

Registrierungsdokument 2008



GESCHÄFTSVERLAUF,
UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG
UND GOVERNANCE

FINANZBERICHT



The step beyond

Registrierungsdokument 2008



GESCHÄFTSVERLAUF,
RECHTLICHE STRUKTUR UND
UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (die „**Gesellschaft**“ oder „**EADS**“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften der „**Konzern**“) ist eine niederländische Gesellschaft, die in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert ist. Die einschlägigen Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der Anleger sowie die von der Gesellschaft gegenüber Wertpapier- und Kapitalmarktbehörden eingegangenen Verpflichtungen werden in diesem Registrierungsdocument (das „**Registrierungsdocument**“) erläutert.

Zusätzlich zu den historischen Informationen enthält dieses Registrierungsdocument auch zukunftsgerichtete Aussagen. Die zukunftsgerichteten Aussagen enthalten Angaben unter Verwendung solcher, in Zukunft gerichteter Worte wie „erwarten“, „schätzen“, „gedenken“, „planen“, „sagen voraus“, „prognostizieren“, „werden“, „meinen“, „sollen“, „können“ oder ähnliche Worte und Formulierungen oder sind durch die Diskussion einer Strategie gekennzeichnet. Diese Aussagen beziehen sich insbesondere auf künftige Erwartungen, Entwicklungen und Geschäftsstrategien von EADS und beruhen auf Analysen oder Voraussagen über künftige Ergebnisse und Schätzungen von Beträgen, die derzeit nicht bestimmbar sind. Diese zukunftsgerichteten Aussagen stellen lediglich die Sichtweise von EADS zu dem Zeitpunkt dar, zu dem sie gemacht wurden. EADS übernimmt keine Verpflichtung über ihre gesetzlichen Pflichten hinaus, derartige in die Zukunft gerichtete Aussagen fortzuschreiben oder an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Die in diesem Registrierungsdocument gemachten zukunftsgerichteten Aussagen unterliegen einer Reihe von bekannten und unbekanntem Risiken, Unsicherheiten und anderen Faktoren, die auch dazu führen können, dass die tatsächlichen zukünftigen Ereignisse, Entwicklungen und Erfolge von denen in diesem Registrierungsdocument vorausgesagten oder getroffenen Aussagen wesentlich abweichen können. Zu diesen Faktoren zählen insbesondere Änderungen der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftslage sowie die unten im Abschnitt „Risikofaktoren“ beschriebenen Faktoren.

Dieses Registrierungsdocument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809/2004 in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde *Autoriteit Financiële Markten* (die „AFM“) in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der jeweils geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EG am 22. April 2009 gebilligt. Dieses Registrierungsdocument kann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EU nur dann verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird.

Übersetzung zu Informationszwecken. Rechtlich bindend ist ausschließlich die englische Version.

EADS - Registrierungsdokument 2008

Risikofaktoren

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

Registrierungsdokument 2008

GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG

	Risikofaktoren	7			
1	Informationen über die Aktivitäten von EADS	23	3	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	103
1.1	DARSTELLUNG DES EADS-KONZERNS	24	3.1	ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT	104
1.1.1	Überblick	24	3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	104
1.1.2	Airbus	30	3.1.2	Rechtsform	104
1.1.3	Eurocopter	42	3.1.3	Geltendes Recht und Informationspflichten	104
1.1.4	Astrium	46	3.1.4	Gründungsdatum und Dauer der Gesellschaft	107
1.1.5	Verteidigung und Sicherheit	51	3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	107
1.1.6	Übrige Aktivitäten	58	3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	107
1.1.7	Beteiligungen	60	3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	107
1.1.8	Versicherung	61	3.1.8	Geschäftsjahr	108
1.1.9	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	62	3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	108
1.1.10	Aufnahme durch Referenz	64	3.1.10	Aktionärsversammlung	108
1.2	JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN	64	3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	110
2	Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage	67	3.1.12	Obligatorische Übernahmeangebote	111
2.1	ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE	68	3.2	ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DES GRUNDKAPITALS	114
2.1.1	Vorabinformationen	68	3.2.1	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	114
2.1.2	Überblick	68	3.2.2	Ausgegebenes Grundkapital	114
2.1.3	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	72	3.2.3	Genehmigtes Kapital	114
2.1.4	Bewertung der Leistung des Managements	78	3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	115
2.1.5	Ertragslage von EADS	83	3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	116
2.1.6	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	88	3.3	AKTIENBESITZ UND STIMMRECHTE	117
2.1.7	Liquidität und Kapitalausstattung	90	3.3.1	Aktionärsstruktur	117
2.1.8	Sicherungsgeschäfte	98	3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	118
2.2	JAHRESABSCHLÜSSE (in gesonderter Broschüre)	99	3.3.3	Art der Aktien	124
2.3	HONORARE DER KONZERNABSCHLUSSPRÜFER	100	3.3.4	Änderung der Beteiligungen an der Gesellschaft seit ihrer Gründung	124
2.4	INFORMATIONEN ZU DEN KONZERNABSCHLUSSPRÜFERN	101	3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	126
			3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	126
			3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	128
			3.4	DIVIDENDEN	132
			3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	132
			3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	132
			3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	132
			3.4.4	Besteuerung	133
			3.5	JÄHRLICHER OFFENLEGUNGSBERICHT ZU WERTPAPIEREN	134

4	Corporate Governance	137		
4.1	GESCHÄFTSFÜHRUNG UND KONTROLLE	143		
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	143		
4.1.2	Audit Committee	155		
4.1.3	Vergütungs- und Besetzungsausschuss	156		
4.1.4	Strategieausschuss	156		
4.1.5	Executive Committee	157		
4.1.6	Risikomanagementsystem im Unternehmen	159		
4.1.7	Compliance-Organisation	165		
4.2	INTERESSEN DER DIRECTORS UND WICHTIGER FÜHRUNGSKRÄFTE	165		
4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	165		
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	169		
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	169		
4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	170		
4.3	GEWINNBETEILIGUNGS- UND LEISTUNGSPLÄNE FÜR MITARBEITER	170		
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	170		
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	170		
4.3.3	Langfristige Leistungspläne	173		
5	Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit	181		
5.1	GOVERNANCE, ETHIK UND COMPLIANCE	184		
5.1.1	EADS Verhaltenskodex	184		
5.1.2	Ethik- und Compliance-Programm	185		
5.2	NACHHALTIGES WACHSTUM	192		
5.2.1	Produktqualität und Kundenzufriedenheit	192		
5.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen	195		
5.2.3	Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten	198		
5.3	UMWELTSCHUTZ	202		
5.3.1	Richtlinien	202		
5.3.2	Organisation	203		
5.3.3	Durchführung und Best Practices	204		
5.4	HUMAN RESOURCES: BEZIEHUNG ZWISCHEN ARBEITGEBER UND ARBEITNEHMERN	208		
5.4.1	Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit	209		
5.4.2	Personalorganisation	210		
5.4.3	Richtlinien des Personalwesens und Durchführung	210		
5.5	GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT	218		
5.5.1	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftspartnern von EADS	218		
5.5.2	Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS	219		
6	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	223		
6.1	FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE JURISTISCHE PERSON	224		
6.2	ERKLÄRUNG DER FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHEN JURISTISCHEN PERSON	224		
6.3	INFORMATIONSRICHTLINIE	224		
6.4	VERPFLICHTUNGEN DER GESELLSCHAFT IN BEZUG AUF INFORMATIONEN	225		
6.5	WESENTLICHE ÄNDERUNGEN	225		



Risikofaktoren

1.	FINANZMARKTRISIKEN	8
2.	GESCHÄFTSBEZOGENE RISIKEN	11
3.	RECHTLICHE RISIKEN	18
4.	INDUSTRIE- UND UMWELTRISIKEN	20

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

1. FINANZMARKTRISIKEN

Auswirkungen der aktuellen Finanzkrise

Die derzeitigen finanziellen Turbulenzen mit ihren Auswirkungen auf das Bankensystem und die Finanzmärkte und die anhaltende Besorgnis über die Nachhaltigkeit des Geschäftsmodells von Investmentbanken und anderen Finanzinstituten haben zu höheren Kosten und einer geringeren Verfügbarkeit von Krediten, zu verringerten Liquiditätswerten in vielen Finanzmärkten und extremer Volatilität in allen Anlagekategorien geführt. Dies wiederum hat nachteilige Auswirkungen auf die globale Realwirtschaft. Das EADS-Geschäft könnte durch eine Reihe von Folgeeffekten aus der Finanzkrise beeinträchtigt werden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf:

- wirtschaftliche Schwierigkeiten der Kunden, die zu einer Anfrage nach Aufschieben oder Stornierungen von Flugzeugaufträgen führen, weil Finanzierungskredite für die Flugzeugkäufe nicht erhältlich sind oder aufgrund des breiten wirtschaftlichen Abschwungs und geringerer Nachfrage im Passagier- und Frachtreiseverkehr im Allgemeinen;
- ein deutlicher Anstieg der Absatzfinanzierungen, die EADS ihren Kunden zur Unterstützung von Flugzeugkäufen anbietet, wodurch EADS verstärkt dem Ausfallrisiko der Kunden ausgesetzt ist;
- wirtschaftliche Schwierigkeiten oder Insolvenzen von wesentlichen Lieferanten und die damit einhergehenden Produktverzögerungen;
- der Ausfall der Gegenseite bei Investments oder Derivaten und anderen Finanzinstituten, die sich nachteilig auf die Finanztätigkeiten von EADS auswirken könnten;
- weiterer Abbau der Verschuldung sowie Fusionen und Insolvenzen von Banken und anderen Finanzinstituten mit der Folge einer kleineren Auswahl an Geschäftspartnern und geringerer Kreditverfügbarkeit, was eine Verringerung der

Verfügbarkeit von Bankgarantien, die EADS für ihr Geschäft benötigt, zur Folge hat;

- geringere Verfügbarkeit von Krediten durch Kursicherungsgeschäftspartner, was die Möglichkeit von EADS zur Implementierung erwünschter Wechselkursabsicherungen einschränkt;
- Veränderungen bei langfristigen Zinssätzen, Kreditspannen oder Inflation, die sich auf den Abzinsungsfaktor der Pensionsverpflichtungen des Konzerns auswirken können;
- Veränderungen bei kurzfristigen Zinssätzen sowie eine mögliche Illiquidität bestimmter Anlageklassen, die sich auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Konzerns auswirken können;
- fortgesetzter Abbau in allen riskanten Anlageklassen, was zu einer weiteren Abschreibung von Vermögenswerten und geringerem Streuungsnutzen beim Pensionsplanvermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen führt und somit einen Anstieg der Pensionsrückstellungen des Konzerns bewirkt;
- eingeschränkter Zugang zu den Kapitalmärkten und anderen Finanzierungsquellen, was, trotz der Nettoliquidität von EADS von 9,2 Milliarden Euro zum Ende des Jahres 2008 und keiner anderen unmittelbaren Notwendigkeit zur kurzfristigen Refinanzierung außer einer 1,0 Milliarde Euro Anleihe, die im März 2010 fällig wird, die künftige Fähigkeit von EADS einschränken könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten.

Unsicherheit über die derzeitigen globalen wirtschaftlichen Bedingungen könnte auch zu einer Erhöhung der Volatilität des EADS-Aktienkurses führen.

Wechselkursrisiko

Ein beträchtlicher Teil der Erträge von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in Pfund Sterling anfällt. Folglich wären die Gewinne von EADS in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen dem US-Dollar und diesen Währungen abhängig und in geringerem Maße bei Marktveränderungen beim Wechselkurs von Pfund Sterling gegenüber dem Euro. EADS verfolgt daher zur Handhabung und Minimierung dieses Risikos eine Strategie zur Absicherung von Wechselkursrisiken. Um den Wechselkurs, zu dem US-Dollar-Erlöse (hauptsächlich bei Airbus und im kommerziellen Satellitengeschäft generiert) in Euro oder britische Pfund umgerechnet werden, zu sichern, verwaltet EADS ein langfristiges Kurssicherungs-Portfolio. Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko von EADS tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von Auftragsstornierungen oder -verschiebungen. Darüber hinaus trägt EADS das Risiko der Nichterfüllung durch ihre Kurssicherungsgeschäftspartner, da ein wesentlicher Teil des Fremdwährungsrisikos von EADS über vertragliche Vereinbarungen mit Dritten abgesichert ist. EADS könnte möglicherweise auch Schwierigkeiten bei der vollständigen Umsetzung ihrer Sicherungsstrategie in Abhängigkeit von der Bereitschaft der Sicherungsgeschäftspartner zur Kreditgewährung haben. Dementsprechend kann nicht zugesichert werden, dass die Wechselkurssicherungsstrategie von EADS die Gesellschaft völlig vor wesentlichen Wechselkursänderungen zwischen dem US-Dollar und dem Euro bzw. dem britischen Pfund schützt und dass solche Änderungen keinen Einfluss auf die Ertragslage und die Vermögenslage haben.

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva, die auf andere Währungen als den Euro lauten, werden zum Zweck der Erstellung des Jahresabschlusses in Euro konvertiert. Die EADS-Strategie zur Absicherung des Wechselkursrisikos zielt darauf ab, den Cashflow des Unternehmens und weitestgehend das Ergebnis vor Zinsen und Steuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten („EBIT*“) abzusichern. Veränderungen des Wertes dieser Währungen in Bezug zum Euro haben Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der übrigen Finanzergebnisse, der Kosten, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und des EBIT* von EADS.

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

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

Absatzfinanzierungsrisiko

Zur Absatzförderung erklärt sich EADS im Einzelfall bereit, sich an der Kundenfinanzierung zu beteiligen. Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien und anderen Kunden. Das Risiko aus den Absatzfinanzierungsaktivitäten von EADS kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen aus einer Finanzierungsvereinbarung nachzukommen, betreffen, und (ii) das Risiko betreffend den Wert eines Flugzeugs, das sich primär auf einen unerwarteten Verfall des künftigen Wertes des Flugzeugs

bezieht. Zu den Maßnahmen, die EADS zur Reduzierung dieses Risikos ergriffen hat, zählen optimierte Finanzierungs- und Vertragsstrukturen, eine breite Streuung über eine Vielzahl an Flugzeugen und Kunden, Bonitätsanalysen der finanzierenden Geschäftspartner, Rückstellungen für das Kredit- und das Vermögenswertrisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen EADS vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts aus, da EADS gewöhnlich Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern, und da EADS einen Teil des Marktwertes bestimmter Flugzeuge während einer bestimmten Zeitdauer nach der Lieferung an den Kunden garantiert. Unter schlechten Marktbedingungen könnte der Markt für gebrauchte Flugzeuge illiquide werden und der Marktwert von gebrauchten Flugzeugen wesentlich unter die prognostizierten Werte sinken. Im Falle des Zahlungsausfalls eines Kunden zu einer Zeit, in der der Marktwert für gebrauchte Flugzeuge unerwartet gefallen ist, wäre EADS dem Risiko in Höhe der Differenz zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallenem Marktwert des Flugzeugs ohne Nebenkosten (wie Wartungs- und Wiedervermarktungskosten usw.) ausgesetzt. Ähnlich verhält es sich, wenn ein unerwarteter Verfall des Marktwertes für ein Flugzeug mit dem Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie („AVG“) hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfielen. In diesem Fall wäre EADS dem Risiko ausgesetzt, die Differenz zwischen dem Marktwert eines solchen Flugzeugs und dem AVG-Betrag zu verlieren. Es kann keine Zusicherung darüber abgegeben werden, dass die von EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind. Über den Bereich Airbus Asset Management

oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

Schließlich hat EADS auch diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenngleich aufgrund früherer Erfahrungen kaum anzunehmen ist, dass alle geplanten Finanzierungen tatsächlich durchgeführt werden, so hat die anhaltende Finanzkrise zu einer Schrumpfung des Kreditmarkts und Löschung oder Verminderung der Summe geführt, die für externe Finanzierungen der Flugzeugkäufe für die Kunden zur Verfügung steht. Als Folge könnten diese Kunden die Deckungsverpflichtungen von EADS erhöhen. Je nach den mit den Kunden getroffenen Vereinbarungen könnte das Absatzfinanzierungsrisiko von EADS in der Zukunft erheblich steigen. Trotz der von EADS eingeleiteten Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken in Zusammenhang mit den oben beschriebenen Absatzfinanzierungsgeschäften wird EADS weiterhin dem Ausfallrisiko der Kunden bzw. dem Risiko eines erheblichen Wertverlusts der finanzierten Flugzeuge auf dem Wiederverkaufsmarkt ausgesetzt sein, was sich nachteilig auf ihre künftige Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Kreditrisiko von Geschäftspartnern

EADS ist dem Kreditrisiko in dem Maße ausgesetzt, wie ihre Geschäftspartner für Finanzinstrumente, wie etwa Absicherungsinstrumente und Barkapital, ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

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

etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Hierbei werden den Vertragspartnern Kreditlinienobergrenzen für Finanztransaktionen zugeordnet, die zumindest auf Basis der Einschätzung der Kreditwürdigkeit seitens Standard & Poor's, Moody's und Fitch Ratings beruhen. Die entsprechenden Grenzwerte werden regelmäßig überwacht und aktualisiert, es kann jedoch nicht zugesichert werden, dass EADS nicht trotz dieser Grenzen und einer Streuung der Kontrahenten den Gewinn aus bestimmten Derivaten oder Baranlagen einbüßt, wenn sich Marktstörungen systemisch ausweiten.

Risiko des Kapitalbeteiligungs-Portfolios

EADS hält verschiedene Kapitalbeteiligungen aus geschäftlichen oder strategischen Gründen, wobei sich die zugrunde liegenden geschäftlichen Erwägungen über den Anlagezeitraum verändern können. Kapitalbeteiligungen werden entweder nach der Equity-Methode (assoziierte Unternehmen), wenn EADS über erheblichen Einfluss verfügt, oder zum Zeitwert bilanziert.

Wenn der Zeitwert nicht verfügbar ist, wird die Beteiligung zu Anschaffungskosten bilanziert.

Die Hauptinvestition von EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 2008 auf

2,2 Milliarden Euro. EADS ist dem Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation sowie aller übrigen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgesetzt. Da die Beteiligungen an Unternehmen, die nicht assoziierte Unternehmen sind, nur einen Bruchteil der Vermögenswerte von EADS ausmachen, hält EADS das Risiko nachteiliger Veränderungen des Zeitwertes oder von Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von EADS gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausgegangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt sind, da jegliche

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

Für weitere Informationen zu den Finanzmarktrisiken und dazu, wie EADS versucht, auf diese zu reagieren, siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35: Informationen über Finanzinstrumente“.

Pensionsverpflichtungen

EADS ist an verschiedenen Pensionsplänen sowohl für die Führungskräfte als auch die Mitarbeiter beteiligt, von denen einige unterkapitalisiert sind. Für weitere Informationen zu diesen Plänen siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26B): „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Obwohl EADS in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterkapitalisierung, basierend auf den aktuellen Schätzungen,

berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch EADS in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste. Im Gegenzug hätten diese zusätzlichen Rückstellungen einen nachteiligen Effekt auf das Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) von EADS, was sich nachteilig auf die zukünftige Finanzlage von EADS auswirken könnte.

2. GESCHÄFTSBEZOGENE RISIKEN

Konjunkturabhängigkeit des Marktes für Verkehrsflugzeuge

In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf Veränderungen der Passagier- und Frachtnachfrage nach Flugreisen zurückzuführen sind, welche hauptsächlich durch das Wirtschaftswachstum oder das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) angetrieben wird. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle für die Ermittlung des Verkehrsflugzeugmarkts, wie zum Beispiel (i) das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugmodellen, (ii) die Anzahl und Charakteristika von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagierlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit von externen Finanzierungen für Flugzeugkäufe, (vi) Deregulierung und (vii) Umweltauflagen, die sich auf die

Flugindustrie auswirken. EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge einschließlich des Marktes für Zivillubschrauber weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass derzeitige rückläufige Wirtschaftstrends nachteilige Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage von EADS haben können.

Insbesondere die derzeitige Volatilität des Öl-, Finanz- und Kreditmarkts und die allgemeine wirtschaftlichen Unsicherheit — einschließlich der offiziellen Bestätigung einer Rezession in den USA und der Euro-Zone und dem jüngsten Rückgang im Fluggastverkehr — erhöhen das Risiko, dass Kunden versuchen werden, vertragliche Verbindlichkeiten zu verschieben oder zu kündigen, dem EADS gegebenenfalls zustimmt. Zudem könnte die Liquidation oder der Konkurs von Fluggesellschaften zur Stornierung vorhandener Aufträge führen. Sollten solche

Ereignisse eintreten, so könnte der Umsatz von EADS dadurch erheblich gemindert werden, was sich entsprechend auf die Gewinne auswirkt.

Darüber hinaus könnte EADS dazu aufgefordert werden, ihren Geschäftsplan als Antwort auf Marktbedingungen zu ändern

einschließlich Änderungen der Produktionszahlen oder Re-Konfiguration der Flugzeuge, die ursprünglich für Kunden bestimmt waren, deren Aufträge verschoben oder storniert wurden. Ein Scheitern solcher Änderungen könnte sich nachteilig auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

Auswirkungen von Terrorismus, Epidemien und Katastrophen auf den Markt für Verkehrsflugzeuge

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung des **SARS** (*Severe Acute Respiratory Syndrome* – „Schweres Akutes Atemwegssyndrom“)-Virus und der Vogelgrippe gezeigt haben, können Terrorismus und Epidemien die Wahrnehmung von Flugsicherheit und -komfort durch die Öffentlichkeit nachteilig beeinflussen, was in der Folge die Nachfrage nach Flugreisen und Verkehrsflugzeugen verringern kann. Wenn in einer bestimmten Region Kriege ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. Darüber hinaus haben größere Flugzeugunfälle nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf

die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design oder auf die Fluglinie. Als Konsequenz von Terror, Epidemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückläufiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Aufgrund solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden nachteiligen Einfluss auf die Luftfahrtindustrie insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte EADS unter einer rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden von EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Abhängigkeit von Ausgaben der öffentlichen Hand und bestimmten Märkten

In jedem einzelnen Markt sind die Ausgaben der öffentlichen Hand (einschließlich Verteidigungsausgaben) abhängig von einem komplexen Mix geopolitischer Erwägungen und Haushaltszwänge. Die Ausgaben der öffentlichen Hand können von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen wie auch rückläufige konjunkturelle Entwicklungen in den Märkten, in denen EADS tätig ist, könnten die Ausgaben der öffentlichen Hand verringern und einen nachteiligen Einfluss auf ihre künftige Betriebsereignisse und ihre Finanzlage haben.

In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungs- oder andere Güter

abschließen, könnten sich wirtschaftliche, politische oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder nachteilig auf die Möglichkeiten von EADS auswirken, solche Verträge abzuschließen oder auszuführen.

Ein beträchtlicher Anteil des Auftragsbestands von EADS (einschließlich Airbus) konzentriert sich zudem auf bestimmte Regionen oder Länder, einschließlich der USA, China, Indien und der Vereinigten Arabischen Emirate. Ungünstige wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen wie auch allgemein rückläufige Wirtschaftsentwicklungen in diesen Ländern oder Regionen können sich nachteilig auf die künftigen Geschäftsergebnisse und die Finanzlage von EADS und Airbus auswirken.

Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse und anderer Finanzierungsquellen

Seit 1992 haben die EU und die USA auf der Grundlage eines Abkommens gearbeitet, das die Bedingungen und Konditionen von

finanziellen Zuwendungen festlegt, die die Regierungen den zivilen Flugzeugherstellern gewähren können. Die USA haben

jedoch Ende 2004 einseitig den Ausstieg aus diesem Abkommen erklärt, was möglicherweise dazu geführt hat, dass die USA und die EU gegeneinander förmliche Ansprüche vor der Welthandelsorganisation („WTO“) geltend machen. Wenngleich beide Seiten zum Ausdruck gebracht haben, dass sie eine Verhandlungslösung bevorzugen, welche gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, wenn es um die Förderung künftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht, sind sie doch noch weit davon entfernt, eine Einigung über zentrale Themen zu erzielen. Die Bedingungen und Konditionen eines neuen Abkommens oder das Ergebnis des förmlichen WTO-Verfahrens könnte den Zugang von EADS zu Risikoverteilungsfonds für Großprojekte einschränken oder zu einem für EADS nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz führen oder könnte die Europäische Kommission und die befassten Regierungen vermutlich dazu bewegen, die Geschäftsbedingungen für von EADS bereits erhaltene Finanzierungen in Bezug auf mögliche Änderungen, neu zu analysieren.

In früheren Jahren haben EADS und ihre Hauptwettbewerber jeweils unterschiedliche Arten von staatlichen Zuwendungen für die Produktforschung und -entwicklung erhalten. Beispielsweise hat EADS von verschiedenen staatlichen Behörden rückzahlbare Finanzierungen im Zusammenhang mit

dem Verkehrsflugzeugprogramm A380 erhalten und befindet sich in Verhandlungen mit verschiedenen EU-Staaten bezüglich der Finanzierung für die Entwicklung des A350-XWB-Verkehrsflugzeugprogramms. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass in Zukunft weiterhin staatliche Finanzierungen für diese und andere Projekte zur Verfügung stehen, was teilweise auf die oben genannten Verfahren zurückzuführen ist.

Darüber hinaus hängt die Verfügbarkeit anderer externer Finanzierungsquellen von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie Marktbedingungen, die allgemeine Verfügbarkeit von Krediten, das Kredit-Rating von EADS, sowie der Möglichkeit, dass Kreditgeber und Investoren bei großen Verlusten oder bei einer Verringerung des Umfangs der Geschäftstätigkeit aufgrund einer wirtschaftlichen Rezession eine nachteilige Wahrnehmung der lang- oder kurzfristigen finanziellen Aussichten von EADS entwickeln könnten. EADS könnte daher nicht in der Lage sein, zusätzliche Fremdfinanzierung zu günstigen Konditionen zu erhalten, oder überhaupt, was, trotz des derzeitigen hohen Bestands an liquiden Mitteln von EADS, die künftige Fähigkeit von EADS einschränken könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten

Entstehung von Public-Private Partnerships und privaten Finanzierungsinitiativen

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

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

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

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

Wettbewerb und Marktzugang

Die meisten Geschäftsaktivitäten von EADS sind einem starken Wettbewerb ausgesetzt, und besonders Airbus war von einem abwärts gerichteten Preisdruck aufgrund dieses Wettbewerbs betroffen. EADS ist der Auffassung, dass einige der Ursachen für diesen Preiswettbewerb durch Umstrukturierungen in der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie entschärft wurden. Dennoch hatten einige Kunden stärkere Druckmittel, um den Wettbewerb in Bezug auf zahlreiche Punkte voranzutreiben, wozu die Preisgestaltung und die Zahlungsbedingungen gehören. Es kann nicht garantiert werden, dass der Wettbewerb nicht zunimmt, vor allem im Zusammenhang mit einem länger anhaltenden wirtschaftlichen Abschwung.

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

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

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

Bestimmte Verträge von EADS sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder andere Produkte geliefert bzw. andere Dienstleistungen erbracht werden oder dass die Preise für künftige Lieferungen gegenüber denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft sind. Es kann nicht zugesichert werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

Zum Beispiel haben sich bestimmte Kunden infolge der Produktionsschwierigkeiten von EADS im Jahr 2006 im Zusammenhang mit dem Programm A380 entschlossen, ihre Aufträge für das Frachtflugzeug A380 zu stornieren. Im Jahr 2007 und 2008 hat EADS einen bedeutenden Lieferverzug für ihr A400M-Programm angekündigt. Als Folge wurde in jedem dieser Geschäftsjahre das EBIT* bei EADS nachteilig beeinflusst. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“.

Es kann keine Zusicherungen geben, dass ähnliche Probleme in Zukunft nicht auftreten. Neben allen Kosten im Zusammenhang mit Produktgewährleistungsansprüchen, der Vertragserfüllung oder geforderten Abhilfemaßnahmen können solche Probleme Kostensteigerungen oder Einkommensverluste — insbesondere aufgrund von Vertragskündigungen — zur Folge haben, die sich nachteilig auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken könnten. Alle diesbezüglichen Probleme können sich darüber hinaus nachteilig auf die Reputation von EADS und damit auf die Wettbewerbsposition der Produkte von EADS auswirken.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld in vielen der Hauptgeschäftsfelder von EADS ist durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungskosten gekennzeichnet, die beträchtliche

Vorausinvestitionen mit einem hohen Grad an Komplexität erfordern. Die Businesspläne, die diesen Investitionen zu Grunde liegen, gehen häufig von langen Rückzahlungsfristen

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

aus, bis sich diese Investitionen ausgezahlt haben und setzen eine bestimmtes Renditeniveau über die Vertragslaufzeit an, um die Anfangsinvestition zu rechtfertigen. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass die diesen Geschäftsplänen zu Grunde liegenden wirtschaftlichen, technischen und marktbezogenen Annahmen erfüllt werden und daher die angestrebte Amortisierung oder die angestrebten Renditen tatsächlich erzielt werden. EADS erwartet für die Zukunft, dass die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns im Zusammenhang mit dem Anlaufen neuer Programme in allen Geschäftsbereichen, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350 XWB, erheblich steigen dürften.

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

„Power8“, „Power8 Plus“ und „Future EADS“ – Umstrukturierungs- und Kosteneinsparungsprogramme

EADS hat im Jahr 2007 die Umsetzung eines umfassenden Kostenreduzierungs- und Umstrukturierungsprogramms bei Airbus mit der Bezeichnung „Power8“ bekannt gegeben. Dieses Programm befasst sich mit allen Aspekten von Airbus, um das Unternehmen zu straffen, besser zu integrieren und um die Effizienz und Produktivität zu steigern. Das Airbus-Management möchte im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen, damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT*) in Höhe von 2,1 Milliarden Euro ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von 5 Milliarden Euro in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Ein großer Teil dieser Kosteneinsparungen wird voraussichtlich durch Reduzierung des derzeitigen Personalbestands von Airbus um 10.000 Stellen (einschließlich Zeitarbeitskräfte und vor Ort tätige Mitarbeiter von Zulieferern, die etwa 50% dieser Stellen ausmachen).

Zusätzlich startete EADS im Jahr 2008 ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm namens „Power8 Plus“, mit dem in 2011-2012 ein Beitrag von 1 Milliarden Euro zum EBIT* erreicht werden soll. Airbus wird voraussichtlich mit ungefähr zwei Dritteln zu den angestrebten Kostenreduzierungen beitragen, den verbleibenden Anteil teilen sich Eurocopter, Astrium und der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit sowie die EADS-Zentrale.

Schließlich arbeitet EADS derzeit an einem weiteren Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm namens „Future EADS“, mit dem Ziel, mindestens einen Beitrag zum EBIT* von 200 Millionen Euro in 2011-2012 zu erreichen. Es zielt auf weitere Integration, Verbesserung der Entscheidungsfindung und Kosteneinsparungen durch die Zentrale, die Abteilungen und die Interaktion zwischen der Zentrale und den Abteilungen ab. Als Teil dieser Initiative wurde der Geschäftsbereich Militärische

Transportflugzeuge bei Airbus unter dem Namen „Airbus Military“ integriert. Siehe „ – Airbus Military“ unten.

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

Neben dem Risiko, die vorhergesehene Höhe der Kosteneinsparungen aus den oben erwähnten Programmen nicht zu erreichen, kann die Implementierung sogar höhere Kosten verursachen als vorhergesehen. Dies hängt vom Ausgang der derzeitigen Verhandlungen mit den Arbeitnehmer- und anderen Vertretern ab. Es könnte auf vielen Ebenen interne Widerstände gegen die vielfältigen Umstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen geben oder auch gegen Veräußerungen von Produktionsstandorten durch Airbus und die Integration des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge bei Airbus. Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen von EADS und ihr Verhältnis zur Öffentlichkeit und haben in der Vergangenheit und könnten auch künftig zu Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen führen.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Wenn sich diese Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen länger hinziehen, oder falls die Kosten für die Umsetzung der oben genannten Programme nach solchen Verhandlungen höher ausfallen als angenommen, dann könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Und schließlich könnte es sein, dass EADS die von den oben erwähnten Programmen erwarteten Vorteile nicht in vollem Umfang erzielt. Verkäufe oder Unternehmensabsaltungen

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

Abhängigkeit von bestimmten Zulieferern und Subunternehmern

EADS ist von zahlreichen wichtigen Zulieferern und Subunternehmern, die Rohstoffe, Teile und Baugruppen, für die Herstellung ihrer Produkte liefern, abhängig. Einige dieser Zulieferer spürten verstärkt die Auswirkungen der derzeitigen Verschlechterung der Bedingungen an den Kreditmärkten. Sollten sich diese Schwierigkeiten intensivieren, könnten einige Zulieferer gezwungen sein, ihre Produktion zu verringern, ihren Betrieb einzustellen oder Insolvenz anzumelden, was zu einer Unterbrechung der Materialzulieferung von EADS führen könnte. EADS könnte Schwierigkeiten haben, einen Nachfolger

für bestimmte Zulieferer in einem angemessenen Zeitraum zu finden, was die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS nachteilig beeinflussen könnte.

EADS könnte sich in Zukunft auch dazu entschließen, bestimmten Zulieferern finanzielle oder anderweitige Unterstützung zu gewähren, um eine kontinuierliche Versorgung mit Materialien und Teilen zu gewährleisten, was EADS einem Kreditrisiko seitens des Zulieferers aussetzen könnte.

Programmspezifische Risiken

Neben den oben genannten Risikofaktoren ist EADS folgenden programmspezifischen Risiken ausgesetzt (wenngleich diese Auflistung nicht den Anspruch erhebt, eine erschöpfende Darstellung zu geben, zeigt sie doch die aktuellen Risiken auf, die aus Sicht der Geschäftsleitung wesentlich sind):

➤ **A380-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A380-Programm und nach den 2006 angekündigten Lieferverzögerungen steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der hohen Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs in den kommenden Jahren, (ii) Vermeidung von Produktionsunterbrechungen und damit verbundenen Kosten, insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung von Power8 und dessen Auswirkungen auf die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern, (iii) erfolgreiche Implementierung eines digitalen Mock-up für die künftige Produktion des A380 und (iv) Kontrolle der Reife beim Service. Die Fähigkeit von EADS, diese Herausforderungen erfolgreich zu meistern, wird bei der

Gewährleistung der reibungslosen Produktion der Flugzeuge der „2. Welle“, d.h. der Flugzeuge, die nach den ersten 25 produziert werden, entscheidend sein;

- **A350-XWB-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Erreichen der technischen Leistungsziele für das Flugzeug, (ii) Gewährleisten des Einsatzes der entscheidenden Fachkräfte, z.B. im Hinblick auf die Beanspruchung und Entwicklung von Verbundstoffen, (iii) Sicherstellen der Erfüllung periodisch wiederkehrender Kostenziele, (iv) Sicherstellen, dass die aus Power8 resultierende neue Industrieorganisation eine effektive Entwicklung unterstützt, (v) Gewährleisten der Leistung der Partner, mit denen das Risiko geteilt wird, auch an den Standorten, die durch Airbus veräußert werden sollen, und (vi) Sicherstellen der Auswahl eines zweiten Triebwerks;
- **A400M-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A440-Programm, welches ein wesentliches Risiko für EADS

darstellt, steht die Gesellschaft den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Aushandlung von Änderungen im Programmzeitplan zusammen mit Änderungen anderer Vertragsvereinbarungen mit Einführungskunden, (ii) Zusammenarbeit mit dem Motoren-Konsortium und Hauptzulieferern von missionskritischen Systemen und Systemintegration, um einen verlässlichen Programmablauf festzulegen, einschließlich eines verlässlichen Datums für den Erstflug (iii) Management eines Flugtestprogramms, das sich wesentlich von dem Programm für Airbus Verkehrsflugzeuge unterscheidet, (iv) Integration der zivilen Systeme (Flugmanagement, Navigation usw.) in die komplexen militärischen Systemen, (v) Sicherstellung, dass das Flugzeug für den Handel zugelassen wird und auch eine Reihe von militärischen Anforderungen erfüllt, die den Kunden des Programms unter allen rechtlichen Rahmenbedingungen gerecht werden und (vi) Management von zu erwartenden Schwierigkeiten beim Produktionsanstieg.

Zusätzlich besitzt die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („**Occar**“) angesichts der anhaltenden Verzögerungen beim A400M-Programm das durch einstimmiges Mandat der an der Einführung beteiligten Nationen vertraglich vereinbarte Recht, die Vereinbarungen des gesamten A400M-Einführungsvertrags zum 1. April 2009 aufzulösen. Im Falle einer wirksamen Beendigung wäre Airbus Military SL („**AMSL**“) dazu verpflichtet, Occar alle ursprünglichen Zahlungen, Vorauszahlungen und alle sonstigen von Occar erhaltenen Zahlungen rückzuerstatten. Der Gesamtbetrag liegt bei etwa 5,7 Milliarden Euro. Daneben kann jede der an der Einführung beteiligten Nationen den Auftrag über Flugzeuge, die nur mit erheblicher Verzögerung fertig gestellt werden, individuell stornieren. Dies hätte die Rückerstattung der von Occar getätigten ursprünglichen Zahlungen und Vorauszahlungen bezüglich solcher Flugzeuge zur Folge. Je nach dem Umfang könnten dieser potentiellen Stornierungen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage sowie das Ansehen von EADS bewirken.

Wenn das A400M-Programm wie zurzeit fortgesetzt wird, könnten außerdem erhebliche Vertragsstrafen in Höhe von insgesamt 1,4 Milliarde Euro anfallen, sofern sich die Auslieferung der einzelnen Flugzeuge jeweils um mehr als 10 Monate gegenüber dem ursprünglichen Terminplan verzögert. Auf der Grundlage der zurzeit wahrscheinlichen Mindestverzögerungen würde diese Vertragsstrafe zumindest bei einer erheblichen Anzahl von Flugzeugen anfallen, wobei dies jedoch noch mit den Kunden zu verhandeln wäre. Die A400M-Rückstellung zum 31. Dezember 2008 beinhaltet die derzeitige Einschätzung von EADS des letztendlich in Bezug auf die Vertragsstrafen zu zahlenden Betrags.

Da sie zurzeit nicht geschätzt werden können, wurden diverse potenzielle weitere mit den nicht quantifizierbaren Folgen der Verschiebung des Lieferplans verbundene Kosten bei der Neuausweisung der A400M-Rückstellung im Abschluss 2008 nicht berücksichtigt. Daher müssen in zukünftigen Berichtszeiträumen eventuell erhebliche negative Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden, wenn diese Kosten schätzbar werden oder Auslöser zu einer Rückkehr zur Schätzung nach der Completion-Methode führen. Potenzielle Vorteile aus zukünftigen Verhandlungen mit Kunden könnten diese Auswirkungen eventuell reduzieren, sie würden jedoch erst nach der Vereinbarung durch Occar und die Einführungsabnehmerländer berücksichtigt.

Letztendlich geht EADS zwar davon aus, dass die zurzeit gemäß der Früherfassungsmethode in den Abschluss einbezogenen Kosten- und Ertragsschätzungen unter diesen Umständen ihre angemessensten Einschätzungen darstellen, die technische Komplexität des A400M-Programms und die Ungewissheit der Ergebnisse der laufenden technischen Entwicklungen führen jedoch dazu, dass eventuell weitere finanzielle Risiken entstehen wie z.B. erhebliche weitere Verzögerungen des Lieferplans, zusätzliche Kosten für die Vertragserfüllung sowie der letztendliche Betrag der Verzugsfolgekosten. Falls diese Risiken eintreten, könnten außerdem weitere erhebliche finanzielle Schäden durch potenzielle Auftragsstornierungen oder sogar eine potenzielle Einstellung des gesamten A400M-Programms drohen.

Für weitere Informationen zum A400M-Programm siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.2 Airbus — Airbus Military“, „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“.

➤ **NH90-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm NH90 steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans für die Entwicklung, der Kostenziele und des technischen Inhalts (vollständig betriebsbereite Konfiguration der TTH (*Tactical Transport Helicopter*, taktischer Transporthubschrauber)-Version und endgültige Konfiguration der NFH (*Nato Frigate Helicopter*, Nato-Fregattenhubschrauber)-Version) der laufenden Entwicklungsprogramme für die verschiedenen Modelle, (ii) Management des Hochfahrens der industriellen Produktion und (iii) die Gewährleistung der Bereitschaft zur Unterstützung mehrerer in Dienst gestellter Flotten.

3. RECHTLICHE RISIKEN

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

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

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

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

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen EADS beteiligt ist, und bei den Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus. Zwar strebt EADS ausschließlich Beteiligungen an Unternehmen an, bei denen ihre Interessen mit denen ihrer Partner im Einklang stehen, jedoch besteht bei gemeinsam geführten Unternehmen, vor allem bei solchen Unternehmen, bei denen wichtige Entscheidungen die einstimmige Zustimmung aller Mitglieder erfordern und bei denen der Ausstieg nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist, stets das Risiko von Meinungsverschiedenheiten oder einer Pattsituation. Die anderen Parteien in diesen Unternehmen können gleichzeitig Wettbewerber von EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen von EADS möglicherweise abweichen.

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

Produkthaftung und Garantiefälle

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

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

Geistiges Eigentum

EADS stützt sich auf Patente, Copyrights, Handelsmarken und gewerbliche Vorschriften sowie Vereinbarungen mit Mitarbeitern, Kunden, Zulieferern und anderen Parteien, um die Rechte am geistigen Eigentum der in ihrem Geschäftsbetrieb eingesetzten Technologien und Produkte zu schützen.

Ungeachtet dieser Anstrengungen zum Schutze der Rechte am geistigen Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte von EADS entweder direkt oder indirekt in Frage gestellt, außer Kraft gesetzt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte von EADS

nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte EADS in bestimmten Rechtsordnungen außerstande sein, ihre unternehmenseigenen Technologien adäquat gegen die unbefugte Nutzung oder Vervielfältigung durch Dritte zu schützen, was sich nachteilig auf ihre Wettbewerbsposition auswirken könnte.

Zudem könnten gegen EADS strittige Forderungen wegen Verletzung der Rechte am geistigen Eigentum Dritter geltend gemacht werden, auch wenn EADS davon ausgeht, dass sie die Urheberrechte Dritter rechtmäßig einhält. Solche Forderungen könnten die Reputation von EADS beeinträchtigen, Kosten

verursachen und sie daran hindern, bestimmte Produkte oder Dienstleistungen anzubieten. Alle Forderungen oder Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich könnten unabhängig davon, ob EADS daraus letztendlich als obsiegende oder unterliegende Partei hervorgeht, zeitaufwendig und kostspielig sein, die Reputation von EADS beschädigen oder sie zwingen, Lizenzverträge abzuschließen. Es könnte sein, dass EADS nicht in der Lage ist, solche Lizenzverträge zu annehmbaren Bedingungen abzuschließen. Wenn eine Forderung wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen EADS erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

Exportkontrollen und sonstige Regulierungen

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationaler strategischer Interessen eingestuft. Infolgedessen kann der Export derartiger Produkte außerhalb der EADS-Stammmärkte eingeschränkt oder Restriktionen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von EADS im Verteidigungsbereich liegt, sowie für andere Länder, in denen Lieferanten ansässig sind, insbesondere die USA. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass (i) die Exportkontrollen, denen EADS unterliegt, weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden verhindern oder die Fähigkeit von EADS zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge beschränken werden. Ein

eingeschränkter Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte könnte sich in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl weiterer staatlicher Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, darunter Vorschriften im Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen (einschließlich der jüngsten diesbezüglichen Änderungen des französischen Rechts), den Einsatz ihrer Produkte, Arbeitsmethoden und Übereinkünfte mit ausländischen Behörden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen. Obwohl EADS sich bemüht, solche Vorschriften einzuhalten, können sich unbeabsichtigte Verletzungen oder Verstöße in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

Wertpapierklagen

Seit dem Jahr 2006 sind mehrere Ermittlungen und Verfahren gegen EADS und einige ihrer Führungskräfte wegen angeblicher Verstöße gegen Marktregulierungen und Insiderhandelsregeln unter anderem im Zusammenhang mit den im Jahr 2006 angekündigten Verzögerungen des A380-Programms eingeleitet worden. Siehe „Informationen über die EADS-Aktivitäten — 1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren“. Obwohl EADS derzeit nicht in der Lage ist, die Ergebnisse dieser Ermittlungen und Verfahren vorherzusagen, ist es möglich, dass

diese zur Verhängung von Geldbußen, Schadenersatz oder sonstige Maßnahmen und Sanktionen führen könnten. Die Durchführung dieser Verfahren könnte sich nachteilig auf den Kurs der EADS-Aktie und die Reputation von EADS auswirken. Zusätzlich rechnet EADS unabhängig vom Ausgang mit Zeitaufwand und Kosten zur Verteidigung, was möglicherweise zu einer Beeinträchtigung der Bemühungen und Aufmerksamkeit des Managements von der normalen Geschäftstätigkeit führen kann.

4. INDUSTRIE- UND UMWELTRISIKEN

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

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

Schäden an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Es ist möglich, dass diese potenziellen Verbindlichkeiten nicht immer durch die Versicherung gedeckt sind oder dass sie nur zum Teil gedeckt sind. Die Pflicht zur Schadensregulierung könnte sich nachteilig auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

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

Weitere Informationen siehe „Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit — 5.3 Umweltschutz“.





Informationen über die Aktivitäten von EADS

1.1	DARSTELLUNG DES EADS-KONZERNS	24
1.1.1	Überblick	24
1.1.2	Airbus	30
1.1.3	Eurocopter	42
1.1.4	Astrium	46
1.1.5	Verteidigung und Sicherheit	51
1.1.6	Übrige Aktivitäten	58
1.1.7	Beteiligungen	60
1.1.8	Versicherung	61
1.1.9	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	62
1.1.10	Aufnahme durch Referenz	64
1.2	JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN	64

1.1 DARSTELLUNG DES EADS-KONZERNS

1.1.1 Überblick

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

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 43,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2008 entfielen rund 75% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 25% auf den militärischen Bereich.

