIENZ

HR hat weitere Effizienzsteigerungen erzielt. Bei Aufgaben wie Personalinformationssystemen oder Lohnbuchhaltung, die bereits über Shared Services laufen, übertrafen die Kostensenkungen die 30-Prozent-Marke. Mit den EADS Learning Services und dem EADS Recruitment Centre schreitet die Umsetzung der Shared Services weiter voran.

AUSBLICK

Der Personalbereich wird im Jahr 2009 die zahlreichen Initiativen aus dem Berichtsjahr implementieren. Die den Mitarbeitern in der Vision 2020 zugesprochene zentrale Bedeutung wird dabei weiterhin im Fokus sein.

So werden wir beispielsweise alle Mitarbeiter bitten, eine Befragung („Engagement Survey“) auszufüllen. Auf dieser Grundlage werden wir dann zielgerichtete Maßnahmen in Bereichen durchführen, in denen sich die Leistungen des Managements und der Beschäftigten weiter verbessern lassen.

Shared Services werden wir zudem bei der Personalbeschaffung einführen. Das Recruitment Centre soll die Vorlaufzeiten bei Einstellungsverfahren um 50 Prozent senken.

Wir werden einen Plan zur Personalbeschaffung und -entwicklung einführen, der auf den strategischen Ausrichtungen der Geschäftsbereiche beruht und in dessen Mittelpunkt die Kompetenzentwicklung steht. In China, Indien und den USA wollen wir landesspezifische Personalrichtlinien und -organisationen erarbeiten.

Einkauf



Der Einkauf ist der *Motor* des Wandels bei EADS: Er trägt maßgeblich dazu bei, dass die Synergien innerhalb des gesamten Konzerns maximiert und die strategischen Ziele im Rahmen der Vision 2020 umgesetzt werden.

Sämtliche Einkaufsfunktionen des Konzerns werden bestrebt, die strategischen Ziele der Vision 2020 zu erfüllen – sei es mit der Optimierung der gesamten Einkaufskosten, dem Aufbau eines Netzwerks leistungsfähiger Hauptzulieferer oder der Schaffung einer globalisierten Einkaufsbasis.

Der Einkauf spielt bei der Umsetzung dieser Ziele eine zentrale Rolle, da die Beschaffungsausgaben rund 75 Prozent des Umsatzes entsprechen. Mit der verstärkten Konzentration auf die Kernkompetenzen Entwicklung, Vertrieb und Montage dürfte dieser Anteil noch weiter ansteigen.

KOSTENSENKUNG UND VERSTÄRKTE INTEGRATION

Das Modul „Intelligenter Einkauf“ ist darauf ausgelegt, im Rahmen des Kostensenkungsplans Power8 die Kosten in der Airbus-Zuliefererbasis zu senken, indem die Lieferkette umgestaltet und die logistische Organisation gestrafft werden. Ähnliche Initiativen sollen auch in anderen Geschäftsbereichen realisiert werden.

Der gemeinsame Einkauf der verschiedenen Geschäftsbereiche wurde verstärkt. Dies soll – mittels Skaleneffekten – den Nachschub sichern und die Beschaffungskosten senken. Alle entsprechenden Ziele wurden erreicht.

Als Teil des Programms Future EADS, dessen Ziel es ist, verstärkt Synergien zu schaffen, soll der gesamte allgemeine Einkauf auf Konzernebene konsolidiert werden. Im Jahr 2009 wird unter der Federführung von Airbus die Organisation „EADS General Procurement Shared Services“ den zentralen Einkauf aller allgemeinen Waren und Dienstleistungen übernehmen.

PARTNERSCHAFTEN AUSWEITEN

Wir haben wesentliche Schritte zur Entwicklung von Risk-Sharing-Partnerschaften unternommen, mit denen wir die Lieferkette konsolidieren und stärken wollen.

Die Konzentration auf das Kerngeschäft veranlasste EADS, neue Partnerschaften in Frankreich und Großbritannien aufzubauen. Zudem haben wir die Airbus-Standorte Laupheim und Filton an Diehl/Thales respektive GKN veräußert. Im Bereich Flugzeugkomponenten wurde mit der Ausgründung von Aerolia in Frankreich und Premium AEROTEC in Deutschland der Verkauf weiterer Standorte vorbereitet.