HIGHLIGHTS IM JAHR 2008

EADS erzielte 2008 ein zufriedenstellendes Ergebnis trotz anhaltender Herausforderungen in kritischen Programmen. EADS verbuchte in 2008 mit 98,6 Milliarden Euro in Aufträgen einen hohen Auftragseingang über die gesamte Produktpalette. Darüber hinaus erreichten Airbus- und Hubschrauberlieferungen historisch hohe Niveaus. Für das Geschäftsjahr 2008 erwirtschaftete EADS ein EBIT* von 2,8 Milliarden Euro. Der Konzern profitierte von seiner starken Gesamtleistung und Fremdwährungseffekten trotz Herausforderungen in kritischen Programmen. Die Umsätze stiegen um 10,6% auf 43,3 Milliarden Euro. Der Auftragsbestand von EADS stieg auf 400,2 Milliarden Euro. Die Nettoliquidität am Ende des Geschäftsjahres betrug 9,2 Milliarden Euro aufgrund einer besser als erwarteten Generierung freien Cashflows.

EADS traf mehrere proaktive Entscheidungen zur direkten Bewältigung der laufenden Finanz- und Wirtschaftskrise. Angesichts eines zurückgehenden Luftverkehrs und schwierigerer Refinanzierungen wird sich das zivile Flugzeuggeschäft voraussichtlich abschwächen, verbunden mit dem Risiko von Aufschüben und Stornierungen. Vor diesem Hintergrund hat Airbus die Produktionsquoten der A320-Familie von 36 auf 34 Flugzeuge pro Monat ab Oktober 2009 herabgesetzt. Die Produktionsquoten der A330-/A340-Familie werden auf dem derzeitigen Niveau von monatlich 8,5 Flugzeugen verweilen und nicht wie zuvor geplant angehoben (siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.2 Jüngste Entwicklungen“). Airbus beobachtet ständig das Geschäftsumfeld und beabsichtigt, ihre Produktionsphilosophie einem sich ändernden wirtschaftlichen Umfeld anzupassen.

Der in 2006 begonnene Transformationsprozess in Reaktion auf die Verzögerungen bei der A380 und die Wechselkursvolatilität des US-Dollars gestatten EADS voraussichtlich, die Finanzkrise aus einer gestärkten Position zu meistern. Power8 hat durch eine neue Organisationsstruktur, schlankere Abläufe und rigoroseres Cash-Management die Kostenbasis von Airbus wesentlich reduziert. Power8 lieferte im Jahr 2008 Kosteneinsparungen von rund 1,3 Milliarden Euro, was mehr als die Hälfte des für 2010 gesetzten Ziels von 2,1 Milliarden Euro entspricht. Zur Ergänzung des in 2007 eingeführten Power8 initiierte EADS andere Maßnahmen zur Steigerung der globalen Effizienz. Zusätzlich startete EADS in 2008 ein konzernweites Kostenreduzierungsprogramm namens „Power8 Plus“, mit dem beginnend in 2011–2012 das Ziel eines Beitrags von 1 Milliarden Euro zum EBIT* erreicht werden soll. Airbus wird voraussichtlich zwei Drittel der angestrebten Kostenreduzierungen beitragen, den verbleibenden Anteil teilen sich Eurocopter, Astrium und der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit sowie die EADS-Zentrale. Zusätzlich zielt ein Programm namens „Future EADS“ auf eine schlankere Organisation auf Konzernniveau und bessere Integration durch gemeinsam genutzte Leistungen ab und versucht Kosteneinsparungen von mindestens 200 Millionen Euro in 2011–2012 zu erreichen.

Im Jahr 2008 hat EADS auch erhebliche Fortschritte bei der Konzentration auf das Kerngeschäft gemacht und ihre Umstrukturierungsstrategie des Flugzeugkomponentensegments unter Power8 erfolgreich abgeschlossen. Im Laufe des Jahres 2008 wurden der Standort Laupheim und ein Teil des Standorts Filton verkauft, während die deutschen Standorte Nordenham, Varel und Augsburg in Premium Aerotec und die französischen Standorte Méaulte und St-Nazaire Ville in Aerolia verschmolzen wurden. Diese beiden Unternehmen nahmen am 1. Januar 2009 den Betrieb auf. Darüber hinaus verkaufte EADS Anfang 2009 eine 70%ige Beteiligung an Socata an Daher und behielt vorläufig die restlichen 30%. Parallel dazu baut Airbus seine industrielle Präsenz weiter aus. Eine neue A320-Endmontagestätte wurde in September in Tianjin, China, eröffnet, um so einen Zugang zum schnell wachsenden chinesischen Markt zu sichern.

Gleichzeitig war das Jahr 2008 auch durch Herausforderungen in Schlüsselentwicklungsprogrammen geprägt. In Bezug auf das A400M-Programm traten Verzögerungen auf und stellen weiterhin ein wesentliches Risiko dar, während Airbus bei dem Hochfahren der A380-Produktion weiterhin starken Herausforderungen ausgesetzt ist. Im Zusammenhang mit dem A400M-Programm muss dies insbesondere wieder mit einem klaren und sichtbaren Zeitplan auf den richtigen Weg gebracht

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

werden. Zur Vereinfachung der Managementstruktur und zur Nutzung von Synergien mit den anderen Bereichen von Airbus, kündigte EADS im Dezember 2008 an, den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge in Airbus unter dem Namen „Airbus Military“ zu integrieren. Die Integration soll vor allem das Management bei den Herausforderungen des A400M-Programms für militärische Transportflugzeuge stärken.

In der Zwischenzeit verkündeten Airbus Military und EADS im Januar 2009, dass sie den europäischen Nationen, die an der Einführung beteiligt sind, durch Occar einen neuen Vorschlag für das A400M-Programm mit dem Ziel unterbreitet haben, einen geeigneten Weg zum Vorantreiben dieses Programms zu finden. Airbus Military und EADS beabsichtigen, Diskussionen im Zusammenhang mit dem Programmzeitplan zusammen mit Änderungen in anderen Bereichen des Vertrags in Gang zu setzen, insbesondere einschließlich bestimmter technischer Merkmale dieser Militärflugzeuge. Im Einklang mit komplexen militärischen Entwicklungsprogrammen schlug Airbus Military vor, nur dann eine Serienproduktion wieder aufzunehmen, wenn eine hinreichende Reife auf der Grundlage von Flugtestergebnissen erreicht ist. Mit diesem neuen Ansatz sollte die erste Lieferung der A400M drei Jahre nach ihrem ersten Flug stattfinden. Airbus Military und EADS werden nur dann zur Aktualisierung aller finanziellen Konsequenzen eines überarbeiteten Produktionsplans in der Lage sein, wenn die Verfügbarkeit der Motoren und für den Einsatz kritischer Systeme sichergestellt ist und die Einstellung Occars zu dem Vorschlag bekannt ist. Siehe „Risikofaktoren“, „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.2 Airbus — Airbus Military“, „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms.“

Das Geschäftsjahr 2008 begann für den kommerziellen Geschäftsbereich stark mit neuen Rekorden bei den Auftragsbeständen, während Aktivitäten im militärischen und institutionellen Bereich vielversprechende Entwicklung zeigten. In der zweiten Hälfte des Jahres wurde das gesamte Geschäftsumfeld jedoch durch schwankende Ölpreise und Währungskurse unvorhersehbar und turbulent. Die Finanzwelt wurde durch die Kreditkrise hart getroffen, was sich auf die allgemeinen Wachstumsaussichten, den Wohlstand der privaten Haushalte und die Liquidität der Industrie auswirkte. Trotz heruntergesetzter Wachstumsvoraussagen im Luftverkehr und Anzeichen einer Konsolidierung in der Luftfahrtindustrie beendete der zivile Geschäftsbereich das Geschäftsjahr mit soliden Auftragsbeständen. Ein schwächerer Finanzierungsmarkt wird sicherlich den Druck auf Hersteller erhöhen, Lösungen für den Finanzierungsbedarf ihrer Kunden zu finden. Historisch gesehen folgt der Luftverkehr den Änderungen des jährlichen weltweiten BIP, was somit zu einer Verringerung des Verkehrs im Zusammenhang mit Lufttransporten und Passagieren führt. Der Rückgang des Ölpreises bietet einige Erleichterungen für Fluggesellschaften und gewerbliche Kunden und die allgemeine Entspannung bei den Rohstoffpreisen könnte mittelfristig zu niedrigeren Kosten für die Hersteller führen.

Die Verteidigungsausgaben werden voraussichtlich stabil bleiben, da sie eng mit geopolitischen Spannungen und Sicherheitsbedürfnissen sowie wirtschaftlichen Überlegungen verbunden sind. Der langfristige Charakter von Investitionen in Verteidigungs- und Raumfahrtmärkten bewirkt, dass diese Segmente kurzfristig weniger beeinflusst werden. Darüber hinaus sind Investitionen mit Bezug zum Verteidigungsbereich ein wirksames Mittel zur Stärkung der industriellen Basis eines Landes und zur Förderung von High-Tech-Arbeitsplätzen. Obwohl es Anzeichen gibt, dass die neue US-Regierung den Verteidigungshaushalt im Laufe des Jahres 2009 ändern könnte, besteht auch die Möglichkeit, dass jede signifikante Änderung in diesem Haushalt wegen des Ende 2010 stattfindenden Quadrennial Defence Reviews verschoben wird. Bemerkenswert ist auch, dass eine zeitliche Verzögerung von mehreren Monaten zwischen den Mittelzuweisungen und Aufwendungen im Verteidigungshaushalt existiert. Im Anschluss an die Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation, ESA, im November 2008 rief der Rat trotz der Finanzkrise zu Investitionen in Innovationen, einschließlich der Weltraumforschung und -dienste, auf.

Im Geschäftsjahr 2008 lieferte Airbus eine Rekordzahl an Flugzeugen trotz größerer industrieller Herausforderungen. Airbus lieferte 483 Flugzeuge, 30 mehr als im Vorjahr 2007. Das revidierte Ziel, 12 A380-Flugzeuge im Jahr 2008 zu liefern, wurde erreicht. Trotz des schwierigen Jahres für die Weltwirtschaft war der Auftragseingang bei Airbus stark und übertraf die Erwartungen. Mit 900 bestätigten neuen Bruttoaufträgen konnte Airbus den Auftragsbestand auf einen neuen Rekordwert von 3.715 Flugzeugen ausbauen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2008 betrug nach Abzug von Stornierungen 777 Flugzeuge. Die kürzlich eingeführte A350 XWB erhöhte durch 163 neue bestätigte Aufträge die Gesamtzahl der Bestellungen auf 478, die sich auf 29 Kunden verteilen.

Airbus Military (der frühere Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge) erlebte Verzögerungen im Zusammenhang mit ihrem Flaggschiff, dem A400M Schwertransportflugzeug, die ihre übrigen Aktivitäten überschatteten und ihre Finanzergebnisse belasteten. Im September 2008 kündigte EADS vor allem wegen der Nichtverfügbarkeit des Antriebssystems eine unbefristete Verzögerung des Erstflugs der A400M an. Zwischenzeitlich unterbreiteten Airbus Military und EADS, wie bereits oben erwähnt, einen neuen Ansatz für das A400M-Programm. Andererseits wurde das erste C-295-Flugzeug an Portugal geliefert. Das A330-Multi-Role-Tanker-Transportflugzeug (MRTT) gewann vier von fünf weltweiten Wettbewerbsausschreibungen, einschließlich des britischen Future Strategic Tanker Aircraft Programms (14 Bestellungen), die Bestellungen der Vereinigten Arabischen Emirate (3 Bestellungen) und Saudi-Arabiens (1 Bestellung). Die US Air Force entschied sich ursprünglich für das auf der A330 MRTT basierende Northrop Grumman KC-30 Tankflugzeug, auch wenn die Entscheidung später aus rechtlichen Gründen im Zusammenhang mit der Durchführung des Vergabeverfahrens durch das US-Verteidigungsministerium aufgehoben wurde.

Eurocopter erfüllte seine Ziele für 2008 im Zusammenhang mit Verkäufen und Lieferungen von Hubschraubern und erhöhte seine Umsatzerlöse um 7,5%. Insgesamt wurden 588 Hubschrauber geliefert, was einem Produktionsanstieg von 20% gegenüber dem Geschäftsjahr 2007 entspricht. Ende 2008 belief sich der Auftragsbestand auf 13,8 Milliarden Euro, was einem Äquivalent von 1.515 Hubschraubern entspricht. Der technische Fortschritt von Eurocopter wurde im Laufe des Jahres durch die vollständige Qualifizierung des Tigers in den Varianten HAP und UHT und den Produktionsanstieg der NH90 mit ersten Lieferungen aus den finnischen und den australischen Montagestätten deutlich. Nach der Lieferung der fünfzigsten UH-72A Lakota an die US Army wurde die US Navy ein Abnehmer der Lakota. Inzwischen wurde mit der Produktion des ersten EC175 Prototyps, der mit chinesischen Partnern zusammen entwickelt wird, begonnen.

Astrium verstärkte ihre Wettbewerbsposition im Jahr 2008. Als Hauptlieferant für den europäischen Beitrag zur Internationalen Raumstation (ISS) erzielte Astrium einen historischen technischen Erfolg, als das Columbus-Labor und das Automated Transfer Vehicle zu Beginn des Jahres 2008 an die ISS andockte. Die Trägerrakete Ariane 5 gewann mit 13 Bestellungen mehr als die Hälfte der Bestellungen auf dem freien Markt. Sie erwies sich mit 28 erfolgreichen Starts seit 2003 als äußerst zuverlässig. Auch innerhalb des Geschäftsbereichs Space Transportation hat Frankreichs neue Generation von ballistischen Raketen M51 ihren abschließenden Probeflug im Jahr 2008 vollendet. Trotz einer Verlangsamung des Telekommunikationssatellitenmarkts konnte der Geschäftsbereich Satelliten seinen Marktanteil halten, zwei Aufträge gewinnen und sieben Telekommunikations- und zwei Beobachtungssatelliten starten. Die ESA vergab drei große Forschungssatelliten an Astrium, während Chile und Spanien jeweils einen Beobachtungssatelliten bestellten. Der Geschäftsbereich Services erreichte die Gewinnzone. Das Paradigm Secure Communications-System ist jetzt voll funktionsfähig und kann nach Lieferung des dritten und letzten Satelliten, Skynet 5c, seinen Dienst für das britische Verteidigungsministerium aufnehmen. Zufriedenstellende Fortschritte wurden in ähnlichen Kommunikationsprogrammen für Deutschland und die Vereinigten Arabische Emirate erzielt.

Weiterhin tragen innerhalb des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit die etablierten Eurofighter-, Lenkflugkörper- und Radar-Programme zum Wachstum bei, wobei den zunehmend konkurrenzfähigen Technologien in unbemannte Flugkörpern (UAVs) und globalen Sicherheitssystemen eine stärkere Rolle zukommt. Im Zusammenhang mit dem Eurofighter wurde die Auslieferung der ersten Tranche von 148 Flugzeugen im Jahr 2008 abgeschlossen und die Endmontage der zweiten Tranche von 236 Flugzeugen wird derzeit hochgefahren, wobei 22 Flugzeuge im Jahr 2008 ausgeliefert wurden. Im Zusammenhang mit UAVs ist der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit der einzige europäische Anbieter, der sowohl große als auch kleine Systeme liefern kann. Die Arbeit an der Studie zu Möglichkeiten der Risikominimierung für Advanced UVAs wurde mit der Identifizierung der Leistungsanforderung Frankreichs, Deutschlands und Spaniens fortgesetzt; die

Auslieferungsmeilensteine für die beiden französischen UAV-Programme wurden erreicht. Des Weiteren wurden Luftzieldrohnen an die US Army geliefert. Im Einklang mit der Konzernstrategie baute der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit den Bereich Sicherheit weiter aus. Die Akquisition von PlantCML öffnete den Zugang zum US Markt. Ein von EADS geliefertes Tetra-Netzwerk — das größte in Asien — spielte eine zentrale Rolle bei der Sicherung der Olympischen Spiele 2008 in Peking.

STRATEGIE

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

➤ *Verbesserung der Portfolio-Balance zwischen Airbus und anderen EADS-Aktivitäten.* Der von Airbus erzielte Umsatz belief sich im Jahr 2008 auf 63,5% des gesamten konsolidierten Umsatzes von EADS. Daher bleibt der Konzern im Hinblick auf die Zyklen des zivilen Flugzeuggeschäfts, die mit den Flugzeugprogrammen zusammenhängenden finanziellen Lasten und Risiken und US-Dollar-Wechselkursschwankungen sehr anfällig. EADS wird sich daher bemühen, den Umsatzbeitrag seitens anderer Geschäftsbereiche in den kommenden Jahren zu erhöhen und gleichzeitig die langfristige Parität mit Boeing im Zivilflugzeugsegment aufrechtzuerhalten. Insbesondere wird sich EADS um eine Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bemühen, das tendenziell weniger zyklisch und naturgemäß besser prognostizierbar ist. In diesem Bereich wird sich EADS auf die weitere Stärkung ihrer Präsenz in Plattformen und Systemen (insbesondere plattformbezogene Systemarchitektur und -integration) konzentrieren. Der Konzern wird alle Optionen in Betracht ziehen, die zum Erreichen dieses Wachstums beitragen können, einschließlich beabsichtigter Akquisitionen oder Partnerschaften, die langfristig zur Stärkung ihrer allgemeinen Wettbewerbsposition beitragen und sein Leistungsspektrum erweitern, insbesondere in den Vereinigten Staaten und in Asien;

➤ *Erhöhung der Rentabilität.* Über eine bessere interne Kostenkontrolle, eine verringerte Kapitalintensität, ein verbessertes Programm- und Risikomanagement und eine Rationalisierung der Betriebsorganisation hat EADS die ersten Schritte zur Wiederherstellung der Rentabilität getan. EADS beabsichtigt, sich zunehmend auf ihre Kernaktivitäten zu konzentrieren, was bedeutet, dass sich das Unternehmen in Richtung eines neuen Geschäftsmodells bewegen und seine Ressourcen aus bestimmten, nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten anderweitig einsetzen wird. EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen

und eine stärkere Entwicklung profitablerer Segmente, ein Rentabilitätsniveau zu erreichen, das einerseits für ihre Aktionäre attraktiv ist, und andererseits zur Finanzierung künftiger Entwicklungsinitiativen ausreicht;

- *Erweiterung des Dienstleistungsangebots.* In der Vergangenheit wurde das Wachstum von EADS vom Verkauf technologisch fortschrittlicher Produkte und Lösungen getragen. Gleichzeitig konzentriert sich das Management auf die Erhöhung der Präsenz von EADS im hochwertigen Dienstleistungsmarkt, der aufgrund seiner antizyklischen Natur gute Chancen für nachhaltiges Wachstum bietet. Zu den Faktoren, die diesen Markt unterstützen, zählen die rasante Expansion der in Betrieb befindlichen zivilen und militärischen Flotten — die während ihrer gesamten Lebensdauer betreut werden müssen — und die steigende Tendenz bei Verteidigungs- und Regierungsbehörden, verschiedene Schlüsselfunktionen auszulagern. EADS wird sich bemühen, für Plattformen und Systeme Dienstleistungen mit hohem Mehrwert anzubieten, wozu auch Schulungen, fortgeschrittene Unterstützung nach Inbetriebnahme und Luftverkehrsmanagementsysteme zählen. Es ist geplant, dass Einnahmen aus Dienstleistungen 25% des Konzernumsatzerlöses von EADS von 2020 erreichen sollen;
- *Das Ziel, ein wirklich globaler Industriekonzern zu werden.* Ein bedeutender Teil der Lieferanten, Einrichtungen und Mitarbeiter von EADS sind in Europa angesiedelt, während der Hauptanteil der Umsätze außerhalb Europas erzielt wird. Um den kontinuierlichen Zugang zu bestimmten Märkten und Technologien sicherzustellen, die Kosten zu optimieren und um sich gegen die künftige Volatilität des Dollarkurses abzusichern, zielt EADS darauf ab, eine Langzeitstrategie einzuführen, die dieses Ungleichgewicht durch eine Ausweitung ihrer industriellen Präsenz und Partnerschaften auf Schlüsselmärkten außerhalb Europas, insbesondere in den Vereinigten Staaten, in China, Russland und Indien, korrigiert. In den USA ist es das Ziel, eine stabile industrielle und wirtschaftliche Präsenz im weltweit größten Markt für Verteidigung und innere Sicherheit fest zu etablieren. EADS möchte bis 2020 erreichen, dass 40% ihrer Zulieferer und 20% ihrer Mitarbeiter außerhalb Europas ansässig sind;
- *Fortführung der Innovationen.* Innovationen bei Produkten, Technologien, Herstellungsprozessen und Angeboten werden für die Zukunft von EADS von entscheidender Bedeutung sein. Bei kürzeren Entwicklungszyklen und neuen Mitbewerbern in allen Bereichen muss EADS ihren technologischen Vorsprung aufrechterhalten und ein breites Spektrum an Fähigkeiten abdecken, um ihre Position als Marktführer zu halten. Zur Untermauerung ihrer Innovationsführerschaft wird EADS alles daran setzen, systematisch die neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools einzusetzen, um wichtige Plattformentwicklungen schneller abschließen zu können, und sie wird das Tempo, in dem sie ihre Kerntechnologien aktualisiert, weiter erhöhen, um Lücken zu ihren Mitbewerbern zu schließen. Diese Kerntechnologien werden voraussichtlich

unter anderem C4I, netzwerkzentrierte Operationen und unbemannte Flugkörpertechnologie (UAV) beinhalten;

- *Schwerpunkt Umwelt.* EADS wird danach streben, künftige Herausforderungen des Umweltschutzes aufzugreifen als Teil der Verpflichtung des Unternehmens, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg in Einklang zu bringen. Die grünere, sauberere, leisere und intelligenter A380 hat bereits neue Maßstäbe für den Lufttransport und die Umwelt vorgegeben. EADS wird in Zukunft weitere Initiativen verfolgen — einschließlich eines umfassenden Umweltmanagementsystems gemäß ISO 14001 für sämtliche EADS-Aktivitäten —, um langfristig durch wirksamen Umweltschutz einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen.

ORGANISATION DER EADS-GESCHÄFTSBEREICHE

Nach Integration des ehemaligen Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTA**“) in Airbus zum 1. Januar 2009 unter der Bezeichnung „Airbus Military“ hat EADS ihre Tätigkeit in die folgenden vier Bereiche aufgeteilt: (1) Airbus, (2) Eurocopter, (3) Astrium und (4) Verteidigung und Sicherheit. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser vier Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.6. Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns“.

Airbus

Verkehrsflugzeuge

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2008 sind bei Airbus von annähernd 306 Kunden aus aller Welt 9.215 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 54% im Jahr 2008 gestiegen. Zum 31. Dezember 2008 belief sich der Auftragsbestand von Airbus (3.715 Flugzeuge) auf etwa 86% des gesamten weltweiten Auftragsbestands von EADS. Die Bruttoaufträge beliefen sich auf 900 Flugzeuge. Nach Abzug aller Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für 2008 777 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös von Airbus belief sich im Jahr 2008 auf 27,5 Milliarden Euro. Dies entspricht 63,5% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „ 1.1.2 Airbus“.

Airbus Military (ehemaliger Geschäftsbereich MTA)

Airbus Military produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben wie etwa für die Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Airbus Military ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen. Im Jahr 2008 verzeichnete der frühere

Geschäftsbereich MTA einen Umsatzerlös in Höhe von 2,8 Milliarden Euro. Dies entspricht 6,4% der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „1.1.2 Airbus — Airbus Military“.

Eurocopter

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Im Jahr 2008 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% der Auslieferungen auf dem zivilen Helikoptermarkt und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2008 auf 4,5 Milliarden Euro. Dies entspricht 10,4% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „ — 1.1.3 Eurocopter“.

Astrium

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrt-dienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurokot (Rockot-Trägerrakete), sowie Dienstleistungen im Bereich der Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über hundertprozentige oder mehrheitlich gehaltene Tochtergesellschaften wie Paradigm

Secure Communications, Infoterra und Spot Image. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2008 auf 4,3 Milliarden Euro. Dies entspricht 9,9% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „ — 1.1.4 Astrium“.

Verteidigung und Sicherheit

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (der „Geschäftsbereich DS“) stellt den Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS dar. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, Military Air Systems und Flugkörpersysteme (bestehend aus einem Anteil von EADS an MBDA in Höhe von 37,5%) in einem einzigen Geschäftsbereich hat EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien nachfragen. Der im Jahr 2008 erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs DS belief sich auf 5,7 Milliarden Euro. Dies entspricht 13,1% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „ — 1.1.5 Verteidigung und Sicherheit“.

Beteiligungen

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

ZUSAMMENFASSUNG DER UMSATZ- UND AUFTRAGSENTWICKLUNG

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

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2008, 2007 UND 2006 NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

	Zum 31. Dezember 2008		Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006	
	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*
Airbus	27,4	61,5%	25,2	63,9%	25,2	62,5%
Militärische Transportflugzeuge	2,8	6,2%	1,1	2,9%	2,2	5,5%
Eurocopter	4,5	10,0%	4,2	10,5%	3,8	9,4%
Astrium	4,3	9,6%	3,6	9,0%	3,2	8,0%
Verteidigung und Sicherheit**	5,7	12,7%	5,4	13,7%	5,9	14,6%
Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche	44,7	100%	39,5	100%	40,3	100%
Übrige Aktivitäten	1,5		1,4		1,2	
Zentrale/Konsolidierung***	(2,9)		(1,8)		(2,1)	
Gesamt	43,3		39,1		39,4	

* Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

** MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für das Jahr 2006 wurden nicht angepasst. Darüber hinaus wurde der Geschäftsbereich EADS North America von Verteidigung und Sicherheit Aktivitäten in den Jahren 2007 und 2008 in Übrige Aktivitäten ungegliedert; dies ist nicht wesentlich. Die Zahlen von 2006 wurden nicht angepasst. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

*** Enthält Eliminierungen von konzerninternen Umsätzen und Umsätze der Zentrale.

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2008, 2007 UND 2006 NACH GEOGRAFISCHEN REGIONEN

	Zum 31. Dezember 2008		Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006	
	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*
Europa	18,9	43,6%	17,4	44,4%	17,1	43,6%
Nordamerika	7,8	18,0%	7,9	20,3%	9,4	23,9%
Asien-Pazifik-Raum	10,8	24,9%	8,8	22,6%	7,9	19,9%
Übrige Welt**	5,8	13,5%	5,0	12,7%	5,0	12,6%
Gesamt	43,3	100%	39,1	100%	39,4	100%

* Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

** Einschließlich Naher Osten.

AUFTRAGSEINGANG FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2008, 2007 UND 2006 NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

	Zum 31. Dezember 2008		Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006	
	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*	in Mrd. €	in Prozent*
Auftragseingang**						
Airbus***	82,0	82%	117,3	86%	53,4	77%
Militärische Transportflugzeuge	5,1	5%	0,8	1%	1,6	2%
Eurocopter	4,9	5%	6,6	5%	4,9	7%
Astrium	3,3	3%	4,5	3%	4,4	6%
Verteidigung und Sicherheit****	5,3	5%	7,5	5%	5,2	8%
Geschäftsbereiche insgesamt	100,6	100%	136,7	100%	69,5	100%
Übrige Aktivitäten	1,9		2,0		1,5	
Zentrale/Konsolidierung	(3,9)		(1,9)		(1,9)	
Gesamt	98,6		136,8		69,1	

* Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

** Ohne Optionen.

*** Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

**** MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für das Jahr 2006 wurden nicht angepasst. Darüber hinaus wurde die Geschäftseinheit EADS North America von Verteidigung und Sicherheit in den Jahren 2007 und 2008 in Übrige Aktivitäten ungegliedert; dies ist nicht wesentlich. Die Zahlen von 2006 wurden nicht angepasst. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2008, 2007 UND 2006* NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

	Zum 31. Dezember 2008		Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006	
	in Mrd. €	in Prozent**	in Mrd. €	in Prozent**	in Mrd. €	in Prozent**
Auftragsbestand***						
Airbus****	344,8	84%	283,8	81%	210,1	77%
Militärische Transportflugzeuge	22,3	6%	19,9	6%	20,3	8%
Eurocopter	13,8	3%	13,5	4%	11,0	4%
Astrium	11,0	3%	12,9	4%	12,3	5%
Verteidigung und Sicherheit*****	17,0	4%	17,8	5%	17,6	6%
Geschäftsbereiche insgesamt	408,9	100%	347,9	100%	271,3	100%
Übrige Aktivitäten*****	3,4		2,7		2,3	
Zentrale/Konsolidierung	(12,1)		(11,1)		(10,8)	
Gesamt	400,2		339,5		262,8	

* Für eine Erläuterung der Berechnung des Auftragsbestands, siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 1.1.4.1 Auftragsbestand“.

** Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

*** Ohne Optionen.

**** Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

***** MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für die Jahre 2006 wurden nicht nachträglich angepasst. Darüber hinaus wurde die Geschäftseinheit EADS North America in den Jahren 2007 und 2008 von Verteidigung und Sicherheit in Übrige Aktivitäten umgegliedert; dies ist nicht wesentlich. Die Zahlen von 2006 wurden nicht angepasst. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

BEZIEHUNG ZWISCHEN DER EADS N.V. UND DEM EADS-KONZERN

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

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

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

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

1.1.2 Airbus

VERKEHRSFLUGZEUGE

Einführung und Überblick

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2008 sind bei Airbus von annähernd 306 Kunden aus aller Welt 9.215 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 54% im Jahr 2008 gestiegen. Airbus erzielte im Jahr 2008 einen Umsatzerlös von 27,5 Milliarden Euro. Dies entspricht 63,5% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses von EADS.

Mit 483 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2008 (453 im Jahr 2007) war Airbus zum sechsten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2008 900 Bestellungen (brutto), im Vergleich zu 1.458 Bestellungen (brutto) im Jahr 2007. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2008 betrug nach Abzug von Stornierungen 777 Flugzeuge (im Vergleich zu 1.341 Flugzeugen im Jahr 2007). Zum 31. Dezember 2008 belief sich der Auftragsbestand von Airbus mit 3.715 Flugzeugen auf rund 86% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit.

Zum 1. Januar 2009 wurde der frühere Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge bei Airbus unter der Bezeichnung „Airbus Military“ integriert. Diese Integration hat zum Ziel, das Management des A400M-Programms und andere auf Airbus Military bezogene Programme bei gleichzeitiger Optimierung von Synergien mit anderen Tätigkeiten und Einrichtungen bei Airbus zu maximieren. Für weitere Informationen bezüglich Airbus Military siehe „Airbus Military“ unten.

Strategie

Das oberste Ziel von Airbus ist, nachhaltig erstklassige Ergebnisse zu liefern und dabei langfristig einen Anteil von 40% bis 60% des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge zu halten und das Kundendienstleistungsangebot zu erweitern. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

Aufbau einer schlankeren und umfassender integrierten Gesellschaft

Um auf die Herausforderungen auf Grund der anhaltenden Schwäche des US-Dollars und des erhöhten Wettbewerbsdrucks und der finanziellen Auswirkungen der Verzögerungen bei den Programmen A380 und A400M zu reagieren und um dem künftigen Investitionsbedarf begegnen zu können, hat Airbus zu Jahresbeginn 2007 ein vierjähriges Restrukturierungsprogramm mit der Bezeichnung Power8 eingeleitet. Das Airbus-Management möchte im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen, damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT*) in Höhe von 2,1 Milliarden Euro ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von 5 Milliarden Euro in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis wurden mit Power8 im Jahr 2008 Bruttokosteneinsparungen in Höhe von 1,3 Milliarde Euro erzielt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Zusätzlich startete EADS im September 2008 ein weiteres Kostenreduzierungsprogramm namens „Power8 Plus“, mit dem beginnend in 2011 – 2012 ein Beitrag von 650 Millionen Euro zum EBIT* erreicht werden soll. Das Airbus Management plant zur Erreichung der Ziele von Power8 Plus eine Ausweitung der

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Power8-Initiativen bis 2012 (350 Millionen Euro) und eine weitere Globalisierung der Engineering- und Fertigungsarbeit (300 Millionen Euro).

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus ist laufend bemüht, neue Produkte zu entwickeln und zu liefern, um die sich entwickelnden Bedürfnisse der Kunden zu befriedigen. Diesbezüglich arbeitet Airbus derzeit an (i) der Implementierung des aktuellen Lieferzeitplans der A380, (ii) der Entwicklung der neuen Flugzeugfamilie A350 XWB, ein ausgesprochen fortschrittliches Langstreckenflugzeug mit mittlerer Kapazität, (iii) der schrittweisen Ausweitung der Frachterversionen über das gesamte Airbus-Spektrum, mit der Entwicklung der A330-200F und der zum Frachter umgerüsteten Passagiermaschine A320, (iv) der kontinuierlichen Verbesserung der bestehenden Modelle im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit auf den entsprechenden Märkten, (v) dem Zugang zum Militärgeschäft über neue Flugzeuge wie der A400M oder die Entwicklung militärischer Derivate wie dem Mehrzwecktransporter mit Luftbetankungsfähigkeit, der auf der A330 basiert, und (vi) der Forschung zur Entwicklung neuer Flugzeuge im Kurz- und Mittelstreckenbereich.

Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte

Airbus strebt eine Ausweitung ihrer globalen Präsenz und eine Erhöhung ihres Marktanteils in wichtigen aufstrebenden Märkten wie China, Russland und Indien an. Im Rahmen dieser Strategie baut Airbus eine Reihe internationaler Industriepartnerschaften auf und gründet strategische Beziehungen mit starken Branchenpartnern.

Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in ihrer Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Aus diesem Grund hat Airbus ein umfassendes Dienstleistungsangebot mit der Bezeichnung „Air+ by Airbus“ geschaffen. Siehe „— Produkte und Dienstleistungen — Kundenservice“. Mit dieser Schnittstelle will Airbus sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor der Auslieferung und nach der Inbetriebnahme durch individuelle maßgeschneiderte Pakete Rechnung tragen.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche auf den Flugzeugmarkt einwirken, sind die Nachfrage nach Flugreisen, Konjunkturabhängigkeit, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung), die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden, und die Verfügbarkeit von Flugzeugfinanzierungsquellen. Die Leistungsfähigkeit,

Wettbewerbsposition und Strategie von Flugzeugherstellern, Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen sowie Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

In den vergangenen Jahren entwickelten sich China und Indien zu bedeutenden neuen Flugzeugmärkten. Internen Schätzungen zufolge werden sich diese beiden Länder innerhalb der kommenden zwanzig Jahre zum zweit- bzw. fünftwichtigsten Markt für Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken.

Zudem entwickeln sich Niedrigpreis-Fluglinien zunehmend zu einem wichtigen Sektor und sie dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien. Die „Single-Aisle“-Flugzeuge von Airbus sind für diese Fluglinien nach wie vor eine gute Wahl. Da einige dieser Fluglinien damit beginnen, den Markt mit neuen Langstreckenangeboten zu testen, könnte auch die Nachfrage nach den „Twin-Aisle“-Flugzeugen steigen.

Gesamtwachstum. Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen und ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9% pro Jahr gewachsen. Als Folge der Schocks vom 11. September und SARS in Asien wurde die Nachfrage nach Lufttransportleistungen 2001 gedämpft. Trotzdem erholte sich der Markt rasch, so dass beim Verkehrsaufkommen in den vergangenen sieben Jahren ein Wachstum von über 38% verzeichnet werden konnte (Quelle: Weltweite Verkehrsdaten für 2001 der International Civil Aviation Organization (ICAO), interne Schätzungen von Airbus bezüglich des weltweiten Verkehrs im Jahr 2008).

Auf der Grundlage interner Schätzungen ist Airbus der Auffassung, dass Flugreisen im Zeitraum 2007-2026 um 4,9% pro Jahr ansteigen werden. Airbus erwartet daher, dass der in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessene Passagierverkehr sich in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt.

Konjunkturschwankungen. Trotz des erwarteten Gesamtwachstums des Flugverkehrs hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. Nachdem der Höchstwert an Neuaufträgen in 2007 erreicht wurde, verzeichnete Airbus in 2008 deutlich weniger Neuaufträge und erwartet, dass sich dieser Trend im Jahr 2009 fortsetzen wird. Einzelereignisse — wie der 11. September und SARS — können sich ebenfalls auf die

Nachfrage nach Flugzeugen auswirken und den derzeitigen Abschwung zusätzlich belasten.

In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwüngen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, wobei einige Kunden auch um Aufschub oder Stornierung vorhandener Bestellungen gebeten haben. Darauf folgte üblicherweise eine Periode nachhaltiger neuer Aufträge und Lieferaktivitäten. Dementsprechend erreichte die Gesamtzahl der weltweit erfolgten Bestellungen für Flugzeuge mit 100 oder mehr Plätzen im Jahr 2003 ein zyklisches Tief von 524, die Zahl der Neuaufträge erholte sich 2007 auf einen Rekordwert von 2.881. Wie bei jeder makroökonomischen Entwicklung lässt sich nur schwer vorhersagen, wie sich der gegenwärtige Abschwung und der nächste Zyklus entwickeln werden.

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

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

Das gewählte Netzwerksystem beeinflusst wiederum die Nachfrage, denn das Drehkreuz ermöglicht eine Normierung der

Flotte in Bezug auf kleinere, für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignete Flugzeuge und auf die größeren, für längere Strecken mit höherer Verkehrsdichte zwischen den Drehkreuzen (von Drehkreuz zu Drehkreuz) geeignete Flugzeuge. So wie die Deregulierung die Fluggesellschaften dazu brachte, ihre Strategien für die Streckennetze zu diversifizieren, förderte sie gleichzeitig die Entwicklung einer breiteren Flugzeugpalette, um solche Strategien umsetzen zu können.

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnet wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt, die als Drehkreuz funktioniert, befindet. Diese neuen Streckenmärkte sollten vom jüngsten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden, nachdem bei dessen Entwicklung bereits an diese Kunden gedacht wurde. Die jetzt in Betrieb stehende A380 wurde so konstruiert, dass sie der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, sehr oft auch den Hauptballungszentren wie beispielsweise London, Paris, New York und Peking gerecht wird. Airbus hat in Marktanalysen 32 derartige Städte identifiziert. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – von der A318 mit 107 Sitzen bis zur A380 mit 525 Sitzen – gut positioniert ist, um den aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden.

Allianzen. Die Entwicklung von weltweiten Airline-Allianzen hat das oben beschriebene Muster der Entwicklung von Netzwerken verstärkt. Laut Daten von Ascend, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Februar 2009 mehr als ein Drittel der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den lediglich 20 Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren begannen die großen Fluggesellschaften, Allianzen zu bilden, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewährten, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen. Zu den Beispielen zählen die Fusion von Air France und KLM, U.S. Airways und America West sowie Delta und Northwest, wobei derzeit auch Gespräche zwischen anderen Fluggesellschaften geführt werden.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startfinanzierung (deren Gewährung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33% der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der

Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3% der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA üblicherweise von Seiten des Verteidigungsministeriums und der National Aeronautics and Space Administration („NASA“) verwendeten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildete den Rahmen für staatliche Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Doch der einseitige Rücktritt von der Vereinbarung von 1992 durch die US-Regierung gegen Ende 2004 hat letztlich zu formalen Klagen und Gegenklagen der USA und der EU bei der Welthandelsorganisation (WTO) geführt. Die EU und die USA haben Verhandlungen aufgenommen, um eine formelle Beilegung der bei der WTO anhängigen Angelegenheiten zu erreichen. Kommen die Parteien zu keiner Übereinkunft, wird das WTO-Tribunal, dem die Streitsache vorgetragen wird, Berichte erstellen, in denen die Legalität staatlicher Finanzierungen von Boeing und Airbus evaluiert wird. Diese Berichte und sämtliche mit diesen zusammenhängenden Empfehlungen werden den WTO-Mitgliedern (d.h. den einzelstaatlichen Regierungen) und nicht Boeing, Airbus oder EADS direkt, vorgelegt.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 13.715 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen zum Jahresende 2008 bei Fluggesellschaften weltweit im Einsatz (im Vergleich zu 13.284 Flugzeugen zum Jahresende 2007). Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen. „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen haben üblicherweise pro Reihe zweimal drei Sitzplätze, die durch einen Gang getrennt sind, und werden hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt. „Twin-Aisle-“ (oder „Wide-Body-“) Flugzeuge wie die A330/A340/A350-XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen typischerweise über acht Sitze pro Reihe, die durch zwei Gänge getrennt sind. Die A330/A340/A350-XWB-Familien können auf allen Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt werden, wobei der A340-500/600 insbesondere auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“, wie die A380-Familie, sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz zu bieten. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „ — 1.1.6 Übrige Aktivitäten — Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten“.

Im Markt für Firmen- und VIP-Businessjets konkurriert Airbus außerdem mit dem ACJ, einem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner und der A318 Elite. Sie verkaufte kürzlich auch die A320, die A340 und die A380 für den Einsatz im

Markt für Firmenjets, die für private, Unternehmens-Shuttle-, Regierungs- und VIP-Zwecke eingesetzt werden.

Geografische Unterschiede. Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zur Verwendung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache verstärkt, dass viele der Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder auf Grund von Infrastrukturproblemen – was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig. Trotzdem glaubt Airbus, dass die Nachfrage nach „Single-Aisle“-Flugzeugen in Asien im Laufe der nächsten 20 Jahre wachsen wird, insbesondere weil die Binnenmärkte in China und Indien sich weiterentwickeln werden. Es wird erwartet, dass dies zur gleichen Zeit eintritt, in der die asiatische Nachfrage nach großen/Langstrecken-Flugzeugen weiter steigen wird.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2008 auf Airbus und Boeing jeweils 56% bzw. 44% der Auslieferungen insgesamt, 57% bzw. 43% der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 50% und 50% des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die Tatsache, dass dieses Geschäft von seiner Natur her mit Hochtechnologie und hohen Werten arbeitet, macht die Herstellung von Flugzeugen zu einer sehr attraktiven Branche, in der sich eine Teilnahme lohnt, wie Chinas jüngst zum Ausdruck gebrachtes Interesse an der langfristigen Produktion von großen Zivilflugzeugen zeigt. Allerdings lassen es die massiven Hindernisse beim Zugang zum Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen unwahrscheinlich erscheinen, dass ein neu hinzukommender Konkurrent in absehbarer Zeit wirksam mit den beiden etablierten Flugzeugherstellern in Wettbewerb treten kann.

Kunden

Zum 31. Dezember 2008 verfügte Airbus über 306 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 5.500 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und der Auftragsbestand umfasste 3.715 Flugzeuge. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2008.

Kunde	Festaufträge*
CASGC	110
DAE Capital	100
AWAS	75
Etihad	51
TAM	46
Gulf Air	35
Air One	34
Vietnam Airlines	30
CIT	30
Asiana	30

* Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Auftragsbestand nicht enthalten.

Produkte und Dienstleistungen

Das Familien-Konzept — Gemeinsamkeit der Flotte

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

Weitgehende Gemeinsamkeit des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinweg ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

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

bilden häufig ausgeprägte Wettbewerbsvorteile, viele werden zu einem Standard in der Luftfahrtindustrie. Zu den wichtigsten Beispielen zählen Fly-by-Wire-Steuerungen, betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung mit den übrigen Airbus-Flugzeugen und die Einführung von zweistrahligen Widebody-Flugzeugen.

Airbus baute in 2008 weiter auf Innovation und testete beispielsweise ein Brennstoffzellensystem im Flug. Zum ersten Mal in der zivilen Luftfahrt versorgte diese innovative Energiequelle die Back-up-Hydraulik und die Stromversorgung. Der Test ist Teil der Airbus-Pläne für eine ökologisch effiziente Luftfahrtindustrie und unterstützt die laufende Forschung zur Bewertung möglicher Anwendungen und ökologischer Vorteile der Brennstoffzellen-Technologie und der emissionsfreien Stromerzeugung in der zivilen Luftfahrt.

A320-Familie

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

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „*Single-Aisle*“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie verfügt über digitale *Fly-by-Wire*-Steuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus gewichtsparendem Kohlenstofffaser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

Mit mehr als 6.300 verkauften und 3.683 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A320-Familie bei den Kunden ausgesprochen beliebt. Sie bietet einen hohen Standard beim Kabinenkomfort sowie in den Bereichen Technologie und wirtschaftliche Leistung. Besonders ihr Erfolg bei den Niedrigpreis-Fluggesellschaften demonstriert die wirtschaftliche Attraktivität der A320-Familie.

2008 erhielt Airbus 472 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 386 Flugzeuge an Kunden aus.

TECHNISCHE MERKMALE DER A320-FAMILIE

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

* Auslegung für zwei Klassen.

A330/A340-Familie

Mit etwa 1.400 verkauften und 940 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A330/A340-Familie die Lösung von Airbus für Reisen im Regional-, Mittel-, Lang- und Ultralangstreckenbereich und für die Aufnahme von 250 bis 350 Passagieren ausgelegt. Das Konzept der A330/A340-Familie ist einzigartig: ein Flugzeug wird entweder von zwei oder vier Triebwerken angetrieben. Die zweistrahlige A330 bietet eine attraktive wirtschaftliche Leistung für Routen im Regional- bis Langstreckenbereich, während sich die vierstrahlige A340 für die meist anspruchsvollen Langstrecken und der Ultralangstreckenrouten eignet. Dazu zählen auch Non-Stop-Flüge wie Los Angeles — Singapur.

Die A330/A340-Familie umfasst sechs Passagierversionen. Jede verfügt über den gleichen Rumpf mit 222 Zoll Durchmesser, dasselbe Cockpit und weitere fortentwickelte Merkmale, diese bieten die betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung,

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

Die Entwicklung der A330-200F, dem neuen Frachter von Airbus für mittelgroße Märkte wird ebenfalls fortgesetzt. Mit einer Maximalnutzlast von bis zu 69 Tonnen bietet die A330-200F Fluggesellschaften die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen in Märkten für Langstrecken mit geringerer Verkehrsfrequenz, die derzeit mit viel größeren Flugzeugen bedient werden, auszubauen, neue Routen zu entwickeln und dem Marktwachstum Rechnung zu tragen. Der Jungfernflug des ersten Flugzeugs ist für 2009 geplant.

2008 erhielt Airbus 138 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A330/A340 und lieferte 85 Flugzeuge an Kunden aus.

TECHNISCHE MERKMALE DER A330/A340-FAMILIE

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

* Auslegung für drei Klassen.

A380

Die A380 ist das größte jemals konzipierte Verkehrsflugzeug der Welt und ist das Angebot, das Airbus im Markt der sehr großen Flugzeuge anbietet. Ihr Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, der auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden kann. Mit Sitzplätzen für 525 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.000 nm/19.400 km bietet die A380 eine überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger Fluglärm und geringere Emissionen. Hauptkonkurrent der A380-Familie ist die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

Im Jahr 2008 kündigte Airbus Änderungen bei den A380 Auslieferungsplänen als Folge des Übergangs von

„individueller“ Flugzeugproduktion mit niedrigen Stückzahlen, die so genannte 1. Welle, zu kompletter Serienproduktion bei Design und Fertigung, die so genannte 2. Welle. Zeitaufwand und Ressourcen für die Produktion von Flugzeugen in der 1. Welle waren höher als erwartet, was zu einigen Verzögerungen bei der Umstellung auf die 2. mit ihrem neuen Design- und Fertigungsprozess führte. Darüber hinaus hatte der Anlauf der 2. Welle-Produktion seine eigenen Herausforderungen.

Airbus lieferte im Jahr 2008 12 Flugzeuge (anstelle von 13 angekündigten). Für das Jahr 2009 plant Airbus die Lieferung von 18 Flugzeugen (anstelle der 21 im Mai 2008 angekündigten). Airbus sieht sich weiterhin großen Herausforderungen ausgesetzt, da die Fertigung der A380 hochfahren und die

Lieferverpflichtungen für 2009 erfüllt werden sollen. Siehe auch „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

TECHNISCHE MERKMALE DER A380

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

* Auslegung für drei Klassen.

Entwicklung neuer Produkte

A350-XWB-Familie

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

TECHNISCHE MERKMALE DER A350-XWB-FAMILIE

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A350-800	2014	270	15.400	61,0	64,0
A350-900	2013	314	15.000	67,3	64,0
A350-1000	2015	350	14.800	74,3	64,0

* Auslegung für drei Klassen.

A400M

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

Asset Management

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

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Ende des Jahres 2008 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 10 Flugzeuge, was im Vergleich zum Jahresende 2007 einer Nettoerhöhung um

Im Jahr 2008 erhielt Airbus 9 Festbestellungen für die A380 und damit insgesamt 198 Festbestellungen von 16 Kunden am Ende des Jahres.

Am Ende des Jahres 2008 erreichte die A350 XWB den Meilenstein der detaillierten Definitionsfestlegung, der ein Maß für die Programmreife darstellt. Airbus wird nun weitere Arbeiten am spezifischen Design vornehmen, parallel mit der Entwicklung der zugehörigen Werkzeuge und Bauinvestitionen.

Im Jahr 2008 erhielt Airbus 163 Festbestellungen von 16 Kunden für die A350-XWB-Flugzeugfamilie und damit insgesamt 478 Festbestellungen von 29 Kunden am Ende des Jahres.

vier Flugzeuge gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

Absatzfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Kundenfinanzierung ausweiten. Airbus ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der Finanzierung zu beteiligen.

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

an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den Finanzmärkten erleichtern.

Das finanzielle Engagement von Airbus verläuft antizyklisch. Im Zeitraum 2005-2007 war Airbus deshalb in der Lage, bedeutende Abtretungen der Schuld vorzunehmen. Aber in Anbetracht der aktuellen Volatilität an den Finanz- und Kreditmärkten erwartet Airbus, dass sich der Finanzierungsumfang seiner Kunden in Zukunft erhöhen wird. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Kapstadt-Konvention. Die Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment (das „CTC“), welche durch ein Protokoll für Flugzeugausrüstung anwendbar ist, ist ein internationales Abkommen zur Standardisierung von Transaktionen im Zusammenhang mit beweglichem Eigentum, vor allem Flugzeugen und Flugzeugtriebwerken, und wurde bisher von 26 Ländern, darunter die USA, Indien, Indonesien, Vereinigte Arabische Emirate und Irland, ratifiziert. Das CTC schafft internationale Standards für die Registrierung von Eigentum, Sicherheitsinteressen, Leasing und bedingten Kaufverträgen und verschiedene Rechtsbehelfe bei Leistungsstörungen von Finanzierungsvereinbarungen, einschließlich der Wiederinbesitznahme und die Auswirkung von nationalem Insolvenzrecht. Das Ziel des CTC ist, durch Erschaffen des Konzepts eines „internationalen Sicherungsrechts“ und durch Festlegung der Regeln und Verfahren, die die Registrierung, die Rangfolge und Rechtsmittel im Zusammenhang mit einem solchen internationalen Sicherungsrecht betreffen, vermögenswertegesicherte Finanzierungen und Leasing-Transaktionen zu erleichtern.

Kundenbetreuung

Die Kundenbetreuung von Airbus bietet den Fluggesellschaften einen umfassenden Service, so dass diese ihre Airbus-Flotten sicher, effizient und planmäßig betreiben können. Das Direktorium des Airbus Customer Service leitet eine Gruppe zur Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Gruppe für die Unterstützung des Flugbetriebs, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netzwerk von Schulungszentren und Ersatzteil-Support-Center sowie Kundenservice-Teams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Airbus versucht auf diesem Weg, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme gerecht zu werden. Airbus Customer Services betreut derzeit rund 5.200 Airbus-Flugzeuge, vom kleinsten Kurzstreckenflugzeug A318 bis zum großen A380 mit zwei Ebenen.

Airbus hat sein Dienstleistungsangebot in ein umfassendes Unterstützungs- und Dienstleistungspaket mit der Bezeichnung „Air+ by Airbus“ zusammengefasst. Durch den „à-la-carte“-Ansatz von „Air+ by Airbus“ können die Kunden aus der

breiten Angebotspalette genau jene Produkte auswählen, die sie benötigen. Es wird durch Angebote von Airbus-Partnern ergänzt und umfasst alle technischen Bereiche von Fluggesellschaften. Mit dem Programm „Air+ by Airbus“ wird die gebotene Betreuung an verschiedene Auslagerungsstrategien und Geschäftsmodelle angepasst, die den Betreibern helfen, ihre Betriebskosten deutlich zu senken, ihre Flugzeuge einsatzbereit zu halten und die Qualität ihres Betriebs zu erhöhen.

Die Entwicklung von Dienstleistungen ist insbesondere im Bereich der integrierten Wartungsleistungen, bei denen Airbus eine Reihe von Dienstleistungen, Flugstundendienste (FHS) und maßgeschneiderte Supportpakete (TSP) anbietet, wichtig, um Kunden bei deren Bemühungen, Ersatzteil- und Wartungsinvestitionen zu reduzieren, zu unterstützen.

Im Jahr 2008 führte Airbus im Kundenbetreuungsbereich eine Reihe von Innovationen ein. Dazu zählte AirStart, ein Beratungsdienst speziell zugeschnitten auf neue Betreiber, der eine breit gefächerte Erfahrung im Flugbetrieb, Instandhaltung und Engineering, Materialien und Logistik sowie Schulung anbietet. Airbus richtete auch einen umfassenden Treibstoffeinsparungsdienst ein, um die Leistung von Flugzeugen zu optimieren und treibstoffsparende Wartungsaufgaben zu identifizieren. Verbesserungen wurden auch bei der technischen Unterstützung der Instandsetzung durch die Entwicklung eines neuen Hilfsgeräts (dem Reparatur-Manager), das bessere und schnellere Reaktionszeiten bei Reparaturen ermöglicht, erzielt.

Schließlich eröffnete Airbus im Jahr 2008 zur Begleitung von Airbus-Betreibern überall auf der Welt ein neues Material- und Logistik-Zentrum unweit des Dubai International Airports. Das rund um die Uhr geöffnete Lager wird mehr als 5.000 verschiedene Teile mit rund 43.000 Artikeln zu jeder Zeit vorrätig haben und Kundendienst sowie die Verteilung von Flugzeugersatzteilen an regionale und internationale Bestimmungsorte rund um die Uhr anbieten.

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede Aufgabe beim Bau eines Airbus-Flugzeugs (vom Entwurf, der Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) wird entsprechend der jeweiligen Fachkompetenz einem designierten Kompetenzzentrum (*Centre of Excellence* – „CoE“) zugewiesen. Im Zusammenhang mit der Implementierung des oben erwähnten Programms Power8 unterzog sich Airbus einer beträchtlichen Umstrukturierung und stellte durch Überarbeitungen sicher, dass die Kompetenzzentren völlig transnational sind. Die derzeitigen Kompetenzzentren umfassen Rumpf und Kabine, Flügel und Lastenträger, hinterer Rumpf und Leitwerk und Flugzeugkomponenten. Die Entwicklung von Kompetenzzentren ist eine wesentliche Eigenschaft der Produktion von Airbus.

Die Kompetenzzentren unterstehen dem Leiter des operativen Geschäftsbereichs von Airbus und seinem Team, die für die gesamten Fertigungsverfahren zuständig sind. Dazu gehört das Sicherstellen, dass die besten Hilfsmittel, Methoden und Prozesse ausgewählt und in allen Kompetenzzentren zur Effizienzsteigerung und Kostenkontrolle implementiert werden.

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

Ferner unterhalten die Kompetenzzentren enge Verbindungen mit Kernfunktionen wie Beschaffung, Personalwesen, Engineering, Qualität und Kundendienst, um Fähigkeiten zu entwickeln und zu beherrschen sowie Richtlinien befolgt, um sicherzustellen, dass die Mitarbeiter von Airbus ihr Wissen und ihre Ideen mit Kollegen in anderen Kompetenzzentren teilen.

2008 haben EADS und Airbus die unter Power8 begonnene Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten abgeschlossen. Diese Initiative verbindet die Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten und Standorten, um ein Netzwerk starker, führender Lieferanten zu etablieren, das es Airbus erlaubt, sich auf das Kerngeschäft als Flugzeugarchitekt und -integrator zu konzentrieren. Dementsprechend erwarb GKN Aerospace den Herstellungsstandort für Flügelkomponenten und Unterbaugruppen in Filton, Großbritannien, und Diehl/Thales erwarb das Werk in Laupheim, Deutschland, von Airbus. Davor wurde ebenfalls der Ausgliederungsprozess für die früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und das frühere EADS-Werk in Augsburg vollendet, um die neue Premium Aerotec GmbH zu gründen. Ein ähnlicher Prozess kam in Frankreich zum tragen, wo Méaulte und St. Nazaire Ville jetzt das Fundament der Aerolia S.A bilden. Sowohl Premium Aerotec als auch Aerolia nahmen am 1. Januar 2009 als Gesellschaften im Eigentum von EADS ihre volle Geschäftstätigkeit auf und sind gut positioniert, um eine wichtige Rolle im globalen Markt für Flugzeugkomponenten zu spielen. Es werden nicht nur alle Gesellschaften in erheblichem Maße am A350-XWB-Programm beteiligt sein, sie verpflichten sich auch, die Power8-Ziele von EADS und Airbus einzuhalten.

Engineering

Engineering-Innovationen erfolgen bei Airbus in Kompetenzzentren (*Centres of Competence* – „CoCs“). Diese entwickeln allgemeine Flugzeug-Technologien und liefern die führenden funktionellen Entwürfe für spezielle Flugzeugkomponenten. Die CoCs arbeiten über die nationalen Grenzen hinweg mit Ingenieuren von jedem Kompetenzzentrum an jedem Airbus-Standort zusammen. Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und unspezifischen Flugzeugdesigns für Lösungen, die den Kundenbedürfnissen gerecht werden.

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

Das Testzentrum von Airbus Engineering erfasst alle wichtigen Systeme und Integrationslabors sowie die Flugtestzentren, um so bei den Tests kritischer Flugzeugsysteme einen gemeinsamen Ansatz zu gewährleisten.

Während der vergangenen sieben Jahre hat Airbus Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), Mobile (Alabama), Moskau (Russland), Bangalore (Indien) und Peking (China) eröffnet, über die das Unternehmen Zugang zu einem Pool erfahrener Luftfahrtingenieure finden konnte.

Im Jahr 2008 machte Airbus Engineering bedeutende Fortschritte bei der Weiterentwicklung des A350-Designs im Zusammenhang mit der strukturellen Architektur und groß angelegten, strukturellen Vorführmodellen, Tuning der aerodynamischen Leistung, Systemarchitekturdesign, der Auswahl wesentlicher Systemlieferanten und Studien zur Antriebsintegration. Außerdem unterzeichnete Airbus Engineering das European CleanSky Research & Technology-Programm, an dem Airbus mit allen großen europäischen Luftfahrtgesellschaften beteiligt ist.

Betriebsstätten und Produktionsfluss

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

Für 2009 festgesetzte Auslieferungen

Im Jahr 2008 hat Airbus 483 Flugzeuge ausgeliefert (im Vergleich zu 453 im Jahr 2007) und strebt für 2009 die Auslieferung einer ähnlichen Anzahl von Flugzeugen an. Eine erhebliche Produktions- oder Marktstörung oder eine Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen. Siehe auch „ — 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

AIRBUS MILITARY

Einführung und Überblick

Wie oben erwähnt, ist der frühere Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge unter der Bezeichnung „Airbus Military“ in Airbus integriert worden.

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

Im Jahr 2008 verzeichnete der frühere Geschäftsbereich MTA einen Umsatzerlös in Höhe von 2,8 Milliarden Euro. Dies entspricht 6,4% der Gesamtumsätze von EADS.

Strategie

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

Seine Position als führender Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen zu festigen

Als Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen erfüllt Airbus Military aufgabenspezifische Kundenanforderungen, wobei der Geschäftsbereich sich einerseits eigener spezieller Technologien bedient und andererseits auf die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen zurückgreifen kann. Airbus Military wird sich um eine weitere Konsolidierung seiner Position in diesem Markt in der Zukunft bemühen, insbesondere durch das Angebot des A330-Multi-Role-Tanker-Transport-Flugzeugs (MRTT).

Behauptung der Führungsposition bei militärischen Transportflugzeugen

Airbus Military zählt zu den Weltmarktführern in den Marktsegmenten mittelschwere und leichte militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M erwartet Airbus Military eine vollständige Palette taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können.

Markt

Flugzeuge für Sondermissionen

Flugzeuge für Sondermissionen sind Flugzeuge, die von existierenden Flugzeugplattformen abgeleitet und für spezifische

Missionen angepasst werden, in der Regel für Kunden aus den Bereichen Militär und Sicherheit. Anpassungen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis der Flugzeugzelle, die üblicherweise nur der Flugzeughersteller besitzt. Die vollständige Systemintegration eines Flugzeugs erfordert umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse und die Zahl der Teilnehmer im Weltmarkt ist sehr begrenzt.

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

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden im Markt für militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und nationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (i) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis drei Tonnen, (ii) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von vier bis vierzehn Tonnen und (iii) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Laut einer Analyse der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der weltweite Markt für militärische Transportflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf rund 52 Milliarden US-Dollar belaufen.

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

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. Die Flugzeuge von EADS, insbesondere die Flugzeuge der Familien CN-235 und C-295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil während der letzten zehn Jahre bei 64% lag, sind in diesem Segment führend. Ihre Konkurrenten sind die C-27J Spartan, hergestellt vom Joint Venture LMATTS (Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System), und die von Antonow hergestellte An-32. Die C-27J wurde kürzlich von Global Military Aircraft Systems (GMAS),

einer aus Alenia, L-3 und Boeing bestehenden Unternehmensgruppe, gefördert.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittelschwere militärische Transportflugzeuge leisten können, schrumpft. Die C-212 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 26% während der letzten zehn Jahre führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 sind die M-28, hergestellt von Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec, und die Do-228, hergestellt von HAL (Hindustan Aeronautics Limited).

Produkte und Dienstleistungen

Flugzeuge für Sondermissionen

Strategisches Tankflugzeug — A330 MRTT. Die A330 MRTT, ein Abkömmling der erfolgreichen Airbus A330/A340-Familie, ist das weltweit führende Luft-Luft-Betankungsflugzeug. Seine riesige Treibstoffkapazität bedeutet, dass keine Hilfstanks notwendig sind, um eine Luft-Luft-Betankungsleistung bereitzustellen, die weit über jener der engsten Mitbewerber liegt. Der Treibstoff fließt durch ein innovatives Fly-by-Wire-Betankungssystem mit Ausleger, das eine größere Betankungstasche und eine bessere Kontrolle als andere Systeme bietet. Da die A330 MRTT keine zusätzlichen Hilfstanks benötigt, steht der ganze Laderaum für Fracht zur Verfügung, was es ermöglicht, LD3- oder LD6-Container, militärische Paletten und/oder jede andere Art heute gebräuchlicher Ladegeräte zu integrieren.

Die A330 MRTT wird für Anforderungen von Transportmissionen mit Mehrzwecktankflugzeugen auf der ganzen Welt in Erwägung gezogen. Bis heute hat Airbus Military Verträge für die A330 MRTT mit den Regierungen Australiens, Saudi-Arabiens und den Vereinigten Arabischen Emiraten gewonnen, die fünf, drei bzw. drei Flugzeuge bestellt haben. Außerdem hat AirTanker (das von EADS geleitete Konsortium) Anfang 2008 einen Vertrag mit 27 Jahren Laufzeit mit dem britischen Verteidigungsministerium im Zusammenhang mit dem künftigen strategischen Tankflugzeug-Programm (Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“-Programm) geschlossen. Das FSTA-Programm umfasst die Bereitstellung einer Flotte von 14 neuen Tankflugzeugen, die auf der aktuellsten Generation des Airbus A330-200 basieren, die ab 2011 in Betrieb gehen und die Vorgängerflotte der VC-10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen wird. Der Vertrag umfasst ebenfalls die Bereitstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur, Schulungen, Wartungsarbeiten, Flug- und Flottenmanagement und Bodendienste, sodass die Royal Airforce weltweit Luftbetankungen vornehmen und Transportmissionen durchführen kann.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hatte die US Air Force ebenfalls ein Programm betrieben, um ihre alte Flotte Luft-Luft-

Betankungsflugzeuge zu ersetzen. Auf Grund dessen arbeiteten EADS und Northrop Grumman (als Hauptauftragnehmer) zusammen, um im Zusammenhang mit der Angebotserstellung den Anforderungen der US Air Force gerecht zu werden. Anfang 2008 gab die US Air Force bekannt, dass sie den ursprünglichen Vertrag mit Northrop Grumman gewonnen hatte, der später durch Boeing vor dem Government Accountability Office (GAO) angefochten wurde. Nach der Bestätigung der Anfechtung durch das GAO hat das US Department of Defense vorerst die Beendigung des derzeitigen Tankflugzeugwettbewerbs bekannt gegeben.

Schließlich führt Airbus Military ein technologisches Programm durch, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger (*air-to-air refuelling boom system*, „ARBS“) zu entwickeln. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine im Vergleich zur Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten — ein wesentlicher Vorteil, da Flugzeuge während der Luftbetankung sehr angreifbar sind. Im Laufe des Jahres 2008 hat Airbus Military während der Finalisierung der Entwicklung eines Prototyps mehrere reale und trockene Kontakte (*wet and dry contacts*) und einen Flugtest durchgeführt. Die industrielle Planung für die Serienproduktion des neuen ARBS ist für 2009 festgelegt worden.

Seeüberwachungflugzeuge. Airbus Military bietet verschiedene Lösungen an, die von der Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge reichen und auf der C-212-, CN-235-, C-295- oder P-3-Orion-Plattform basieren. Die Erfüllung dieser Aufgaben wird erreicht über ein vollständig integriertes taktisches System (*Fully Integrated Tactical System*, FITS), eine Entwicklung der neuen Generation mit offener Architektur, die erprobt, verlässlich und kosteneffizient ist. Im Jahr 2008 bestellte die US Coast Guard drei weitere CN-235-Flugzeuge im Rahmen des „Deepwater“-Programms, wodurch insgesamt 11 Festaufträge aus dem Plan zum Kauf von insgesamt 36 Flugzeugen erzielt wurden. Die mexikanische Marine bestellte im Jahr 2008 zwei CN-235-Flugzeuge für Seeüberwachungsaufgaben. In Bezug auf die Anzahl der Auslieferungen sind im Jahr 2008 fünf CN-235-Flugzeuge (militärische Patrouillenversion) durch Airbus Military an die Guardia Civil und die US Coast Guard geliefert worden.

Die Modernisierung von zwei CN-235-Flugzeugen für die irische Luftwaffe (*Irish Air Corps*) und die Umrüstung von sechs CN-235-Militärtransportflugzeugen zu Seeüberwachungsflyzeugen für das spanische Verteidigungsministerium erfolgen ebenfalls planmäßig. In beiden Fällen erfolgten die ersten Auslieferungen gegen Jahresende 2007 und die folgenden im Jahr 2008.

Militärische Transportflugzeuge

Airbus A400M. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein zukünftiges großes Flugzeug konzipiert und soll die gealterten C-130 Hercules

und C-160 Transall-Flotten ablösen. Neben dem schnellen, flexiblen Transport von Streitkräften zwischen Kontinenten soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, einschließlich der zunehmenden Anzahl von humanitären und friedenserhaltenden Missionen, Rechnung tragen.

Im Mai 2003 unterzeichnete die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („**Occar**“) im Namen von sieben Ländern einen Vertrag über 180 A400M mit Airbus-Military: Deutschland verpflichtete sich für 60 Flugzeuge, Frankreich für 50, Spanien für 27, Großbritannien für 25, die Türkei für 10 und Belgien für 8 (einschließlich einem im Namen von Luxemburg). Zusätzlich zu den anfänglichen 180 Flugzeugen ergibt sich durch Exportaufträge (8 für Südafrika und 4 für Malaysia) zu Jahresende 2008 ein Gesamtauftragsbestand von 192 A400M.

Am 25. September 2008 gab EADS eine unbestimmte Verzögerung des Erstflugs der A400M bekannt, hauptsächlich aus Gründen der Nichtverfügbarkeit des Antriebssystems. Diese unbestimmte Verzögerung war im Wesentlichen auf eine offizielle Mitteilung des Triebwerkherstellerkonsortiums zurückzuführen, keinen neuen Liefertermin für die A400M-Triebwerke bekanntgeben zu können. Außerdem zeigten andere wesentliche Lieferanten für einsatzkritische Systeme und Systemintegration an, dass sie ernsthafte Probleme mit den technischen Anforderungen des Flugzeugs hatten.

Am 9. Januar 2009 verkündeten Airbus Military und EADS, dass sie über Occar den europäischen Einsatznationen einen neuen Ansatz für das A400M-Programm mit dem Ziel vorgeschlagen hatten, einen angemessenen Weg für die Weiterführung dieses Programms zu finden. Airbus Military und EADS beabsichtigten, Diskussionen über den Programmzeitplan und über Änderungen in anderen Vertragsbereichen, einschließlich bestimmter technischer Merkmale dieses Militärflugzeugs, zu beginnen. Im Einklang mit komplexen militärischen Entwicklungsprogrammen schlug Airbus Military vor, nur dann die Serienproduktion aufzunehmen, wenn auf der Grundlage von Flugtestergebnissen feststeht, dass eine befriedigende Produktreife erreicht ist. Auf Grund dieses neuen Vorschlags würde die erste Lieferung der A400M drei Jahre nach ihrem ersten Flug stattfinden. Airbus Military und EADS werden nur dann in der Lage sein, die finanziellen Konsequenzen eines überarbeiteten Produktionsplans zu aktualisieren, wenn die Verfügbarkeit der Motoren und anderer kritischer Systeme sichergestellt ist und die Einstellung Occars zu diesem Vorschlag bekannt ist. Für nähere Informationen siehe „Risikofaktoren“ und „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

CN-235 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb. Die neueste, die Serie 300, ist eine zweimotorige Turboprop-Maschine mit Druckkabine der neuesten Generation. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg

befördern, was (i) 36 Fallschirmjägern, (ii) 18 Tragen und drei Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder -Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt.

C-295 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie die CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50% schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über größere Entfernungen transportieren zu können. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen.

Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit wesentlich niedrigeren Betriebskosten.

Im Jahr 2008 unterzeichnete Airbus Military einen Vertrag mit Botswana über die Lieferung von einem CN-235-Flugzeug und mit dem US-Unternehmen L3 für zwei Flugzeuge, von denen eines bereits ausgeliefert wurde. Im Lauf des Jahres 2008 lieferte Airbus Military zwei CN-235-Flugzeuge an L3, eine US-amerikanische Gesellschaft, und, im Rahmen eines im Jahr 2005 unterzeichneten Vertrags über die Lieferung von insgesamt zwölf C-295-Flugzeugen, vier C-295-Flugzeuge nach Brasilien. Zusätzlich wurden zwei C-295-Flugzeuge nach Polen geliefert.

C-212 — Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version, die S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C-212 mehrzweckfähig und kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden. Im Jahr 2008 bestellte Vietnam drei C-212-Flugzeuge, und ein C-212-Flugzeug wurde an Korea geliefert.

Produktion

Die C-212, die CN-235 und die C-295 werden in einem auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla gelegenen Werk hergestellt. Im Jahr 2007 wurde mit der Montage der A400M im neuen Werk in Seville begonnen.

1.1.3 Eurocopter

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Im Jahr 2008 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% der Auslieferungen auf dem zivilen Helikoptermarkt und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich.

Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2008 auf 4,5 Milliarden Euro. Dies entspricht 10,4% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

STRATEGIE

Eurocopter zielt darauf ab, seine Marktposition durch einen weiteren Ausgleich des Portfolios an militärischen und zivilen Geschäften zu stärken, und den Umsatz aus Dienstleistungsaktivitäten für die Erzielung eines nachhaltigen Wachstums zu erhöhen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Eurocopter auf folgende Aktivitäten:

Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management konzentriert sich nun auf die Stärkung der Position von Eurocopter in Märkten, wo dieser Geschäftsbereich bereits eine starke Position hat, wie etwa auf dem US-amerikanischen Zivil- und Heimatschutzmarkt, und auf den weiteren Ausbau seiner Präsenz in potenziellen Wachstumsmärkten wie China, Indien, Südamerika und Osteuropa. Die Strategie beruht teilweise darauf, Spitzentechnologieprodukte in allen Märkten anzubieten, wie der erste erfolgreiche Verkauf von großen Mengen an Hubschraubersystemen an die US Army durch einen nicht aus den Vereinigten Staaten stammenden Hersteller. Eurocopter wird versuchen, diese Expansion durch organisches und externes Wachstum mit einem Fokus auf Dienstleistungen zu verfolgen. Eurocopter wird sich ferner bemühen, seine Erfahrung bei der Kooperation mit vor Ort ansässigen Industrien bei Programmentwicklungen und Projekten in Gemeinschaftsproduktion zu nutzen.

Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Um seine Marktführung und seine technologische Überlegenheit zu bewahren, muss Eurocopter laufend in seine umfangreiche Produktlinie für zivile und militärische Hubschrauber investieren. Dementsprechend konzentriert sich das Management derzeit auf (i) die Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten wie der Ecureuil-Familie, des Dauphin,

EC135, EC145 und EC225/725, (ii) die Vermarktung der neuesten Eurocopter-Produkte (Tiger und NH90) sowie (iii) die Erweiterung seiner Produktlinie (z.B. Gemeinschaftsentwicklung des zivilen Hubschraubers EC175 mit China und durch eine Partnerschaft mit der koreanischen Industrie zur Entwicklung des militärischen Mehrzweck-Hubschrauberprogramms für Korea („KHP“)). Eurocopter strebt an, über eine Kombination aus zentralen Technologielösungen und hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten eine kostengünstige Antwort auf die Ansprüche an Mehrfachmissionen der zivilen und militärischen Kunden in allen Segmenten des Hubschraubermarktes zu bieten.

Darüber hinaus beabsichtigt Eurocopter, sein Kundendienstangebot wesentlich zu erweitern, um für seine Kunden eine verbesserte Flugzeugverfügbarkeit und eine kostengünstigere Erfüllung ihrer Aufgaben zu erreichen, und gleichzeitig seine Margen bei langfristigen Verträgen über das Angebot von Dienstleistungen mit höherem Mehrwert zu erhöhen. Eurocopter erwägt außerdem eine Weiterentwicklung von Schulungs- und Softwarewartungsaktivitäten, die als wesentliche Antriebsfaktoren für die Zukunft identifiziert wurden.

MARKT

Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2008 auf über 8,8 Milliarden Euro geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2009 auf 11,5 Milliarden Euro wachsen wird. Gemäß einer Marktprognose, die von der Teal Group, Honeywell und Rolls Royce veröffentlicht wurde, werden weltweit von 2008 bis 2016 zwischen 7.500 und 9.000 Zivilhubschrauber und 5.000 bis 5.500 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose beruht, insbesondere im Militärssegment, zu einem großen Teil auf den umfassenden Entwicklungsprogrammen der USA.

Die Nachfrage nach Militärhubschraubern, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Das Management ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Systemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Jüngste militärische Großprogramme, wie z.B. die von Australien, Brasilien, Spanien, Großbritannien, Korea und das Nordics Standard Helicopter Project haben diesen Trend bestätigt. Die Nachfrage im

Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Der militärische Sektor ist durch starke Konkurrenz gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Mit der Einführung des Tiger, der NH90 und EC725 und durch eine umfangreichere Ausweitung der internationalen Industriekooperationen wurde der Anteil von Eurocopter am Markt für Militärhubschrauber jedoch erhöht, und das Verhältnis zwischen den Mitbewerbern im Markt war im Jahr 2008 fast ausgewogen. Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter in diesem Segment sind Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.), Boeing und Sikorsky in den USA. Darüber hinaus sind die russischen Hersteller nach einer vollständigen Umstrukturierung im kommerziellen und industriellen Bereich zurückgekehrt. In letzter Zeit traten sie aggressiver auf, vor allem in den asiatischen und den lateinamerikanischen Märkten. Die Umsätze im Militärsektor betragen im Jahr 2008 46% der Umsatzerlöse von Eurocopter.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management erwartet, dass der Wert der weltweiten Auslieferungen an Zivilhubschraubern sich stabilisieren und möglicherweise nachgeben wird, wenn sich die Finanzkrise verstärken und über das Jahr 2010 hinausreichen sollte. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2008 weltweit rund 945 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden.

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

Kunden und Marketing

Rund 2.800 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber in 142 Ländern ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85% der

Kunden von Eurocopter betreiben Flotten von einem bis vier Hubschraubern. Zu den wichtigsten militärischen Kunden von Eurocopter zählen Verteidigungsministerien in Europa, Asien und den Vereinigten Staaten. Im zivilen und halbstaatlichen Markt hat Eurocopter in Europa, den USA und in Kanada einen führenden Marktanteil.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den bedeutendsten Kunden bevorzugt. Die weltgrößten Offshore-Betreiber (Bristow, CHC, Era, PHI usw.) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Passagierbeförderung und zur Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Air Methods in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebstauglichkeit – einschließlich der Polizei und der Streitkräfte – verlassen sich ebenfalls auf Eurocopter-Produkte.

Die globale Marketingstrategie von Eurocopter zeigt sich in der Größenordnung ihres weiten internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 18 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es eine große Anzahl bestehender und potenzieller Kunden betreuen kann. Im Jahr 2008 stärkte Eurocopter sein Netzwerk an Tochtergesellschaften durch die Gründung einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft in Indonesien und die Akquisition von Motorflug in Deutschland. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei Zulieferverträgen sowie durch Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Bestehende Produkte

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

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

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, zivile und militärische Ausbildung
Einmotoriges Modell („Ecoreuil“-Familie)	
AS350 „Ecoreuil“/AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck**, Unternehmen/Privat
EC130	Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355NP/AS555	Halbstaatlich*, Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
EC145/UH145	Zivil- und Militäreinsatz**, Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschwer („Dauphin“-Familie)	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Halbstaatlich* (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR), Öl & Gas
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschweres Modell	
AS332 „Super Puma“/AS532 „Cougar“	Militärtransport, Öl & Gas, Shuttle
EC225/EC725	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP

* Halbstaatlich umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste der öffentlichen Hand.

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

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

2008 erhielt Eurocopter 703 Festaufträge für Zivilhubschrauber und lieferte 559 Hubschrauber an Kunden aus.

Leichter Mehrzweck-Hubschrauber (Light Utility Helicopter, LUH)-Programm. Die U.S. Army wählte die UH-72A Lakota (ein Militär-Derivat der kommerziellen EC145) als ihren LUH der nächsten Generation, mit einem Lieferbedarf von bis zu 345 Exemplaren über eine 10-Jahres-Spanne mit einem Gesamtwert von mehr als 2 Milliarden US-Dollar über den ganzen Lebenszyklus. Im Jahr 2006 bestellte die U.S. Army 42 Hubschrauber, gefolgt von einer zusätzlichen Bestellung über 43 Hubschrauber im Jahr 2007 und 39 Hubschrauber im Jahr 2008. Im Jahr 2008 gab es 38 LUH-Auslieferungen, womit sich die Gesamtzahl der Auslieferungen zum Ende 2008 auf 51 summiert. Alle Auslieferungen erfolgten vom US-amerikanischen Eurocopter-Standort in Columbus, Mississippi.

Produkte in Entwicklung

Zu den derzeitigen Entwicklungsprogrammen im Militärsegment zählen (i) die NH90, ein militärischer Transporthubschrauber in mehr als 20 verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze und (ii) die HAD-Version des Tiger-Hubschraubers, (iii) der KHP für zivile und militärische Einsätze und (iv) die EC175, wie nachstehend beschrieben.

NH90. Die für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten projektierte NH90 ist als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt worden. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierungen finanzierte Programm ist von Eurocopter, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter in der NATO Helicopter Industries („NHI“) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5%. Im Jahr 2000 wurde mit dem ersten Produktionslos, bestehend aus 243 Hubschraubern und 55 optionalen Hubschraubern, die an die vier Partnerländer ausgeliefert werden, begonnen, mit 14 Auslieferungen im Jahr 2008 (zwei nach Deutschland, vier nach Italien, fünf nach Finnland und drei nach Australien) bei insgesamt 25 Auslieferungen per Ende 2008.

Nach der Unterzeichnung des Vertrags im Dezember 2007 mit der französischen Rüstungsbeschaffungsbehörde DGA über 68 NH90, erhielt Eurocopter 2008 den Auftrag für ein erstes Los

von 12 Hubschraubern. Zum Jahresende 2007 lag der Auftragsbestand für die NH90 bei 482 Festaufträgen.

Mit Bestellungen für 23 verschiedene Versionen aus 14 Ländern entwickelt sich die NH90 weltweit rasch zu dem taktischen Referenz-Transporthubschrauber für Streitkräfte. Der starke wirtschaftliche Erfolg der NH90 hat in Kombination mit der Komplexität eines derart modernen Fluggeräts und dem Management der Beziehungen zwischen der Industrie und den Kunden zu einer erheblichen Zunahme der Herausforderungen an das Programm-Management geführt. Um diese Herausforderungen besser managen zu können, startete Eurocopter im Jahr 2008 einen Maßnahmenplan, in dessen Rahmen die Programmeinhaltung nochmals überprüft wird (einschließlich der Neuorganisation der Industrie), das Kundenvertragsmanagement angepasst und die industriellen Prozesse neu strukturiert werden (mit dem Ziel der Vereinfachung, klarerer Zuweisungen von Aufgaben und höherer Ansprechbereitschaft).

Tiger. Das Kampfhubschrauber-Programm Tiger beinhaltet vier Varianten, die alle auf derselben Zelle basieren: die HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Lenkflugkörper) mit 40 Exemplaren für Frankreich; die UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Axialgewehre und Raketen) mit 80 Exemplaren für Deutschland; die ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) mit 22 Exemplaren für Australien sowie die HAD (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. Im Jahr 2008 erhielt Eurocopter eine abschließende Qualifikation der HAP- und UHT-Versionen, und erzielte nachhaltige Fortschritte mit der HAD-Version.

Im Jahr 2008 wurden 15 Tiger ausgeliefert (4 an Frankreich, 2 an Spanien, 4 an Deutschland und 5 an Australien), bei insgesamt 48 Auslieferungen per Ende 2008.

KHP. Die koreanische Regierung hat Eurocopter als Hauptpartner für die Korean Aerospace Institute Luftfahrtindustrie („KAI“) für ein neues KHP-Programm ausgewählt, bei dem der erste koreanische militärische Transporthubschrauber der 8-Tonnen-Klasse entwickelt werden soll. Die 6-jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10-jährige Produktionsphase ist die Fertigung von 245 Hubschraubern vorgesehen. Als Hauptpartner von KAI verfügt Eurocopter über eine Beteiligung von 30% an der Entwicklungsphase und von 20% an der Produktionsphase. Zur Vermarktung der Exportversion des KHP haben sich Eurocopter und KAI auf die Bildung einer Tochtergesellschaft geeinigt, bei der EC 49% und KAI 51% halten werden.

EC175. Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben eine gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion der EC175, eines Hubschraubers für die Zivilluftfahrt der

6-Tonnen-Klasse, (auf einer 50:50-Basis) gestartet, der die Produktpalette beider Partner erheblich vergrößert. Die fünfjährige Entwicklungsphase begann im Jahr 2006. Im Jahr 2008 wurde die EC175 an der Heli-Expo in den Vereinigten Staaten präsentiert. Dies führte zur Unterzeichnung von schriftlichen Absichtserklärungen mit 13 Betreibern für insgesamt 111 Hubschrauber. Die Montage des ersten Prototyps begann Ende 2008 in Marignane nach Lieferung der ersten Zelle durch den chinesischen Partner. Der neue Zivilhubschrauber wird im Jahr 2009 zum Erstflug starten, die Auslieferung des ersten EC175 Hubschraubers wird im Jahr 2012 erwartet.

Kundenbetreuung

Zum 31. Dezember 2008 bildeten die Eurocopter-Produkte mit weltweit mehr als 10.600 Hubschraubern im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 33% der in 2008 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Schulung, technischer Unterstützung, Wartung, Reparaturen und der Bereitstellung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Darüber hinaus erweitert Eurocopter, um der immer globaler werdenden Kundennachfrage gerecht zu werden, die Palette der seinen Kunden zur Verfügung stehenden Dienstleistungen.

Im Jahr 2008 startete Eurocopter ein EC225 Flight Training Device-Projekt in Aberdeen (Großbritannien), um die Unterstützung der Öl- und Gaskunden vor Ort zu verstärken und weihte den ersten EC225 Vollflugsimulator ein, um die Schulungskapazitäten für die Kunden zu erhöhen. Außerdem wurde die RFT (*Ready For Training*)-Erklärung des ersten NH90 Full Mission Flight Simulator in Deutschland unterzeichnet.

Eurocopter bemüht sich, die Qualität ihres Dienstleistungsangebots, wie die Effizienz der Ersatzteillieferungen, ständig zu verbessern, die im Jahr 2008 ein on-time-delivery-Verhältnis von etwa 90% ausmachte.

PRODUKTION

Die Industrietätigkeit von Eurocopter wird in fünf wichtigen Orten durchgeführt, zwei in Frankreich, zwei in Deutschland und einer in Spanien. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte befinden sich in Donauwörth und Ottobrunn bei München. Das spanische Werk befindet sich in Albacete.

Das im Jahr 2007 eingeweihte neue Werk Eurocopter España in Albacete ist für die Herstellung der hinteren Rumpfteile für die EC135 und den Tiger sowie die vorderen Rumpfteile der NH90 verantwortlich. In diesem Werk sind die Endmontagelinien für

die EC135 untergebracht, die für den spanischen Markt vorgesehen ist, ab 2008 für die spanische HAD-Version des Tigers und für die NH90 in der TTH-Version für das spanische Verteidigungsministerium.

Das Werk von American Eurocopter in Columbus, Mississippi, wurde im Jahr 2008 weiter stark ausgebaut, um die Herstellung, Montage und Auslieferung von LUH-Hubschraubern zu unterstützen. Die industrielle Aktivität begann im Jahr 2006 mit der LUH-Montage und - Lieferung und ist nun eine vollwertige Fertigungsstätte, nachdem die Bundesluftfahrtbehörde im Jahr 2007 die Produktionsgenehmigung erteilt hat. Zu den Aktivitäten im Werk in Columbus zählen außerdem die Herstellung und Montage des AS350 und EC120 für die US Zoll- und Grenzschutz sowie die Unterstützung des Programms der US Coast Guard für die Modernisierung der Dolphin-Hubschrauberflotte.

Insgesamt stiegen die Serienhubschrauberlieferungen im Jahr 2008 um rund 21% und dürften sich im Jahr 2009 stabilisieren. Eurocopter wird hinsichtlich seiner weltweiten Lieferkette weiterhin auf Expansionskurs bleiben und sich dabei insbesondere auf die Beschaffung auf Dollar-Basis und niedriger Preise konzentrieren. Im Jahr 2008 unterzeichnete beispielsweise Eurocopter Partnerschaften mit HAL (Indien) für die Herstellung von Ecureuil-Flugzeugzellen, die in die Herstellung der vorderen Rumpfteile der NH90 in Spanien und den Heckausleger der EC145 in AE (Mississippi) übertragen werden, begann mit der Serienproduktion von neuen Kompositelementen in HAI (Griechenland) und vollendete ein Verbundstoffwerk in Australien (Brisbane) im Rahmen eines Jointventure mit Daher (die Produktion soll Anfang 2009 beginnen). Es wird zudem aktiv an der Rationalisierung des Liefernetzwerkes und an einer Straffung der internen industriellen Organisation gearbeitet.

1.1.4 Astrium

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet RaumfahrtDienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2008 auf 4,3 Milliarden Euro, also 9,9% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurokot (Rokot-Trägerrakete), sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung wie Paradigm Secure Communications, Infoterra und Spot Image.

STRATEGIE

Mit einer gefestigten Position in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien und die Niederlande) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das eine ganze Bandbreite an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägersysteme, orbitale Infrastruktur und Kundendienst) anbietet. Die Strategie von Astrium liegt darin, diese strategischen Schlüsselvermögenswerte weiter auszubauen und seine

Marktposition zu stärken. Insbesondere weil die Märkte für Trägerraketen und Satelliten flach sind, hat Astrium eine Dienstleistungsaktivität erfolgreich aufgebaut, die in den nächsten Jahren den größten Teil ihrer Entwicklung ausmachen dürfte.

Generieren eines profitablen Wachstums in einem flachen Markt

Aufgrund der bestehenden Beschaffungsbudgetbeschränkungen verlaufen die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa eher flach. Zudem herrscht in den kommerziellen Märkten für Trägersysteme und Telekommunikationssatelliten intensiver Wettbewerb, insbesondere da der US-Dollar gegenüber dem Euro während des Großteils des Jahres 2008 historische Tiefstände erreichte. In diesem schwierigen Markt verfolgt Astrium folgende Strategie:

- in Zusammenhang mit der Trägerrakete Ariane und dem Flugkörpersystem M51 wollte Astrium Space Transportation ihre Aktivitäten rationalisieren und straffen, indem sie die Rolle des Hauptauftragnehmers (statt nur die eines Hauptlieferanten und Systemarchitekten) übernahm. Dies trug deutlich zu einer Steigerung der Verlässlichkeit und der Kosteneffizienz dieser Produkte bei. Zusätzlich ist Astrium derzeit mit einem Anteil von 30,5% der zweitgrößte Aktionär von Ariespace. Astrium Space Transportation wird sich bemühen, diese Führungsposition für noch bessere Leistungen für ihre Kunden zu nutzen;
- in Bezug auf das Satellitengeschäft und den Dienstleistungen versuchte Astrium in den letzten Jahren, sich von der Position des ausschließlich auf Lieferung von Systemen konzentrierten Unternehmens in Richtung einer

Führungsposition im Satellitenbetreuungsbereich als Erbringer sicherer Kommunikations- und Navigationsleistungen zu bewegen. Ein erster wichtiger Schritt ist die erfolgreiche Entwicklung eines sicheren globalen Militärsatellitenkommunikationssystems für das britische Verteidigungsministerium im Jahr 2008 und die geplante Einführung eines ähnlichen Systems im Auftrag der deutschen Bundeswehr im Jahr 2009. In Zukunft ist Astrium bestrebt, das Angebot an innovativen, äußerst konkurrenzfähigen und maßgeschneiderten Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation auszubauen. Ferner soll auch die Präsenz im Satellitennavigationsbereich, insbesondere nach der Neuorganisation der Entwicklung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“, wie nachstehend erläutert, und die führende Stellung in Erdbeobachtungsdiensten ausgebaut werden.

Erreichen einer Maßstäbe setzenden Rentabilität in Europa

Das Management widmet sich derzeit der Implementierung weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Rentabilität und Innovation („Innovex“ für Astrium Satellites, „Boost+“ für Astrium Space Transportation und „Impact“ für Astrium Services). Mit diesen Maßnahmen sollen ab sofort bis zum Ende des Jahrzehnts laufend bessere Margen erzielt werden.

ASTRIUM SATELLITES

Astrium Satellites zählt in den Bereichen Konstruktion und Fertigung von Satellitensystemen, Nutzlasten, Bodeninfrastruktur und Weltraumausstattung für eine breite Palette ziviler und militärischer Anwendungen zu den weltweit führenden Anbietern. Als Hauptauftragnehmer für mehr als 80 Kommunikationssatelliten ist Astrium Satellites ein bevorzugter Partner vieler der angesehensten Betreiber weltweit. Das Geschäft von Astrium Satellites umfasst die vier nachfolgend beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen:

- *Telekommunikationssatelliten* — sie finden in mehreren Bereichen Anwendung wie z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und militärische Anwendungen eingesetzt werden;
- *Beobachtungssatelliten* — sie erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung;
- *Forschungssatelliten* — sie sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen

Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften; und

- *Navigationssatellitensysteme* — sie senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Land-, See- und Lufttransportbetriebe und Notdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von zunehmender Bedeutung ist.

Ende des Jahres 2008 erwarb Astrium Surrey Satellite Technology Limited (SSTL) die innovative Spin-out-Gesellschaft der Universität von Surrey. Damit wurde die Produktpalette auf kleine Satelliten und Subsysteme am Rande des Marktes ausgeweitet.

Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten von extremem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung der Kunden zum Kauf richtet sich nach dem Preis, technologischer Expertise und dem Nachweis von Referenzprojekten. Astrium Satellites verfügt laut internen Schätzungen weltweit über einen Marktanteil von rund 20% und ihre Hauptkonkurrenten sind Boeing, Lockheed Martin und Loral in den USA sowie Thales Alenia Space (TAS) in Frankreich und Italien. Das Management hält den Telekommunikationssatellitenmarkt für einen zwar langsam, jedoch nachhaltig wachsenden Bereich, was von Faktoren wie (i) der zunehmende Nachfrage im Telekommunikationsbereich, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf sowie (ii) einer größeren Nachfrage hinsichtlich des Ersatzes veralteter Produkte unterstützt wird. Vor dem Hintergrund der nach wie vor starken Konkurrenzsituation wird Astrium Satellites versuchen, ihre Position in diesem Markt zu festigen.

Im Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten ist der Wettbewerb in Europa entweder auf nationaler oder multinationaler Ebene (Europäische Raumfahrtbehörde (ESA), Eumetsat) organisiert. Im letzteren Fall kommt häufig das Prinzip des angemessenen Ertrags zum Tragen, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden finanziellen Beteiligungen der Herkunftsländer an inländische Firmen vergeben werden. Es gibt auch eine steigende Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für EADS derzeit der einzige größere europäische Anbieter ist. Daneben erhöhte sich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen, einschließlich ESA, an Erdbeobachtungssatelliten. Das Management erwartet, dass dieser Markt mittelfristig stabil bleiben wird.

Schließlich zog im Markt für militärische Satelliten die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten an. Während der jüngsten Konflikte sind die Unzulänglichkeiten der europäischen Militärkapazitäten in diesen Bereichen erkennbar geworden, während die

Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, zugenommen hat. Der Skynet 5/Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten und andere Entwicklungsverträge in Frankreich veranschaulichen das Wachstumspotenzial dieses Marktes.

Produkte

Astrium bietet ihren Kunden schlüsselfertige Satellitensysteme über eine Reihe hundertprozentiger Tochtergesellschaften wie (i) Astrium Spain, die Plattformen, Satellitenantennen, Steuerungsmechanismen und Kabel-Subsysteme für Telekommunikationssatelliten liefert, (ii) Tesat (Deutschland), die für elektrische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig ist, (iii) EADS Sodern (Frankreich), die Satellitensensoren anbietet und (iv) Dutch Space (Niederlande), die Solarbauteile und andere spezialisierte Teile liefert.

Telekommunikationssatelliten. Astrium Satellites stellt Telekommunikationssatelliten für ortsgebundene und mobile Anwendungen sowie direct-to-home-Fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie Eurostar (56 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der Eurostar 3000 das neueste Modell ist.

Im Jahr 2008 erhielt Astrium Satellites zwei kommerzielle Satellitenaufträge (für einen Weltmarktanteil von 18%), die alle auf der Eurostar-Plattform basieren (Express AM 4 für RSCC und Astra 1N für SES). Im Jahr 2008 wurden sechs kommerzielle Telekommunikationssatelliten erfolgreich gestartet: Arabsat 4 AR für Arabsat, Inmarsat IV F3 für Inmarsat (August 2008); Nimiq für Telesat (September 2008); Astra 1M für SES (November 2008); HB9 und W2M für Eutelsat (Dezember 2008).

Beobachtungs- und Forschungssatelliten. Astrium Satellites ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet zieht Astrium Satellites bedeutende Vorteile aus den gemeinsamen Elementen ihrer zivilen und militärischen Projekte.

Astrium Satellites konstruiert und produziert eine breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente sowie Bodenelement-Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Abläufen und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist der Hauptlieferant für viele wichtige Beobachtungsprojekte von ESA und CNES. Insbesondere ist sie Hauptlieferant für (i) die Spot-Mehrzweck-Plattformserien, die in fünfzehn europäischen Erdbeobachtungssatelliten im Einsatz sind und als Industrie-Standard anerkannt sind, (ii) Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, wovon der erste von drei Satelliten im Jahr 2006 in die Umlaufbahn gebracht wurde, (iii) Pleiades, zwei

kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, die voraussichtlich im Jahr 2009 gestartet werden sollen, (iv) Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde, (v) Cryosat 2, ein Radarsatellit, der für die Überwachung der Dicke der Polarkappen konzipiert wurde, (vi) Tandem X, ein Bildsatellit; (vii) Bepi Colombo, eine Beobachtungsmission zum Merkur und (viii) Seosat und Seosar, ein Radarerdbeobachtungssystem für die spanische Regierung.

Im Jahr 2008 wurde ein Beobachtungssatellit an Chile verkauft. Theos, ein Beobachtungssatellit für Thailand, wurde im Oktober 2008 gestartet.

Navigationssatelliten. Nachdem die Europäische Union Ende 2007 zu der Entscheidung gekommen war, die Entwicklung eines europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“ voranzutreiben, wurde die ESA mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt. Im Hinblick auf die für die Validierungsphase des Programms benötigten Satelliten hat Astrium den Giove-B-Satelliten im April 2008 erfolgreich gestartet.

Militärische Satelliten. Neben der militärischen Erdbeobachtung ist Astrium Satellites auf dem Markt für mehrere andere fortschrittliche Anwendungen tätig. In diesen Systemen zeigt sich die führende Rolle von Astrium bei komplexen Systemangeboten, in denen sich die effiziente Nutzung von Synergien zwischen den Raumfahrt- und Verteidigungsaktivitäten von Astrium widerspiegelt.

ASTRIUM SPACE TRANSPORTATION

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

Raumfahrt-Infrastruktur

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

Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere von der ESA, der NASA, Roscosmos (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Neben den COF- und ATV-Projekten ist ESA auch für weitere ISS-Komponenten im Hinblick auf den Aufbau und die Betriebsphasen der Station verantwortlich. Zudem sind nationale Raumfahrtbehörden, wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und das Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) in die Entwicklung von auf der ISS genutzten Versuchseinrichtungen involviert.

Produkte

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

Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV, das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Das erste ATV, Jules Vernes, wurde am 9. März 2008 gestartet und dockte an die ISS an. Nach sechs Monaten in der Umlaufbahn wurde es von der ISS abgedockt und verbrannte beim Eintritt in die Atmosphäre. Bis zum Jahr 2013 sind weitere ATV-Missionen geplant.

Trägerraketen und Trägerdienste

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

Astrium Space Transportation ist der einzige Generalunternehmer für das Ariane-5-System und ist für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Astrium Space Transportation liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Zudem ist Astrium Space

Transportation der Hauptlieferant für ballistische Raketensysteme an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten genutzten Raketen M45 und M51 und deren Betriebssysteme.

Markt

In den letzten Jahren hat sich der kommerzielle Markt für Trägerdienste wesentlich verändert. Russische Firmen und staatliche Behörden haben ihre Preise dramatisch angehoben, wodurch andere Trägersysteme mehr Wettbewerbskraft im Markt erhielten. Das Management ist der Ansicht, dass der kommerzielle Markt für Trägerdienste wahrscheinlich stabil bleiben wird (bei 20 bis 25 Nutzlasten pro Jahr), von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt. Aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings sehr volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

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

Produkte und Dienstleistungen

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

➤ **Arianespace.** Astrium Space Transportation ist mit einem Anteil von 30,5% an Arianespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Bis Ende 2008 hatte Ariane insgesamt 265 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guayana die Starts durch.

Im Jahr 2008 gewann Arianespace 12 neue kommerzielle Verträge, das sind mehr als 70% des verfügbaren Marktes, und einen institutionellen Vertrag. Arianespace führte sechs Ariane-Starts durch, bei denen zehn Satelliten (acht kommerzielle und zwei institutionelle) und das ATV-Modul Jules Vernes in die Umlaufbahn befördert wurden. Seit im Jahr 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, absolvierten 37 Ariane-5-Raketen ihre erfolgreichen Flüge;

- **Starsem.** Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, ein französisches Unternehmen gemeinsam mit Arianespace (15%), mit der russischen Raumfahrtbehörde (25%) und mit dem im Besitz des russischen Staats befindliche Zentrale Spezialisierte Konstruktionsbüro „Progress“ (25%). Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Ein neuer Vertrag wurde im Jahr 2008 unterzeichnet und im April 2008 startete Starsem den Giove-B-Satelliten für ESA erfolgreich. Fortschritte zeigen die Arbeiten an der Startrampe in Kourou, der erste Start (der von Arianespace vorgenommen wird) ist für 2009 geplant.
- **Eurockot.** Eurockot Launch Services wird von Astrium Space Transportation (51%) und Chrunitschew (49%) gemeinsam beherrscht und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rocket-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19.

Kommerzielle Trägerraketen. Astrium Space Transportation stellt Trägerraketen her und führt für die Ariane-Programme Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über die ESA finanzieren die Mitgliederstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen.

Astrium Space Transportation ist seit dem Jahr 2004 der einzige Generalunternehmer für das Ariane-5-System. Aufgrund des kommerziellen Erfolgs von Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2008 zusätzlich zu dem im Jahr 2004 bestellten Los von 30 Ariane-5-Trägerraketen eine Absichtserklärung mit Arianespace in Bezug auf die Herstellung von weiteren 35 Ariane-5-Trägerraketen.

Ballistische Flugkörper. Astrium Space Transportation ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihren Verträgen mit dem französischen Staat hat Astrium Space Transportation die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4 und M45) hergestellt und die Trägereinrichtungen am Marinestützpunkt Brest entwickelt. Die M45 wird an Bord des französischen ballistischen Raketen-U-Boots der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt. Astrium Space Transportation übernimmt die betriebliche Wartung des M45-Raketensystems und unterstützt die französischen Streitkräfte bis zum Ende seiner Betriebszeit.

Astrium Space Transportation erhielt außerdem den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Der dritte und letzte Testflug dieser neuen Rakete wurde im November 2008 erfolgreich durchgeführt. Ende 2004 hat das französische Verteidigungsministerium an Astrium Space Transportation einen Rahmenvertrag für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 vergeben, mit einem Volumen, das 3 Milliarden Euro übersteigt. Ende 2006 vergab das französische Verteidigungsministerium einen Vertrag für eine verbesserte obere Stufe in Höhe von mehr als 200 Millionen Euro, mit dem die langfristige Unterstützung der technischen Leistungen von Astrium Space Transportation in diesem Bereich sichergestellt wird.

ASTRIUM SERVICES

Astrium Services bietet innovative, äußerst konkurrenzfähige und maßgeschneiderten Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation und Satellitennavigation an. Astrium Services, der europäische Generalanbieter („One-Stop-Shop“) für militärische Satellitenkommunikationssysteme, erbringt für eine Reihe von Ländern Militärsatellitenbetreuungsdienste. Sie beabsichtigt auch, über Arbeiten an Galileo, eine führende Position im Satellitennavigationsbereich einzunehmen, nachdem sich die Europäische Union neuerlich für das Programm ausgesprochen hatte.

Produkte und Dienstleistungen

Militärische Kommunikation. Im Jahr 2003 entschied sich das britische Verteidigungsministerium für Paradigm als Erbringer globaler militärischer Satellitenkommunikationsdienste für sein Skynet-5-Programm der nächsten Generation. Dieser bahnbrechende Vertrag, unter dem Paradigm derzeit die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und Dienstleistungen entsprechend der Inanspruchnahme zu bezahlen. In seinem Dienstleistungskatalog liefert Paradigm maßgeschneiderte *in-theatre* und *back-to-base* Kommunikationslösungen für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Die ersten beiden Skynet-5-Satelliten wurden im Jahr 2007 und der dritte im Juni 2008 in den Orbit gebracht, sodass das britische Verteidigungsministerium den Vollbetrieb (beschränkte Akzeptanz) bekannt geben konnte.

In Deutschland wird ein von Astrium Services geleitetes Team zur Bereitstellung Deutschlands erster spezieller Satelliten für ein sicheres Kommunikationsnetzwerk bereitstellen, das ab 2009 den Betrieb aufnehmen soll. Zwei Militärfrequenzsatelliten und

ein ausgedehntes Nutzer-Bodenterminalsegment werden der deutschen Bundeswehr als sichere Informationsquelle für im Einsatz befindliche Einheiten mit Sprach-, Fax-, Daten-, Video- und multimedialen Anwendungen zur Verfügung stehen. Das Programm läuft entsprechend dem vorgegebenen Zeitplan und die Lieferung der ersten Bodenstation erfolgte im Jahr 2007. Über ein Joint Venture mit ND Satcom (Astrium Services: 75%, ND Satcom: 25%) wird Astrium Services das System langfristig betreiben und zusätzliche Kapazitäten von kommerziellen Betreibern bereitstellen.

Im Jahr 2007 unterzeichnete Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) einen Vertrag mit der Mubadala Development Company in Abu Dhabi über den Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services übernimmt das Management des Programms und wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50% des Bodensegments liefern. Die Arbeiten gehen voran und die vollständige Auslieferung ist für 2011 geplant.

Navigation. Nach umfangreichen Verhandlungen und Debatten entschied sich die Europäische Union Ende 2007, die Entwicklung des Galileo-Programms fortzusetzen. Die ESA wurde mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt, wobei als Ziel für die vollständige Implementierung das Jahr 2013 festgesetzt wurde. Dieser Prozess hat angefangen und Astrium Services beabsichtigt, in dem re-organisierten Programm eine wichtige Rolle zu spielen. Für Europa ist das Galileo-Programm ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere

Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist viel versprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten und derivativer Produkte internen Schätzungen zufolge jährlich um rund 25% wächst.

Erdbeobachtungsdienste. Infoterra stellt ihren Kunden, zu denen auch internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden aus aller Welt zählen, Geoinformationsprodukte und -dienste bereit. Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 — des neuen radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert — hat Infoterra ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, wesentlich ausgebaut. Im Jahr 2008 hat Astrium, die Muttergesellschaft von Infoterra, ihre Aktienbeteiligung an Spot Image, ein Lieferant für satellitenbasierte geografische Informationen und Dienstleistungen, von 40% auf 81% erhöht. Außerdem erwarb Infoterra Imass Ltd. in Großbritannien ein Unternehmen, das sich auf genaue Positionierung spezialisiert.

PRODUKTION

Astrium unterhält derzeit Produktionsstätten in Frankreich (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse, Limeil-Brévannes, Orléans, les Ulis), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Trauen), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage, Leicester, Newcastle), den Niederlanden (Leiden) und Französisch-Guayana (Kourou).

1.1.5 Verteidigung und Sicherheit

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (der „**Geschäftsbereich DS**“) fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, Military Air Systems und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5% besteht) in einem einzigen Geschäftsbereich hat EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Im Jahr 2008 betragen die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs DS 5,7 Milliarden Euro, also 13,1% der Gesamtumsätze von EADS.

STRATEGIE

Der Geschäftsbereich DS ist bestrebt, seinen Kunden ein vollständiges Sortiment an Plattformen, Systemen und Dienstleistungen anzubieten. Damit unterstützt er die Zielsetzung von EADS, die Portfolio-Balance zwischen Airbus und anderen EADS-Aktivitäten in Zukunft zu verbessern. DS wird sich deshalb auf seine führende Rolle in Kernbereichen (wie Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Verteidigungs- und Sicherheitsausrüstung und Systeme oder Raketen) konzentrieren, und gleichzeitig zukünftige Wachstumsbereiche (wie unbemannte Flugkörper, integrierte Systeme für die globale Sicherheit oder umfassende Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien) beschreiten. Darüber hinaus ist der Geschäftsbereich DS bemüht, sein Angebot umfassender Pakete einsatzkritischer Dienstleistungen — von der Beratung,

Konzeptentwicklung und Simulation bis zum Betreiben und Outsourcing-Lösungen — auszubauen. Gleichzeitig geht der Geschäftsbereich seine neuen Wege weiter, um interne Synergien und Kosteneinsparungen zu nutzen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich der Geschäftsbereich DS auf folgende Aktivitäten:

Unterstützung des Transformationsprozesses der Kunden

Durch bereits bestehende Programme mit der NATO sowie den Verteidigungsministerien ihrer Mitgliedstaaten Frankreich, Großbritannien, Deutschland und Spanien, um nur einige zu nennen, unterstützt DS aktiv den Transformationsprozess der NATO und in Europa. Der Geschäftsbereich DS nimmt ebenfalls am Network Centric Operations Industry Consortium (Ncoic) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler innerhalb einer globalen Netzwerkumgebung in Bezug auf die Architektur auszusprechen. In Zukunft wird der Geschäftsbereich DS weiterhin darauf ausgerichtet sein, eng mit Arbeitsgruppen seitens Industrie und Kunden zusammenzuarbeiten, um bei der Definition und Lieferung von Systemlösungen, die auf die Kapazitätsanforderungen der Kunden und ihre Transformationsbedürfnisse ausgerichtet sind, einen Beitrag zu leisten.

Konsolidierung ihrer Position in den Heimmärkten und Konzentration auf eine weltweite gezielte Expansion

Der Geschäftsbereich DS strebt nach nachhaltigem Wachstum, das er über die Konsolidierung seiner Position in den Heimmärkten Frankreichs, Deutschlands, Spaniens und Großbritanniens erreichen will. In diesen Märkten bleiben kontinuierliche Anstrengungen bei den Plattformen, den Flugkörpern und im Sicherheitsgeschäft auch weiterhin die strategischen Ziele beim Erreichen profitabler Wachstumszahlen. Gleichzeitig zielt der Geschäftsbereich DS darauf ab, seine Präsenz in aufstrebenden Märkten, einschließlich des Nahen Ostens, Indiens und Asiens, auszubauen.

Auch die Erhöhung seines Marktanteils im US-amerikanischen Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt ist für den Geschäftsbereich DS eine der Hauptprioritäten, die in Koordination mit EADS North America Defense Company (NA DefCo) in Angriff genommen wird, die sich um Verträge mit dem US-Verteidigungsministerium und größeren US-amerikanischen Industrieunternehmen bemüht. Daher ist der Geschäftsbereich DS derzeit mit Folgendem beschäftigt:

- der Gewinnung von Nischenmarktsegmenten in den USA, in denen er überlegene Produkte und Technologien anbieten kann, wie das Hinderniswarnsystem Hellas für Hubschrauber und die Elektronik des Feuerleitradars für das Luftverteidigungssystem Meads. Der Geschäftsbereich DS kam durch die Vorführung seiner P25 — Technologie in US-Bundesstaaten wie Wisconsin auch im professionellen Mobilfunkmarkt voran;

- dem Ausbau der starken transatlantischen Industriepartnerschaften mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern einschließlich Northrop Grumman (Euro Hawk®), Lockheed Martin (Meads, Deepwater, Littoral Combat Ship, Cobra, Missile Defence) und Raytheon (Missile Defence); und

- die Suche nach Akquisitionen und neuen Partnerschaften, um die industrielle Präsenz des DS-Geschäftsbereichs in den USA über mehrere Marktbereiche hinweg sichtbar zu machen, einschließlich Plattformen, Systemen, Einsatzunterstützung, Verteidigungselektronik und Sicherheitstechnologien — ähnlich wie die Akquisition des US-Unternehmens PlantCML (ein führender Anbieter von Notfalllösungen) im Jahr 2008.

VERTEIDIGUNGS- UND KOMMUNIKATIONSSYSTEME (DCS)

DCS ist das „Systemhaus“ von EADS. Seine Aufgabe ist es, Lösungen für ein komplettes Kommunikations- und Informationssystem (einschließlich Plattformen) zu entwickeln sowie Möglichkeiten zu seiner Implementierung zu schaffen. DCS bietet seinen Kunden umfassende und maßgeschneiderte Lösungen, einschließlich des Know-hows zum Design, der Entwicklung und Implementierung von Lead Systems Integration (LSI), um ein breitest mögliches Spektrum individueller Plattformen und Subsysteme in einem einzigen effektiven Netzwerk zusammenzuführen. Die Systemintegration wurde für Kunden, die im Bereich Grenzkontrolle und Küstenüberwachung tätig sind, aber auch für Kunden aus nicht militärischen Bereichen wie beispielsweise dem Heimatschutz, zunehmend wichtig und bildet einen weiteren Hauptfokus von DCS.

Im Jahr 2008 wurden 25% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von DCS erzielt.

Markt

Konkurrenzanbieter von DCS sind große US-amerikanische und europäische Firmen, die sich ebenfalls auf seine Märkte konzentriert haben. Die größten Konkurrenzunternehmen sind Lockheed Martin, Thales, Motorola und General Dynamics. Schlüsselkunden für DCS-Geschäfte sind hauptsächlich staatliche Stellen, wie Verteidigungsministerien, Innenministerien der heimischen Märkte Frankreich, Deutschland und Großbritannien, wobei eine zunehmende Fokussierung anderer europäischer Länder, des Nahen Ostens, Südafrikas, Asiens und der USA von Bedeutung ist.

Produkte und Dienstleistungen

Verteidigung. DCS bietet umfangreiche Leistungen bei militärischen Raketen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. DCS ist ein führender

Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. DCS liefert Systeme für Luftraumbeherrschung für Defensiv-, Offensiv- und Unterstützungsoperationen in einem verbundenen, gemeinsamen Umfeld und realisiert damit flexible, netzwerkfähige Leistungen an. DCS entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. DCS ist auch einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Die Geschäftseinheit konzentriert sich auf die Bedürfnisse der Kunden nach Informations-Infrastrukturlösungen. Ihre Expertise umfasst ein detailliertes Verständnis der notwendigen Technologie, um dies zu erreichen, einschließlich Schnittstellen, Gateways und die Verwendung offener Systemarchitekturen.

Globale Sicherheit. DCS stellt voll integrierte globale Sicherheitslösungen und -dienstleistungen für die Bereiche Grenz- und Seesicherheit, Krisenmanagement, Schutz für kritische Infrastrukturanlagen und bei Großveranstaltungen, wie beispielsweise die Asien-Spiele in Qatar, bereit. Aufgrund der zahlreicheren Beziehungen zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere im Licht der wachsenden Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Ein Anliegen des Geschäftsbereichs DS ist es, die Effizienz durch die optimale Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und übergreifend in den entsprechenden Sicherheitsorganisationen zu maximieren.

Professioneller Mobilfunk. DCS ist ein führender Anbieter im Bereich des digitalen professionellen Mobilfunks (PMR) und sicherer Netzwerke. Lösungen von DS für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen — wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie — eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf maßgeschneiderten Tetrapol-, Tetra- und P25-Technologien, kann DCS u.a. spezialisierte PMR-Lösungen anbieten.

Im Jahr 2008 verstärkte DCS seine Fähigkeiten in diesem Bereich mit der Übernahme des kalifornischen Unternehmens PlantCML, eines führenden Anbieters von Notfalllösungen. PlantCML liefert unter anderem Call-Management- und Funkleit-Produkte für Notrufzentralen.

APSYS: SICHERHEITSTECHNIK

Apsys ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Im Jahr 2008 stärkte Apsys seine Position im französischen Beratungs-, Schulungs- und

Studiendienstleistungsmarkt für das technische Risikomanagement. Es wurde neues Fachwissen entwickelt, um die speziellen Märkte anzusprechen und den Wettbewerbsvorteil von Apsys in Bereichen wie Softwarequalitätssicherung, Sicherheit bei Kommunikationssystemen, 3D-Phantomdarstellung und Transportplanleistungsanalyse zu wahren.

Dornier Consulting GmbH

Die Dornier Consulting GmbH ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Dornier Consulting ist ein zukunftsorientiertes Unternehmen für Transport- und Technologieberatung. Der Schwerpunkt von Dornier Consulting liegt auf Verkehrs-, Transport- und Logistikkonzepten, Systemspezifikation und -integration, modernen Technologien für das Management natürlicher Ressourcen und professionellem Full-Service-Projektmanagement. Die Dornier Consulting ist ein unabhängiges Beratungs- und Engineering-Unternehmen mit Kunden im öffentlichen und privaten Sektor in Deutschland, Mittel- und Osteuropa, Zentralasien sowie im Nahen und Mittleren Osten. Die Hauptkunden sind nationale und internationale Institutionen (Weltbank, Entwicklungsprogramme der Vereinten Nationen, Europäische Union, Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)), Regierungsbehörden, die Deutsche Bahn, Daimler und EADS sowie ein breites Spektrum privater Unternehmen. Im Rahmen ihrer zukünftigen Strategie wird sich Dornier Consulting bemühen, weitere Möglichkeiten für andere Einheiten von EADS zu entwickeln und sich gleichzeitig auf das internationale Wachstum zu konzentrieren.

Sofrelog

Sofrelog ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Sofrelog ist Anbieter von einsatzkritischen integrierten Echtzeit-Systemen, die sich Radar- und anderer breitflächiger Sensoren bedienen; meist für Aufgaben im maritimen Bereich, typischerweise Schiffverkehrsdienste und Küstenüberwachung. Diese Systeme basieren auf dem einzigartigen Sytar™-Produkt von Sofrelog, das den technischen Standard im maritimen Bereich vorgibt: es wurden mehr als 450 Radare angeschlossen, wobei Sofrelog die Konstruktionsverantwortung für mehr als 50 Steuerungszentren in 30 verschiedenen Ländern weltweit trägt. Sofrelog ist für ein Wachstum in seinen Kernmärkten bestens positioniert: aufbauend auf dem im Jahr 2007 von Qatar und Tanager verliehenen „Med port security“-Award, plant Sofrelog weiterhin zum globalen Wachstum von DS im Sicherheitswesen beizutragen.

ATLAS ELEKTRONIK

Die Atlas Elektronik GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland), ist ein Joint Venture von ThyssenKrupp (51%) und EADS (49%). Im Jahr 2008 konnte die Atlas Elektronik wichtige Erfolge verbuchen, so etwa Aufträge für das Kommando- und Waffensteuerungssystem

und den taktischen Datenlink für die neue deutsche Fregatte F125, die Lieferung von U-Boot-Kommandosystemen für die indische Marine, Aufträge der finnischen Marine im Bereich der Mienensuche und Aufträge von internationalen Kunden im Bereich der Seesicherheit. Die Gesellschaft unternahm wichtige Schritte zur Festigung ihrer Position in einem Markt, der — obwohl wachsend — einem zunehmend steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck ausgesetzt ist.

VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK (DE)

Als "Systemhaus für Elektronik" des Geschäftsbereichs DS bietet DE einsatzkritische Elemente zur Datensammlung, -verarbeitung und -verteilung für Verteidigungssysteme und zivile Sicherheitssysteme. Ihr Geschäft basiert in erster Linie auf elektronischer Sicherheitsausrüstung und Subsystemen im High-End-Bereich, die sich an den Markt der Überwachung und Aufklärung, das Management militärischer Einsätze, den Schutz der eigenen Streitkräfte und kritischer Infrastrukturen sowie Testsysteme und Dienstleistungen richten.

DE erwirtschaftete im Jahr 2008 16% des Umsatzerlöses des Geschäftsbereichs DS.

Markt

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

Produkte und Dienstleistungen

Elektronische Kampfführung und Selbstverteidigung. Das Wachstum in der elektronischen Kampfführung (EW) und Selbstverteidigung ist ein strategisches Schlüsselziel von DE. DE liefert elektronische Selbstschutzsysteme für Flugzeuge, Schiffe und gepanzerte Fahrzeuge, wie Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen, einschließlich Geräte für Infrarot-Gegenmaßnahmen, Selbstschutzstörsender und geschleppte Täuschkörper. DE liefert beispielsweise Störsender, um der zunehmenden Bedrohung durch Straßenbomben zu begegnen. DE trägt Subsystemverantwortung für das Selbstverteidigungssystem der A400M, und auch für die Lieferung von Kernausrüstung zur EW, so etwa das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS. Für militärische Missions-Flugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-

Flugzeuge entwickelt DE Lösungen für Gegenmaßnahmen bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen. Bis jetzt verkaufte DE etwa 5.600 Einheiten seines Raketenwarnsensors (Milds) zur Verwendung an verschiedenen Hubschraubern und Transportflugzeugen.

Avionik. Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissions-Avionik für die A400M hat DE die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungssystem übernommen. Das DE-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Zusätzlich entwickelt DE auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind. DE befasst sich beispielsweise mit der Erarbeitung von Software für die Sensordatenfusion beim NATO Awacs E3A-Programm sowie bei den ähnlichen australischen „Wedgetail“ und türkischen „Peace Eagle“-Programmen. Zusätzlich bietet DE Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen auch modulare Breitband-Datenverbindungen zählen.

Sensoren. DE ist ein Hauptpartner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms und bietet auch integrierte Systemlogistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist DE stark in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Im Bereich des Kampfflugzeugradars wurden die Fähigkeiten eines AESA-Demonstrationsradars für Eurofighter im Flug demonstriert und im Jahr 2008 stellte DE einen Demonstrator für die landbasierte Anwendung dieser neuen Technologie fertig. Im Bereich der Luftverteidigung stellt DE Radare für Anwendungen im mittleren Reichweitenbereich auf Schiffen (TRS-3D) und zu Land (TRML-3D) her. Die Verteidigungselektronik nimmt bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. In diesem Bereich hat DE den europäischen Stand-off SAR Sensor für die Großraumüberwachung (Sostar-X) entwickelt und stellt auch die weltraumgestützten Erdbeobachtungssatelliten Tandem-X mit einzigartigen Radarkomponenten bereit.

Test und Services. Die Produktpalette Test & Services bezieht sich auf den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Systemen und schließt umfassende Lösungen ein, die sich auf Testdienste und -systeme stützen. Diese Lösungen werden sowohl in integrierter Form als auch als eigenständige Elemente angeboten: Instrumentierung, Systemsoftware und Anwendungssoftware. Die Vielseitigkeit der Systeme von Test und Services bedeutet, dass eine Vielzahl von Produkten und

Systemen getestet werden kann. Daher kann eine Fluggesellschaft einen Prüfstand für ein Modell zur Wartung einer Airbusflotte ebenso nutzen wie für eine Boeingflotte, und die französische Armee setzt das gleiche Testsystem bei einer Reihe von Waffensystemen ein. Test und Services ist mit seinen zivilen und militärischen Ausstattungstestern bereits weltweit präsent und konsolidiert nun seine Entwicklungsstrategie im internationalen Rahmen, mit neuen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA wie auch über ein weltweites Vertriebsnetzwerk.

MILITARY AIR SYSTEMS (MAS)

Die Geschäftseinheit MAS spezialisiert sich im Bereich der Kampfflugsysteme — insbesondere die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des Eurofighter-Kampfflugzeugs (EADS-Anteil 46% der Lieferungen) Darüber hinaus entwickelt und testet MAS Mission-Luftsysteme, einschließlich unbemannte Kampfflugzeuge (UAV). MAS bietet entsprechende Produktunterstützung, einschließlich Wartung, Reparatur und Überholung, Modernisierung, Optimierung der Logistik, produktspezifisches Training und integrierte Support Center für Systeme.

Im Jahr 2008 beendete MAS die Zentralisierung aller deutschen Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit militärischen Flugsystemen in einem einzigen Werk in Manching. Mit dem neuen Zentrum für das Militärflugzeuggeschäft in Manching sollen Synergien mit anderen Teilen des Geschäftsbereichs DS erzielt werden. Zudem erwartet man eine Intensivierung der Kundenbeziehungen, vor allem mit WTD 61 und der deutschen Luftwaffe.

Der Geschäftsbereich MAS erwirtschaftete im Jahr 2008 40% des Umsatzerlöses von DS.

Produkte und Dienstleistungen

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

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

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA einen Eurofighterrahmenvertrag über 620 Flugzeuge. Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück), Deutschland 180, Italien 121 (mit einer Option auf 9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und andererseits, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei die Produktion voraussichtlich bis 2015 andauern wird. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Derzeit liegen innerhalb des Kernprogramms verbindliche Bestellungen über 384 Flugzeuge vor.

Die Lieferung der ersten Tranche über 148 Flugzeuge (einschließlich sechs instrumentierte Produktionsflugzeuge) wurde im Jahr 2008 abgeschlossen und die Endmontage der zweiten Tranche über 236 Flugzeuge wird derzeit hochgefahren, mit 22 Flugzeugen (einschließlich ein instrumentiertes Produktionsflugzeuge), die im Jahr 2008 ausgeliefert wurden. Außerhalb des Kernprogramms verkaufte Eurofighter bereits 15 Flugzeuge nach Österreich, mit neun Auslieferungen bis Ende 2008. Das Unternehmen erwartet weitere Exportmöglichkeiten in Europa und dem Fernen Osten. Zwischen der Regierung Großbritanniens und dem Königreich von Saudi-Arabien wurde ein Abkommen über den Kauf des Eurofighters abgeschlossen, das als erster Exporterfolg dieses Flugzeugs außerhalb Europas gilt. Der entsprechende Vertrag zwischen den beiden Regierungen bezüglich der Lieferung von 72 Flugzeugen wurde 2007 unterzeichnet. Die erste Auslieferung des Eurofighter für die Königliche Saudische Luftwaffe (RSAF) ist Mitte 2009 geplant.

Mission-Luftsysteme – Fortschrittliche UAV-Systeme. Um dem Bedarf Deutschlands nach weitreichender Luftüberwachung und Stand-off-Aufklärung nachzukommen, bietet MAS und sein US-Partner Northrop Grumman über ihr Joint Venture EuroHawk GmbH das HALE-UAV-System „Euro Hawk“ an. Euro Hawk ist ein unbemanntes Flugsystem zur Aufklärung in großen Höhen für die Signalinformationsgewinnung (Sigint), das speziell ausgerüstet wurde, um den nationalen Anforderungen zu entsprechen. Es basiert auf der von Northrop Grumman entwickelten globalen Hawk-RQ4-B-Plattform. MAS ist für das gesamte Einsatzsystem einschließlich Situationsanalyse und Reporting, sowie für den Nutzlastsensor und Modifikationen verantwortlich. Die deutsche Luftwaffe plant die Aufnahme von Flügen mit dem Euro Hawk FSD um 2011.

Die europäischen Länder Deutschland, Frankreich und Spanien haben das Programm „Advanced UAV“ in Auftrag gegeben, um das benötigte System, mit dem die von den militärischen Kunden angemeldeten Anforderungen für zukünftige unbemannte Überwachungs- und Aufklärungsmissionen erfüllt werden sollen, zu analysieren und genauer zu definieren. Der neuartige Aspekt dieses Ansatzes ist ein modulares System-System-Design und die Integration des UAV in ein netzwerkfähiges Betriebsszenario. Die drei Länder vergaben im Dezember 2007 eine 15-monatige Studie zur Risikominimierung im Dezember 2007 für UAV mit hoher Leistung.

DRAC (Drone de Renseignement Au Contact) taktische UAV basieren auf dem Tracker, der in einer Partnerschaft zwischen MAS und SurveyCopter, der den Flugkörper und die Kameras liefert, entwickelt wurde. Nach der im Jahr 2007 erreichten Qualifikation zur industriellen Fertigung hat das DRAC-System von den französischen Behörden das Lufttauglichkeitszertifikat erhalten. Nach der Auslieferung von 25 DRAC-Systemen an die Rüstungsbeschaffungsbehörde DGA wurde Ende Juni 2008 das erste Training für Betreiber abgeschlossen. Damit wurde der Weg für den operativen Einsatz des Systems durch die französische Armee geebnet. Im Juni 2008 wurde ein zweites Los von 35 DRAC-Systemen von der DGA bestellt. Außerdem wurden einige Systeme an Exportkunden ausgeliefert.

Das SIDM (Système Intérimaire de Drone MALE)/Eagle 1 ist ein UAV-System für mittlere Höhe und lange Ausdauer (Medium Altitude Long Endurance, MALE) das für die französische Luftwaffe entwickelt wurde. SIDM — auf Basis der IAI (Israel Aeronautic Industries) Eagle 1-Plattform — ist ein UAV-System der neuesten Generation in der MALE-Kategorie, das für Aufklärungs- und Verfolgungsoperationen im Schlachtfeld bestimmt ist. Die ersten SIDM-Systeme wurden im Sommer 2008 erfolgreich an den französischen Kunden ausgeliefert und kamen in der zweiten Jahreshälfte 2008 in Frankreich häufig zum Einsatz.

Atlante ist der taktische unbemannte Flugkörper mit langer Ausdauer, den MAS dem spanischen Kunden zur Verfügung

stellt. Das unbemannte Flugsystem wird durch MAS in Spanien konzipiert und von der Ejército de Tierra betrieben. Eingesetzt wird das System neben anderen ISTAR-Missionen (Nachrichtenbeschaffung, Überwachung, Zielerfassung und Aufklärung) zur Zielerkennung, Schusskorrektur und Schadensermittlung.

MAS arbeitet zudem an dem „Generischen System-Demonstrator Agile UAV in netzwerkzentrierter Umgebung“ (Agile UAV-NCE). Dabei handelt es sich um ein Forschungs- und Technologieprogramm der deutschen Bundeswehr, das auf die Demonstration von Technologien und betrieblichen Aspekten, mit Betonung des netzwerkfähigen Betriebs, ausgerichtet ist. Der wichtigste Beitrag von MAS ist das Barracuda-Demonstrator UAV-System.

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

Neben diesen Dienstleistungen bietet MAS ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, ihr militärisches Fluggerät nachzurüsten. Wenn der Kauf von neuen Flugzeugen entweder politisch oder wirtschaftlich nicht möglich ist, stellt die Nachrüstung bestehender Flugzeuge die kosteneffektivste Lösung dar. Mit Programmen für Flugzeuge wie Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A Awacs, P-3C Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 konnte MAS durch Weiterentwicklungsprogramme für solche Kampfflugzeuge Erfahrungen auf diesem Gebiet sammeln.

Pilotentraining, Schulungsflugzeuge und Services. MAS bietet ein Piloten-Ausbildungsprogramm für europäische Kampffluggesellschaften an: Im Jahr 2007 eröffnete MAS zusammen mit der spanischen Luftwaffe die neue European Advanced Training Jet Pilot School in Talavera. Durch die Verwendung einer aufgerüsteten F-5, die annähernd über die Leistungsmerkmale eines Kampfflugzeugs der jüngsten Generation verfügt, inklusive modernster Bodenausrüstung, erhalten die Kampffluggesellschaften eine umfassende Ausbildung. Entsprechend einem im Jahr 2006 über zehn Jahre abgeschlossenen Vertrag für Mehrzweckdienstleistungen verwaltet MAS auch in der Flugschule der französischen Luftwaffe in Cognac die „ab initio“-Pilotenausbildung für zukünftige militärische Flugzeugbesatzungen. Der Ecats (EADS Cognac Aviation Training Services)-Vertrag umfasst die Beschaffung neuer Flugzeuge, die Wartung von Linien- und Basisflugzeugen sowie bodengestützte Trainingsgeräte.

Schließlich bietet MAS Crew-Trainings für Luftverteidigungssysteme an. MAS entwickelt, fertigt und unterhält Luftzielsysteme und koordiniert weltweit Dienstleistungen für Luftziele.

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

MBDA (ein Joint Venture zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica, mit Anteilen von 37,5%, 37,5% und 25%) ist das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme innerhalb des Geschäftsbereichs DS (der 37,5% des Umsatzes von MBDA konsolidiert). MBDA bietet überlegene und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht-Missionen sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung an. Die weitere Integration der vier Heimatmärkte (Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien), die Konsolidierung des Geschäfts und verstärkte Anstrengungen im Exportmarkt bleiben die wichtigsten Ziele für das Jahr 2009.

2008 schloss die Bayern-Chemie GmbH, die deutsche Tochtergesellschaft von MBDA für Raketentriebwerke, den Verkauf ihrer Tochtergesellschaft Protac S.A. an Roxel, ein Gemeinschaftsunternehmen von MBDA (50%) und SNPE (50%), ab.

Im Jahr 2008 wurden 18% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von MBDA erzielt.

Markt

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

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über 12 Milliarden Euro geschätzt, mit einem prognostizierten Abwärtstrend bis 2010–2011. Danach wird sich der weltweite Markt aufgrund der folgenden Fakten hingegen ausweiten:

- der Bedarf, Lenkflugkörpersysteme der älteren Generation zu ersetzen und neue Leistungen zu entwickeln (wie bodengestützte Luftverteidigungssysteme, Präzisions- und Erstschlagwaffen und integrierte Kampfsysteme mit Seeüberlegenheit);
- die Inbetriebnahme neuer Trägersysteme für Flugkörper (Rafale, Eurofighter/Typhoon, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger, und schon bald weitere neue Plattformen wie der F-35 Lightning II Joint Strike Fighter und UCAV);

- neue Anforderungen an zukünftige Waffensysteme aufgrund neuer operativer Aufgaben und der während der letzten Konflikte gewonnenen Erfahrungen, insbesondere im Hinblick auf Network Centric Warfare sowie Zielerfassungssysteme, die über die Sichtlinie oder über den Sichtbereich hinausgehen.

Produkte und Dienstleistungen

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

Aster-Familie. Der im Jahr 2003 mit Occar (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) unterzeichnete FSAF-Phase-3-Vertrag beläuft sich auf 3 Milliarden Euro (davon werden 2,3 Milliarden Euro MBDA zugewiesen). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von ca. 1.400 Aster-Lenkflugkörpern und verwandten Lenkflugkörpersystemen und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines see- und bodengestützten Luftverteidigungs-Lenkflugkörpersystems mit antibalistischen Flugkörpern (ATBM). Aster SAMP/T, die bodengestützte Variante, ist bereits in der Serienproduktion und die ersten Lieferungen an die Streitkräfte von Frankreich und Italien erfolgten im Jahr 2007, während Aster Paams, die Marinevariante, in ihrem Entwicklungsprogramm weit fortgeschritten ist.

Meteor. Meteor ist ein höchst flexibles wendiges Luft-Luft-Waffensystem für den sichtbaren und außer Sichtweite liegenden Bereich, das in den meisten komplexen Kampfszenarien eine umfassende Handlungsfähigkeit bietet. Meteor wurde vom britischen Verteidigungsministerium und von fünf weiteren europäischen Nationen (Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Schweden) geordert, um ihren künftigen Luft-Luft-Bedarf zu decken. 2006 wurde bei einer ersten Life-Demonstration ein luftgestützter Abschuss durch Meteor vorgeführt. Das Test-Abfeuerungsprogramm lief im Jahr 2007 mit einem Überschallabschuss in großer Höhe weiter, der die integrierte Schubkraft, das Staustrahltriebwerk und die Steuerungssysteme während des verlängerten freien Flugs und das Manövrieren erfolgreich demonstrierte.

Scalp Naval. MBDA entwickelt nun Scalp Naval, um den Fremd-Fregatten und den U-Booten der Barracuda-Klasse der

französischen Marine hervorragende Erstschlagsmöglichkeiten zu bieten, wobei auf die bereits in die Entwicklung des europäischen luftgestützten Marschflugkörperprogramms Storm Shadow/Scalp investierten Leistungen zurückgegriffen wird. 2007 erhielt MBDA vom französischen Rüstungsbeschaffungsamt (DGA) eine Vertragsmitteilung über 250 dieser Lenkflugkörper, ein Vertrag im Wert von 910 Millionen Euro für MBDA.

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

Taurus KEPD 350. MBDA Deutschland und SAAB Bofors arbeiten über die Taurus Systems GmbH zusammen an der Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Abstands-Lenkflugkörpersystems für Tornado-, Gripen- und Eurofighter-Flugzeuge. Taurus KEPD 350 wird in Serienproduktion für die deutsche Luftwaffe hergestellt, wo die Waffe jetzt eingesetzt wird. Im Jahr 2007 verließ der 300. Taurus-Lenkflugkörper die Produktionslinie in Schrobenhausen und markierte damit den Abschluss der Hälfte der für die deutsche Luftwaffe vorgesehenen Produktion. Im Jahr 2005 hat Spanien ebenso seine Absicht zum Erwerb von 43 Taurus KEPD 350 Lenkflugkörper für seine F/A-18 und Eurofighter bekannt gegeben, mit Lieferung der ersten beiden Lenkflugkörper im Jahr 2007.

MEADS. Das taktische Boden-Luftverteidigungssystem Meads ist das beste Beispiel für eine dynamische und erfolgreiche Zusammenarbeit auf transatlantischer Ebene. Meads ist gedacht zum Schutz von Truppen bei Aufgaben außerhalb des Kampfgebiets im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren

Sicherheit. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58% (USA) zu 42% (Europa: Deutschland und Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen — MBDA Deutschland, MBDA Italien und Lockheed Martin (USA) — entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordiniert MBDA seine Aktivitäten, bei denen Lockheed Martin über eine Beteiligung von 50% an Meads International Inc. („MI“) verfügt. Am 1. Juni 2005 unterzeichnete MI formell einen Vertrag für die Projektierung und Entwicklung von Meads. Der Vertragswert beträgt ca. 2 Milliarden US-Dollar plus 1,4 Milliarde Euro für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D).

Herstellung — System Design Centre (SDC)

Innerhalb des Geschäftsbereichs DS unterstützt das System Design Centre (mit Niederlassungen in Frankreich, Deutschland und Großbritannien) Kunden im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bei der Gestaltung, Entwicklung und dem Austesten ihrer Produkte und Systemarchitekturen durch den Einsatz von modernster Modell- und Simulationstechniken. Das System Design Centre stellt somit im Auftrag des Geschäftsbereichs DS und EADS insgesamt eine Grundlage für Systemdesign und damit zusammenhängende Disziplinen zur Verfügung. Dank dem Einsatz standardisierter Methoden (wie Rahmenpläne für die Systemarchitektur, die vom U.S. Department of Defense und dem UK Ministry of Defence eingesetzt werden) und anderer Instrumente für die Systementwicklung, unterstützt SDC auch die Strategie des Geschäftsbereichs DS, seine Leistungsfähigkeit bei LSI ganz allgemein zu verbessern. Ein Instrument, auf das SDC in diesem Zusammenhang zurückgreifen kann, ist eine national übergreifende, netzwerkbasierte Experimentier- und Testumgebung, die über das Network Centric Operations Simulations Centre (NetCOS) zur Verfügung gestellt wird.

1.1.6 Übrige Aktivitäten

REGIONALFLUGZEUGE — ATR

ATR (*Avions de Transport Régional*) ist weltweit führender Anbieter von regionalen Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 74 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus EADS und Alenia Aeronautica zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50% halten. Die Geschäftseinheit EADS ATR, die den 50%igen Anteil von EADS an ATR Integrated repräsentiert, ist im Verantwortungsbereich von Airbus.