Konzernweit wurden 28 bevorzugte strategische Zulieferer für Ingenieurdienstleistungen aus einem bestehenden Pool von etwa 2.000 Lieferanten ausgewählt. Die Verträge mit diesen Zulieferern werden allen Geschäftsbereichen zugutekommen. Für die A350 XWB vergibt EADS größere Arbeitspakete an Partner und teilt so Investitionen, Risiken und Chancen mit anderen.

GLOBALER EINKAUF

Für den Einkauf wurde ein Implementierungsplan entwickelt, der das Beschaffungsvolumen außerhalb Europas von derzeit 25 Prozent bis 2020 auf 40 Prozent steigern soll – ein in der Vision 2020 formuliertes Ziel. Pro Geschäftsbereich wurden Ziele für einzelne Länder und Regionen festgelegt, mit besonderem Fokus auf die USA, China, Indien, Russland, Osteuropa, Lateinamerika und Nordafrika. Zur Unterstützung des Einkaufs in China haben wir ein Büro in Beijing mit einer Zweigstelle in Shanghai eröffnet.

LIEFERKETTE UND UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Mit Unterstützung der Lieferanten erfüllten wir die Vorgaben der ersten Phase der EU-Chemikalienverordnung REACH zur Registrierung, Evaluation, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien.

Im Rahmen der 2008 angestoßenen Initiative zur Verbesserung der Umwelteffizienz der Lieferkette werden im Laufe des Jahres 2009 die Ziele für EADS und die Zulieferer des Konzerns ausgearbeitet.

AUSBLICK

Im Einkauf kommt dem Beobachten und Bewältigen von Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf Lieferanten eine hohe Priorität zu. Derzeit entwickeln wir ein System zur Früherkennung von Schwierigkeiten bei Zuliefererunternehmen.

Langfristig wird der Einkauf weitere Ziele der Vision 2020 umsetzen. Die „Shared Services“-Einkaufsorganisation wird ihre Arbeit aufnehmen; zudem wird der Konzern Meilensteine in Sachen Umwelteffizienz definieren und den Lieferanten kommunizieren. Darüber hinaus arbeiten wir weiterhin an der Erfüllung der Umweltbestimmungen.

Der Einkauf wird sich auch künftig auf neue Maßnahmen konzentrieren, mit denen sich die Lieferantenleistung verbessern und die Beziehungen zu den Hauptlieferanten intensivieren lassen. Dazu gehören Themen wie Risikomanagement innerhalb der Lieferkette, Lieferantenentwicklung, Steigerung der Umwelt-Performance sowie Aktivitäten im Rahmen der gesellschaftlichen Verantwortung.

Ethik und Compliance



Das erste EADS Ethik und Compliance Forum fand am 4. Februar 2009 im französischen Toulouse statt.

EADS verpflichtet sich zu moralischer Integrität, Compliance und Transparenz. In der Vision 2020 erklärt das Unternehmen, moralisch korrektes Verhalten zu fördern und zu einem der zentralen Verantwortungsbereiche des Konzerns zu machen.

Die Verpflichtung zu Compliance bedeutet, dass die Geschäftspraxis konzernweit im Einklang mit geltenden Gesetzen und Bestimmungen steht und darüber hinaus moralischen Grundsätzen sowie von EADS unterstützten Best Practices entspricht.

Um dies zu erreichen, sollte das Management – das die Gesamtverantwortung für unsere Compliance trägt – nach Ansicht des Konzerns in angemessener Weise durch eine zweckbestimmte Compliance-Organisation unterstützt werden, die dafür sorgt, dass rentable Geschäftsabschlüsse auf rechtskonformer Weise zustande kommen. Auch für die Steuerung der Compliance-Zuständigkeiten sollte diese Organisation verantwortlich sein.

Vor diesem Hintergrund hat das Board of Directors Ende 2008 beschlossen, einen Chief Compliance Officer (CCO) zu ernennen und diesen mit dem Aufbau der konzernweiten, integrierten Compliance-Organisation zu beauftragen.

Als CCO konzipiert und implementiert Pedro Montoya auch das „EADS Ethics and Compliance Programme“, das sich auf die zentralen Compliance-Risiken des Konzerns konzentriert.

Der CCO berichtet an den Chief Executive Officer. Seine Unabhängigkeit wird durch den direkten Zugang zum Board of Directors und zum Audit Committee gewährleistet. Er baut auf die Kompetenzen der Compliance-Beauftragten der Geschäftsbereiche und der Gruppe, also eines bereits bestehenden Netzes von konzernweit rund 150 Compliance-Experten. Zum Stand der Umsetzung des „Ethics and Compliance Programme“ wird der CCO dem Board of Directors und dem Audit Committee regelmäßig Bericht erstatten.