Markt

In der Industrie für Regionalflugzeuge hat über die Jahre hinweg eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da

in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Derzeit wird der Weltmarkt für die in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines relativ schwachen Marktes für Regionalflugzeuge mit Turboprop-Antrieb hat dieser seit 2005 ein nachhaltiges Wachstum aufgewiesen. Grund dafür dürften der im Vergleich zu Düsenflugzeugen geringere Treibstoffverbrauch und die niedrigeren CO₂-Emissionen sein.

Im Jahr 2008 hat ATR 55 (2007: 44) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 42 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 113 im Jahr 2007). Zudem gewann ATR im Jahr 2008 fünf neue Kunden, auf die zusammen fast 40% der gesamten Neuaufträge für das Jahr entfielen. Am 31. Dezember 2008 hatte ATR einen Auftragsbestand von 169 Flugzeugen (im Vergleich zu 195 im Vorjahr). Die relativen Treibstoffeinsparungen und reduzierten CO₂-Emissionen der Turboprop-Maschinen dürften während der nächsten Jahre zu einer nachhaltigen Marktentwicklung führen. Der Markt für gebrauchte Flugzeuge blieb im Jahr 2008 stark, was zu einem weiteren Anstieg des Restwerts gebrauchter ATR-Flugzeuge führte.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und Flugzeuge der ATR-72-Serie. Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40 bis 74 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. Um den zunehmenden Forderungen der Flugzeugbetreiber nach erhöhtem Komfort und besserer Leistung nachzukommen, erfolgte im Jahr 1996 die Einführung einer neuen Generation von Flugzeugen mit der Bezeichnung ATR 72-500 und ATR 42-500. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und bei Cross Crew Qualifications. Im Bemühen um die Verbesserung der Leistungsfähigkeit ihrer Produkte und eine Steigerung des Werts derselben für Fluggesellschaften brachte ATR im Jahr 2007 eine neue Version, die ATR-600-Familie auf den Markt, die mit einem neuen Glascockpit ausgestattet ist und über eine gesteigerte Motorenleistung verfügt.

Kundenservice. ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Den Kunden wurde ein E-Marketplace für die Ausweitung der gemeinsam mit Embraer entwickelten Support-Leistungen zugänglich gemacht.

ATR Asset Management. Der Geschäftspraxis dieser Branche entsprechend wird ein erheblicher Teil der Aufträge unter der Bedingung geschlossen, dass ATR bei der Finanzierung des Kaufes hauptsächlich durch Kreditbürgschaften behilflich ist. ATR Asset Management übernimmt das Management der sich ergebenden Risiken und verfolgt eine Strategie der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsförderung.

Mit der Unterstützung bei der Platzierung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge betreut ATR Asset Management zudem den

wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Mit der Bereitstellung hochwertig instand gesetzter Flugzeuge zu attraktiven Preisen hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder verleast werden.

Produktion

Die Produktionsstätten von ATR befinden sich in der Nähe von Neapel, Italien, sowie in Merignac, Bordeaux, und Saint-Martin in der Nähe des Flughafens von Toulouse, Frankreich. Endmontage, Flugerprobung, Zertifizierung und Auslieferung finden am Standort Toulouse statt. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

FLUGZEUGKOMPONENTEN, FLUGZEUGUMRÜSTUNGEN UND BODENPLATTEN

EADS Sogerma

EADS Sogerma ist spezialisiert auf Flugzeugkomponenten und Kabineninnenausstattung. Das Unternehmen entwirft und produziert größere Flugzeugkomponenten aus Metall und Verbundwerkstoffen für Verkehrs- und Militärflugzeuge und ist ein führender Anbieter von Cockpit- und Passagiersitzen (First und Business Class) für Verkehrs- und Militärflugzeuge sowie für Firmenjets und Hubschrauber.

Im Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich EADS Sogerma mit der Konstruktion, Fertigung und Bestückung von Airbus-Flugzeugsektionen (A318/A320/A330/A340), mit der Herstellung und Bestückung von ATR-Flügeln, mit der Konstruktion und Herstellung von Ladetüren für die A400M sowie mit der Konstruktion und der Herstellung von Piloten- und Copilotensitzen. Im Kabineninnenraumsegment konstruiert und fertigt EADS Sogerma Passagiersitze für die First und Business Class der Airbus- und Boeing-Plattformen.

EADS Sogerma besitzt drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Bordeaux und Toulouse) und profitiert von einer Low-Cost-Tochter in Marokko (Maroc Aviation) sowie von zwei Tochtergesellschaften, die sich auf Verbundstoffe spezialisieren: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

Elbe Flugzeugwerke GmbH — EADS EFW

Die EFW hat zwei Hauptgeschäftsbereiche: die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge und die Herstellung von

flachen Flugzeugkomponenten nach der Sandwichmethode für alle Airbus-Modelle.

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

Aerolia

Wie oben erwähnt, ist Aerolia eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS, die durch Ausgliederung der früheren französischen Airbus-Werke in Méaulte und St. Nazaire Ville, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Nach der Aufnahme des Betriebs am 1. Januar 2009 verfügt Aerolia über 2.200 Angestellte, die an der Konstruktion und Fertigung von 4 Millionen Einzelteilen und 500 Arbeitspaketen der Rumpfnase für den Airbus arbeiten. Die Gesellschaft umfasst vier operative Abteilungen (Engineering, Operations, Beschaffung, Programme & Handel) und vier Support-Abteilungen (Qualität, Finanzen, Personalwesen, Strategie und

Kommunikation), die von der Nähe zu ihren Kunden und den internen Teams profitieren. In dem in Toulouse ansässigen Designbüro werden die Fähigkeiten von rund 250 Ingenieuren und anderen Mitarbeitern, die größtenteils aus den Airbus-Designbüros stammen, zusammengefasst.

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

Premium AEROTEC

Wie oben erwähnt, ist Premium Aerotec eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS, die durch Ausgliederung der früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und des früheren EADS-Werks in Augsburg, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Nach der Aufnahme des Betriebs am 1. Januar 2009 konzentriert sich die Gesellschaft auf das Design und die Herstellung von Flugzeugkomponenten aus Metall und CFRP (kohlenfaserverstärkter Verbundwerkstoff) und damit verbundenen Produktionssystemen. Premium Aerotec ist Partner in allen wichtigen europäischen Flugzeugentwicklungsprogrammen, wie die zivilen Airbus-Flugzeugfamilien, das militärische Transportflugzeugprogramm A400M und der Eurofighter Typhoon. Sie spielt eine bedeutende Rolle im Design von neuen Konzepten in Bereichen wie Kohlefaserverbundstofftechnologien.

1.1.7 Beteiligungen

DASSAULT AVIATION

EADS hält einen Anteil von 46,3% an Dassault Aviation – eine an der Eurolist der Euronext in Paris notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault (50,55%) und Streubesitz (3,15%).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 75 Länder ausgeliefert. Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets. Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault und EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung

von EADS an Dassault Aviation dem Bereich Strategische Koordination, während das Eurofighter-Programm dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit zugeordnet ist.

Im Jahr 2008 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von 5,8 Milliarden Euro (im Vergleich zu 6,3 Milliarden Euro im Vorjahr), einschließlich 115 Festaufträge (Vorjahr 212 Festaufträge), die aus aller Welt für Falcon Firmenjets eingegangen sind. Im Jahr 2008 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 3,7 Milliarden Euro (im Vergleich zu 4,1 Milliarden Euro 2007), bei einem konsolidierten Reingewinn von 373 Millionen Euro (im Vergleich zu 382 Millionen Euro 2007).

Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung in der Projektierung und Herstellung von militärischen Kampfflugzeugen der neuesten Generation.

Rafale. Die Rafale ist ein zweimotoriges Mehrrollen-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf 32,3 Milliarden Euro. 120 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 82 davon sind für die Luftwaffe bestimmt und 38 für die Marine.

Mirage 2000. Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsphase. Heute sind weltweit rund 600 Mirage-2000-Flugzeuge in Betrieb.

nEUROn. Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des UCAV-Demonstrators (unbemanntes Kampfflugzeug) nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen: EADS CASA (Spanien), SAAB (Schweden), HAI (Griechenland), RUAG (Schweiz) und Alenia Aeronautica (Italien). Der Flug des nEUROn-Demonstrators ist für 2011 geplant.

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.700 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon-20-Lieferung

im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 65 Ländern in aller Welt im Dienst und transportieren Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Gegenwärtig gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X, ferner der zweimotorige Falcon-2000-Jet und der Falcon 2000EX EASy.

SOCATA

Anfang Januar 2009 verkaufte EADS einen Anteil von 70% an Socata an Daher, während sie den verbleibenden Anteil von 30% behielt.

Socata ist einer der weltweit führenden Hersteller von allgemeinen Verkehrsflugzeugen, der seit seiner Gründung als Morane-Saulnier im Jahr 1911 mehr als 17.000 Flugzeuge gebaut hat. Zu den aktuellen Produkten zählen die TBM 850 Familie der Hochgeschwindigkeits-Turboprop-Flugzeuge und die Entwicklung von Flugzeugkomponenten für zivile Airbus Verkehrsflugzeuge, die A400M Militärtransporter, Dassault Falcon Jets, Eurocopter-Hubschrauber und regionale Embraer Jets.

Für die Unterstützung ihrer wachsenden TBM-Flotte weitet Socata ihre Kundendienstaktivitäten aus, und bietet ihr Fachwissen im Bereiche leichte Luftfahrt für Flugzeuge unter 5,7 Tonnen durch Modernisierung, Wartung und Reparatur von Luftfahrtelektronik und das Angebot von Gesamtpaketen an. Socata hat ihren Hauptsitz in Tarbes, Frankreich, mit nordamerikanischen Unternehmen in Pembroke Pines, Florida.

1.1.8 Versicherung

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) ist in der EADS-Zentrale konzentriert und für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und für die damit verbundene Gestaltung der Versicherungsprogramme für den EADS-Konzern verantwortlich. Der Aufgabenbereich umfasst die fortgesetzte und lückenlose Identifikation und die Bewertung von versicherbaren Risiken sowie Maßnahmen, um Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten zu reduzieren. Um diese Risiken professionell zu managen, werden Versicherungskonzepte eingesetzt, welche EADS gegen finanzielle Konsequenzen aus unvorhersehbar eingetretenen eigenen Sachschäden oder Schadenersatzansprüchen Dritter schützen. Es bestehen für alle im Konzern versicherten Risiken vereinheitlichte Versicherungspolice und -standards.

Ein integriertes Informations- und Berichtswesen ermöglicht es IRM, in enger Zusammenarbeit mit den von den EADS-Geschäftsbereichen und -einheiten benannten Insurance Managers die versicherbaren Risiken des EADS-Konzerns zu erfassen. EADS verfolgt eine Risikomanagement-Strategie,

welche Vorschriften zur Schadensminderung sowie Richtlinien für Beschaffungs- und Verkaufsverträge umfasst.

Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten werden, bezogen auf technische Schutzsysteme in allen Betriebsstätten, systematisch überwacht, um (i) jeweils eine umfassende und zeitgerechte Identifizierung von Risiken sicherzustellen, (ii) angemessene Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken, und/oder (iii) nach Bedarf Anpassungen des Versicherungsschutzes vorzunehmen.

Die Versicherungsprogramme von EADS werden nach Risiken mit hohem (Core) und niedrigem (Non-Core) Schadenspotenzial unterteilt.

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

➤ Sachschäden und Betriebsunterbrechung;

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

Schadensersatzforderungen für Sachschäden sind bis zu einer Grenze in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall und als Jahresgesamtsumme versichert. Für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht eine Deckung in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Haftpflichtfall mit einer Jahreshöchstsumme von 2,5 Milliarden Euro für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Core-Versicherungen gelten zusätzlich definierte Sublimits.

Non-Core-Versicherungspolicen, die folgende Risiken abdecken:

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

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

EADS folgt grundsätzlich der Strategie, externen Versicherungsschutz für alle Unternehmens- und Personenversicherungen in Anspruch zu nehmen, welcher zu angemessenen Bedingungen und ausreichenden Deckungssummen von den internationalen Versicherungsmärkten angeboten wird. Alle Versicherungspolicen müssen den verbindlich vorgeschriebenen Standards von EADS entsprechen.

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

Die Versicherungsmärkte versuchen immer noch, ihr Gesamtrisiko zu reduzieren. Folgen dieser Strategie sind Prämienhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus ist die Zahl der Versicherer, die über angemessene Fähigkeiten und die notwendige Stärke zur Zeichnung von Industrierisiken verfügen, noch immer rückläufig. Es kann somit keine Zusicherung gegeben werden, dass EADS auch weiterhin in der Lage ist, für versicherbare Risiken Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zukünftig zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

EADS ist von Zeit zu Zeit einer Reihe von gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren ausgesetzt, die im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstanden sind; nachstehend werden die wichtigsten beschrieben. Anders als nachstehend beschrieben, sind EADS keine staatlichen, gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren (einschließlich anhängiger oder drohender Verfahren, die EADS bekannt sind) während eines Zeitraums der mindestens die letzten 12 Monate abdeckt, bekannt, die sich wesentlich auf die Finanzlage oder die Ergebnisse von EADS oder des Konzerns auswirken können oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

Im Jahr 2005 verklagte ein Liquidator, der die Zweckgesellschaft GFAC (ein Jointventure zwischen Swissair und GATX) vertritt, Airbus vor einem New Yorker Gericht zur Zahlung von

227 Millionen US-Dollar für Vorauszahlungen, mit Zinsen und Kosten. Die Klage folgte der Beendigung des Kaufvertrags von Airbus mit GFAC im Oktober 2001 für 38 Flugzeuge im Zusammenhang mit dem Konkurs von Swissair. Am 6. Februar 2009 entschied der Richter zu Gunsten von GFAC. In einer Anhörung am 18. März 2009 hat Airbus das Gericht aufgefordert, seine Entscheidung zu überprüfen und zudem Berufung eingereicht. Beide Anträge werden von den Gerichten geprüft und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Airbus angewiesen werden könnte, einen Betrag in Höhe der Vorauszahlungen, plus Zins zu zahlen.

Obwohl EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der EU und den

USA abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit großen Verkehrsflugzeugen reichten die USA am 6. Oktober 2004 bei der Welthandelsorganisation („WTO“) einen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens ein. Am selben Tag leitete die EU ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 31. Mai 2005 haben sowohl die USA als auch die EU die Einrichtung einer Kammer beantragt. Auf seiner Sitzung am 20. Juli 2005 hat das Schlichtungsgremium die Kammern eingesetzt. Zwischen November 2005 und heute machten die Parteien zahllose schriftliche Einreichungen und nahmen an etlichen mündlichen Verhandlungen zu beiden Fällen teil. Die Parteien bringen sich, vor der Ausstellung der Berichte der WTO-Schiedsgerichte, in Reaktion auf die schriftlichen Fragen der WTO weiterhin ein. Der genaue Zeitablauf der weiteren Schritte im WTO-Prozesses ist vom Beschluss der Schiedsgerichte und den Verhandlungen zwischen den USA und der EU abhängig. Sofern keine Einigung, die derzeit nicht zur Debatte steht, zwischen den Parteien erzielt werden kann, haben die WTO-Schiedsgerichte angedeutet, dass sie ihre Berichtsentwürfe im Lauf des Jahres 2009 bekannt geben werden.

Die französische *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) hat im Jahr 2006 Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen von Marktregulierungen und von Regelungen bezüglich Insidergeschäften, insbesondere in Zusammenhang mit den 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380, in die Wege geleitet. Am 1. April 2008 gab die AMF die Erhebung von Anschuldigungen gegen EADS und bestimmte Führungskräfte des Unternehmens wegen eines Verstoßes gegen solche Marktregulierungen und wegen eines Verstoßes gegen Richtlinien zum Insiderhandel bekannt. EADS und die einzelnen Angeklagten beabsichtigen, ihre Verteidigungsrechte vor der Sanktionskommission der AMF, die nach Anhörung der Parteien über die Auferlegung von Strafen entscheiden wird, energisch zu nutzen. EADS hält das mit dieser Vorgehensweise verbundene finanzielle Risiko und seine möglichen Konsequenzen für nicht substantiell. Das Unternehmen erkennt allerdings an, dass dieses Verfahren signifikante Auswirkungen auf sein Image und seine Reputation haben könnte. Aufgrund der Strafanzeige einer Aktionärsvereinigung sowie eines einzelnen Anteilseigners (einschließlich einer Zivilklage auf Schadensersatz) führen französische Richter zudem Ermittlungen zum selben Sachverhalt durch.

In Deutschland hat die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (die „BaFin“) im Jahr 2006 ihre eigenen Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen der Marktregulierungen und Regelungen bezüglich Insidergeschäften in die Wege geleitet. Am 2. März 2007 hat die BaFin EADS aber formell darüber informiert, dass sie ihre Untersuchung zu angeblichen Verletzungen der Marktregulierungen eingestellt habe. Auf Empfehlung der BaFin sind deutsche Strafverfahren gegen einige wenige Personen auf unteren

Management-Ebenen, die verdächtigt werden, gegen die Insiderregelungen verstoßen zu haben, noch immer anhängig, während Untersuchungen gegen andere Personen eingestellt wurden, ohne dass Strafen verhängt wurden.

Des Weiteren haben in Deutschland seit dem Jahr 2006 einige Anteilseigner Zivilklagen gegen EADS eingereicht, um für die angeblichen Verluste aufgrund der veröffentlichten Verspätungen im Zusammenhang mit dem A380-Programm Entschädigung zu erlangen, zuletzt Anfang 2009. Ein Klägerantrag auf ein „Kapitalanleger-Musterverfahren“ ist zurzeit ebenfalls vor Gericht anhängig. Dieses würde es erlauben, sachliche und rechtliche Gesichtspunkte mehrerer einzelner Wertpapierverfahren zusammenzufassen. Die Klagen befinden sich in einer vorläufigen Phase und die geforderten Beträge werden voraussichtlich keinen wesentlichen finanziellen Einfluss haben. EADS erwartet eine energische Verteidigung.

Am 12. Juni 2008 wurden zwei Klagen am US District Court für den Southern District of New York eingereicht, wovon eine bereits freiwillig zurückgezogen worden ist. In der verbleibenden Klage wird behauptet, eine Sammelklage für alle Personen und Unternehmen mit Sitz in den Vereinigten Staaten zu sein, die im Zeitraum vom 27. Juli 2005 bis 9. März 2007 Stammaktien von EADS erworben haben. Als Angeklagte sind EADS und vier derzeitige oder frühere Führungskräfte von EADS und Airbus benannt. Die Klage fordert Entschädigungen in unbekannter Höhe mit Zinsen und Anwaltskosten für angebliche Verletzung von US-Wertpapiergesetzen im Zusammenhang mit der von EADS in den Jahren 2005, 2006 und 2007 erfolgten Finanzdatenoffenlegungen und öffentlichen Bekanntmachungen im gleichen Zeitraum zu den Verspätungen des A380-Programms. Am 2. Januar 2009 reichte die Beschuldigte Anträge auf Abweisung der Ansprüche in der Klage ein, auf die der Kläger am 17. März 2009 seinen Widerspruch einreichte. EADS erwartet eine energische Verteidigung.

Hinsichtlich der Rückstellungspolitik setzt EADS Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche an, wenn (i) dem Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung aus Prozessen, behördlichen Untersuchungen und sonstigen Ansprüchen entsteht, die auf Ereignissen der Vergangenheit beruhen und anhängig sind, oder gegen den Konzern in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich erforderlich und (iii) eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden. Für die Höhe der Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche, siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26C): Sonstige Rückstellungen“.

1.1.10 Aufnahme durch Referenz

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

➤ „Teil 2/1.1 Darstellung der EADS-Gruppe“ des in englischer Sprache am 25. April 2007 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdokuments; und

➤ „Teil 2/1.1 Darstellung der EADS-Gruppe“ des in englischer Sprache am 24. April 2008 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdokuments.

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

1.2 JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN

EADS BESTELT BODO UEBBER ZUM NEUEN CHAIRMAN

Das Board of Directors von EADS hat Bodo Uebber zum Chairman des Board of Directors bestellt. Uebber, der dem Board of Directors von EADS seit 2007 angehört, hat zum 14. April 2009 die Nachfolge von Rüdiger Grube angetreten. Rüdiger Grube ist im Anschluss an seine neue Bestellung bei der Deutschen Bahn aus seiner derzeitigen Position ausgeschieden.

Darüber hinaus hat das Board of Directors EADS vorgeschlagen, ein neues Board-Mitglied, Wilfried Porth (Vorstandsmitglied der Daimler AG), zu bestellen, um die durch das Ausscheiden von Rüdiger Grube entstandene Lücke zu schließen. Diese Bestellung wird den Aktionären von EADS bei ihrer Hauptversammlung am 27. Mai 2009 zur Bestätigung vorgelegt.

EADS ERNENNT DOMINGO UREÑA-RASO ALS LEITER VON AIRBUS MILITARY, MITGLIED DES EXECUTIVE COMMITTEE VON EADS UND VORSITZENDEN VON EADS CASA

Am 24. Februar 2009 verkündete EADS, dass das Board of Directors von EADS auf Vorschlag von Louis Gallois, CEO von EADS, Domingo Ureña-Raso als neuen Leiter von Airbus Military, Mitglied des Executive Committee von EADS und Vorsitzenden von EADS CASA ernannt hat, der Carlos Suárez ersetzt. Er wird zudem zum Mitglied des Executive Committee von Airbus ernannt. Domingo Ureña-Raso wird Tom Enders, CEO von Airbus, unterstellt.

AIRBUS REVIDIERT PRODUKTIONSQUOTEN — AUSLIEFERUNGSZIEL 2009 BLEIBT UNVERÄNDERT

Am 19. Februar 2009 gab Airbus bekannt, dass die Produktionsquoten des Programms für die A320-Familie ab Oktober 2009 von 36 auf 34 Flugzeuge pro Monat angepasst wird. Die Produktionsquoten der A330-/A340-Familie werden auf dem derzeitigen Niveau von 8,5 Flugzeugen pro Monat eingefroren und nicht wie zuvor geplant angehoben. Diese Entscheidung spiegelt die gegenwärtige Beurteilung der Marktnachfrage von Airbus wider, dass in Zeiten ständiger Unsicherheiten, verursacht durch die weltweite Wirtschaftskrise, Luftfahrtgesellschaften ihre Kapazitäten anpassen. Momentan werden keine Auswirkungen auf die Beschäftigung erwartet.

Airbus beobachtet den Markt laufend und versucht, proaktiv zu sein. In Zeiten der Krise sind Flexibilität und Anpassungsfähigkeit ausschlaggebend. Ende 2008 erzielten wir Produktionsquoten in Rekordhöhe, aber jetzt sehen wir einen Rückgang des Luftverkehrs in den meisten Regionen. Viele Luftfahrtgesellschaften nehmen Kapazität aus dem Markt. Sollte es notwendig werden, schließt Airbus weitere Produktionskürzungen nicht aus.

Im Jahr 2008 erzielte Airbus 483 Auslieferungen und strebt für das Jahr 2009 eine ähnliche Zahl an. Durch diese Vorsichtsmaßnahme ist das Auslieferungsziel 2009 von Airbus nicht betroffen.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

ARIANESPACE BESTELLT 35 ARIANE-5-TRÄGERRAKETEN VON ASTRIMUM

Am 30. Januar 2009 unterzeichneten Arianespace und Astrium einen Vertrag für die Produktion von 35 Ariane-5-Trägerraketen (als Los „PB“ bezeichnet). Dieser Vertrag im Wert von mehr als 4 Milliarden Euro folgt der schriftlichen Absichtserklärung, die an der vergangenen Paris Air Show im Jahr 2007 unterzeichnet wurde. Die Trägerraketen des „PB“-Loses kommen ab der

zweiten Jahreshälfte 2010 zum Einsatz, nach den 30 in 2004 bestellten Ariane-5-Trägerraketen (Los „PA“).

Astrium ist der einzige Generalunternehmer für das Ariane-5-System, der vollständige, getestete und integrierte Trägerraketen an Arianespace im Guayana Space Center liefert. Astrium verwaltet alle Industrieverträge für die 12 Länder, die Partner im Ariane-Programm sind.



Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage

2.1	ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE	68
2.1.1	Vorabinformationen	68
2.1.2	Überblick	68
2.1.3	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	72
2.1.4	Bewertung der Leistung des Managements	78
2.1.5	Ertragslage von EADS	83
2.1.6	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	88
2.1.7	Liquidität und Kapitalausstattung	90
2.1.8	Sicherungsgeschäfte	98
2.2	JAHRESABSCHLÜSSE	99
2.3	HONORARE DER KONZERNABSCHLUSSPRÜFER	100
2.4	INFORMATIONEN ZU DEN KONZERNABSCHLUSSPRÜFERN	101

2.1 ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind abgeleitet aus den geprüften Konzernabschlüssen (IFRS) von EADS für die zum 31. Dezember 2008, 2007 und 2006 endenden Geschäftsjahre, auf die in diesem Dokument hingewiesen wird, sie sollten zusammen mit diesen gelesen werden. Diese Jahresabschlüsse wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen „International Financial Reporting

Standards“ („IFRS“), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie mit Abschnitt neun des zweiten Buches des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt. In diesem Abschnitt werden sowohl „Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften“ als auch „Rückstellungen für belastende Verträge“ als Drobverlustrückstellungen bezeichnet.

2.1.1 Vorabinformationen

WECHSELKURSIONFORMATIONEN

Die in diesem Dokument präsentierten Finanzinformationen sind in Euro, US-Dollar oder britischem Pfund angegeben. Die nachstehende Tabelle stellt für die angegebenen Zeiträume bestimmte Informationen bezüglich des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar sowie britischem Pfund dar, die unter Verwendung der offiziellen Wechselkurse der Europäischen Zentralbank ermittelt wurden:

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Ende der Periode	
	€/US\$	€/£	€/US\$	€/£
31. Dezember 2006	1,2556	0,6817	1,3170	0,6715
31. Dezember 2007	1,3702	0,6842	1,4721	0,7334
31. Dezember 2008	1,4708	0,7963	1,3917	0,9525

BEWERTUNG

EADS wird derzeit von Moody's Investor Service mit A1 mit gleichbleibendem Ausblick, von Standard and Poor's mit BBB+ mit gleichbleibendem Ausblick sowie von Fitch IBCA mit BBB+ mit gleichbleibendem Ausblick bewertet.

2.1.2 Überblick

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 43,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 ist EADS das führende Luftfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2008 entfielen rund 75% der Gesamtumsätze auf den zivilen (im Vergleich zu 77% in 2007) und 25% auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 23% in 2007). Zum 31. Dezember 2008 beschäftigte EADS 118.349 Mitarbeiter.

Bis Ende 2008 hat EADS ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Geschäftsbereiche gegliedert:

- **Airbus:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sowie Entwicklung und Herstellung von Flugzeugen für militärische Zwecke;
- **Militärische Transportflugzeuge:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen;
- **Eurocopter:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie deren Wartung;

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

- **Astrium:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie Bereitstellung von Raumfahrtendiensten; und
- **Verteidigung und Sicherheit:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, Verteidigungselektronik, militärischen Telekommunikationslösungen sowie Logistik, Schulungen, Tests, technische und damit verbundene Dienstleistungen.

Zusätzlich hat EADS fünf Geschäftseinheiten („Business Units“ — „BUs“) — ATR, EFW (Elbe Flugzeugwerke GmbH), EADS Socata, EADS Sogerma und EADS North America — die für Zwecke der Segmentberichterstattung unter „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen werden. Ihre Aufgabengebiete umfassen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt, von leichten Verkehrsflugzeugen und von Flugzeugkomponenten sowie die Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen und der Generalunternehmenschaft für das LUH-Programm.

2.1.2.1 WESENTLICHE PROGRAMME UND RESTRUKTURIERUNGSENTWICKLUNGEN IN 2006, 2007 UND 2008

A400M-Programm. Ende 2006 führte Airbus eine wirtschaftliche Überprüfung des A400M-Programms durch. Aufgrund der Risiken und Komplexität des Programms hatte Airbus in 2006 eine Drohverlustrückstellung in Höhe von -352 Millionen Euro für ihren Arbeitsanteil am A400M-Projekt gebildet, die einen entsprechend negativen Einfluss auf das EBIT* des Berichtsjahres hatte. Da jedoch die anderen Geschäftsbereiche des Konzerns zu diesem Zeitpunkt insgesamt einen positiven Beitrag aus dem A400M-Programm erwarteten, wurde die Rückstellung in 2006 auf Konzernebene wieder zurückgenommen. Trotzdem wurde aufgrund des allgemeinen Anstiegs der Kosten für das gesamte Programm auf Konzernebene in 2006 ein negativer Effekt in Höhe von -66 Millionen Euro berücksichtigt, um das kumulierte EBIT* des Programms für die Jahre 2003 bis 2006 anzupassen.

Kurz vor Jahresende 2007 gab EADS bekannt, dass sich die ersten Auslieferungen der A400M um sechs bis zwölf Monate verzögern würden. Dies hatte die finanzielle Auswirkung, dass Airbus in 2007 neben Rückstellungen und Kosten in Höhe von -0,2 Milliarden Euro auf Konzernebene und -0,1 Milliarden Euro bei anderen Geschäftsbereichen eine weitere Drohverlustrückstellung in Höhe von insgesamt -1,2 Milliarden Euro berücksichtigte. Diese Rückstellungen sollten unter anderem Mehrkosten des Programms und das Risiko von Zahlungen aus Vertragsstrafen an Kunden abdecken.

Am 25. September 2008 veröffentlichte EADS eine Pressemitteilung hinsichtlich der Verzögerung des Erstfluges der A400M auf unbestimmte Zeit an, die im Wesentlichen auf die Nichtverfügbarkeit des Antriebssystems zurückzuführen ist. Diese Verzögerung auf unbestimmte Zeit resultiert hauptsächlich aus der vorangegangenen offiziellen Mitteilung der Unterauftragnehmer, dass diese nicht in der Lage sind, einen neuen Lieferzeitpunkt für die A400M-Triebwerke zu nennen. Darüber hinaus gaben andere wesentliche Zulieferer missionskritischer Systeme und der Systemintegration ernsthafte Schwierigkeiten mit den anspruchsvollen technischen Spezifikationen dieses Flugzeugs an.

Am 9. Januar 2009 teilten Airbus Military und EADS mit, dass den europäischen Erstkundennationen der A400M über Occar eine neue Vorgehensweise für das A400M-Programm vorgeschlagen wurde, mit dem Ziel, einen angemessenen Weg für die Fortsetzung des Programms zu finden. Airbus Military und EADS wollten mit diesem Vorschlag Gespräche über den Terminplan des Programms sowie über Änderungen in anderen Bereichen des Vertrags, insbesondere auch hinsichtlich bestimmter technischer Spezifikationen dieses Militärflugzeuges, initiieren. Wie auch bei anderen komplexen militärischen Entwicklungsprogrammen üblich, schlug Airbus Military vor, die Serienproduktion erst dann wieder aufzunehmen, wenn das Programm aufgrund der Ergebnisse der Testflüge einen hinreichenden Reifegrad erreicht hat. Diesem neuen Ansatz folgend, würde die erste Auslieferung der A400M drei Jahre nach dem Erstflug erfolgen. Airbus Military und EADS sind erst dann in der Lage, sämtliche finanziellen Auswirkungen eines überarbeiteten industriellen Plans zu aktualisieren, wenn die Verfügbarkeit der Triebwerke und missionskritischen Systeme eindeutig bestimmt werden kann und der Standpunkt von Occar bezüglich des Vorschlags bekannt ist.

Aufgrund der unbestimmten Verspätungen und des ungewissen technischen Umfeldes, die letztendlich zu dem vorgeschlagenen neuen Programmansatz (wie oben beschrieben) führten, wendet EADS seit dem 25. September 2008 die Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („*early stage method of accounting*“) an. Mit Anwendung dieser Methode wurden alle mit der A400M zusammenhängenden unfertigen Erzeugnisse und unfertigen Leistungen, welche bei einer Bilanzierung unter der Schätzung der Gesamtkosten bis zur Fertigstellung („*estimate at completion method*“) entsprechend dem Fertigstellungsgrad von technischen Meilensteinen als Aufwand erfasst worden wären, bei Entstehung als Aufwand erfasst. Entsprechende Umsatzerlöse wurden realisiert, soweit diese Kosten gemäß dem A400M-Vertrag abrechenbar sind. Gleichzeitig wurde die A400M-Drohverlustrückstellung (die „A400M-Rückstellung“) auf der Basis der wahrscheinlichen verbleibenden Auftragskosten, die über die verbleibenden Auftragslöse hinausgehen, und die Jahresende 2008 geschätzt werden konnten, aktualisiert.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen der oben beschriebenen Sachverhalte auf die Gewinn- und Verlustrechnung 2008:

(in Mio. €)	Zum 31. Dezember 2008		
	Anteil aus der Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen	Anteil aus der Bilanzierung unter Schätzung der Gesamtkosten bis zur Fertigstellung vor Anwendung der Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen	Gesamtauswirkung durch das A400M-Programm
Umsatzerlöse	1.107	419	1.526
Als Aufwand erfasste unfertige Erzeugnisse	(1.449)	(489)	(1.938)
Zwischensumme	(342)	(70)	(412)
Verbrauch von Rückstellungen	334	70	404
Zusätzliche Kosten (einschließlich Zuführung zu Rückstellungen)	(696)	0	(696)
Gesamte EBIT*-Auswirkung	(704)	0	(704)

Verschiedene mögliche zusätzliche Kosten, die mit den unbestimmten finanziellen Auswirkungen einer Verschiebung des Auslieferungszeitplans verbunden sind, wurden bei der Neubeurteilung der A400M-Drohverlustrückstellung im Konzernabschluss von 2008 nicht berücksichtigt, da diese Kosten derzeit nicht verlässlich schätzbar sind. Daher können in zukünftigen Perioden wesentliche negative Auswirkungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen sein, wenn solche Kosten geschätzt werden können, oder wenn auslösende Ereignisse dazu führen, dass die Methode der Bilanzierung unter Schätzung der Gesamtkosten bis zur Fertigstellung wieder aufgenommen wird. Mögliche finanzielle Vorteile aus den zukünftigen Gesprächen mit Kunden könnten diese Auswirkungen vermindern, würden aber erst dann berücksichtigt werden, wenn sie mit Occar und den Nationen vereinbart worden sind.

Für weitere Informationen zum A400M-Programm, einschließlich der damit verbundenen Eventualverbindlichkeiten, siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“ und „ — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

A380-Programm. Im Jahr 2006 musste Airbus aufgrund von Schwierigkeiten im Serienanlauf des Programms, speziell auf dem Gebiet der Elektronik, zweimal ihren Auslieferungsplan für die A380 revidieren. Als Folge davon war das EBIT* von Airbus in 2006 im Vergleich zu 2005 mit (2,5) Milliarden Euro negativ beeinflusst. Diese Belastungen resultierten aus den folgenden Punkten:

- Mehrkosten über die anfänglich erwartete Lernkurve hinaus, da Schwierigkeiten im Herstellungsprozess dazu führten, dass die im Zeitablauf erwarteten Effizienzsteigerungen in der Produktion bei Airbus geringer als erwartet ausfielen;
- Bildung von Drohverlustrückstellungen für Vertragsstrafen, die aufgrund der Lieferverzögerungen an Kunden gezahlt werden müssen;

- Abschreibungen von Vorräten zur Anpassung der Buchwerte an die Nettoveräußerungswerte;
- Berücksichtigung anderer infolge der Lieferverzögerungen fällig werdenden Ausgleichsverpflichtungen, die in 2006 berücksichtigt wurden. Zusammen mit den drei oben genannten Punkten trug dies in 2006 mit etwa -2,0 Milliarden Euro zum gesamten Rückgang des EBIT* von -2,5 Milliarden Euro bei;
- Wertberichtigungen von Vermögenswerten und die Bildung von Rückstellungen infolge des Einfrierens der Entwicklung der Frachtersversion der A380 (-0,3 Milliarden Euro); und
- fortgeführte Produktionsunterstützung für das A380-Programm, mit Kosten, die nicht den Stückkosten zuordenbar sind (-0,2 Milliarden Euro).

In 2007 fielen bei Airbus weiterhin erhebliche Kosten in Verbindung mit dem A380-Programm an, hauptsächlich infolge von Mehrkosten über die anfänglich erwartete Lernkurve und die laufende Flottenbetreuung hinaus. Dennoch verbesserte sich das EBIT* gegenüber 2006 um 1,5 Milliarden Euro.

In 2008 führte die Aktualisierung des A380-Programms zur Erfassung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung in Höhe von -1,1 Milliarden Euro. Diese Belastung berücksichtigt die neuesten Veränderungen des A380-Produktionsplans, der in 2009 implementiert werden soll und die höheren wiederkehrenden Kosten aus den Herausforderungen des Hochlaufs, denen sich EADS gegenüber sieht. Des Weiteren spiegeln sich anhaltende Betreuungskosten im EBIT* wider.

A350-XWB(Xtra Wide Body)-Programm. Im Dezember 2006 wurde das neue Programm A350 XWB offiziell gestartet und gleichzeitig das ursprüngliche A350-Programm eingestellt. Der Start der A350 XWB löste die Bildung einer Rückstellung in Höhe von -505 Millionen Euro für die

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

erwartete Abgeltung von Lieferverpflichtungen aus Festaufträgen für die ursprüngliche A350 aus, die nicht länger erfüllt werden können.

Das EBIT* von Airbus war im Jahr 2007 weiterhin durch Kosten für das A350-XWB-Programm in Höhe von etwa -1,0 Milliarden Euro belastet. Diese Kosten ergaben sich insbesondere aus Drohverlustrückstellungen für die ersten Bestellungen der A350 XWB, deren Margen durch Preisanreize für Erstbestellungen und die Kosten für die anfängliche Lernkurve belastet sind.

Am Ende des Geschäftsjahres 2008 wurde im A350-XWB-Programm der als „detailed definition freeze“ (Festlegung der detaillierten Definition) bezeichnete Meilenstein erreicht, der den Reifegrad des Programms feststellt. Parallel zur Entwicklung der zugehörigen Fertigungsmittel und der Investitionen in Gebäude, wird Airbus die weitergehende spezifische Designarbeiten fortsetzen.

Power8-, Power8 Plus- und Future-EADS-Programme. Zu Beginn des Jahres 2007 startete Airbus ein Restrukturierungsprogramm über vier Jahre namens „Power8“, mit dem ab dem Jahr 2010 ein Beitrag von 2,1 Milliarden Euro zum EBIT* und von 2007 bis 2010 ein zusätzlicher Cashflow von insgesamt 5 Milliarden Euro erreicht werden soll. Als Teil der unter Power8 geplanten Maßnahmen, die Gemeinkosten und speziell die Mitarbeiteranzahl zu reduzieren, berücksichtigte EADS Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von -624 Millionen Euro im EBIT* des Jahres 2007. In 2008 wurden 194 Millionen Euro dieser Rückstellung aufgelöst, um den derzeitigen Stand der Restrukturierungsverpflichtungen widerzuspiegeln, die niedriger sind als ursprünglich erwartet.

Die realisierten Power8-Kosteneinsparungen betragen in 2008 brutto 1,3 Milliarden Euro im Vergleich zu den ursprünglich veranschlagten Kosten. Angesichts des Fortschritts und der bisher erzielten Aussichten des Power8-Programms hält EADS an den bisher kommunizierten Power8-Zielen bezüglich EBIT* und Reduzierungen von Mittelabflüssen weiter fest.

In 2008 führte EADS ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm ein, welches als „Power8 Plus“ bezeichnet wird und dessen Ziel es ist, das EBIT* ab 2011-2012 zusätzlich um 1 Milliarden Euro zu verbessern. Von Airbus wird erwartet, dass er mit etwa zwei Dritteln zu den Kosteneinsparungen beiträgt und die restlichen Kosteneinsparungen durch die Geschäftsbereiche Eurocopter, MTA, Astrium, Verteidigung und Sicherheit sowie der Zentrale erbracht werden.

Des Weiteren arbeitet EADS derzeit an einem Integrationsprogramm, aus dem Rationalisierungen und Kosteneinsparungen resultieren sollen, und das als „Future EADS“ bezeichnet wird. Damit wird das Ziel verfolgt, das EBIT* in 2011-2012 durch

Kosteneinsparungen um 200 Millionen Euro zu erhöhen. Es zielt auf die weitere Integration der Organisationsstruktur, Verbesserungen in den Entscheidungsprozessen und Kosteneinsparungen in der Zentrale und den Geschäftsbereichen ab, ebenso wie auf eine engere Zusammenarbeit zwischen der Zentrale und den Geschäftsbereichen.

EADS Sogerma. Am 10. Januar 2007 schloss EADS Sogerma den Verkauf von drei Tochtergesellschaften — Sogerma Services, Sogerma America Barfield B.C. und Sogerma Tunisia — die weltweit auf den Gebieten Unterstützung und Wartung aktiv sind, an die TAT-Gruppe ab. Im Vorfeld des Verkaufs hatte EADS in 2006 Wertberichtigungen auf Vermögenswerte in Höhe von -117 Millionen Euro — einschließlich -33 Millionen Euro für die verbleibenden Tochtergesellschaften Seca und Revima — vorgenommen, sowie Restrukturierungsrückstellungen von -42 Millionen Euro gebildet. Zusammen mit einem operativen Verlust von -96 Millionen Euro verzeichnete EADS Sogerma in 2006 ein EBIT* von -351 Millionen Euro, eine Verschlechterung um -114 Millionen Euro im Vergleich zu 2005. Als Folge des Verkaufs dieser Tochterunternehmen war der EBIT* Beitrag von EADS Sogerma für das Jahr 2007 positiv. Im Jahr 2008 veräußerte EADS Sogerma ihr Tochterunternehmen Revima und bestätigte ihren Aufschwung.

2.1.2.2 ENTWICKLUNGEN

EADS erwartet, dass nach den 900 Bruttobestellungen im Jahr 2008, die Neubestellungen für Flugzeuge bei Airbus in 2009 auf brutto 300-400 absinken werden; dies stellt unter den derzeitigen Marktbedingungen eine Herausforderung dar. Sie erwartet daneben, dass die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in 2009 aufgrund des Hochlaufens neuer Programme, insbesondere der A350 XWB, ansteigen werden und dass die Preise der in 2009 ausgelieferten Flugzeuge aufgrund des starken Wettbewerbs in der Vergangenheit vor allem bei Langstreckenflugzeugen sinken werden. Ferner wird sich EADS im Jahr 2009 aufgrund eines sinkenden Dollarkurses einem deutlichen Rückgang der Devisenkurse im Hedge-Portfolio gegenüber sehen.

Am 19. Februar 2009 kündigte Airbus an, ab Oktober 2009 die Produktion der A320-Familie von 36 auf 34 Flugzeuge pro Monat anzupassen. Die Produktionskadenz der A330/A340-Familie soll nicht wie ursprünglich geplant weiter angehoben, sondern auf dem derzeitigen Niveau von 8,5 Flugzeugen pro Monat angehalten werden. Diese Entscheidungen spiegeln die derzeitige Einschätzung der Marktnachfrage durch EADS wider, da die Fluggesellschaften ihre Kapazitäten aufgrund der weiterhin bestehenden Unsicherheiten als Folge der Weltwirtschaftskrise anpassen. Wenn EADS es für angemessen erachtet, könnten die Produktionsraten weiter nach unten korrigiert werden. In 2008 lieferte Airbus 483 Flugzeuge aus und strebt in 2009 eine ähnliche Leistung an.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen

2.1.3.1 UMFANG UND ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Im Jahresvergleich können Veränderungen in der Ertragslage von EADS zum Teil auf den Verkauf und Erwerb von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen zurückzuführen sein.

Airbus: Da EADS die Vermögenswerte, Schulden und Geschäfte von Airbus seit dem 1. Januar 2001 effektiv kontrolliert, wird Airbus seitdem bei EADS voll konsolidiert. BAE Systems hat bis zum Oktober 2006 einen Minderheitsanteil von 20% an Airbus gehalten, der von EADS zu diesem Zeitpunkt erworben wurde.

BAE Systems hielt Verkaufsoptionen auf den Minderheitenanteil an Airbus, die im Zusammenhang mit dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss im Jahr 2001 von EADS gewährt worden waren. Diese Verkaufsoptionen waren zum beizulegenden Zeitwert von BAE Systems ausübbar und gegen Barzahlung oder eine entsprechende Anzahl an EADS – Aktien einzulösen. Der überarbeitete IAS 32 (welcher bei EADS rückwirkend zum 1. Januar 2005 angewendet wurde) führte dazu, dass EADS die Verkaufsoptionen in der Konzernbilanz als Verbindlichkeit („Verbindlichkeiten aus Minderheitenanteilen mit Verkaufsoptionen“), bewertet zum beizulegenden Zeitwert, auszuweisen hatte. (Vor dieser Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethode zeigte EADS den Anteil von BAE Systems an Airbus in den „Anteilen in Fremdbesitz“ im Eigenkapital).

Gemäß dem überarbeiteten IAS 32 wurden Dividendenzahlungen an BAE Systems als teilweise Rückzahlung der Verbindlichkeit behandelt, wodurch sich die Verbindlichkeiten aus Minderheitenanteilen mit Verkaufsoptionen verringerten, ohne die Anteile in Fremdbesitz zu tangieren. Weitere Änderungen des beizulegenden Zeitwertes der Verbindlichkeit wurden als Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Minderheitenanteilen mit Verkaufsoptionen unter Anpassung des Geschäfts- oder Firmenwerts berücksichtigt, ohne direkte Auswirkung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Zum 31. Dezember 2005 wurde der beizulegende Zeitwert für Verbindlichkeiten aus Minderheitenanteilen mit Verkaufsoptionen mit 3,5 Milliarden Euro angesetzt.

Im Juni 2006 hat BAE Systems seine Verkaufsoptionen ausgeübt. Eine unabhängige Investment Bank hat daraufhin den beizulegenden Zeitwert des 20%igen Anteils an Airbus mit 2,75 Milliarden Euro ermittelt, welches einen Rückgang um 750 Millionen Euro von dem zum 31. Dezember 2005 angesetzten Bilanzwert darstellte. Dividendenzahlung an BAE Systems im Jahr 2006 trugen mit 129 Millionen Euro zu diesem Rückgang bei, der verbleibende Teil von 621 Millionen Euro führte zum größten Teil zu einer entsprechenden Verminderung

des Airbus-Geschäfts- oder Firmenwerts (613 Millionen Euro). Nach der Barzahlung des Kaufpreises von 2,75 Milliarden Euro im Oktober 2006 war die Verbindlichkeit aus Minderheitenanteilen mit Verkaufsoptionen in der Konzernbilanz nicht mehr auszuweisen.

MBDA: EADS und BAE Systems halten jeweils einen Anteil von 37,5% an MBDA. Die verbleibenden 25% entfallen auf Finmeccanica. In 2006 konsolidierte EADS MBDA quotal mit 50% im Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit. Der Anteil von Finmeccanica wurde als Anteil in Fremdbesitz in Höhe von 12,5% ausgewiesen. Ab dem 01. Januar 2007 wurde der Prozentsatz für die quotal Konsolidierung von MBDA von 50% auf 37,5% geändert. Deshalb wurde in den Jahren 2007 und 2008 der Anteil von Finmeccanica nicht länger als Anteil im Fremdbesitz ausgewiesen. Die konsolidierten Zahlen von 2006 wurden nicht angepasst.

Akquisitionen und Veräußerungen:

Am 22. April 2008 erwarb EADS die in Kalifornien/USA ansässige PlantCML, eine führende Anbieterin von Notrufdienstleistungen, die ab diesem Zeitpunkt im Segment Verteidigung und Sicherheit voll konsolidiert wird. Die Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem erworbenen Nettovermögen (noch nicht endgültig ermittelt) führte zu einem vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwert von 302 Millionen US-Dollar.

Am 28. Juli 2008 erwarb EADS weitere Anteile in Höhe von 41% an der in Toulouse/Frankreich ansässigen Spot Image, einer weltweit führenden Gesellschaft für die Beschaffung von Satellitenbildern und Zusatzleistungen für geologische Informationsdienste. EADS erhöhte dadurch ihren Anteil an Spot Image auf 81%. Auf Grund von effektiver Kontrolle wurde Spot Image von EADS bereits ab dem 1. Januar 2008 im Geschäftsbereich Astrium voll konsolidiert. Der Erwerb der zusätzlichen Anteile führte zu einem zusätzlichen vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 4 Millionen Euro.

Am 7. April 2008 erwarb EADS die Surrey Satellite Technology Limited (SSTL) mit Sitz in Großbritannien, die auf das Design und die Fertigung von kleinen Satelliten und Mikrosatelliten spezialisiert ist. Aufgrund der Genehmigung der europäischen Kommission erfolgte die Konsolidierung von SSTL zum 31. Dezember 2008 in Astrium. Dieser Erwerb führte zu einem Geschäfts- oder Firmenwert von 43 Millionen GBP (noch nicht endgültig ermittelt).

Im Januar 2007 erhöhte EADS ihren Anteil an der Atlas-Elektronik-Gruppe von 40% auf 49% durch Sacheinlage ihres

Marinegeschäfts in die Atlas Elektronik. Atlas Elektronik wird quotal konsolidiert, die endgültige Bestimmung des Unterschieds zwischen Kaufpreis und Nettowert der erworbenen Vermögenswerte führte zu einem Geschäfts- oder Firmenwert von 42 Millionen Euro.

Am 10. Januar 2007 verkaufte EADS die verbleibenden 60% ihrer Anteile an Sogerma Services sowie ihre verbleibenden Anteile an den Tochterunternehmen Sogerma America Barfield B.C. (100%) und EADS Sogerma Tunisie (50,1%) wie oben bereits beschrieben.

Am 13. Oktober 2006 erwarb EADS den 20%igen Minderheitsanteil an Airbus von BAE Systems, nachdem BAE Systems die für ihren Anteil an Airbus gehaltene Put-Option im Juni 2006 ausgeübt hatte. Bereits vor dieser Transaktion hatte EADS die Kontrolle über Airbus ausgeübt, was zu einer Vollkonsolidierung dieses Geschäftsbereiches im Konzernabschluss führte.

Am 3. August 2006 erwarb EADS 40% der Anteile an der Atlas-Elektronik-Gruppe, die auf Ausrüstungen und Systeme für Seestreitkräfte spezialisiert ist.

Am 28. Februar 2006 wurden 81% der LFK GmbH und die TDW GmbH, die im EADS-Konzernabschluss voll konsolidiert waren, an den europäischen Hersteller von Flugkörpersystemen – MBDA – verkauft, den EADS quotal konsolidiert.

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 5: Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr“.

2.1.3.2 PENSIONSVERPFLICHTUNGEN IN GROSSBRITANNIEN

In Großbritannien beteiligt sich EADS an verschiedenen treuhändisch verwalteten, über Fonds finanzierten Pensionsplänen zu Gunsten leitender und nicht leitender Angestellter, für die hauptsächlich BAE Systems der Arbeitgeber ist. Diese Versorgungspläne erfüllen die Definition leistungsorientierter, gemeinschaftlicher Pläne mehrerer Arbeitgeber nach IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“. Hinsichtlich der Arbeitnehmer, die an diesen Versorgungsplänen der BAE Systems in Großbritannien teilnehmen, stellen Airbus UK und MBDA UK die wesentlichen Beteiligungen von EADS dar. Für die Beteiligung an Airbus gilt dies auch nach der Akquisition des 20% Minderheitsanteils von BAE Systems am 13. Oktober 2006. Auf Grund der Vereinbarung über Pensionspläne in Großbritannien zwischen EADS und BAE Systems sowie einer Änderung in der britischen Rentengesetzgebung, die im April 2006 in Kraft getreten ist und frühere Beschränkungen für nicht assoziierte Arbeitgeber, die sich an einem individuellen Pensionsplan beteiligen, aufhebt, werden die an den Versorgungsplänen beteiligten Arbeitnehmer von Airbus UK auch weiterhin Mitglieder der BAE Systems Versorgungspläne bleiben.

Im Allgemeinen wird von den Treuhändern – in Abhängigkeit von der Finanzierungslage der betreffenden Pensionspläne – die Höhe der von den teilnehmenden Arbeitgebern zu leistenden Zuführungen bestimmt, um die Versorgungspläne finanziell angemessen auszustatten. Die verschiedenen britischen Versorgungspläne, an denen EADS-Gesellschaften teilnehmen, sind derzeit unterfinanziert. BAE Systems hat mit den Treuhändern verschiedene Maßnahmen vereinbart, um die Unterdeckung auszugleichen. Diese beinhalten (i) regelmäßige Zuführungsbeträge für aktive Mitarbeiter, deren Höhe über dem liegt, was für eine ausgeglichene Finanzierungssituation notwendig wäre und (ii) zusätzliche Beiträge des Arbeitgebers.

Durch die vertraglichen Vereinbarungen zwischen EADS und BAE Systems sind die Beiträge von EADS zum wichtigsten Versorgungsplan („*main scheme*“) betragsmäßig für einen vereinbarten Zeitraum (bei Airbus UK bis Juli 2011; bei MBDA UK bis Dezember 2007) begrenzt. Beiträge, die die Begrenzung übersteigen, werden von BAE System bezahlt. Daher ist EADS während des vereinbarten Zeitraums der Beitragsbegrenzung weder Erhöhungen der regelmäßigen Zuführungen, die durch die Unterdeckung der Pläne bedingt sind, noch weiteren Zuzahlungen ausgesetzt. Auch nach Ablauf der Beitragsbegrenzungen schaffen die besonderen Finanzierungsvereinbarungen zwischen BAE Systems und EADS eine andere Ausgangslage für EADS, die, abweichend von den üblichen britischen gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber, die von Airbus UK und MBDA UK zu leistenden regelmäßigen Beiträge auf Sätze begrenzt, die von allen teilnehmenden Arbeitgebern zu entrichten sind.

Aufbauend auf den von BAE Systems bereitgestellten Informationen zu den verschiedenen Pensionsplänen konnte EADS ihren Anteil am Planvermögen, den leistungsorientierten Verpflichtungen sowie der damit verbundenen Unterdeckung einschätzen, wobei der Einfluss des oben beschriebenen Beitragsbegrenzungsmechanismus ebenso wie zukünftige von BAE Systems mit den Treuhändern vereinbarte Sonderzuführungen, berücksichtigt wurden. Dementsprechend hat EADS zum 31. Dezember 2008 eine Rückstellung in Höhe von -578 Millionen Euro (31. Dezember 2007 -494 Millionen Euro) für ihren gegenwärtigen Anteil an der Netto-Unterdeckung der Pensionspläne in Großbritannien erfasst. In Übereinstimmung mit der Anwendung des oben beschriebenen, überarbeiteten IAS 19 (Eigenkapitalmethode) wurde zum 31. Dezember 2008 ein entsprechender Betrag von -804 Millionen Euro im Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) (31. Dezember 2007 -554 Millionen Euro) berücksichtigt.

Für weitere Informationen zur Beteiligung von EADS an den leistungsorientierten gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber in Großbritannien siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26 B): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“.

2.1.3.3 ANPASSUNGEN AN BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospaciale Matra („ASM“), DaimlerChrysler Aerospace („DASA“) und Construcciones Aeronáuticas S.A. („CASA“), die 2000 zur Gründung von EADS führte, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei ASM als Erwerber auftrat. Dementsprechend wurden die Buchwerte bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Betrag in Höhe von insgesamt 1,8 Milliarden Euro, nach Abzug von Ertragsteuern, angepasst, um ihnen einen Teil des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts von Dasa und CASA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Anpassungen an beizulegende Zeitwerte“). Diese Zuschreibungen werden generell über vier bis fünfzehn Jahre für Sachanlagevermögen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Darüber hinaus passte EADS im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag in Höhe von insgesamt 0,3 Milliarden Euro, nach Abzug von Ertragsteuern, an um den beizulegenden Wert widerzuspiegeln. Die Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte führen zu Abschreibungsaufwand, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wird. Zum Zwecke der Berichterstattung des Managements über Finanzdaten behandelt EADS diese Abschreibungen als Einmalposten im EBIT vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements — Verwendung des EBIT“.

In 2006 wurde eine Betriebsprüfung der Dasa für die Jahre 1994 bis 1999 abgeschlossen. Entsprechend der EADS-Gesellschaftervereinbarung wurden die daraus resultierenden Steueraufwendungen von der Daimler AG erstattet. Als Ergebnis dieser Prüfung wurden zum 31. Dezember 2006 aktive latente Steuern und Geschäfts- oder Firmenwert des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit in Höhe von 52 Millionen Euro und der Zentrale in Höhe von 12 Millionen Euro entsprechend angepasst. Dies führte sowohl zu einem sonstigen Aufwand als auch zu einem Steuervorteil in Höhe von 64 Millionen Euro in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 2006. EADS berücksichtigte die Belastung als einmaligen Posten im EBIT*. Siehe „2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements — Verwendung des EBIT“.

2.1.3.4 WERTMINDERUNG/ABSCHREIBUNG VON VERMÖGENSWERTEN

Wenn ein auslösendes Ereignis, wie z.B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planung bzw. der getroffenen Annahmen eintritt, führt EADS einen Wertminderungstest für möglicherweise betroffene Vermögenswerte, Vermögensgruppen, Tochtergesellschaften, Joint Ventures

oder assoziierte Unternehmen durch. Darüber hinaus testet EADS im vierten Quartal eines jeden Geschäftsjahres Geschäfts- oder Firmenwerte darauf, ob eine Wertminderung vorliegt, ungeachtet dessen ob Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen oder nicht. Ein Wertminderungsaufwand wird ergebniswirksam mit dem Betrag gebucht, um den der Buchwert eines Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

In der Regel wird zur Bestimmung des Nutzungswertes der Vermögenswerte die Discounted-Cashflow-Methode verwendet. Die Discounted-Cashflow-Methode hängt von der Einschätzung des Managements von EADS („Management“) hinsichtlich der zukünftigen Cashflows und dem gewählten Abzinsungsfaktor ab. Aus diesem Grund können sich selbst geringfügige Änderungen wesentlich auf die Vermögensbewertung und somit auch auf die Höhe der potenziellen Wertminderung auswirken.

Der von EADS benutzte Abzinsungsfaktor leitet sich aus den durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten des Konzerns ab und wird angepasst, um die Risiken des betreffenden Geschäfts wiederzugeben. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Bewertungsmethoden — Wertminderung nicht finanzieller Vermögenswerte“ und „ — Anmerkung 14: Immaterielle Vermögenswerte“.

Wertminderungen des Geschäfts- oder Firmenwertes wirken sich auf die Ertragskraft aus, da sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS in der Position „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen werden. In den Jahren 2006, 2007 und 2008 lag keine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes vor. Jedoch wurden im Jahre 2006 bei EADS Sogerma Wertminderungen auf andere Vermögenswerte als Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Diese bezogen sich mit -84 Millionen Euro auf die Tochtergesellschaften Sogerma Services, Sogerma Tunisie und Barfield, die am 10. Januar 2007 an die TAT-Gruppe verkauft wurden, mit -33 Millionen Euro auf die verbleibenden Sogerma Tochtergesellschaften Seca und Revima sowie mit -250 Millionen Euro bei Airbus vorwiegend auf Abschreibungen der Vorräte und Wertminderungen des Anlagevermögens des A380-Programms. Diese Aufwendungen hatten eine negativ Auswirkung auf das EBIT* des Jahres 2006. Für eine Erläuterung der Wertminderungstests auf den Geschäfts- oder Firmenwert insbesondere bei Airbus siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 14: Immaterielle Vermögenswerte“.

2.1.3.5 FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Seit der Anwendung von IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ im Jahr 2003 beurteilt die bei EADS produktbezogenen Entwicklungskosten, ob die Voraussetzungen für eine Aktivierung als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte erfüllt sind. Dabei werden die Ansatzkriterien eng ausgelegt.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Alle Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht die Kriterien des IAS 38 erfüllen, werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aufwandswirksam erfasst.

In 2006 wurden in Übereinstimmung mit IAS 38 411 Millionen Euro produktbezogene Entwicklungskosten (einschließlich 335 Millionen Euro für das Airbus A380-Programm) aktiviert. In 2007 wurden 93 Millionen Euro aktiviert (keine weitere Aktivierung für das Airbus A380-Programm, nachdem Ende 2006 mit der Produktion begonnen wurde) und in 2008 87 Millionen Euro.

Aktiviert Entwicklungsaufwendungen werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten abgeschrieben. Wenn die zu produzierende Anzahl von Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstandes abgeschrieben. Die Abschreibungen werden in den Umsatzkosten erfasst. Im Jahre 2007 wurden auf aktivierte Entwicklungskosten Abschreibungen in Höhe von -46 Millionen Euro vorgenommen, in 2008 -56 Millionen Euro, wovon der Großteil das MRTT- und das Airbus-A380-Programm betraf. Abschreibungen im Airbus-A380-Programm fielen erstmalig in 2007 an, nachdem Ende 2006 mit der Produktion begonnen wurde.

Selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände werden jährlich auf Wertminderungen untersucht, wenn der Vermögenswert noch nicht in Gebrauch ist sowie später, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass der Buchwert des Vermögenswertes nicht mehr erzielbar ist.

2.1.3.6 BILANZIERUNG GESICHERTER POSITIONEN IM JAHRESABSCHLUSS

Mehr als 60% der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in britischen Pfund anfällt. EADS legt Sicherungsstrategien fest, um den Einfluss von Wechselkurschwankungen auf ihr Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „— 2.1.8 Sicherungsgeschäfte — Wechselkurse“ und „Risikofaktoren — Finanzmarktrisiken — Wechselkursrisiken“.

Cashflow-Hedges. Der Konzern wendet Cashflow-Hedge-Accounting im Allgemeinen für Fremdwährungsderivate an, die der Sicherung zukünftiger Verkäufe dienen, sowie für bestimmte Zinsswaps, die die Schwankungen in den Cashflows aus bilanzierten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten absichern. Veränderungen in den beizulegenden Zeitwerten der Sicherungsinstrumente werden, soweit sie sich auf den effektiven Teil der Sicherung beziehen, im „*accumulated other comprehensive income*“ (AOCI, d.h. kumulierte erfolgsneutrale Eigenkapitaländerungen), einem separaten Posten des konsolidierten Eigenkapitals, abzüglich zugehöriger latenter Steuern gezeigt und bei

Realisierung der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit deren Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Siehe „— 2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)“. Der ineffektive Teil der Sicherung wird sofort im Periodenergebnis berücksichtigt. Die im Eigenkapital angesammelten Beträge werden in der Periode erfolgswirksam, in der das gesicherte Grundgeschäft in der Gewinn- und Verlustrechnung realisiert wird, d.h. wenn der prognostizierte Verkauf stattfindet oder wenn die Finanzerträge oder Finanzaufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Werden gesicherte Transaktionen storniert, so werden die zuvor im Eigenkapital gebuchten Gewinne und Verluste aus dem Sicherungsgeschäft grundsätzlich im Periodenergebnis berücksichtigt. Für Produkte wie Flugzeuge sichert EADS üblicherweise die ersten geplanten Cashflows eines Monats ab, die mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehen sind, ausgehend von den endgültigen Zahlungen bei Auslieferung. Siehe „— 2.1.8. Sicherungsgeschäfte — Wechselkurse“.

Cashflow-Hedges, die sich auf stornierte Transaktionen beziehen, werden für Zwecke der Rechnungslegung grundsätzlich als beendet angesehen. Die Summe aus (i) den Änderungen der beizulegenden Zeitwerte dieser Sicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar und (ii) dem auf diese Sicherungsgeschäfte bis zum 1. Januar entfallenden Anteil des AOCI, der zurückzunehmen ist, wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Allgemeinen als Umsatzerlöse und als latenter Steuerertrag (-aufwand) ausgewiesen.

Umsätze in anderen Währungen als in Euro, die nicht durch Finanzinstrumente gesichert sind, werden zu dem jeweiligen Tageskurs in Euro umgerechnet, an dem die zugrunde liegende Transaktion stattfindet.

2.1.3.7 WÄHRUNGSUMRECHNUNG

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

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war, monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit dem Wechselkurs am Bilanzstichtag. Fremdwährungsgewinne und -verluste aus der Umrechnung von monetären Vermögenswerten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn sie nicht als Sicherungsinstrument, das für einen Cashflow Hedge qualifiziert, im Eigenkapital abgegrenzt werden.

Nicht monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung, die zu historischen Kosten bilanziert sind, werden zum Wechselkurs am Tage der Transaktion in Euro umgerechnet. Die sich aus nicht monetären finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergebenden Umrechnungsdifferenzen sind Teil der Gewinne bzw. Verluste aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten und Schulden. Umrechnungsdifferenzen aus nicht monetären finanziellen Vermögenswerten, wie zum Beispiel Eigenkapitaltiteln, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind, werden im AOCI berücksichtigt.

Ein durch den Erwerb eines ausländischen Tochterunternehmens nach dem 31. Dezember 2004 entstandener Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an beizulegende Zeitwerte werden als Vermögenswerte und Schulden des erworbenen Unternehmens behandelt und zum Kurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Für Transaktionen, die vor dem 31. Dezember 2004 stattfanden, werden Geschäfts- oder Firmenwerte sowie erworbene Vermögenswerte und Schulden als solche des Käufers behandelt.

Die kumuliert im AOCI erfassten Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam berücksichtigt, wenn das assoziierte ausländische Unternehmen verkauft oder liquidiert, bzw. der Vermögenswert bzw. die Schuld des assoziierten Unternehmens verkauft wird.

Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnung bei Airbus

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

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

Insbesondere werden von Kunden erhaltene Anzahlungen (und die zugehörigen bei Umsatzrealisierung gebuchten Umsätze) nunmehr mit dem zum Zahlungszeitpunkt gültigen Wechselkurs bewertet. Auf US-Dollar lautende Kosten werden mit dem Wechselkurs des Tages, an dem sie angefallen sind, umgerechnet.

Insoweit als auf in US-Dollar lautende Anzahlungen von Kunden und die entsprechenden Kosten in US-Dollar zeitlich oder betragsmäßig voneinander abweichen, ergeben sich EBIT*-wirksame Währungseffekte. Darüber hinaus hängt die Höhe der Abweichung und die entsprechende Auswirkung auf das EBIT* von Änderungen in den Auslieferungszahlen ab.

2.1.3.8 BILANZIERUNG VON ABSATZFINANZIERUNGEN IM JAHRESABSCHLUSS

Um Produktverkäufe vorwiegend von Airbus und ATR zu unterstützen, kann EADS beschließen, sich fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen, entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte. Bestimmte Verträge können eine Wertgarantie beinhalten (Vermögenswertgarantien — Asset Value Guarantee — „AVG“), durch EADS einen Teil des beizulegenden Zeitwerts eines Flugzeugs für einen begrenzten Zeitraum ab einem festgelegten Zeitpunkt nach Auslieferung (meist zwölf Jahre nach Auslieferung) garantiert. Siehe „ — 2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung – Absatzfinanzierung“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“. Die Bilanzierung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit einhergehenden Risiko ab.

In der Bilanz. Wenn in Folge einer Finanzierungstransaktion die Risiken und Chancen aus dem Eigentum an dem finanzierten Flugzeug beim Kunden liegen, wird die Transaktion entweder als ein Darlehen oder als Finanzierungs-Leasing („Finance Lease“) behandelt. In solchen Fällen werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf des Flugzeugs bei Auslieferung gezeigt und die Zinsen aus der Finanzierung über die Laufzeit im Finanzergebnis ausgewiesen. Der ausstehende Betrag der Darlehensforderung wird in der Bilanz, abzüglich kumulierter Wertminderungen, unter den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Wenn dagegen die mit dem Eigentum verbundenen Risiken bei Airbus bzw. ATR verbleiben, wird die Transaktion als Operating-Leasing („Operating Lease“) bilanziert. Es ist Unternehmenspolitik von EADS, Operating-Leasing für neue an Kunden auszuliefernde Flugzeuge soweit als möglich zu vermeiden. Daher treten neue Operating-Leasing-Verhältnisse vornehmlich im Zusammenhang mit der künftigen Wiedervermarktung von Flugzeugen auf. Anstatt 100% der Erträge aus dem „Verkauf“ des Flugzeugs bei Auslieferung als Umsatzerlöse auszuweisen, werden die Leasingerträge aus solchen Operating-Leasing-Verhältnissen über die Laufzeit der entsprechenden Leasingverträge als Umsatzerlöse erfasst. Die verleaste Flugzeuge werden in der Bilanz als Vermögenswert (Sachanlagen) zu fortgeführten Herstellungskosten

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

ausgewiesen, die entsprechenden Aufwendungen für Abschreibungen und mögliche Wertminderungen werden unter den Umsatzkosten erfasst. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“.

Übertrifft der Barwert einer AVG 10% des Kaufpreises des Flugzeugs, wird der Verkauf des zugrunde liegenden Flugzeugs im Jahresabschluss als Operating-Leasing ausgewiesen. In diesem Fall wird die Barzahlung des Kunden bei Lieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und bis zum letzten Ausübungsdatum linear auf den Betrag der AVG aufgelöst. Das Flugzeug wird zu Herstellungskosten als Sachanlage angesetzt und der Unterschied zwischen den Herstellungskosten und dem Betrag der AVG über den Zeitraum bis zum letzten Ausübungszeitpunkt abgeschrieben. Die Abschreibungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter den Umsatzkosten ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „ — Anmerkung 31: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

Außerbilanziell — Eventualverpflichtungen. Bestimmte Verpflichtungen im Rahmen von Verkaufsfinanzierungen, wie zum Beispiel Ober-/Unterleasingverhältnisse und AVGs, bei denen der Barwert der Garantie die 10%-Grenze nicht überschreitet, werden nicht in der Bilanz ausgewiesen.

Damit werden Transaktionen, die solche AVGs beinhalten, als Verkäufe und die AVG als Eventualverpflichtungen behandelt. Um das Risiko aus AVGs zu reduzieren und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme zu minimieren, geben Airbus und ATR nur vorsichtige Wertgarantien mit restriktiven Ausübungsbedingungen, unter anderem mit begrenzten Ausübungszeiträumen ab.

Bei Ober-/Unterleasingverhältnissen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Investoren die Nutzung von Steuervorteilen im Zusammenhang mit Leasing in bestimmten Ländern zu ermöglichen, entfallen die mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken üblicherweise auf einen Dritten, den Oberleasinggeber („*head lessor*“). Der Oberleasinggeber verleast das Flugzeug an Airbus bzw. ATR, die es wiederum an den Kunden weiterverleasen. Soweit als möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasingverhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus bzw. ATR werden als außerbilanzielle Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Rückstellungen und Wertberichtigungen. Entsprechend ihrer Politik, für das Risiko aus der Absatzfinanzierung vorzusorgen, bilanziert EADS Rückstellungen, um ihr geschätztes Nettorisiko aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Rückstellungen im Zusammenhang mit Risiken aus Absatzfinanzierung werden unabhängig davon, ob diese bilanzwirksam sind oder nicht, als Wertminderung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte oder unter den Rückstellungen ausgewiesen. Vorsorgen, die als Rückstellungen ausgewiesen werden, beziehen sich überwiegend auf außerbilanzielle Verpflichtungen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26 C): Sonstige Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswertes, wenn die Vorsorgen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „ — Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen bei den Rückstellungen aufgrund geänderter Einschätzungen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis zukünftiger Berichtszeiträume haben.

2.1.3.9 DROHVERLUSTRÜCKSTELLUNGEN

EADS erfasst Drohverlustrückstellungen wenn es wahrscheinlich wird, dass die Gesamtkosten eines Vertrags die Gesamterlöse übersteigen werden. Aufgrund der Größe, Dauer und Art vieler Verträge von EADS, ist die Schätzung der Gesamtumsätze und -kosten bis zur Fertigstellung kompliziert und von vielen Parametern und Schätzungen abhängig. Dazu gehören auch Strafen, welche an Kunden in Verbindung mit der Vertragserfüllung gezahlt werden müssen. Drohverlustrückstellungen werden deswegen regelmäßig überprüft und neu bewertet. Jedoch können sich zukünftige Veränderungen in den von EADS getroffenen Annahmen oder Veränderungen in den zugrunde liegenden Umständen — einschließlich der Auswirkungen von Fremdwährungsschwankungen — wie oben unter „Fremdwährungsumrechnung“ beschrieben — auf die Drohverlustrückstellungen positiv wie negativ auswirken und die zukünftige finanzielle Entwicklung beeinflussen. Insbesondere sind in den Drohverlustrückstellungen keine Annahmen bzgl. der Sicherungskurse, die auf die entsprechenden Verträge zutreffen könnten berücksichtigt. Daher können diese Rückstellungen in Abhängigkeit von den Veränderungen der Umrechnungskurse (insbesondere des Euro zum U.S. Dollar oder dem britischen Pfund) und anderer Annahmen bei regulären Vertragsprüfungen, einschließlich Kostenüberprüfungen variieren, mit der dementsprechenden Auswirkung auf das EBIT.*

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements

2.1.4.1 AUFTRAGSBESTAND

Der Auftragsbestand am Jahresende besteht aus Verträgen, die bis zu diesem Zeitpunkt unterschrieben wurden (bewertet zu Listenpreisen für Verkehrsflugzeuge). Nur verbindliche Aufträge werden in die Berechnung des Auftragsbestandes einbezogen. Bei Verkehrsflugzeugen wird ein verbindlicher Auftrag als ein Auftrag ohne Rücktrittsklausel definiert, für den EADS eine nicht rückzahlbare Anzahlung erhält. Verteidigungsaufträge werden in den Auftragsbestand aufgenommen, wenn der damit verbundene Beschaffungsvertrag unterzeichnet wurde (und in den meisten Fällen eine Anzahlung eingegangen ist). Verpflichtungen aus Rahmenverträgen („Umbrella“- oder

„Framework“-Vereinbarungen) mit Regierungskunden werden erst nach offizieller Bekanntgabe an EADS in den Auftragsbestand aufgenommen.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beträge des Auftragsbestandes in der nachstehenden Tabelle von den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum indiziert und, soweit anwendbar, in Euro umgerechnet werden (mit dem Sicherungskurs für den gesicherten Anteil der erwarteten Cashflows und mit dem Stichtagskurs für den nicht gesicherten Teil). Die Höhe des Auftragsbestandes für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

KONZERN-AUFTRAGSBESTAND ⁽¹⁾ FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2008, 2007 UND 2006

	2008		2007		2006	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. €	In Prozent ⁽³⁾
Airbus ⁽²⁾	344,8	84%	283,8	81%	210,1	77%
Militärische Transportflugzeuge	22,3	6%	19,9	6%	20,3	8%
Eurocopter	13,8	3%	13,5	4%	11,0	4%
Astrium	11,0	3%	12,9	4%	12,3	5%
Verteidigung und Sicherheit ⁽⁴⁾	17,0	4%	17,8	5%	17,6	6%
Summe Auftragsbestand der Geschäftsbereiche	408,9	100%	347,9	100%	271,3	100%
Übrige Aktivitäten ⁽⁴⁾	3,4		2,7		2,3	
Zentrale/Konsolidierung	(12,1)		(11,1)		(10,8)	
Summe	400,2		339,5		262,8	

(1) Ohne Optionen.

(2) Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

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

(4) MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für 2006 wurden nicht nachträglich angepasst. Zusätzlich wurden in 2007 und 2008 Geschäftsaktivitäten von EADS North America von Verteidigung und Sicherheit zu Übrige Aktivitäten umgegliedert und sind nicht wesentlich. Die Zahlen für 2006 wurden nicht nachträglich angepasst.

Die Zunahme des Auftragsbestandes zum 31. Dezember 2008 um 60,7 Milliarden Euro auf 400,2 Milliarden Euro spiegelt vor allem einen Auftragseingang bei EADS im Jahr 2008 (98,6 Milliarden Euro) wider, der mehr als das Doppelte der Umsatzerlöse im selben Jahr beträgt (43,3 Milliarden Euro). Des Weiteren trug der starke US-Dollar-Stichtagskurs, der für die Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestandes in Euro verwendet wird (Ende 2008: 1,39 €/US\$; Ende 2007: 1,47 €/US\$), zu dem Anstieg bei. Dies führte zum Jahresende zu einer positiven Auswirkung von ungefähr 10 Milliarden Euro.

Der Auftragsbestand von Airbus erhöhte sich gegenüber 2007 um 61 Milliarden Euro auf 344,8 Milliarden Euro, was Auftragseingängen von 82 Milliarden Euro vor allem einem „Book-to-Bill“ Verhältnis von mehr als drei entspricht. Dieser hohe Auftragseingang bestand aus netto 777 Neuaufträgen in 2008 (verglichen mit 1.341 in 2007). Weiterhin trug der positive

Wechselkurseffekt im Auftragsbestand zu dem Anstieg bei, der die Stichtagsbewertung des nicht gesicherten Anteils am Auftragsbestand der Airbus widerspiegelt. Ende 2008 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 3.715 Flugzeuge (verglichen mit 3.421 Flugzeugen Ende 2007).

Der Auftragsbestand des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge stieg gegenüber 2007 um 2,4 Milliarden Euro auf 22,3 Milliarden Euro, was bei Auftragseingängen von 5,1 Milliarden Euro ein „Book-to-Bill“ Verhältnis von mehr als eins bedeutet. Der Auftragseingang schließt Aufträge für 20 A330-MRTT-Flugzeuge von Großbritannien, Saudi Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten ein.

Der Auftragsbestand des Geschäftsbereichs Eurocopter verzeichnete mit 0,3 Milliarden Euro ein geringes Wachstum gegenüber 2007 und erhöhte sich auf 13,8 Milliarden Euro, was

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

bei Auftragseingängen von 4,9 Milliarden Euro einem „Book-to-Bill“ Verhältnis von mehr als eins entspricht. Der hohe Auftragseingang setzt sich aus insgesamt 715 Neuaufträgen in 2008 (verglichen mit 802 in 2007) zusammen. Ende 2008 betrug der gesamte Auftragsbestand 1.515 Helikopter (verglichen mit 1.388 Helikoptern Ende 2007).

Der Auftragsbestand von Astrium sank gegenüber 2007 um -1,9 Milliarden Euro auf 11,0 Milliarden Euro, was bei Auftragseingängen von 3,3 Milliarden Euro ein „Book-to-Bill“ Verhältnis von weniger als eins bedeutet. Der Auftragseingang resultierte aus Aufträgen für zivile Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten.

Der Auftragsbestand des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit verminderte sich gegenüber 2007 um -0,8 Milliarden

Euro auf 17,0 Milliarden Euro, was bei Auftragseingängen von 5,3 Milliarden Euro einem „Book-to-Bill“ Verhältnis von weniger als eins entspricht. Der Auftragseingang wurde getragen von Aufträgen für Military Airsystems sowie abhörsichere Kommunikationsnetzwerke.

Die unter „Zentrale/Konsolidierung“ ausgewiesenen Beträge spiegeln hauptsächlich die Eliminierung des Arbeitsanteils von Airbus im A400M-Programm wider. Der Auftragsbestand des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge beinhaltet 100% des A400M-Auftragswertes, um die Verantwortung des Geschäftsbereichs als Hauptauftragsnehmer wiederzugeben. Der Effekt der konzerninternen Unterbeauftragung (entsprechend der Arbeitsanteile der anderen Geschäftsbereiche am A400M-Programm) wird deshalb im EADS-Konzernauftragsbestand eliminiert.

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

	2008		2007		2006	
	Betrag in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	Betrag in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	Betrag in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent
Auftragsbestand:						
Ziviler Sektor	345	86%	285	84%	210	80%
Verteidigungssektor ⁽²⁾	55	14%	55	16%	53	20%
Gesamt	400	100%	340	100%	263	100%

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

(2) MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für das Jahr 2006 wurden nicht nachträglich angepasst.

2.1.4.2 VERWENDUNG DES EBIT*

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung von EADS ist das „EBIT vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden Geschäftsvorfällen, wie z.B. Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung von EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie Wertminderungsaufwendungen aufgrund von

Werthaltigkeitstests. Es beinhaltet des Weiteren die Effekte aus dem Abgang von Geschäfts- oder Firmenwerten und Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert, die aus diesen Transaktionen resultieren.

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

(in Mio. €)	2008	2007	2006
Gewinn (Verlust) vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	2.772	(33)	278
Abgang von Geschäfts- oder Firmenwert/Nachträgliche Anpassung des Geschäfts- oder Firmenwertes	-	12	64 ⁽¹⁾
Außerordentliche Abschreibungen	52	49	57
Außerordentliche Abgänge (Sachanlagevermögen)	6	24	-
EBIT*	2.830	52	399

(1) In Verbindung mit dem Abschluss der Betriebsprüfung von Dasa für die Jahre 1994 bis 1999. Siehe „2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen – Anpassungen an beizulegende Zeitwerte“.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.1.4.3 EBIT*-LEISTUNG NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

Die nachstehende Tabelle zeigt das konsolidierte EBIT* von EADS der letzten drei Jahre nach Geschäftsbereichen.

(in Mio. €)	2008	2007	2006
Airbus	1.790	(881)	(572)
Militärische Transportflugzeuge	(16)	(155)	75
Eurocopter	293	211	257
Astrium	234	174	130
Verteidigung und Sicherheit ⁽¹⁾	408	345	348
Summe EBIT* der Geschäftsbereiche	2.709	(306)	238
Übrige Aktivitäten ⁽¹⁾	80	84	(288)
Zentrale/Konsolidierung ⁽²⁾	41	274	449
Gesamt	2.830	52	399

(1) MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für 2006 wurden nicht nachträglich angepasst. Zusätzlich wurden in 2007 und 2008 Geschäftsaktivitäten von EADS North America von Verteidigung und Sicherheit zu Übrige Aktivitäten umgegliedert; sie sind nicht wesentlich. Die Zahlen für 2006 wurden nicht nachträglich angepasst.

(2) Zentrale/Konsolidierung umfasst das Ergebnis der Zentrale, welches hauptsächlich vom „Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation bestimmt ist. Ebenso sind die Konsolidierungen auf Konzernebene in Bezug auf das A400M-Programm (286 Mio. € in 2006; (169) Mio. € in 2007; (135) Mio. € in 2008) enthalten.

2008 im Vergleich zu 2007. Das konsolidierte EBIT* erhöhte sich von 0,1 Milliarden Euro im Jahr 2007 auf 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2008, vor allem aufgrund eines Anstiegs des EBIT* bei Airbus. Daneben trug auch eine Verbesserung des EBIT* der vier übrigen operativen Geschäftsbereiche zu der Erhöhung bei.

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich von -0,9 Milliarden Euro im Jahr 2007 auf 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2008. Diese Zunahme beruht im Wesentlichen auf (i) einer grundsätzlich guten Geschäftsleistung, die einen Anstieg der Auslieferungszahlen (483 Flugzeuge in 2008, verglichen mit 453 Flugzeugen in 2007) und Einsparungen aus dem Power8-Programm beinhaltet, und (ii) geringeren Programm- und Restrukturierungsaufwendungen als in 2007. Siehe „ — 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“. Zur Erhöhung des EBIT* hat auch ein im Vergleich zu 2007 positiver Effekt von etwa 0,7 Milliarden Euro aus der Währungsumrechnung beigetragen, der sich aus (x) einer Neubewertung von Drohverlustrückstellungen mit einem positiven Effekt in Höhe von 1,3 Milliarden Euro verglichen zu 2007 ergibt, teilweise kompensiert durch (y) im Vergleich zu 2007 insgesamt ungünstigeren Kursen von im Jahr 2008 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften (ausgehend von einem durchschnittlichen Umrechnungskurs von Airbus von 1,15 €/US\$ in 2008 im Vergleich zu 1,14 €/US\$ in 2007), die eine negative Auswirkung in Höhe von -0,1 Milliarden Euro hatten, und (z) andere Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen in Höhe von -0,5 Milliarden Euro, einschließlich der aus dem Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden von Kunden erhaltene Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten. Siehe „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Währungsumrechnung“. Die Zunahme des EBIT* in 2008 wurde teilweise ausgeglichen durch (i) die Auswirkungen des A400M-Programms, (ii) ein höheres

Niveau von laufenden Kosten im A380-Programm, das die weiterhin bestehenden Herausforderungen bei Airbus aus dem Hochlauf der industriellen Produktion widerspiegelt, und (iii) einem Preisverfall von etwa -0,3 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs MTA verbesserte sich von -155 Millionen Euro in 2007 auf -16 Millionen Euro in 2008, vorrangig aufgrund eines Hochlaufs in der Tankerentwicklung und im Vergleich zu 2007 geringeren außerordentlichen Belastungen.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Eurocopter stieg um 38,9% von 211 Millionen Euro in 2007 auf 293 Millionen Euro in 2008, im Wesentlichen aufgrund eines starken Anstiegs der Auslieferungen (588 in 2008 im Vergleich zu 488 in 2007) und eines günstigen Produktmix. Der Anstieg des EBIT* wurde teilweise durch negative Fremdwährungseffekte und höhere Forschungs- und Entwicklungskosten gemindert, hauptsächlich aus der gemeinsamen Entwicklung des Zivilhubschraubers EC175 mit China.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Astrium stieg um 34,5% von 174 Millionen Euro in 2007 auf 234 Millionen Euro in 2008, im Wesentlichen aufgrund gesteigerter Produktivität und eines Hochlaufs der Produktion bei Astrium Space Transportation, sowie eines höheren Beitrags aus Dienstleistungen aus der Konsolidierung von Spot Image bei Astrium (siehe „ — 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“), die einen positiven EBIT*-Beitrag von 16 Millionen Euro ergab, und daneben eines Rückgangs der Aufwendungen für Forschung- und Entwicklung in 2008 aufgrund von F&E-Steuerergutschriften. Der Anstieg des EBIT* wurde teilweise durch negative Wechselkurseffekte aus der Abschwächung des britischen Pfund gegenüber dem Euro kompensiert.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit stieg um 18,3% von 345 Millionen Euro in 2007 auf 408 Millionen Euro in 2008, primär zurückzuführen auf einen Anstieg der Ertragskraft aller Bereiche. Diese Verbesserung wurde getragen von bewährten Programmen — wie Flugkörper, Radar und abhörsichere Netzwerke — sowie von Initiativen zur weiteren Kostenreduzierung und gesunkenen Restrukturierungskosten.

Das EBIT* der Übrigen Aktivitäten fiel leicht von 84 Millionen Euro in 2007 auf 80 Millionen Euro in 2008, im Wesentlichen aufgrund negativer Fremdwährungseffekte. Dabei ging das EBIT* von ATR, EFW und Socata in 2008 zurück, während sich bei EADS Sogerma ein Anstieg ergab.

Das EBIT* der Zentrale/Konsolidierung fiel um 85%, von 274 Millionen Euro in 2007 auf 41 Millionen Euro in 2008. Der Rückgang ist hauptsächlich auf die in 2007 angefallenen Gewinne aus der Veräußerung von Liegenschaften und dem Verkauf der Anteile an Embraer zurückzuführen. Zum Teil ist die Verminderung des EBIT* auch bedingt durch geringere „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation, einschließlich der für 2008 entfallenen IFRS-Nachholung (anders als in 2007, dort mit einem positiven Nachholeffekt für IFRS von 17 Millionen Euro).

2007 im Vergleich zu 2006. Das konsolidierte EBIT* verringerte sich um 87,0% von 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2006 auf 0,1 Milliarden Euro im Jahr 2007, vor allem aus einem höheren Verlust bei Airbus sowie einem Verlust des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge. Dieser Rückgang wurde zum Teil durch einen Anstieg des EBIT* bei Übrige Aktivitäten und bei Astrium kompensiert.

Das EBIT* von Airbus verringerte sich um 54%, von -0,6 Milliarden Euro im Jahr 2006 auf -0,9 Milliarden Euro im Jahr 2007. Dieser Rückgang beruht im Wesentlichen auf (i) höheren Drohverlustrückstellungen für das A400M-Programm, (ii) Restrukturierungsaufwand im Zusammenhang mit der Einführung des Power8-Programms, (iii) Aufwendungen für das A350-XWB-Programm und (iv) einem Preisverfall von etwa -0,2 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen. Siehe „ — 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“. Zu dem Rückgang hat auch ein negativer Effekt von etwa -0,2 Milliarden Euro aus der Währungsumrechnung beigetragen, der sich ergibt aus (x) im Vergleich zu 2006 insgesamt ungünstigeren Kursen von im Jahr 2007 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften (ausgehend von einem durchschnittlichen Umrechnungskurs von Airbus von 1,14 €/US\$ in 2007 im Vergleich zu 1,10 €/US\$ in 2006), die eine negative Auswirkung in Höhe von -0,4 Milliarden Euro hatten, und (y) einer Neubewertung von Drohverlustrückstellungen mit einem negativen

Effekt in Höhe von -0,4 Milliarden Euro, teilweise kompensiert (z) durch Gewinne aus fällig gewordenen A380-Sicherungen, positiven Auswirkungen aus der Wertanpassung bestimmter Vermögenswerte und Schulden und anderen Unterschiedsbeträgen aus Währungsumrechnung. Der Rückgang des EBIT* wurde teilweise ausgeglichen durch (i) einen Anstieg der Auslieferungszahlen (453 im Jahr 2007, verglichen mit 434 im Jahr 2006) (ii) geringere Kosten im Zusammenhang mit dem A380-Programm und (iii) erste Einsparungen aus dem Power8-Programm.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge verringerte sich von 75 Millionen Euro im Jahr 2006 auf -155 Millionen Euro im Jahr 2007. Dies ist hauptsächlich zurückzuführen auf (i) einen Rückgang der Marge um -92 Millionen Euro beim A400M-Programm aus der angekündigten Verspätung in Verbindung mit einer Umsatzrealisierung für lediglich zwei Meilensteine im Jahre 2007 im Vergleich zu fünf im Jahre 2006 und (ii) einer Abschreibung von -62 Millionen Euro auf Vorräte für mittlere und leichte Flugzeuge. Siehe „ — 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Eurocopter fiel um 17,9% von 257 Millionen Euro im Jahr 2006 auf 211 Millionen Euro im Jahr 2007. Zurückzuführen ist dies hauptsächlich auf eine Korrektur der Marge und eine Rückstellung für das NH90-Programm in Höhe von -125 Millionen Euro. Der Rückgang des EBIT* wurde zum Teil durch Rekordauslieferungen (488 in 2007 verglichen mit 381 in 2006) mit einem günstigen Produktmix ausgeglichen.

Das EBIT* von Astrium erhöhte sich um 33,8% von 130 Millionen Euro in 2006 auf 174 Millionen Euro in 2007. Dies ist im Wesentlichen auf einen höheren Beitrag aus Dienstleistungen, insbesondere von Paradigm Secure Communications Ltd. zurückzuführen, sowie auf Volumen-erhöhungen und effizientere Prozesse im Bereich Space-Transportation. Der Anstieg des EBIT* wurde teilweise durch ein geringeres EBIT* im Bereich Satelliten ausgeglichen.

Das EBIT* des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit sank um 0,9% von 348 Millionen Euro im Jahr 2006 auf 345 Millionen Euro im Jahr 2007, was im Wesentlichen auf (i) den Effekt aus der Änderung der Konsolidierungsquote von MBDA in 2007 und (ii) höhere Einmaleffekte im Vergleich zu 2006 (hauptsächlich um 121 Millionen Euro höhere Kapitalerträge) zurückzuführen ist. Der Rückgang im EBIT* wurde zum Teil von (i) einem verbesserten operativen Ergebnis bei Defence & Communications Systems, Defence Electronics und Military Air Systems und (ii) geringeren Restrukturierungsaufwendungen als in 2006 kompensiert. Bei vergleichbarem Umfang stieg das EBIT* des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit im Vergleich zu 2006 in 2007 um 8,3%.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Das EBIT* der Übrigen Aktivitäten stieg von -288 Millionen Euro in 2006 auf 84 Millionen Euro in 2007. In 2006 resultierte das EBIT* im Wesentlichen aus einmaligen Wertminderungen von Vermögenswerten und neugebildeten Restrukturierungsrückstellungen bei EADS Sogerma. Demgegenüber war das EBIT* bei EADS Sogerma in 2007 positiv und stieg bei ATR, EFW und Socata an.