INTERVIEW MIT DEM CHIEF COMPLIANCE OFFICER, PEDRO MONTOYA

Warum ist es so wichtig, dass EADS ein Ethik- und Compliance-Programm einführt?

Damit erhält EADS ihre Wettbewerbsfähigkeit aufrecht und minimiert die Compliance-Risiken. Auf diese Art sichern wir unsere Position als führender weltweiter Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsanbieter ab. In ihren öffentlichen Beschaffungsverfahren verlangt die US-Regierung zum Beispiel entsprechend der nationalen Einkaufsrichtlinie von ihren Vertragspartnern den Nachweis wirkungsvoller Programme zur Gewährleistung von Geschäftsmoral und Regelkonformität.

Ebenso bemühen wir uns in führender Position darum, extern für einheitliche Voraussetzungen zu sorgen. So brachte EADS im Verband der europäischen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie (ASD) die Einführung gemeinsamer Industrienormen voran, und mit den entsprechenden Organisationen in Amerika führen wir derzeit Gespräche mit dem Ziel, diese Normen auch auf weltweiter Ebene einzuführen.

Sie bauen derzeit eine neue Ethik- und Compliance-Organisation auf. Ist Compliance also ein neues Anliegen für EADS?

Nein. Entsprechende Prozesse laufen bereits seit vielen Jahren, etwa bei den Exportkontrollen, die im Verteidigungsgeschäft gesetzlich vorgeschrieben sind. Oder nehmen Sie die Korruptionsbekämpfung: Sie gilt schon lange als unerlässlich in unserer Branche, weshalb wir schon zuvor ein solches Programm für unseren internationalen Handel eingerichtet haben.

Die neue EADS-Initiative war das Ergebnis ausführlicher Managementgespräche und -studien. Diese schließt die bestehenden Funktionen bei der Exportkontrolle und im internationalen Handel mit ein. Möglicherweise haben wir in der Vergangenheit unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht stark genug für das Thema Compliance sensibilisiert – alle müssen Verantwortung tragen.

Welche spezifischen Maßnahmen finden dieses Jahr statt?

Dem Audit Committee wird dieses Jahr eine Übersicht der Compliance-Risiken präsentiert, und noch vor Ende 2009 werden wir ein Frühwarnsystem einrichten. Aktualisierungen des konzernweiten Ethikkodex und der wichtigsten Normen zur Geschäftsmoral sind in Arbeit.

Glossar

➤ ASYMMETRISCHE KONFLIKTE

Konflikte, die durch eine große Ungleichheit der gegnerischen Parteien gekennzeichnet sind. Im militärischen Bereich sind dies beispielsweise Konflikte zwischen einem Staat beziehungsweise konventionellen Streitkräften und Terroristen.

ATV

Automated Transfer Vehicle – unbemannter Raumtransporter, der die Internationale Raumstation ISS mit wissenschaftlicher Ausrüstung, Ersatzteilen, Kraftstoff, Nahrungsmitteln, Luft und Wasser versorgen wird. Als Hauptlieferant der europäischen Raumfahrtbehörde ESA (European Space Agency) leitet Astrium das ATV-Programm – ein Kernelement des europäischen Beitrags zur ISS.

➤ BLACK BELT

Programm zur kontinuierlichen Leistungssteigerung auf allen operativen Ebenen von EADS.

BIP

Bruttoinlandsprodukt – Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im Laufe eines Jahres innerhalb der Landesgrenzen einer Volkswirtschaft hergestellt werden und dem Endverbrauch dienen.

➤ CLEAN SKY

Europaweites Forschungsprogramm mit dem Ziel einer höheren Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs.

CORPORATE BUSINESS ACADEMY

EADS-eigene Einrichtung zur Entwicklung von Führungskräften.

CORPORATE GOVERNANCE

Grundsätze der Unternehmensführung und -kontrolle. Sie sollen gewährleisten, dass das Management die Interessen der Unternehmensbeteiligten wahr, keine überhöhten Risiken eingeht und geltendes Recht beachtet.

CO₂

Kohlendioxid – ein Treibhausgas.

➤ EADS INNOVATION WORKS

Konzerneigene Forschungseinrichtung von EADS.

EASA

European Aviation Safety Agency – Europäische Flugsicherheitsbehörde, verantwortlich für Förderung, Sicherheit und Regulierung des zivilen Luftverkehrs.

EBIT

Earnings Before Interest and Taxes – Gewinn vor Zinsen und Steuern. EADS betrachtet ihr EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten als einen der wichtigsten Indikatoren ihrer wirtschaftlichen Leistung.

EMAS

Eco-Management & Audit Scheme – Umweltmanagement- und Umweltbetriebsprüfungssystem der EU-Kommission.

ESA

European Space Agency – die europäische Raumfahrtbehörde.

➤ FLY-BY-WIRE

Flugsteuerungssystem, bei dem die Steuerbewegungen des Piloten nicht mechanisch, sondern durch elektronische Sensoren übertragen werden.

F&T

Forschung und Technologie – Gesamtheit aller Forschungs- und Technologiearbeit, die der Pflege beziehungsweise der Erweiterung von Kenntnissen und technologischen Kompetenzen dient, sich aber keinem bestimmten Produkt direkt zuordnen lässt.

FUTURE EADS

Konzernweites Optimierungsprogramm zur besseren übergreifenden Integration aller Unterstützungsfunktionen.

➤ GMES

Global Monitoring for Environment & Security – Programm der EU-Kommission zur Verbesserung des zeitnahen Zugangs zu präzisen satellitengestützten Informationen.

➤ HEDGE

Finanztransaktionen zur Absicherung gegen Wechselkurschwankungen.

HOCHLAUF

Prozess, bei dem die Herstellung eines Produkts die jeweils nächste Ebene erreicht.

➤ ISO

International Organization for Standardization – Internationale Organisation für Normung.

➤ LANGSTRECKENFLUGZEUG

Flugzeug, das unter normalen Flugbedingungen und voll beladen mehr als 3.000 Seemeilen weit fliegen kann. Die Langstreckenflieger von Airbus sind die Modelle A330, A340, A380 und A350 XWB.

LCC

Low Cost Carrier – Niedrigpreis-Airline, sogenannte Billigfluglinie.

LEAN PRODUCTION

Schlanke Produktion – Produktionsansatz, der auf dem Vermeiden überflüssiger Arbeitsgänge und übermäßigen Ressourcenverbrauchs durch eine intelligente Organisation von Strukturen und Prozessen beruht.

LUH

Light Utility Helicopter – Programm der US-amerikanischen Streitkräfte zur Beschaffung leichter Einsatzhubschrauber.

➤ MRTT

Multi-Role Tanker Transport Aircraft – modernes strategisches Tank- und Transportflugzeug von EADS.

➤ NO_x

Stickoxide – eine Gruppe hochreaktiver gasförmiger Verbindungen aus Stickstoff und Sauerstoff in jeweils unterschiedlichen Anteilen. NO_x verursachen eine Vielzahl von Gesundheits- und Umweltschäden.

➤ OCCAR

Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement – europäische Organisation für die gemeinsame Beschaffung von Rüstungsgütern.

➤ PHENIX

PLM Harmonisation for ENhanced Integration and eXcellence – Programm, mit dem das Management der einzelnen EADS-Programme harmonisiert wird.

POWER8

Programm zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit von Airbus.

POWER8 PLUS

Erweiterung des Kostensenkungsprogramms Power8 auf alle anderen EADS-Geschäftsbereiche.

➤ REACH

Registration Evaluation Authorisation and Restriction of Chemicals – EU-Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien, die den Ersatz von Gefahrstoffen durch weniger gefährliche Substanzen regelt.

RPK

Revenue Passenger Kilometres – ein Maßstab für das Gesamtvolumen von Airlines; das Produkt aus der Anzahl umsatzrelevanter Passagiere und der Flugdistanz.

➤ SESAR

Single European Sky ATM Research – europaweite Initiative zur Erstellung eines einheitlichen europäischen Flugverkehrsmanagement-Systems bis 2020.

SHARED SERVICES

Zentrale Funktionen, die konzernweite Aufgaben von EADS erfüllen, zum Beispiel Human Resources.

SICHERHEIT

Staatsschutz mit den Schwerpunkten, die Landesgrenzen zu sichern, Krisen zu managen und Großveranstaltungen zu schützen.

SINGLE-AISLE-FLUGZEUG

Flugzeug mit nur einem Mittelgang; Airbus verwendet den Begriff für die A320-Familie.