Das EBIT* der Zentrale/Konsolidierung sank von 449 Millionen Euro in 2006 um 39,0% auf 274 Millionen Euro in 2007. Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf die Konsolidierungsbuchung für das A400M-Programm auf Konzernebene von -169 Millionen Euro im Jahre 2007, im Gegensatz zu einer positiven Anpassung von 286 Millionen Euro in 2006. Siehe „— 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“. Teilweise wurde dieser Rückgang durch höhere „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation ausgeglichen, die in 2007 auch einen positiven Nachholeffekt für IFRS in Höhe von 17 Millionen Euro (in 2006 kein Nachholeffekt) beinhalteten, sowie auch durch um 69 Millionen Euro höhere Gewinne aus der Veräußerung von Liegenschaften und den Verkauf der Anteile an Embraer in Höhe von insgesamt 46 Millionen Euro.

Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*. Mehr als 60% der konsolidierten Umsätze von EADS für das Jahr 2008 lauteten auf andere Währungen als den Euro. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen von EADS (ersichtlich aus ihrem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert die Gesellschaft einen wesentlichen Anteil ihres Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe „— 2.1.8 Sicherungsgeschäfte — Wechselkurse“ und „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken — Wechselkursrisiken“. Zusätzlich zu den Auswirkungen, welche die Sicherungsaktivitäten auf das EBIT* von EADS haben, wird dieses — wie oben beschrieben — auch durch die Wertanpassung bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Bilanzstichtag, wie zum Beispiel Drohverlustrückstellungen, beeinflusst.

Im Jahr 2008 wurden Cashflow-Hedges für auf US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 16,4 Milliarden US-Dollar fällig. Im Jahr 2008 belief sich der durchschnittliche Wechselkurs, mit dem EADS ihre auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, auf 1,18 US\$/€, im Vergleich zu einem Sicherungskurs von 1,16 US\$/€ für das Jahr 2007. Diese Differenz wirkte sich in 2008 im Vergleich zu 2007 mit einem Rückgang von -0,2 Milliarden Euro auf das EBIT* aus, davon entfallen etwa drei Viertel auf Airbus. Darüber hinaus führten Fremdwährungseffekte aus dem Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden von Kunden erhaltene Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten zu einem Rückgang des EBIT* um -0,5 Milliarden Euro im Vergleich zu 2007. Dieser Rückgang wurde durch die Neubewertungen der Drohverlustrückstellungen mehr als kompensiert, die durch den erheblichen Einfluss von US-Dollar und britischen Pfund im Vergleich zu 2007 eine positive Auswirkung von 1,3 Milliarden Euro hatten.

Im Jahr 2007 wurden Cashflow-Hedges für auf US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 16,3 Milliarden US-Dollar fällig. Im Jahr 2007 belief sich der durchschnittliche Wechselkurs, mit dem EADS ihre auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, auf 1,16 US\$/€ im Vergleich zu einem Sicherungskurs von 1,12 US\$/€ für das Jahr 2006. Diese Differenz wirkte sich in 2007 im Vergleich zu 2006 mit einem Rückgang von -450 Millionen Euro auf das EBIT* aus, davon entfielen -400 Millionen Euro auf Airbus. Dieser Rückgang sowie die Neubewertungen von Drohverlustrückstellungen, aus denen sich ein negativer Effekt von -400 Millionen Euro ergab, wurden teilweise ausgeglichen durch Gewinne in Höhe von 667 Millionen Euro aus fällig gewordenen A380-Sicherungen und einem geringen Anstieg der Auswirkungen aus der Wertanpassung bestimmter Vermögenswerte und Schulden sowie Unterschiedsbeträgen aus Währungsumrechnungen in Verbindung mit der früheren Airbus GIE.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.1.5 Ertragslage von EADS

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die letzten drei Geschäftsjahre.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IFRS) FÜR DIE ZUM 31. DEZEMBER ENDENDEN GESCHÄFTSJAHRE 2008, 2007 UND 2006

(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	2008	2007	2006
Umsatzerlöse	43.265	39.123	39.434
Umsatzkosten	(35.907)	(34.802)	(34.722)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.358	4.321	4.712
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.186)	(2.178)	(2.274)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.669)	(2.608)	(2.458)
Sonstige betriebliche Erträge	189	233	297
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(131)	(97)	(188)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis	211	296	189
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	2.772	(33)	278
Zinsergebnis	36	(199)	(121)
Übriges Finanzergebnis	(508)	(538)	(123)
Ertragsteuern	(703)	333	81
Periodenergebnis	1.597	(437)	115
Davon entfallen auf:			
Aktionäre der EADS N. V. (Nettoergebnis)	1.572	(446)	99
Anteile in Fremdbesitz	25	9	16
Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)	1,95	(0,56)	0,12
Ergebnis je Aktie (mit Verwässerungseffekt) (in €)	1,95	(0,55)	0,12

Nachstehend findet sich ein Jahresvergleich der Ertragslage auf Grundlage der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS.

KONZERNUMSATZERLÖSE

Die Konzernumsatzerlöse von EADS stiegen im Jahr 2008 um 10,6% auf 43,3 Milliarden Euro, nach 39,1 Milliarden Euro im Jahr 2007. Diese Erhöhung ist auf einen Anstieg der Umsatzerlösen bei allen Geschäftsbereichen in 2008 zurückzuführen und beinhaltet 1,1 Milliarden Euro, die sich durch den Wechsel zur Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („*early stage method of accounting*“) für das A400M-Programm ergeben.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse von EADS der letzten drei Jahre nach Geschäftsbereichen.

(in Mio. €)	2008	2007	2006
Airbus	27.453	25.216	25.190
Militärische Transportflugzeuge	2.759	1.140	2.200
Eurocopter	4.486	4.172	3.803
Astrium	4.289	3.550	3.212
Verteidigung und Sicherheit ⁽¹⁾	5.668	5.392	5.864
Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche	44.655	39.470	40.269
Übrige Aktivitäten ⁽¹⁾	1.528	1.407	1.257
Zentrale/Konsolidierung ⁽²⁾	(2.918)	(1.754)	(2.092)
EADS	43.265	39.123	39.434

(1) MBDA quotenkonsolidiert zu 37,5% in 2007 und 2008 und zu 50% in 2006. Die Zahlen für das Jahr 2006 wurden nicht nachträglich angepasst. Zusätzlich wurden in 2007 und 2008 Geschäftsaktivitäten von EADS North America von Verteidigung und Sicherheit zu Übrige Aktivitäten umgegliedert; sie sind nicht wesentlich. Die Zahlen für das Jahr 2006 wurden nicht nachträglich angepasst.

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

Airbus

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von Airbus in den letzten drei Jahren nach Flugzeugtyp.

Anzahl der Flugzeuge	2008	2007	2006
Single Aisle	386	367	339
Widebody	-	6	9
Long-Range (Langstrecken)	85	79	86 ⁽¹⁾
Large Aircraft (Großflugzeuge)	12	1	-
Gesamt	483	453	434

(1) Enthält interne Lieferungen von einem Flugzeug (MRTT für Australien) von Airbus an den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge.

2008 im Vergleich zu 2007. Die Konzernumsätze von Airbus erhöhten sich um 8,9% von 25,2 Milliarden Euro in 2007 auf 27,5 Milliarden Euro in 2008. Dieser Anstieg ist vor allem auf eine größere Anzahl von Auslieferungen (483 in 2008 im Vergleich zu 453 in 2007) von Single-Aisle A318/A319/A320/A321 und von A380-Flugzeugen zurückzuführen. Der Wechsel zur Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („early stage method of accounting“) für das A400M-Programm führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 765 Millionen Euro im Vergleich zu 2007, dies entspricht dem Arbeitsanteil von Airbus an diesem Programm.

Der Anstieg der Umsatzerlöse wurde teilweise ausgeglichen durch (i) den Preisverfall bei Flugzeugauslieferungen von insgesamt etwa -0,3 Milliarden Euro und (ii) einen negativen Effekt von etwa -1,4 Milliarden Euro aus einem anhaltenden Rückgang der durchschnittlichen Fremdwährungskurse, die für die Umrechnung der auf in Fremdwährung lautenden Zahlungen bei Auslieferung verwendet werden. Für die Erörterung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis von EADS siehe „2.1.3 - Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen -

Bilanzierung gesicherter Positionen im Jahresabschluss“, „2.1.3 — Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Währungsumrechnung“, „ — 2.1.8 Sicherungsgeschäfte — Wechselkurse“ und „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken — Wechselkursrisiken“.

2007 im Vergleich zu 2006. Die Konzernumsätze von Airbus blieben stabil und beliefen sich auf 25,2 Milliarden Euro für 2007 und 2006. Der Anstieg der umsatzwirksamen Flugzeugauslieferungen (2007: 453; 2006: 434) resultierte im Wesentlichen aus den Auslieferungen von Single-Aisle-Flugzeugen (A319/A320/A321). Airbus lieferte im Jahr 2007 28 Flugzeuge dieses Typs mehr als im Vorjahr (367 Flugzeuge). Die Auslieferungen von Long-Range-Flugzeugen gingen mit 79 im Jahr 2007 von 86 im Jahr 2006 leicht zurück.

Der positive Volumeneffekt wurde teilweise kompensiert durch einen Rückgang der für das A400M-Programm erfassten Umsätze sowie durch negative Auswirkungen von etwa -1,1 Milliarden Euro, hauptsächlich aus einem anhaltenden Rückgang der Sicherungskurse, die für die Umrechnung des Teils der Zahlungen bei Auslieferung verwendet wurden, die gesichert waren.

Militärische Transportflugzeuge

Die nachstehende Tabelle stellt die Auslieferungen neuer Flugzeuge des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge in den letzten drei Jahren nach Flugzeugtyp dar:

Anzahl der Flugzeuge	2008	2007	2006
CN-235	7	7	1
C-212	1	-	-
C-295	11	7	7
P-3	-	1	-
Gesamt	19	15	8

In 2008 stiegen die Konzernumsätze des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge von 1,1 Milliarden Euro in 2007 auf 2,8 Milliarden Euro in 2008. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf den Wechsel zur Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („early stage method of accounting“) im A400M-Programm zurückzuführen, die zu einem Anstieg der Umsätze in Höhe von 1.107 Millionen Euro im Vergleich zu 2007 führte, sowie auf einen Hochlauf der Tankeraktivitäten und eine größere Anzahl von Auslieferungen von mittleren und leichten Flugzeugen.

In 2007 sanken die Konzernumsätze des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge von 2,2 Milliarden Euro in 2006 um 48,2% auf 1,1 Milliarden Euro in 2007. Der hohe Rückgang ist in erster Linie auf die geringere Anzahl von erreichten Meilensteinen im Rahmen des A400M-Programms zurückzuführen (zwei in 2007 im Vergleich zu fünf in 2006 (einschließlich der Verschiebung der Umsatzlegung für einen Meilenstein von 2005 in das erste Quartal 2006)).

Eurocopter

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen des Geschäftsbereichs Eurocopter in den letzten drei Jahren nach Produkttyp.

Anzahl der Hubschrauber	2008	2007	2006
Tiger	15	10	9
Light (Leicht)	302	275	217
Medium (Mittel)	229	172	134
Heavy (Schwer)	42	31	21
davon NH90	14	8	3
Gesamt	588	488	381

Im Jahr 2008 stiegen die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter von 4,2 Milliarden Euro in 2007 um 7,5% auf 4,5 Milliarden Euro in 2008 an. Dies ist vor allem auf einen Anstieg der gesamten Auslieferungen von Hubschraubern von 488 im Jahr 2007 auf 588 im Jahr 2008 sowie einen Anstieg der Kundendienst- und Entwicklungsaktivitäten zurückzuführen.

Im Jahr 2007 stiegen die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter von 3,8 Milliarden Euro in 2006 um 9,7% auf 4,2 Milliarden Euro in 2007 an. Dies ist vor allem auf einen Anstieg der gesamten Auslieferungen von Hubschraubern von 381 im Jahr 2006 auf 488 im Jahr 2007, insbesondere im zivilen Bereich, sowie einen Anstieg der Kundendienstaktivitäten zurückzuführen.

Astrium

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung über die vom Geschäftsbereich Astrium in den letzten drei Jahren ausgelieferten Telekommunikationssatelliten.

	2008	2007	2006
Telekommunikationssatelliten	6	2	4

In 2008 erhöhten sich die im Geschäftsbereich Astrium erzielten Konzernumsatzerlöse von 3,6 Milliarden Euro im Jahr 2007 um 20,8% auf 4,3 Milliarden Euro im Jahr 2008. Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Auslieferungen von zivilen Telekommunikationssatelliten, einem Hochlauf der Ariane 5 Produktion und einem Anstieg der Erdbeobachtungsdienste. Der Anstieg der Umsatzerlöse spiegelt auch die Konsolidierung von Spot Image in 2008 wieder.

In 2007 erhöhten sich die im Geschäftsbereich Astrium erzielten Konzernumsatzerlöse von 3,2 Milliarden Euro im Jahr 2006 um 10,5% auf 3,6 Milliarden Euro im Jahr 2007. Die Erhöhung bezieht sich im Wesentlichen auf den Anstieg der Umsatzerlöse aus Dienstleistungen von Paradigm, der Ariane 5 Produktion und der Auslieferung von ballistischen Flugkörpern.

Verteidigung und Sicherheit

Im Jahr 2008 beliefen sich die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit auf 5,7 Milliarden Euro. Den Großteil dieser Umsatzerlöse trugen dazu die Bereiche Eurofighter, Radar und Flugkörper bei. Der Anstieg um 5,1% von 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2007 betrifft im Wesentlichen die weitere Entwicklung integrierter Sicherheitssysteme, abhörsicherer Netzwerke und unbemannter Luftfahrzeuge sowie die Umstellung auf die Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen für das A400M-

Programm, die zu einem Umsatzzanstieg von 171 Millionen Euro im Vergleich zu 2007 beitrug. Der Anstieg der Umsatzerlöse spiegelt auch den Kauf von PlantCML in 2008 wieder.

Im Jahr 2007 verminderten sich die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit von 5,9 Milliarden Euro im Jahr 2006 um 8,0% auf 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2007, was im Wesentlichen auf die Änderung der Konsolidierungsquote von MBDA -0,4 Milliarden Euro und den Rückgang der Aktivitäten für Abstandsflugkörpersysteme zurückzuführen ist. Der Rückgang wurde teilweise kompensiert durch das Hochlaufen der Eurofighter-Produktion sowie den Anstieg der Umsatzerlöse im Bereich Sicherheit.

KONZERNUMSATZKOSTEN

Im Jahr 2008 stiegen die Konzernumsatzkosten von 34,8 Milliarden Euro in 2007 um 3,2% auf 35,9 Milliarden Euro in 2008. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der höheren Zahl an Flugzeugauslieferungen und der Umstellung auf die Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen im A400M-Programm, teilweise ausgeglichen durch im Vergleich zu 2007 geringere Programm- und Restrukturierungsaufwendungen und Währungseffekte aus „natürlicher Sicherung“ („natural hedging“). Siehe „— 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten in 2008 die Abschreibungen

gemäß IAS 38 aktivierter Entwicklungskosten in Höhe von - 56 Millionen Euro. Hauptsächlich aufgrund der oben angeführten Gründe und trotz eines negativen Dollar-Effekts in den Umsatzerlösen von Airbus stieg die Bruttomarge von 11,0% in 2007 auf 17,0% in 2008.

Im Jahr 2007 blieben die Konzernumsatzkosten mit 34,8 Milliarden Euro in 2007 im Vergleich zu 34,7 Milliarden Euro in 2006 nahezu unverändert. Der leichte Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der hohen Zahl von Flugzeugauslieferungen, den Kosten für das A400M-Programm und das A350-XWB-Programm und der Einführung von Power8 (wie oben beschrieben), die teilweise durch einen Rückgang der Kosten im A380-Programm in 2007 ausgeglichen wurden. Die Konzernumsatzkosten beinhalten die Abschreibung gemäß IAS 38 aktivierter Entwicklungskosten, die sich im Jahr 2007 auf -46 Millionen Euro beliefen. Vor allem als Folge der oben genannten Gründe sowie des negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus ergab sich ein Rückgang der Bruttomarge von 11,9% im Jahr 2006 auf 11,0% im Jahr 2007.

VERTRIEBS- UND ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN DES KONZERNS

Im Jahr 2008 blieben die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns mit 2,2 Milliarden Euro auf der Höhe des Vorjahres. Höhere Kosten bei Astrium (im Wesentlichen durch den Anstieg der Dienstleistungen sowie der Konsolidierung von Spot Image), im Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (aus dem Wachstum der Geschäftstätigkeit) sowie den anderen Bereichen wurden weitgehend durch das Ausbleiben von Power8-Restrukturierungsaufwendungen, die in 2007 bei Airbus anfielen, kompensiert. Siehe „ — 2.1.2 Überblick — Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006, 2007 und 2008“.

Im Jahr 2007 verminderten sich die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns von 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2006 um 4,2% auf 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2007, im Wesentlichen aus den niedrigeren Aufwendungen im Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (Veränderung der Konsolidierungsquote von MBDA, Kosteneinsparungen in den Geschäftseinheiten, etc.) und bei EADS Sogerma (nach dem Verkauf ihrer Service- und Instandhaltungsaktivitäten zu Beginn des Jahres 2007). Dieser Rückgang wurde teilweise ausgeglichen durch höhere Kosten in den Geschäftsbereichen Eurocopter und Astrium, vor allem aufgrund gestiegener Verkaufsaktivitäten und den Restrukturierungsaufwendungen aus der Einführung des Power8-Programms bei Airbus.

FORSCHUNG- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN DES KONZERNS

Im Jahr 2008 erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungskosten („F&E“) des Konzerns von 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2007 um 2,3% auf 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2008. Der Großteil dieses Anstiegs ist den höheren Kosten bei Airbus und

Eurocopter für die Entwicklung des A350 XWB sowie diverse Hubschrauber-Programme zuzuschreiben. Der Anstieg wurde teilweise durch geringere Forschungs- und Entwicklungskosten für das A380-Programm und einen Rückgang in den anderen Geschäftsbereiche sowie höhere Steuergutschriften für Forschung und Entwicklung kompensiert.

Im Jahr 2007 erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns von 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2006 um 6,1% auf 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2007. Der Großteil dieses Anstiegs ist den höheren Kosten bei Airbus für die Entwicklung des A350 XWB und A330-200F zuzuschreiben. Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit verzeichnete im Jahr 2007 etwas geringere Forschungs- und Entwicklungskosten, wohingegen die Geschäftsbereiche Militärische Transportflugzeuge, Eurocopter und Astrium gegenüber 2006 geringfügig höhere Aufwendungen hatten. Die Veränderung spiegelt auch die Tatsache wider, dass in 2007 lediglich 93 Millionen Euro der Forschungs- und Entwicklungskosten gemäß IAS 38 zur Aktivierung als immaterieller Vermögensgegenstand qualifiziert waren, und damit ein wesentlich geringerer Betrag als die 411 Millionen Euro, die in 2006 als Forschungs- und Entwicklungskosten aktiviert wurden. Siehe „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Forschungs- und Entwicklungskosten“.

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN DES KONZERNS

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Konzerns stellen Gewinne und Verluste aus Veräußerungen von Anlagevermögen, Mieteinnahmen und bestimmten Rückstellungen dar.

Im Jahr 2008 betrug der positive Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 58 Millionen Euro nach 136 Millionen Euro in 2007. Der Rückgang ist hauptsächlich auf die in 2007 angefallenen Gewinne aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden in Frankreich und Deutschland zurückzuführen.

Im Jahr 2007 betrug der positive Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen 136 Millionen Euro nach 109 Millionen Euro im Jahr 2006. Der Anstieg in 2007 ist im Wesentlichen auf insgesamt niedrigere Aufwendungen sowie auf Gewinne aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden in Frankreich und Deutschland zurückzuführen.

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

Die „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“ des Konzerns umfassen grundsätzlich die Ergebnisse von

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

Finanzanlagen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Ergebnisse von nicht konsolidierten Beteiligungen.

Im Jahr 2008 weist EADS 211 Millionen Euro Ertrag aus „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“ aus, verglichen mit 296 Millionen Euro in 2007. Der Rückgang um -85 Millionen Euro resultiert im Wesentlichen aus dem geringeren Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation, für die in 2008 keine IFRS-Nachholung vorgenommen wurde sowie dem in 2007 einmaligen Gewinn aus dem Verkauf des 2,13%igen Anteils von EADS an Embraer. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 11: Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“.

Im Jahr 2007 weist EADS 296 Millionen Euro Ertrag aus „Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“ aus, verglichen mit 189 Millionen Euro in 2006. Der Anstieg um 107 Millionen Euro resultiert im Wesentlichen aus dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation, die in 2007 auch einen positiven Nachholeffekt für IFRS in Höhe von 17 Millionen Euro (in 2006 kein Nachholeffekt) beinhaltet sowie einem Veräußerungsgewinn in Höhe von 46 Millionen Euro aus dem Verkauf des 2,13%igen Anteils von EADS an Embraer.

ZINSERGEBNIS DES KONZERNS

Das Zinsergebnis des Konzerns spiegelt den Saldo der Zinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergeben, und beinhaltet Zinsaufwendungen für rückzahlbare Zuschüsse von europäischen Regierungen, die zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten gewährt werden.

Im Jahr 2008 wies EADS ein konsolidiertes Nettozinsergebnis von 36 Millionen Euro nach einem Nettozinsaufwand von -199 Millionen Euro im Jahr 2007 aus. Die Verbesserung ist hauptsächlich auf einen höheren durchschnittlichen Bestand an Nettobarmitteln im Jahr 2008 und einen Anstieg der Anlagen in kurz- und mittelfristige Wertpapiere zurückzuführen.

Im Jahr 2007 wies EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von -199 Millionen Euro nach -121 Millionen Euro im Jahr 2006 aus. Die Verschlechterung ist hauptsächlich auf einen geringeren durchschnittlichen Bestand an Nettobarmitteln im Jahr 2007 zurückzuführen, in Folge des Kaufs des 20%igen Anteil von BAE Systems an Airbus durch EADS im Oktober 2006, sowie auf höhere Zinsaufwendungen für die von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüsse.

ÜBRIGES FINANZERGEBNIS DES KONZERNS

Im Jahr 2008 verbesserte sich das übrige Finanzergebnis auf -508 Millionen Euro nach -538 Millionen Euro im Jahr 2007. Die positive Veränderung von 30 Millionen Euro ergibt sich im Wesentlichen aus (i) einem negativen Effekt in Höhe von -28 Millionen Euro in 2008 aus der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften, im Vergleich zu einem negativen Effekt in Höhe von -274 Millionen Euro in 2007, (ii) einem negativen Effekt in Höhe von -230 Millionen Euro in 2008 aus der Aufzinsung von Rückstellungen hauptsächlich bei Airbus, woraus in 2007 ein negativer Effekt von -202 Millionen Euro resultierte, sowie (iii) einem negativen Effekt in Höhe von -121 Millionen Euro aus der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“ im Vergleich zu einem negativen Effekt in 2007 in Höhe von -5 Millionen Euro. Als „eingebettete Derivate“ werden für Bilanzierungszwecke solche Finanzinstrumente angesehen, die in auf US-Dollar lautenden Bestellungen von Ausrüstungen enthalten sind, für die der US-Dollar nicht die international übliche Handelswährung für diese Ausrüstungsgegenstände ist und auch nicht die funktionale Währung eines der Transaktionspartner darstellt. In 2008 ist auch ein negativer Effekt in Höhe von -49 Millionen Euro aus der Neubewertung des Kontrahentenrisikos enthalten. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen“.

Im Jahr 2007 verschlechterte sich das übrige Finanzergebnis auf -538 Millionen Euro nach -123 Millionen Euro im Jahr 2006. Die Verschlechterung um -415 Millionen Euro in 2007 resultiert im Wesentlichen aus (i) einem negativen Effekt in Höhe von -202 Millionen Euro in 2007 aus der Aufzinsung von Rückstellungen bei Airbus, die in 2006 einen negativen Effekt von -22 Millionen Euro hatte und (ii) einem negativen Effekt in Höhe von -274 Millionen Euro in 2007 aus der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften, im Vergleich zu einem negativen Effekt in Höhe von -136 Millionen Euro in 2006 und (iii) einem negativen Effekt in Höhe von -5 Millionen Euro aus der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“ im Vergleich zu einem positiven Effekt von 46 Millionen Euro in 2006.

KONZERNERTRAGSTEUERN

Im Jahr 2008 ergab sich ein Steueraufwand in Höhe von -703 Millionen Euro, verglichen mit einem Steuerertrag in Höhe von 333 Millionen Euro im Jahr 2007. Der Aufwand ist bedingt durch einen steuerpflichtigen Gewinn in Höhe von 2.300 Millionen Euro in 2008 im Vergleich zu einem steuerlichen Verlust von -770 Millionen Euro im Vorjahr. Der effektive Steuersatz betrug im Jahr 2008 31%. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 13: Ertragsteuern“.

Im Jahr 2007 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 333 Millionen Euro, verglichen mit einem Steuerertrag in Höhe von 81 Millionen Euro im Jahr 2006. Der Anstieg ist bedingt durch einen steuerlichen Verlust in Höhe von -770 Millionen Euro in 2007 im Vergleich zu einem steuerpflichtigen Gewinn von 34 Millionen Euro im Vorjahr.

AUF ANTEILE IN FREMDBESITZ ENTFALLENDEN ERGEBNIS DES KONZERNES

Im Jahr 2008 beträgt das auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Ergebnis des Konzerns 25 Millionen Euro im Vergleich zu 9 Millionen Euro im Jahr 2007. Es spiegelt überwiegend die den Anteilen in Fremdbesitz zuzurechnenden Ergebnisse der EADS Deutschland GmbH und der Tochterunternehmen von Airbus Financial Services wider. Der Anstieg des auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Ergebnisses im Jahr 2008 ergibt sich im Wesentlichen aus einem höheren Anteil Fremder an den Ergebnissen von Airbus Financial Services und dem Anteil in Fremdbesitz an Spot Image als Folge der erstmaligen Konsolidierung. Siehe „ — 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

Im Jahr 2007 betrug das auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Ergebnis des Konzerns 9 Millionen Euro im Vergleich zu 16 Millionen Euro im Jahr 2006. Es spiegelt überwiegend den Anteil Fremder an den Ergebnissen der Dornier GmbH wider. Der Rückgang des auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Ergebnisses im Jahr 2007 insgesamt ergibt sich im Wesentlichen aus der Änderung der Konsolidierungsquote von MBDA von 50% auf 37,5% zum 1. Januar 2007. Als Ergebnis wird Finmeccanica's Anteil an MBDA in Höhe von 12,5% nicht länger als Minderheitsanteil bei EADS erfasst.

KONZERNERGEBNIS (AUF DIE AKTIONÄRE DER EADS N.V. ENTFALLENDEN PERIODENERGEBNIS)

Aufgrund der oben beschriebenen Einflüsse erzielte EADS im Jahr 2008 ein Konzernergebnis von 1.572 Millionen Euro verglichen mit einem Konzernergebnis von -446 Millionen Euro in 2007 und 99 Millionen Euro im Jahr 2006.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt stieg von -0,56 Euro je Aktie in 2007 um 2,51 Euro je Aktie auf 1,95 Euro je Aktie in 2008. Zum 31. Dezember 2008 betrug die Anzahl ausstehender Aktien 809.509.147. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 806.978.801 Aktien, dies spiegelt die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien wider. Für 2006 ergab sich bei EADS ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 0,12 Euro.

Das Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt erhöhte sich von -0,55 Euro je Aktie in 2007 um 2,50 Euro je Aktie auf 1,95 Euro je Aktie in 2008. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 807.596.942 Aktien, dies spiegelt die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, bereinigt um die Auswirkungen aller potenziellen Stammaktien wider. Für 2006 ergab sich bei EADS ein Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt von 0,12 Euro.

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 24: Eigenkapital“ und „ — Anmerkung 39: Ergebnis je Aktie“.

2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für den Zeitraum vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2008.

(in Mio. €)

Stand zum 31. Dezember 2007	13.175
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	(313)
Accumulated Other Comprehensive Income	(3.321)
davon aus Unterschiedsbeträgen aus Währungsumrechnungen	417
Periodenergebnis	1.597
Kapitalerhöhung	25
Aktienbasierte Vergütung (IFRS 2)	22
Barauszahlung an die Aktionäre der EADS N. V./Dividendenzahlungen an Minderheitsgesellschafter	(107)
Veränderung bei Anteilen in Fremdbesitz	9
Veränderung bei eigenen Anteilen	39
Stand zum 31. Dezember 2008	11.126

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

Der Rückgang des Konzern-Eigenkapitals im Jahr 2008 ergibt sich hauptsächlich aus Veränderungen im *Accumulated Other Comprehensive Income* („**AOCI**“) und Veränderungen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste. Diese wurden teilweise durch das positive Periodenergebnis kompensiert. Nachstehend wird das AOCI und seine Wirkung auf das Konzern-Eigenkapital erläutert. Zur Erörterung der anderen das konsolidierte Eigenkapital betreffenden Einzelpositionen wird verwiesen auf die „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 24: Eigenkapital“.

Im Jahr 2008 sank das AOCI um -3.321 Millionen Euro. Die Veränderung des AOCI ist im Wesentlichen auf die zum Jahresende negative Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des EADS-Sicherungsportfolios zurückzuführen, der gemäß IAS 39 für Cashflow-Hedge-Accounting qualifiziert ist.

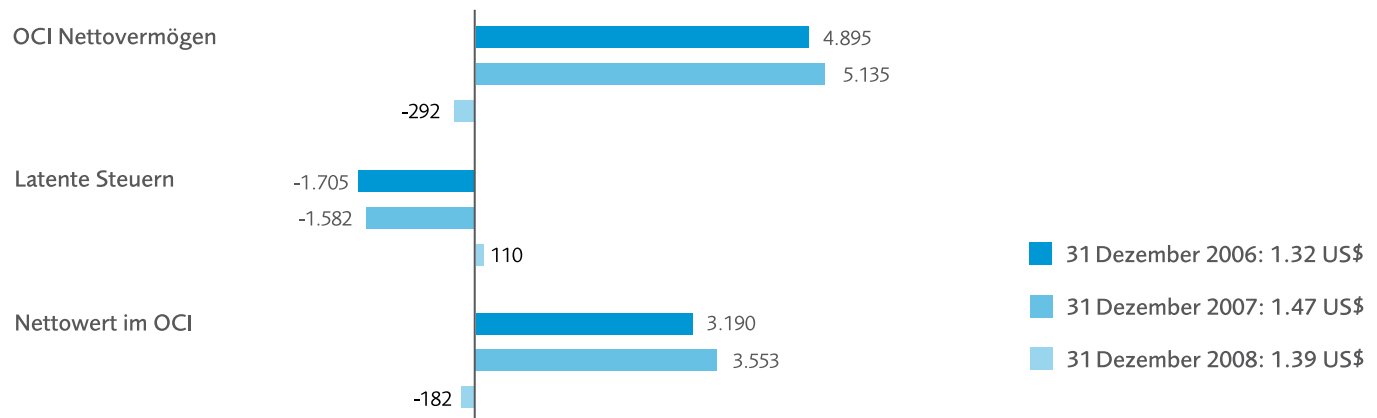
AUSWIRKUNGEN VON IAS 39 AUF DAS AOCI

Zum 31. Dezember 2008 belief sich der Nominalbetrag des ausstehenden Portfolios von Sicherungsinstrumenten, die gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäfte qualifiziert sind („**cash flow hedges**“), auf ca. 68,1 Milliarden US-Dollar, die gegenüber dem

Euro und dem britischem Pfund gesichert wurden. Die Marktbewertung des Sicherungsportfolios der Cashflow-Hedges von EADS zum Jahresende führte auf Basis eines Stichtagskurses von €/US\$ 1,39 zu einer negativen Bewertungsänderung (vor Steuern) im AOCI in Höhe von -5,4 Milliarden Euro gegenüber dem 31. Dezember 2007. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2007 auf Basis eines Stichtagskurses von €/US\$ 1,47 eine positive Bewertungsänderung (vor Steuern) im AOCI in Höhe von 0,2 Milliarden Euro gegenüber dem 31. Dezember 2006.

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

BEWEGUNGEN DES AOCI ÜBER DIE LETZTEN DREI JAHRE IN MILLIONEN €



Aufgrund der negativen Veränderung der Marktbewertung des Cashflow-Hedge-Portfolios im Jahr 2008 ist das AOCI in 2008 im Saldo eine Verbindlichkeit von -0,3 Milliarden Euro, verglichen mit einem Nettovermögenswert von 5,1 Milliarden Euro im Jahr 2007. Der korrespondierende Steuereffekt von 1,7 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2008 zu einer im Saldo aktiven latenten Steuer (netto) in Höhe von 0,1 Milliarden Euro, im Vergleich zu einer im Saldo passiven latenten Steuer in Höhe von -1,6 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2007.

AUSWIRKUNG VON UNTERSCHIEDSBETRÄGEN AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNGEN IM AOCI

Die im Jahr 2008 positiven Auswirkungen der Unterschiedsbeträge aus Währungsumrechnungen auf das AOCI in Höhe von 417 Millionen Euro ergeben sich aus dem positiven Effekt eines stärkeren US-Dollars und eines schwächeren britischen Pfunds (insgesamt ein positiver Effekt von 517 Millionen Euro), teilweise kompensiert durch die (mit -100 Millionen Euro negativen) Effekte aus der Verschmelzung von Airbus *Groupement d'intérêt économique* („**Airbus GIE**“) (ein in US-Dollar bilanziertes Unternehmen) mit Airbus S.A.S. (ein in Euro bilanzierendes Unternehmen). Vor der Verschmelzung

wurden die Transaktionen der Airbus GIE, mit Ausnahme der durch Finanzinstrumente gesicherten Geschäfte, mit den Wechselkursen der Periode umgerechnet. Seit dem 1. Januar 2004 werden frühere Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE unter Verwendung der historischen Umrechnungskurse bilanziert. Als Konsequenz führen die früheren Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE nicht mehr zu zusätzlichen Effekten aus der Währungsumrechnung im Eigenkapital. Die zum

31. Dezember 2003 im Eigenkapital ausgewiesenen Effekte aus Währungsumrechnung aus nicht monetären Bilanzposten, die sich auf Geschäfte beziehen mit Ausführung nach dem 1. Januar 2004 (im Wesentlichen die Lieferung von Flugzeugen), werden schrittweise entsprechend dieser Auslieferungen ergebniswirksam aufgelöst. Siehe „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Währungsumrechnung“.

2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung

Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, jederzeit einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu halten, um derzeitigen und zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können und um eine vorteilhafte Krediteinstufung aufrechtzuerhalten. Der Konzern realisiert dieses Ziel mit der:

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

EADS profitiert von einem hohen Bestand an liquiden Mitteln. Zum 31. Dezember 2008 wies das Unternehmen konsolidierte Bruttobarmittel in Höhe von 13,7 Milliarden Euro aus, einschließlich Wertpapieren von 7,0 Milliarden Euro, und hatte dabei keine kurzfristigen Rückzahlungsverpflichtungen außer Schuldverschreibungen in Höhe von 1,0 Milliarden Euro, die im März 2010 fällig werden. Die Liquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2008 nicht gezeichnet ist und keine weiteren vertraglichen Beschränkungen aufweist. In

Summe belaufen sich die finanziellen Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig) zum 31. Dezember 2007 auf 4,5 Milliarden Euro.

EADS definiert die Nettoliquidität des Konzerns als Unterschied aus (i) Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, (ii) Wertpapieren und (iii) Finanzierungsverbindlichkeiten (wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Die Nettoliquidität betrug zum 31. Dezember 2008 9,2 Milliarden Euro. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand von EADS und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend erläutert.

2.1.7.1 CASHFLOWS

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

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

(in Mio. €)	2008	2007	2006
Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar	7.024	4.229	5.489
Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit ⁽¹⁾	4.571	3.862	3.541
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital) ⁽²⁾	(172)	1.236	1.017
davon Kundenfinanzierung	(327)	61	1.160
davon Paradigm-Refinanzierung	58	1.158	98
Cashflow aus der Investitionstätigkeit ⁽³⁾	(1.840)	(1.744)	(2.590)
davon industrielle Investitionen	(1.837)	(2.028)	(2.708)
davon Sonstige	(3)	284	118
Barauszahlung an die Aktionäre der EADS N.V./Dividendenzahlungen an Minderheitsgesellschafter	(107)	(98)	(536)
Kapitalerhöhung	24	46	94
Veränderung bei Stammaktien	39	-	(35)
Beitrag zum Planvermögen von Pensionsprogrammen	(436)	(303)	-
Zahlungen aus Verbindlichkeiten in Bezug auf kündbare Instrumente	-	-	(2.879) ⁽⁴⁾
Sonstige Änderungen der Finanzlage	90	(204)	128
Nettoliquidität des Konzerns zum 31. Dezember	9.193	7.024	4.229
Free Cashflow ⁽³⁾	2.559	3.354	1.968
davon Free Cashflow vor Kundenfinanzierung	2.886	3.293	808

(1) Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit ohne Veränderungen des Working Capital.

(2) Inklusive Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 302 Mio. € für Optionsprämien in 2008. Aufgrund der veränderten Darstellung gemäß IFRS beinhaltet das Working Capital jetzt auch den Nettoeffekt aus der Kundenfinanzierung. Die Zahlen aus 2006 und 2007 wurden angepasst.

(3) Beinhaltet nicht (i) Investitionen in oder Veräußerungen von „zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren“ (2006: Veräußerung von 3.357 Mio. €; 2007: Zugang von (2.641) Mio. €; 2008: Zugang von (2.676) Mio. €), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden, (ii) Veränderungen der Zahlungsmittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises (2007: (249) Mio. €), (iii) Beitrag zum Planvermögen von Pensionsprogrammen (2007: (303) Mio. €; 2008: (436) Mio. €).

(4) Zahlungen beinhalten den Kaufpreis von 2.750 Mio. € für den 20%igen BAE-Anteil an Airbus sowie die von Airbus an BAE Systems gezahlte Dividende in Höhe von 129 Mio. €.

Die Nettoliquidität des Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2008 auf 9,2 Milliarden Euro, ein Anstieg von 30,9% im Vergleich zum 31. Dezember 2007. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einem stabilen Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von 4,6 Milliarden Euro. Der Anstieg wurde teilweise durch Investitionstätigkeiten kompensiert, die einen Betrag von -1,8 Milliarden Euro beanspruchten.

Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich in 2008 um 709 Millionen Euro auf 4.571 Millionen Euro, überwiegend aufgrund höherer während des Jahres erzielter Erlöse.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital)

Das Working Capital setzt sich zusammen aus Vorräten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Vermögenswerten und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten (einschließlich Kundenanzahlungen), passiven Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung.

Durch Veränderungen im Working Capital ergab sich in 2008 eine negative Auswirkung auf die Nettoliquidität in Höhe von -0,2 Milliarden Euro und in 2007 eine positive Auswirkung auf die Nettoliquidität in Höhe von 1,2 Milliarden Euro. Die Hauptfaktoren, die zur negativen Veränderung des Working Capital in 2008 beigetragen haben sind (i) Veränderung der Vorräte (-1,2 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte bei Airbus, Eurocopter und dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit und (ii) Veränderung der sonstigen Vermögenswerte und Schulden (-1,0 Milliarden Euro) im Wesentlichen aus der Zahlung von Optionsprämien (-0,3 Milliarden Euro) und Kundenfinanzierungen (-0,3 Milliarden Euro). Die negative Veränderung des Working Capital in diesem Jahr wurde zum Großteil durch Vorauszahlungen von Kunden in Höhe von 2,4 Milliarden Euro ausgeglichen, wobei etwa die Hälfte der Kundenvorauszahlungen in anderen Geschäftsbereichen als Airbus anfielen.

Im Jahre 2007 resultierte die positive Veränderung des Working Capital hauptsächlich aus Vorauszahlungen von Kunden in Höhe von 4,8 Milliarden Euro, von denen 1,2 Milliarden Euro die Verbriefung zukünftiger Forderungen (garantierte Kundenzahlungen) betrafen, die sich aus dem Erreichen eines wichtigen Meilensteins im Paradigm-Programm in 2007 ergaben. Etwa die Hälfte der verbleibenden 3,6 Milliarden Euro an

Vorauszahlungen von Kunden wurde bei Airbus geleistet. Die positive Veränderung der erhaltenen Anzahlungen wurde teilweise durch die Veränderung des Bruttovorratsvermögens (- 3,0 Milliarden Euro) in 2007 kompensiert, verursacht durch einen Anstieg der Vorräte aller Geschäftsbereiche, wovon insbesondere bei Airbus etwa die Hälfte anfiel.

Rückzahlbare Zuschüsse europäischer Regierungen. Zum 31. Dezember 2008 betragen die in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige

sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, einschließlich aufgelaufener Zinsen, 4,9 Milliarden Euro.

In 2008 beliefen sich die neu erhaltenen rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen auf insgesamt 0,1 Milliarden Euro und die Rückzahlungen auf insgesamt -0,4 Milliarden Euro. In 2008 wurden in diesem Zusammenhang aufgelaufene Zinsen in Höhe von -0,3 Milliarden Euro erfasst.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung der insgesamt ausstehenden von europäischen Regierungen erhaltenen rückzahlbaren Zuschüsse nach Produkt/Projekt.

(in Mrd. €)	2008	2007	2006
Long Range & Wide Body	1,1	1,3	1,5
A380	3,4	3,5	3,3
Eurocopter	0,1	0,2	0,2
Sonstige	0,3	0,3	0,4
Gesamt	4,9	5,3	5,4

Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow aus der Investitionstätigkeit in zwei Kategorien ein: (i) industrielle Investitionen und (ii) Sonstiges.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2008 auf 1,8 Milliarden Euro nach 2,0 Milliarden Euro im Jahr 2007 und 2,7 Milliarden Euro in 2006. Im Jahr 2008 entfielen Investitionen in Höhe von 0,9 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für die A350 XWB, Single-Aisle- und MRTT-Projekte) und in Höhe von 0,9 Milliarden Euro auf weitere Projekte in anderen Geschäftsbereichen, einschließlich des Aufbaus der Skynet-5-Satelliten von Paradigm und der laufenden Geschäftstätigkeit. Ohne Aufwendungen bei Airbus und für Paradigm wenden die anderen Geschäftsbereiche von EADS jährlich rund 0,8 Milliarden Euro für Investitionen im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit auf.

Für den Zeitraum von 2009 bis 2010 wird erwartet, dass die Aufwendungen von EADS für Investitionen zu einem Großteil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft — insbesondere für das A350-XWB-Programm — breit gestreut auf den Binnenmärkten von EADS — in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien — sowie bei der Endmontagelinie der A320 in Tianjin, China, anfallen wird.

Sonstige. Für 2008 wurde für diese Kategorie ein negativer Betrag in Höhe von - 3 Millionen Euro verzeichnet. Im Jahr 2007 spiegelt der positive Betrag von 284 Millionen Euro hauptsächlich die Veräußerung von Gebäuden und von Beteiligungen an kleinen Gesellschaften sowie den Verkauf der Anteile an Embraer wider.

In 2006 spiegelte der positive Betrag in Höhe von 118 Millionen Euro vor allem den Verkauf der LFK GmbH an MBDA wider sowie sonstige Verkäufe von Vermögenswerten.

Free Cashflow

Aus den oben dargelegten Einflüssen ergab sich ein positiver Free Cashflow von 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2008, nach 3,4 Milliarden Euro im Jahr 2007 und 2,0 Milliarden Euro im Jahr 2006. Der positive Free Cashflow vor Kundenfinanzierungen betrug im Jahr 2008 2,9 Milliarden Euro nach 3,3 Milliarden Euro im Jahr 2007 und 0,8 Milliarden Euro im Jahr 2006.

Beiträge zum Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,3 Milliarden Euro im Jahr 2007 ergab sich aus der Einführung eines „Contractual Trust Arrangement“ (CTA) und der Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19. Das CTA wurde zunächst finanziert aus der Einlage von Zahlungsmitteln und Wertpapieren einiger deutscher EADS-Gesellschaften in Höhe von 0,5 Milliarden Euro (davon 0,3 Milliarden Euro in Zahlungsmittel, 0,2 Milliarden Euro in Wertpapieren, die nicht als Zahlungsmitteläquivalente klassifiziert waren).

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,4 Milliarden Euro im Jahr 2008 resultiert im Wesentlichen auf die weiteren Zahlungen in das CTA durch einige EADS-Gesellschaften. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26 B): Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. EADS könnte im Lauf der Zeit zusätzliche Beiträge zum Planvermögen leisten, um die Rückstellungen für Pensionspläne in der Bilanz zu reduzieren.

Sonstige Änderungen der Finanzanlage

Im Jahr 2008 gibt die positive Veränderung in Höhe von 90 Millionen Euro grundsätzlich die Währungseffekte in den Finanzierungsverbindlichkeiten wider. Im Jahr 2007 spiegelt der Zahlungsmittelabfluss in Höhe von -204 Millionen Euro vor allem die Veränderung der Konsolidierungsquote von MBDA von 50% in 2006 auf 37,5% in 2007. Im Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 128 Millionen Euro im Jahr 2006 werden im Wesentlichen die Währungseffekte in den Finanzierungsverbindlichkeiten widergespiegelt.

2.1.7.2 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE UND WERTPAPIERE DES KONZERNS

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind in nichtspekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie Geldmarktzertifikate, Übernachteinlagen, kurzfristige Schuldtitel, andere Geldmarktpapiere und Anleihen. Siehe „2.1.8 Sicherungsgeschäfte – Zinssätze“ und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35 A):

Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

EADS hat ein grenzüberschreitendes vollautomatisches Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien, die Niederlande, Großbritannien und die USA abdeckt). Das Cash-Pooling-System verbessert die Möglichkeit des Managements, die Liquiditätslage der einzelnen Tochtergesellschaften des Konzerns jederzeit zuverlässig zu beurteilen und ermöglicht es dem Management, die flüssigen Mittel gemäß den sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnissen innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

Die Gesamtsumme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (einschließlich der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere) umfasst in 2008 mit 0,7 Milliarden Euro 37,5% konsolidierte Zahlungsmittel von MBDA, im Vergleich zu 0,6 Milliarden Euro im Jahr 2007.