SKYNET 5

Programm mit drei abhör- und ausfallsicheren Satellitenkommunikationsdiensten für das britische Verteidigungsministerium.

➤ UAV

Unmanned Aerial Vehicle – unbemanntes Luftfahrzeug (Drohne).

UMWELTEFFIZIENZ

Quotient aus dem wirtschaftlichen Wert eines Produkts und seinen Auswirkungen auf die Umwelt, die durch seine Herstellung verursacht werden.

➤ VISION 2020

Strategische Vision von EADS bis zum Jahr 2020.

Adressen

ZENTRALE

In Frankreich:

EADS
37, Boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. +33 1 42 24 24 24

In Deutschland:

EADS
81663 München
Deutschland
Tel. +49 89 607 0

In Spanien:

EADS
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. +34 915 85 70 00

HAUPTSITZ

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

P.O. Box 32008
2303 DA Leiden
Niederlande
Tel. +31 71 524 56 00

EADS UK

EADS UK Limited

111, The Strand
WC2R OAG London
UK
Tel. +44 207 845 84 00

EADS NORTH AMERICA

EADS North America, Inc.

1616 North Ft. Myer Drive,
Suite 1600
Arlington, VA 22209
USA
Tel. +1 703 236 33 00

AIRBUS

Airbus

1, Rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac
Frankreich
Tel. +33 5 61 93 33 33

Airbus Military

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. +34 915 85 70 00

Premium AEROTEC

Haunstetter Str. 225
86179 Augsburg
Deutschland
Tel. +49 821 801 0

Aerolia

13, rue Marie Louise Dissart
31027 Toulouse cedex 3
Frankreich
Tel. +33 5 81 91 40 00

EADS EFW

Grenzstraße 1
01109 Dresden
Deutschland
Tel. +49 351 8839 0

EUROCOPTER

Eurocopter

Aéroport International de
Marseille-Provence
13725 Marignane cedex
Frankreich
Tel. +33 4 42 85 85 85

ASTRIUM

Astrium

6, rue Laurent-Pichat
75216 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. +33 1 77 75 80 00

Astrium Satellites

31, rue des Cosmonautes
31402 Toulouse cedex 4
Frankreich
Tel. +33 5 62 19 62 19

Astrium Space Transportation

Hünefeldstraße 1-5
28199 Bremen
Deutschland
Tel. +49 421 539 0

66, Route de Verneuil
78133 Les Mureaux cedex
Frankreich
Tel. +33 1 39 06 12 34

Astrium Services

6, rue Laurent-Pichat
75216 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. +33 1 77 75 80 00

VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Defence & Security

Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim
Deutschland
Tel. +49 89 3179 0

EADS Military Air Systems

Rechliner Straße
85077 Manching
Deutschland
Tel. +49 84 59 81 0

Eurofighter

Am Söldnermoos 17
85399 Hallbergmoos
Deutschland
Tel. +49 811 80 0

Defence and Communications Systems

Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim
Deutschland
Tel. +49 89 3179 0

Defence Electronics

Wörthstraße 85
89077 Ulm
Deutschland
Tel. +49 731 392 0

MBDA

11, Strand
London WC2N 5RJ
UK
Tel. +44 20 7451 60 00

ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

EADS Sogerma

Aéroport International
20, Avenue Georges Barrès
33700 Mérignac
Frankreich
Tel. +33 5 56 55 40 00

ATR Avions de Transport Régional

1, Allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. +33 5 62 21 62 21

EADS STRATEGY AND MARKETING ORGANISATION

Tel. +33 1 42 24 24 24

Fax +33 1 42 24 26 19

REPRÄSENTANZEN

Europa

Belgien, Brüssel

Tel. +32 25 02 60 05

Fax +32 25 02 30 81

Griechenland, Athen

Tel. +30 210 69 83 871

Fax +30 210 69 83 870

Großbritannien, London

Tel. +44 207 845 8400

Fax +44 207 845 8401

Italien, Rom

Tel. +39 06 45 23 291

Fax +39 06 45 23 4006

Polen, Warschau

Tel. +48 22 627 05 28

Fax +48 22 627 05 35

Russland, Moskau

Tel. +7 495 797 53 67

Fax +7 495 797 53 66

Türkei, Ankara

Tel. +90 312 439 89 64

Fax +90 312 439 70 07

Afrika

Libyen, Tripolis

Tel. +218 21 335 1026

Fax +218 21 335 1257

Südafrika, Johannesburg

Tel. +27 11 256 79 00

Fax +27 11 256 79 11

Mittlerer Osten

Ägypten, Kairo

Tel. +20 22 794 86 71

Fax +20 22 795 73 17

Katar, Doha

Tel. +974 411 0752

Fax +974 411 0784

Oman, Muskat

Tel. +968 24 601 922

Fax +968 24 602 845

Saudi-Arabien, Riad

Tel. +966 1 46 53 456

Fax +966 1 46 30 844

VAE, Abu Dhabi

Tel. +971 2 681 28 78

Fax +971 2 681 10 27

Asien

Australien, Sydney

Tel. +61 2 88 64 05 00

Fax +61 2 88 64 05 01

China, Peking

Tel. +86 10 646 11 266

Fax +86 10 646 10 409

Indien, Neu-Delhi

Tel. +91 11 4357 9000

Fax +91 11 4357 9024

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 573 57 33

Fax +62 21 573 59 23

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +60 3 2163 0233

Fax +60 3 2163 0211

Singapur, Singapur

Tel. +65 67 37 50 77

Fax +65 67 33 58 15

Südkorea, Seoul

Tel. +82 2 798 49 25

Fax +82 2 798 49 27

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2712 15 94

Fax +886 2 2712 10 89

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2 610 4300

Fax +66 2 610 4301

Vietnam, Hanoi

Tel. +84 4 943 68 85

Fax +84 4 943 68 72

Nordamerika

Kanada, Ottawa

Tel. +1 613 230 39 02

Fax +1 613 230 14 42

Lateinamerika

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 3093 2800

Fax +55 11 3093 2801

Chile, Santiago de Chile

Tel. +56 23 33 43 33

Fax +56 23 33 47 77

Mexico, Mexico City

Tel. +52 55 47 77 51 00

Fax +52 55 47 77 32 74

Finanzkalender und Kontakt

FINANZKALENDER

Jahresergebnisse 2008:

10. März 2009

Ergebnisse erstes Quartal 2009:

12. Mai 2009

Hauptversammlung:

27. Mai 2009, Amsterdam,
Niederlande

Informationstreffen für Aktionäre:

25. Juni 2009, Paris, Frankreich

Ergebnisse erstes Halbjahr 2009:

Ende Juli 2009

Neunmonatsergebnisse 2009:

Mitte November 2009

KONTAKT INVESTOR RELATIONS

Gebührenfreie Telefonnummern:

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Frankreich: 0 800 01 2001

Spanien: 00 800 00 02 2002

Aktionäre aus anderen Ländern wählen:

+33 1 45 30 85 82

Zusätzlich gibt es für Anfragen unserer Aktionäre eine eigene Mailbox:

ir@eads.com

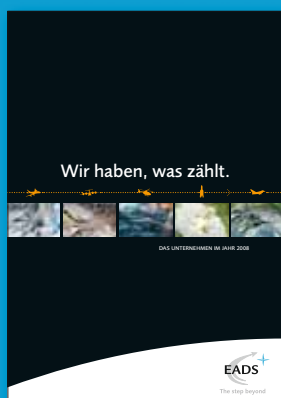
Besuchen Sie uns auf unserer
Website: www.eads.com



WWW.REPORTS.EADS.COM



DER VOLLSTÄNDIGE EADS GESCHÄFTSBERICHT 2008 UMFASST:



Buch 1

DAS UNTERNEHMEN IM
JAHR 2008

Wir haben, was zählt.



Buch 2

REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2008

Geschäftsverlauf, Unternehmens-
verantwortung und Governance

Finanzbericht

Gestaltung und Produktion: HGB Hamburger Geschäftsberichte
Fotos: S. VIII (Ariane 5, Columbus) ESA/NASA, S. 2, 8, 13: HSG Zander,
S. 4 (Lagardère): Pool Bertolin Morin - IP3-MaxPPP; S. 19, S. 58: EADS,
Michael Lange | Druck: Kriechbaumer



Mixed Sources

Product group from well-managed
forests, controlled sources and
recycled wood or fiber

www.fsc.org Cert no. GFA-COC-001511
© 1996 Forest Stewardship Council

WWW.EADS.COM



European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.
P.O. Box 32008
2303 DA Leiden
Niederlande

Mehr Informationen erhalten
Sie unter www.eads.com

Dieses Dokument ist auch unter
den folgenden Adressen erhältlich:

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