2.1.7.3 FINANZIERUNGSVERBINDLICHKEITEN DES KONZERNS

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung sowohl der kurz- als auch der langfristigen konsolidierten Finanzierungsverbindlichkeiten von EADS zum 31. Dezember 2008:

31. Dezember 2008

(in Mio. €)	Unter 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Über 5 Jahre	Summe
Anleihen/kurzfristige Schuldtitel	-	1.029	498	1.527
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	103	304	591	998
Darlehen	197	169	312	678
Finanzierungs-Leasing	19	46	97	162 ⁽¹⁾
Sonstiges	1.139	-	-	1.139
Summe	1.458	1.548	1.498	4.504⁽²⁾

(1) Dieser Betrag spiegelt die Auswirkung aus der Aufrechnung der verpfändeten Bankeinlagen mit den Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 373 Mio. € wider.

(2) Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 737 Mio. €.

Ausstehende Finanzierungsverbindlichkeiten gingen von 4,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2007 auf 4,5 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2008 zurück. Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierung, die sich zum 31. Dezember 2008 auf insgesamt 836 Millionen Euro belaufen und die größtenteils variabel verzinst sind. Siehe „ – 2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung – Absatzfinanzierung“.

EMTN Programm. EADS hat derzeit ein Euro-Medium-Term-Note („EMTN“)-Programm in Höhe von 3,0 Milliarden Euro platziert. In 2003 wurden für 1,0 Milliarden Euro Eurobonds mit Fälligkeit in 2010 und einem festen Zinssatz von 4,625% (Effektivzinssatz: 4,686%) emittiert, der später in eine variable Verzinsung von 3-Monats-Euribor + 1,02% transformiert wurde. Im Laufe des Jahres 2003 gab EADS für 0,5 Milliarden Euro weitere Eurobonds mit einem Zinssatz von 5,5% (Effektivzinssatz: 5,6%) heraus, die in 2018 fällig werden. Der Zinssatz wurde in 2005 in eine variable Verzinsung von 3-Monats-Euribor + 1,72% transformiert.

Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Im Jahre 2004 gewährte die Europäische Investitionsbank ein langfristiges Darlehen in Höhe von 421 Millionen US-Dollar mit einem Zinssatz von 5,1% (Effektivzinssatz: 5,1%).

Kurzfristige Schuldtitel. EADS hat die Möglichkeit regelmäßig im Rahmen des Programms „billet de trésorie“ kurzfristige Schuldtitel zu begeben. Diese Schuldtitel wären entweder fix oder variabel verzinslich und hätten Laufzeiten zwischen einem Tag und 12 Monaten. Das Programm wurde in 2003 aufgelegt und hat ein maximal genehmigtes Ausgabevolumen von 2 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2008 gab es keine kurzfristigen ausstehenden Schuldtitel im Rahmen dieses Programms.

2.1.7.4 ABSATZFINANZIERUNG

EADS zieht Barverkäufe vor und bestärkt die Kunden darin, unabhängige Finanzierungen abzuschließen, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten

Produkten zu vermeiden. Um den Verkauf von Produkten besonders bei Airbus und ATR zu fördern, kann sich EADS an der Finanzierung von Kunden beteiligen. Dies wird von Fall zu Fall entschieden und kann direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen.

Als Antwort auf die häufigen Kundenanfragen für eine Finanzierung und als Reaktion auf die gegenwärtige Volatilität auf den Finanz- und Kreditmärkten, erwartet EADS einen Anstieg ihrer Aufwendungen für die Kundenfinanzierungen von zivilen Flugzeugen, hauptsächlich in Form von Finanzierungs-Leasing und gesicherten Darlehen. Sie wird trotzdem versuchen, den Betrag so niedrig wie möglich zu halten.

Spezielle und erfahrene Teams strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das von von EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. EADS strebt

Nachstehend ist eine Zusammensetzung der gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung aufgeführt:

(in Mio. €)	2008	2007	2006
Finanzierungs-Leasing ⁽¹⁾	14	35	72
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	664	742	905
Darlehen	158	183	245
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung	836	960	1.222

(1) Diese Zahlen spiegeln die Auswirkungen der Saldierung der verpfändeten Bankeinlagen mit den Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung wider (373 Mio. € im Jahr 2008; 677 Mio. € im Jahr 2007; 927 Mio. € im Jahr 2006).

Die Summe der Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung zum 31. Dezember 2008, 2007 und 2006 beinhaltet die Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung mit verpfändeten Bankeinlagen, die diese Verbindlichkeiten absichern, in Höhe von 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2008, 0,7 Milliarden Euro im Jahr 2007 und 0,9 Milliarden Euro im Jahr 2006. Von den verbleibenden Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 0,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2008 entfallen 0,7 Milliarden Euro auf Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit, bei denen die Rückzahlungsverpflichtungen von EADS auf Zahlungseingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt sind. Ein wesentlicher Teil der Finanzanlagen aus nicht stornierbaren Kundenforderungen weist Fälligkeiten auf, die zeitlich denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzierungsverbindlichkeiten entsprechen. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 27: Finanzierungsverbindlichkeiten“. Siehe auch „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Des Weiteren erhielt Airbus im Jahre 1999 von der Deutschen Bank eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen

eine Strukturierung aller ihren Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft als auch spezifische Risikofaktoren im Hinblick auf das vorgesehene Betriebsumfeld des Flugzeugs und dessen zu erwartenden zukünftigen Wert. Als Anhaltspunkt für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen dienen auch die Markttrendite und die derzeit üblichen Bankkonditionen.

Etwa 19% der Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von insgesamt 4,5 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2008 stammen aus der Bereitstellung von Mitteln für die Absatzfinanzierung von EADS; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne.

US-Dollar mit einer ausstehenden Schuld in Höhe von 372 Millionen Euro (2007: 396 Millionen Euro; 2006: 480 Millionen Euro). In den Jahren 2006 und 2007 wurden Darlehen für Absatzfinanzierung um die vorstehenden Beträge angepasst.

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Rechte an den finanzierten Flugzeugen gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die jeder Transaktion unterstellten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

EADS teilt die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien ein: (i) Kundenfinanzierungsrisiko, wenn die Kreditwürdigkeit des Kunden — seine Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen — das Risiko bildet; und (ii) Vermögenswertrisiko, bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht. Siehe auch „1. Finanzmarktrisiken — Absatzfinanzierungsrisiko“

Kundenfinanzierungsrisiko.

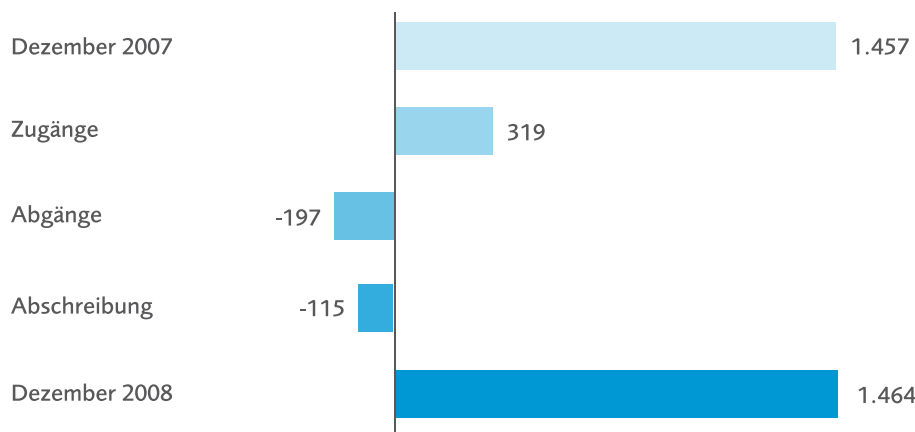
Bruttorisiko: Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter Operating-Leasing, (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus Finanzierungsleasing oder Darlehen und (iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung aus Operating-Leasing, Finanzierungsleasing und Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte und damit verbundenen außerbilanziellen Eventualverpflichtungen: (i) Vermögenswerte werden in Übereinstimmung mit den IFRS bilanziert, beziehen sich jedoch möglicherweise auf Transaktionen mit nur begrenzter

Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus oder ATR; (ii) der Wert der Vermögenswerte ist in der Konzernbilanz abgeschrieben oder wertberichtigt, (iii) das außerbilanzielle Bruttorisiko ist berechnet als der Barwert künftiger Zahlungen, wohingegen im Konzernabschluss die gesamten zukünftigen Zahlungen mit dem Nominalwert angesetzt werden und (iv) das Risiko aus bestimmten in der Bilanz angesetzten Vermögenswertgarantien aus Operating-Leasing wird als Vermögenswertrisiko und nicht als Kundenfinanzierungsrisiko eingeordnet.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus belief sich zum 31. Dezember 2008 auf 1,5 Milliarden US-Dollar (1,1 Milliarden Euro). Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2008 (in Millionen US-Dollar) dar:

ENTWICKLUNG DES BRUTTORISIKOS VON AIRBUS IN 2008



Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus zum 31. Dezember 2008 verteilt sich auf 74 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 20 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, enthalten. 90% des Bruttorisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilt sich auf 11 Flugzeuge in 11 Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von ATR belief sich zum 31. Dezember 2008 auf 0,3 Milliarden US-Dollar (0,2 Milliarden Euro). Dieses Risiko ist über 182 Flugzeuge verteilt. ATR wird bei EADS mit 50% quotenkonsolidiert und EADS teilt das Risiko mit ihrem Partner Alenia.

Nettorisiko. Das Nettorisiko ist die Differenz zwischen dem Bruttorisiko und dem geschätzten Wert der Kreditsicherheiten. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf der Grundlage des Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Mieterträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Kosten bei Eintritt des Sicherungsfalls berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter den von unabhängigen Stellen geschätzten Restwerten liegen, um der nach Meinung des Managements vorsichtigen Einschätzung der Marktbedingungen sowie der Kosten für Wiederinbesitznahme und Umwandlung Rechnung zu tragen. Siehe „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die Vermögenswertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2008, 2007 und 2006. Es beinhaltet 100% der Risikoposition aus der Kundenfinanzierung von Airbus sowie 50% der Risikoposition von ATR, entsprechend dem Anteil von EADS an ATR.

(in Mio. €)	Anmerkung*	Airbus			ATR 50%			EADS gesamt		
		31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Operating-Leasing	15	366	506	1,080	67	94	136	433	600	1.216
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	1.329	1.017	957	23	19	29	1.352	1.036	986
Sonstiges		-	-	-	88	81	87	88	81	87
Kundenfinanzierungspositionen in der Bilanz		1.695	1,523	2,037	178	194	252	1.873	1.717	2.289
Außerbilanzielle Kundenfinanzierungspositionen	34	484	526	834	46	42	43	530	568	877
Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit in der Bilanz		(1.012)	(931)	(1.121)	-	-	-	(1.012)	(931)	(1.121)
Außerbilanzielle Anpassungen		(115)	(128)	(351)	-	-	-	(115)	(128)	(351)
Brutorisiko aus der Kundenfinanzierung	34	1.052	990	1.399	224	236	295	1.276	1.226	1.694
Wert der Sicherheiten	34	(476)	(411)	(521)	(203)	(211)	(270)	(679)	(622)	(791)
Nettorisiko		576	579	878	21	25	25	597	604	903
Wertberichtigungen und Vorsorgen auf:										
Operating-Leasing	34	(52)	(102)	(272)	-	-	-	(52)	(102)	(272)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	34	(244)	(191)	(199)	-	-	-	(244)	(191)	(199)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	34	-	-	-	(21)	(25)	(25)	(21)	(25)	(25)
Verpflichtungen in der Bilanz	34	(280)	(286)	(407)	-	-	-	(280)	(286)	(407)
Wertberichtigungen auf Vermögenswerte und Vorsorgen		(576)	(579)	(878)	(21)	(25)	(25)	(597)	(604)	(903)
Restrisiko		-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Die angegebenen Nummern beziehen sich auf Nummer der Anmerkung in den Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS).

Der konsolidierte Bruttowert der in oben stehender Tabelle aufgeführten Operating-Leasings (433 Millionen Euro im Jahr 2008, 600 Millionen Euro im Jahr 2007 und 1.216 Millionen Euro im Jahr 2006) wird unter den Sachanlagen mit dem Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige Wertminderungen (52 Millionen Euro im Jahr 2008, 102 Millionen Euro im Jahr 2007 und 272 Millionen Euro im Jahr 2006) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „ — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in oben stehender Tabelle der konsolidierte Bruttowert der Finanzierungs-Leasings und Darlehen (1.352 Millionen Euro für 2008, 1.036 Millionen Euro für 2007 und 986 Millionen Euro für 2006) dargestellt. Konsolidierte Finanzierungs-Leasings (848 Millionen Euro für 2008, 690 Millionen Euro für 2007 und 739 Millionen Euro für 2006) werden mit dem Buchwert vor Wertminderungen in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (504 Millionen Euro für 2008, 346 Millionen Euro für 2007

und 247 Millionen Euro für 2006) werden mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Die insgesamt zugehörigen Wertminderungen (244 Millionen Euro für 2008, 191 Millionen Euro für 2007 und 199 Millionen Euro für 2006) sind von den Buchwerten abgesetzt. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus und ATR (durch EADS mit 50% konsolidiert) betrug 2008 530 Millionen Euro, 2007 568 Millionen Euro und 2006 877 Millionen Euro. Diese Beträge stellen den gesamten Nennbetrag zukünftiger Zahlungen aus Ober-/ Unterleasingverhältnissen dar. Der zugehörige Barwert der zukünftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung anderer Faktoren) ist mit 415 Millionen Euro im Jahr 2008, mit 440 Millionen Euro im Jahr 2007 und mit 526 Millionen Euro im Jahr 2006 im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende Nettorisiko ist in der

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2008 durch eine Rückstellung von 280 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Wertisiko. Ein wesentlicher Teil des Vermögenswerttrisikos von EADS resultiert aus ausstehenden Vermögenswertgarantien, vorwiegend bei Airbus. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für überschaubar: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Wertes eines Flugzeugs und der Wert ist im Verhältnis zum geschätzten zukünftigen Wert vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis 2019, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil des Risikos fällig wird. Da der Ausübungszeitpunkt für Wertgarantien durchschnittlich im 12. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2008 gegebenen Vermögenswertgarantien im Allgemeinen nicht vor 2020 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist. Zusätzlich müssen die Vermögenswertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Des Weiteren müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein, damit sie geltend gemacht werden können.

Bruttovermögen. Das Bruttovermögenwertisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Vermögenswertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2008 betrug das Bruttovermögenwertisiko bei Airbus 2,5 Milliarden US-Dollar (1,8 Milliarden Euro). Der außerbilanzielle Teil der Vermögenswerte von Airbus, d.h. Vermögenswertgarantien mit Barwerten von weniger als 10% des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs, betrug 946 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 476 Millionen Euro, für die das Risiko als sehr gering erachtet wird. In vielen Fällen beschränkt sich das Risiko auf einen bestimmten Teil des Restwerts des Flugzeugs. Der verbleibende Teil des Bruttovermögenwerttrisikos von Airbus ist in der Bilanz erfasst.

Nettorisiko. Der Barwert der Risiken aus Vermögenswertgarantien, für die eine Inanspruchnahme als wahrscheinlich erachtet wird, ist vollständig durch eine Rückstellung abgedeckt, die im Gesamtbetrag der Rückstellung für Wertgarantien in Höhe von 604 Millionen Euro enthalten ist. Diese Rückstellung deckt einen möglicherweise vorhandenen Fehlbetrag zwischen dem erwarteten Wert des Flugzeuges zum Ausübungszeitpunkt der Garantie und dem Garantiewerte, unter Berücksichtigung von Gegengarantien, ab. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26 C): Sonstige Rückstellungen“.

Deckungsverpflichtungen. Der Konzern ist auch Deckungsverpflichtungen („backstop commitments“) für bei

Airbus und ATR bestellte und optierte Flugzeuge eingegangen. Diese Verpflichtungen werden nicht als Teil des Bruttovermögens angesehen, bis die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst bei Auslieferung des Flugzeugs der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Durchführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist (obwohl die Möglichkeit besteht, dass Kunden, für die keine Deckungsverpflichtung abgegeben wird, dennoch Absatzfinanzierung vor Auslieferung des Flugzeugs beantragen), (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, halten Airbus und ATR den Vermögenswert und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt und (iii) dritte Parteien können sich an der Finanzierung beteiligen. Um das Kreditrisiko von Airbus und ATR zu vermindern, enthalten die Verträge üblicherweise finanzielle Bedingungen, die der Garantiennehmer erfüllen muss, um in den Vorteil der Garantien zu gelangen.

Bestellungen und Deckungsverpflichtungen. Über die vergangenen drei Jahre (2006, 2007 und 2008) betrug die durchschnittliche Anzahl neubestellter Flugzeuge, für die eine Deckungsverpflichtung gegeben wurde, 5,0% der durchschnittlichen Gesamtbestellungen über denselben Zeitraum, d.h. im Durchschnitt wurde bei 1.061 Bestellungen pro Jahr für 56 Flugzeuge eine Unterstützung gegeben. Bei diesen finanziellen Verpflichtungen ist es nicht absehbar, ob sie beim vertraglich vereinbarten Auslieferungszeitpunkt des Flugzeuges zum Tragen kommen. Darüber hinaus kann die Höhe der finanziellen Unterstützung, ebenso wie die Bedingungen und Konditionen, die dem Kunden angeboten wurden, variieren.

Auslieferungen und finanzielle Unterstützung bei Auslieferung. Über die vergangenen drei Jahre (2006, 2007 und 2008) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die finanzielle Unterstützung durch Airbus gewährt wurde, 2,0% der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über denselben Zeitraum. Das entspricht im Durchschnitt acht Flugzeugen, für die eine Finanzierung gegeben wurde, von insgesamt durchschnittlich 457 Auslieferungen pro Jahr. Diese finanzielle Unterstützung kann in Form von Senior- oder Junior-Darlehen oder Garantien bereitgestellt werden. Eine derartige Unterstützung kann ihren Ursprung in einer vertraglichen Deckungsverpflichtung von EADS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrages (siehe oben) haben, oder kann aus einer Anfrage zur finanziellen Unterstützung durch den Kunden resultieren, die vor Auslieferung des Flugzeuges gestellt wurde.

Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“ für weitere Angaben zu Absatzfinanzierungspolitik und Bilanzierungsverfahren von EADS.

2.1.8 Sicherungsgeschäfte

2.1.8.1 WECHSELKURSE

Mehr als 60% der Umsatzerlöse von EADS werden in US-Dollar erzielt (bei Airbus im Jahr 2008 ca. 31 Milliarden US-Dollar), wobei etwa die Hälfte dieses Währungsrisikos durch auf in US-Dollar lautende Kosten „natürlich gesichert“ ist. Die verbleibenden Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in geringerem Umfang in britischen Pfund an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem es EADS unterlässt, ihr aktuelles und zukünftiges Nettowährungsrisiko durch Finanzinstrumente abzusichern, vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung von den Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber diesen Währungen abhängig und in einem geringeren Ausmaß von den Wechselkursschwankungen des britischen Pfunds gegenüber dem Euro. In Übereinstimmung mit der Politik von EADS, Gewinne nur aus ihren operativen Geschäften und nicht aus Spekulationen auf Fremdwährungskursschwankungen zu erwirtschaften, nutzt EADS Sicherungs-Strategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf ihr EBIT* zu mildern. Siehe „ — 2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements — EBIT* Leistung nach Geschäftsbereichen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken — Wechselkursrisiken“.

Da EADS-Finanzinstrumente nur zur Absicherung ihres Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Anteil ihrer US-Dollar Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist (ungefähr 28%), Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Von dem nicht gesicherten Teil der Umsätze wird ein bestimmter Prozentsatz (soweit die Umsätze auf Anzahlungen vor Auslieferung entfallen) mit dem Stichtagskurs zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs bei EADS in Euro umgerechnet. Der übrige nicht gesicherte Teil der US-Dollar Umsätze (der den Zahlungen bei Auslieferung entspricht) unterliegt den Schwankungen des Stichtagskurses zum Zeitpunkt der Lieferung. Siehe „ — 2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen — Währungsumrechnung“.

Risiko beim Flugzeugabsatz. Bei Produkten wie Flugzeugen sichert EADS typischerweise die in US-Dollar erwarteten Umsätze. Als gesicherte Grundgeschäfte werden die ersten, mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden, geplanten künftigen Zahlungsmiteileingänge in einem bestimmten Monat definiert, basierend auf den Abschlusszahlungen bei Lieferung. Der Betrag der erwarteten zu sichernden Zahlungsmiteileingänge kann bereits am Anfang bis zu 100% der Netto-US-Dollar-Position abdecken. Für EADS ist eine geplante künftige Transaktion von hoher Wahrscheinlichkeit, wenn die künftige Lieferung als Festauftrag im Orderbuch berücksichtigt wird oder wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aufgrund der Vertragslage hoch ist

(z.B. wenn eine schriftliche Absichtserklärung vorliegt). Der Sicherungsanteil wird angepasst, wenn dies notwendig ist, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, sowie der Stabilität des Geschäftszyklus Rechnung zu tragen.

Risiko in anderen als Flugzeuggeschäften. Für Geschäfte, die andere Projekte als Flugzeuge betreffen, sichert EADS typischerweise Zu- und Abflüsse von Fremdwährungen aus Einkauf- und Verkaufsverträgen nach derselben Logik, üblicherweise in geringem Umfang.

Risiko in der Gelddisposition. Im Zusammenhang mit Gelddispositionen geht EADS Fremdwährungs-Swaps (Nennbetrag am Jahresende 2008 5,2 Milliarden Euro) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht auf Euro lautenden Salden auf Ebene der Geschäftsbereiche auszugleichen. Die jährliche Änderung der beizulegenden Zeitwerte dieser Swaps wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in dem Posten „Übriges Finanzergebnis“ ausgewiesen. Diese Änderungen können einen wesentlichen Einfluss auf das Nettoergebnis von EADS haben.

Eingebettete Derivate. EADS verwendet auch Devisentermingeschäfte, die in bestimmte Kauf- und Leasingverträgen eingebettet sind und auf eine Währung lauten, die nicht der funktionalen Währung einer der wesentlichen am Vertrag beteiligten Parteien entspricht, im Wesentlichen US-Dollar und britische Pfund. Gewinne oder Verluste aus diesen eingebetteten Devisentermingeschäften werden im „Übrigen Finanzergebnis“ ausgewiesen. Diese Änderungen können eine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis von EADS haben. Darüber hinaus sichert EADS Währungsrisiken aus nicht auf Euro lautenden Finanzgeschäften ab, wie zum Beispiel Finanzierungstransaktionen und Wertpapiere.

Hedge-Portfolio. EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem US-Dollar-Umsätze gesichert werden, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft (und zu einem geringeren Umfang aus dem Geschäftsbereich Eurocopter, aus ATR, sowie aus den Geschäftsbereichen Verteidigung und Sicherheit und Militärische Transportflugzeuge) stammen. Das Nettorisiko wird definiert als das gesamte Währungsrisiko (auf US-Dollar lautende Umsatzerlöse) abzüglich des Teils, der durch auf US-Dollar lautende Kosten „natürlich gesichert“ ist. Das Hedge-Portfolio umfasst den überwiegenden Teil der Sicherungsgeschäfte des Konzerns.

Für Bilanzierungszwecke bestimmt EADS meistens einen Teil der sicheren zukünftigen Cashflows als gesicherte Position, um das erwartete Netto-Fremdwährungsrisiko abzusichern. Folglich haben Verschiebungen oder Stornierungen von Geschäfts-

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

vorfällen und damit zusammenhängende Zahlungsmittel-
eingänge keinen Einfluss auf das Sicherungsverhältnis, solange
die tatsächlichen Bruttofremdwährungszuflüsse (pro Monat) das

Sicherungsvolumen übersteigen. EADS setzt in erster Linie
Devisentermingeschäfte, synthetische Termingeschäfte und
Optionen als Sicherungsinstrumente ein.

Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2008 und die durchschnittlichen
US-Dollarkurse, die dem jeweiligen EBIT* entsprechen.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015+	Summe
Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)	16,0	18,7 ⁽¹⁾	15,3 ⁽¹⁾	9,9 ⁽¹⁾	4,5	2,2	1,5	68,1
Terminkurse (in US\$) ⁽²⁾								
US\$/€	1,26	1,35	1,41	1,41	1,41	1,42	1,42	
US\$/€	1,69	1,78	1,87	1,85	1,81	1,81	1,87	

(1) Einschließlich Optionen von 3,5 Mrd. US\$ in 2010, 4,4 Mrd. US\$ in 2011 und 1,1 Mrd. US\$ in 2012.

(2) Ohne Optionen.

Für weitere Informationen bezüglich der Nominalwerte von
derivativen Finanzinstrumenten für Fremdwährungen siehe
„Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35C):
Informationen über Finanzinstrumente — Nominalwerte von
derivativen Finanzinstrumenten“.

2.1.8.2 ZINSSÄTZE

EADS verwendet ein Aktiv/Passiv-Management, um ihre
Zinsrisiken weitestgehend zu begrenzen. Der Konzern versucht,
das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit durch
eine entsprechende Struktur der Verbindlichkeiten zu decken.
Das verbleibende Nettozinsrisiko wird durch verschiedene
Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen
Auswirkungen zu begrenzen. Daher verwendet EADS
gegebenenfalls auch Zinsinstrumente für Sicherungszwecke.

Sicherungsinstrumente, die sich ausdrücklich auf die Sicherung
von Schuldverschreibungen beziehen (wie die im Rahmen des

EMTN Programms ausgegebenen), haben maximal die gleichen
Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende
gesicherte Grundgeschäft.

Für die Verwaltung ihrer liquiden Mittel investiert EADS
vorwiegend in kurzfristige und/oder solche Instrumente mit
einem variablen Zinssatz, um damit weitere Zinsrisiken im
Liquiditäts- und Wertpapierportfolio zu minimieren.

Für weitere Informationen zu den Nominalwerten der Zinsderivaten
von EADS siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS)
— Anmerkung 35C): Informationen über Finanzinstrumente —
Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

Für weitere Informationen zum Marktrisiko und die Wege mit
denen EADS versucht dieses zu steuern, siehe „Erläuterungen
zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35A):
Informationen über Finanzinstrumente — Finanzielles
Risikomanagement“.

2.2 JAHRESABSCHLÜSSE

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss zum
31. Dezember 2008, sind zusammen mit den Anmerkungen,
Anhängen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer
beigefügt und gelten als in das Registrierungsdocument
aufgenommen und bilden einen Bestandteil desselben.

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

der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von
EADS für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2006,
zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen
und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, so wie in
„Teil 1/1.2 Jahresabschluss“ des in englischer Sprache
abgefassten Registrierungsdocuments ausgewiesen und von
der AFM am 25. April 2007 bestätigt und in englischer
Sprache bei der Handelskammer Amsterdam vorgelegt; und

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, so wie in „Teil 1/1.2 Jahresabschluss“ des in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdokuments ausgewiesen und von der AFM am 24. April 2008 bestätigt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Amsterdam vorgelegt.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, spanischer und deutscher Sprache im eingetragenen Büro des

Unternehmens und über www.eads.com erhältlich. Kopien der oben genannten Jahresabschlüsse sind ebenso in Englisch über www.eads.com zu erhalten und können bei der Handelskammer in Amsterdam eingesehen werden.

EADS bestätigt, dass die beigefügten Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer (ebenso wie die, die durch Verweis hier einbezogen sind) exakt wiedergegeben sind und dass, soweit EADS Kenntnis hat und dies anhand der von den Abschlussprüfern erteilten Auskunft beurteilen kann, keinerlei Fakten weggelassen wurden, die diese Bestätigungsvermerke unrichtig oder irreführend machen würden.

2.3 HONORARE DER KONZERNABSCHLUSSPRÜFER

Leistungen, die von den gesetzlichen Abschlussprüfern und Mitgliedern ihres Netzwerks für die Geschäftsjahre 2008, 2007 und 2006 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants					
	2008		2007		2006		2008		2007		2006	
	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%
Prüfung												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung des Einzel- und Konzernabschlusses	4.872	67,5	5.291	73,2	6.181	75,2	4.684	84,7	4.571	86,7	4.843	82,5
Zusatzaufgaben	821	11,4	491	6,8	630	7,7	548	9,9	284	5,4	646	11,0
Zwischensumme	5.693	78,9	5.782	80,0	6.811	82,9	5.232	94,6	4.855	92,1	5.489	93,5
Andere Leistungen, soweit relevant												
Recht, Steuern, Personal	1.191	16,5	897	12,4	1.051	12,8	160	2,9	333	6,3	271	4,6
Informationstechnologie	251	3,5	117	1,6	50	0,6	-	-	-	-	30	0,5
Sonstige(zu detaillieren, wenn >10% der Prüfgebühren)	82	1,1	428	6,0	301	3,7	138	2,5	82	1,6	83	1,4
Zwischensumme	1.524	21,1	1.442	20,0	1.402	17,1	298	5,4	415	7,9	384	6,5
Gesamt	7.217	100,0	7.224	100,0	8.213	100,0	5.530	100,0	5.270	100,0	5.873	100,0

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

2.4 INFORMATIONEN ZU DEN KONZERNABSCHLUSSPRÜFERN

	Datum der Ernennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit*
KPMG Accountants N.V. Fascinatio Boulevard 200 3065 WB Rotterdam Niederlande vertreten durch L.A. Blok	10. Mai 2000	27. Mai 2009
Ernst & Young Accountants Antonio Vivaldistraat 150 1083 HP Amsterdam Niederlande vertreten durch F.A.L. van der Bruggen	24. Juli 2002	27. Mai 2009

* Der für den 27. Mai 2009 einberufenen Jahreshauptversammlung wird eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorgelegt, um Ernst & Young Accountants LLP und KPMG Accountants N.V. als Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2009 zu bestellen.

KPMG Accountants N.V., Ernst & Young Accountants LLP und ihre entsprechenden Vertreter sind in der Royal NIVRA (*Nederlands Instituut van Register Accountants*) eingetragen.



Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1	ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT	104	3.3	AKTIENBESITZ UND STIMMRECHTE	117
3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	104	3.3.1	Aktionärsstruktur	117
3.1.2	Rechtsform	104	3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	118
3.1.3	Geltendes Recht und Informationspflichten	104	3.3.3	Art der Aktien	124
3.1.4	Gründungsdatum und Dauer der Gesellschaft	107	3.3.4	Änderung der Beteiligungen an der Gesellschaft seit ihrer Gründung	124
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	107	3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	126
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	107	3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	126
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	107	3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	128
3.1.8	Geschäftsjahr	108	3.4	DIVIDENDEN	132
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	108	3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	132
3.1.10	Aktionärsversammlung	108	3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	132
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	110	3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	132
3.1.12	Obligatorische Übernahmeangebote	111	3.4.4	Besteuerung	133
3.2	ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DES GRUNDKAPITALS	114	3.5	JÄHRLICHER OFFENLEGUNGSBERICHT ZU WERTPAPIEREN	134
3.2.1	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	114			
3.2.2	Ausgegebenes Grundkapital	114			
3.2.3	Genehmigtes Kapital	114			
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	115			
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	116			

3.1 ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: EADS

Firma: European Aeronautic Defence and Space Company
EADS N.V.

Eingetragene Geschäftsadresse der Gesellschaft: Mendelweg
30, 2333 CS Leiden, Niederlande

Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung / statutaire zetel):
Amsterdam

Tel.: + 31 (0)71 5245 600

Fax: + 31 (0)71 5232 807

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete Kapitalgesellschaft mit beschränkter Haftung (*naamloze vennootschap*).

Als weltweit tätige Gesellschaft handelt EADS in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt).

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien zum Handel zugelassen sind, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen, sowie in den Niederlanden, zusammengefasst.

3.1.3.1 PERIODISCHE OFFENLEGUNGSPFLICHTEN

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EG zur Harmonisierung von Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss EADS bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**Vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen.

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss EADS diese vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss EADS sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines amtlich bestellten Systems zur Verfügung gestellt werden, das vom Herkunftsmitgliedstaates des Emittenten offiziell bezeichnet ist.

Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Die AFM ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Compliance durch EADS abschließend verantwortlich ist.

Im Rahmen der in niederländisches Recht umgesetzten Transparenz-Richtlinie muss EADS eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht der von den gesetzlichen Abschlussprüfern erstellt wurde, innerhalb von vier Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und
- die Veröffentlichung von Quartalsberichten innerhalb von zehn Wochen nach Beginn und sechs Wochen vor Ende der ersten oder zweiten Sechsmonatsperiode des Geschäftsjahres.

Außerdem muss die Gesellschaft innerhalb von fünf Tagen nach Genehmigung durch die Aktionäre der Gesellschaft, ihren geprüften konsolidierten Jahresabschluss, den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich der Finanzabschlüsse bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdokument zudem eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente oder sonstiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese beschafft werden können, zur Verfügung gestellt (siehe „—3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS keine weitere Pflicht mehr, bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der AMF nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Frankreich die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

Deutsche Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 umgesetzt wurde, besteht für EADS nicht mehr die Pflicht, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungsverordnung nachzukommen.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft am regulierten Markt (genauer im Untersegment des regulierten Marktes, dem *Prime Standard*) an der Frankfurter Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend

beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

Gemäß § 65 und § 66 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des regulierten Marktes zu der Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss sowie Quartalsberichte zu erstellen und zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung im regulierten Markt (*Prime Standard*) verpflichtet, laufend zu Beginn jedes Geschäftsjahres für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender zu erstellen. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist EADS künftig nicht mehr zur Einhaltung bestimmter Offenlegungspflichten gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz verpflichtet, das in Form des Königlichen Erlasses 1362/2007 vom 19. Oktober 2007 eingeführt wurde.

Gemäß der in der Transparenz-Richtlinie dargelegten Anforderung, vorgeschriebene Informationen innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Spanien die gleichen Informationen wie im Ausland zeitgleich zur Verfügung stellen.

3.1.3.2 LAUFENDE OFFENLEGUNGSPFLICHTEN

In Übereinstimmung mit der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen, wie in Artikel 6 der Richtlinie 2003/6/EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „**Marktmissbrauchsrichtlinie**“) definiert. Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „— 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt eine oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht wurden, geeignet wären, die Kursentwicklung solcher Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Es liegt aber in der Verantwortung des Emittenten, die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen zu verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung die Öffentlichkeit nicht irreführt und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in niederländisches Recht muss EADS vorgeschriebene Informationen offenlegen und zudem vorgeschriebene Informationen bei der AFM einreichen, die alle maßgeblichen Informationen in einem öffentlich zugänglichen Register verwahren wird. Wann immer sie Insiderinformationen entsprechend den maßgeblichen Gesetzen offen legt, wird EADS sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft offen legen und zugänglich machen.

Nach niederländischem Recht muss die Gesellschaft auch Änderungen an den mit diesen Aktien verbundenen Rechten, sowie jede Änderung an Rechten, die mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Rechten zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verbunden sind, veröffentlichen.

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie am 20. Januar 2007 in Frankreich implementiert wurde, haben die französischen Anforderungen an Insider-Informationen in Frankreich gemäß Artikel 223-1 ff. und gemäß den Allgemeinen Vorschriften der AMF ihre Anwendbarkeit für EADS verloren.

Dennoch werden Insider-Informationen, wie oben definiert, in Frankreich im Wege der Verteilung in der gesamten Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie am 20. Januar 2007 in deutsches Recht überführt wurde, haben die deutschen Anforderungen an die Veröffentlichung von Insider-Informationen gemäß Abschnitt 15 des Wertpapierhandelsgesetzes ihre Anwendbarkeit für EADS verloren.

Dennoch werden Insider-Informationen, wie oben definiert, in Deutschland über die Berichtswege innerhalb der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten („ein maßgebliches Ereignis“), so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen maßgeblichen Ereignisse müssen der CNMV, gleichzeitig mit ihrer Verbreitung auf anderen Wegen, angezeigt werden, sobald die maßgebliche Tatsache bekannt ist, die maßgebliche Entscheidung getroffen oder der maßgebliche Vertrag ausgefertigt wurde. Die Gesellschaft kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass die Gesellschaft in der Lage ist, die Vertraulichkeit der maßgeblichen Information zu gewährleisten. Trotzdem hat die Gesellschaft die CNMV umgehend zu informieren, wenn sie sich zu einer Verzögerung der Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses entscheidet. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben.

Die Gesellschaft muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in welchen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Entsprechend dem spanischen Wertpapiergesetz und laut ihren sich weiter entwickelnden Regeln und Richtlinien ist die Gesellschaft verpflichtet:

- (i) über eine Geschäftsordnung des Board of Directors zu verfügen, die bei der CNMV eingereicht und auf der Webseite der Gesellschaft veröffentlicht werden muss;
- (ii) eine Beschreibung der entsprechenden niederländischen Rechtsvorschriften und der Satzungen der Gesellschaft, die die Vorgehensweise bei Hauptversammlungen regeln, bei der CNMV einzureichen und diese Beschreibung auf der Webseite zu veröffentlichen;
- (iii) eine Webseite zu unterhalten, die zumindest die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (der „**Jährliche Corporate Governance Bericht**“) bei der CNMV einzureichen; und
- (v) hinsichtlich der Bestimmungen in den Aktionärsverträgen, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlungen beziehungsweise Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien oder Wandelschuldverschreibungen beziehen, (a) vorausgesetzt die Gesellschaft ist Teil des Aktionärsvertrags, die diese Bestimmungen sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht,

solche Bestimmungen bei der CNMV einzureichen, (b) die Bestimmungen auf der Webseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit die Gesellschaft

von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen.

3.1.4 Gründungsdatum und Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 auf unbestimmte Dauer gegründet.

3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand von EADS darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

- Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt- und/oder Kommunikationsindustrie; oder
- dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Den Haag (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Den Haag*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in niederländischer Sprache bei der Handelskammer von Den Haag einsehbar.

Gemäß den Artikeln R. 123-115, R. 123-116 und R. 123-117 des französischen Handelsgesetzbuches wurde eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt. Eine Kopie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: + 33 1 42 24 24 24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer

Übersetzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland erhältlich (Willy-Messerschmitt-Str. – Tor 1, 81663 München, Deutschland, Tel.: +49 89 60 70).

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: +34 91 585 70 00) erhältlich.

3.1.8 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 DIVIDENDEN

Das Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Aktionärsversammlung.

Die Aktionärsversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Dividende ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach

der Dividendenfestsetzung auszuführen, es sei denn, das Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Aktionärsversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

3.1.9.2 RECHTE BEI AUFLÖSUNG DER GESELLSCHAFT

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Aktionärsversammlung

3.1.10.1 EINBERUFUNG VON AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Aktionärsversammlungen werden so oft einberufen, wie das Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10% des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten.

Die Aktionärsversammlung ist vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen, landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung in den Ländern anzukündigen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Aktionärsversammlung, wobei der Tag der Ankündigung nicht mitgezählt wird, zu erfolgen und muss die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Aktionärsversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Aktionärsversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder *Haarlemmermeer* (Flughafen Schiphol) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Aktionärsversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Aktionärsversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Auf Antrag von Aktionären, die zusammen mindestens 1% des ausgegebenen Aktienkapitals halten, (oder Aktien mit einem Gesamtwert von 50 Millionen Euro) hat das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Aktionärsversammlung aufzunehmen, wenn der Antrag mindestens sechs (6) Wochen vor dem geplanten Datum der Aktionärsversammlung gegenüber dem Board of Directors gestellt wurde, es sei denn, das Board of Directors ist der Ansicht, dass wichtige Interessen der Gesellschaft der Aufnahme dieser Punkte auf die Tagesordnung entgegenstehen.

Anträge gemäß vorstehendem Absatz müssen schriftlich eingereicht werden. Das Board of Directors kann beschließen, dass der Begriff „schriftlich“ auch elektronisch aufgezeichnete Anträge umfasst.

3.1.10.2 RECHT ZUR TEILNAHME AN AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Jeder Inhaber von einer oder mehr Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „ – 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Aktionärsversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt wird.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Aktionärsversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Aktionärsversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangt/gelangen, dass die besagte(n) Person(en) ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnimmt/teilnehmen, gilt/gelten als anwesend oder vertreten, kann/können sich an der Abstimmung beteiligen und wird/werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „ – 3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen“).

Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Aktionärsversammlung teilzunehmen oder eine Stimme abgeben zu können, müssen ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbriefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung an den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Aktionärsversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

Der letzte Hinterlegungstag für die Aktienzertifikate und die Dokumente, die die vorgenannten Rechte verbriefen, muss in der Einberufung der Aktionärsversammlung bekannt gemacht werden. Dieser Tag darf nicht mehr als fünf Werktage und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Aktionärsversammlung liegen.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien dem Board of Directors in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen (das Board muss eine solche schriftliche Mitteilung spätestens an dem Tag erhalten, an dem die Sitzung stattfindet, und das in der Mitteilung angeführt ist).

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall werden die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Aktionärsversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder eine hierzu bestimmte andere Person gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erteilen.

Gemäß Satzung kann EADS ein „Registrierungsdatum“ festlegen, an welchem die Personen, die berechtigt sind, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und abzustimmen, zu diesem Zweck registriert werden, unabhängig davon, wer am Tag tatsächlich Aktien des Unternehmens hält. Zudem kann sie elektronische Kommunikationswege für die Einberufung von, die Teilnahme an und die Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen bereitstellen. Die Einführung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

3.1.10.3 MEHRHEIT UND QUORUM

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung vor. Das niederländische Recht erfordert für die Annahme bestimmter Beschlüsse eine spezielle Mehrheit: unter anderen sind dies bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50% des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu

ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 BEDINGUNGEN FÜR DIE AUSÜBUNG VON STIMMRECHTEN

Jeder Aktionär verfügt auf den Aktionärsversammlungen über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Die Hauptaktionäre von EADS — wie in “—3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären” dargelegt — haben keine besonderen Stimmrechte.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer

die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Artikel 25 (Absatz 2 und 3) der Satzung sieht vor, dass „das Stimmrecht einem Nutznießer eingeräumt werden kann. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Aktionärshauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie auf die Hinterlegungszertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Unter bestimmten Bedingungen (wie die Konvertierung bestimmter Wertpapierarten oder die Ausübung von Rechten unter Stimmrechtsvereinbarungen) muss ein Investor die AFM innerhalb von vier Wochen nach Ende jedes Kalenderjahres über die Aktualisierung seiner früheren Offenlegung informieren. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website (www.afm.nl) veröffentlicht. Gemäß Satzung müssen die Aktionäre zudem die Gesellschaft in Kenntnis setzen, wenn die entsprechenden Grenzwerte überschritten werden.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd, mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors

der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft wird der AMF die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WFT vorgesehenen Änderung des Aktienbesitzes stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

VERÖFFENTLICHUNGSPFLICHTEN FÜR MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS UND DES EXECUTIVE COMMITTEE

Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Zusätzlich zu den WFT-Anforderungen bezüglich der Mitteilungspflicht zu Beteiligungen sind die Mitglieder des Board of Directors verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Ernennung als Director, wenn die festgelegten Grenzwerte erreicht oder überschritten werden, oder wenn die Beteiligungen unter diese Grenzwerte fallen, der AFM die Anzahl der Aktien von EADS und die zugehörigen Stimmrechte⁽¹⁾ melden, die sie halten oder ein von ihnen kontrollierte juristische Person hält, und zwar unabhängig davon, ob diese Beteiligungen die festgelegten Grenzwerte erreichen oder übersteigen werden. In der Folge ist jedes

(1) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ u. a. auch Hinterlegungszertifikate für Aktien und Rechte, die auf einer Vereinbarung zum Erwerb von Aktien beruhen, oder Aktienhinterlegungszertifikate, insbesondere Call-Optionen, Warrants und Wandelanleihen. Ebenso umfasst der Begriff „Stimmrechte“ auch bestehende oder bedingte Stimmrechte (z.B. eingebettet in Call-Optionen, Warrants oder Wandelanleihen).

Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden

Auf der Grundlage von Artikel 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen, und sofern anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen (zusammen „Insider“ wie unten definiert), die Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (die „AFM“) über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft oder mit Derivaten oder anderen an sie gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Diese Personen informieren die AFM innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro.

Zu den „Insidern“ von EADS gehören (i) Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee der Gesellschaft, (ii) Personen, die mit den unter (i) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, unterhaltsberechtigten Kinder und anderer Verwandte, die im selben Haushalt leben), und (iii) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i) oder (ii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zugunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

EADS hat bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „Insidergeschäftsvorschriften“ genannt) erlassen, damit die Befolgung der vorstehenden Anforderungen und anderer anwendbarer Vorschriften in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet sind. Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und

Directors Transaktionen mit Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2007) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum ITR Compliance Officer ernannt. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 Paragraph 7 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d.h. für EADS die Mitglieder des Board of Directors und die Mitglieder des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, insbesondere Derivate, offen legen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro. Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Website oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote

3.1.12.1 ÜBERNAHME-RICHTLINIE

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „Übernahme-Richtlinie“) regelt, welche Gesetze für EADS im Fall eines Übernahmeangebots für Aktien der Gesellschaft Anwendung finden. Die Übernahme-Richtlinie bezieht sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von EADS unter

den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für EADS werden Angelegenheiten in Bezug, unter anderem, auf die im Rahmen eines Angebots gebotene Gegenleistung, insbesondere der Preis, und Angelegenheiten in Bezug auf das Angebotsprozedere, insbesondere Informationen zu der Entscheidung des Anbieters, ein Angebot zu machen, der Inhalt

des Angebotsdokuments und die Offenlegung des Angebots, von den Gesetzen jenes Mitgliedsstaats der Europäischen Gemeinschaft festgelegt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter von EADS weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den sich die Kontrolle über das Unternehmen verschiebt, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors von EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde unterliegen niederländischem Recht (siehe Abschnitte — 3.1.12.2 und — 3.1.12.3). Das niederländische Recht enthält auch Vorschriften zu den angebotenen Gegenleistungen, insbesondere den Preis und die Festlegung eines angemessenen Marktpreises durch die Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam auf Antrag des Bieters, der Zielgesellschaft oder jedes Aktieninhabers.

3.1.12.2 NIEDERLÄNDISCHES RECHT

Das Gesetz, mit dem die Übernahme-Richtlinie (das „**Übernahmegesetz**“) in niederländisches Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein bedingungsloses öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien des Aktienkapitals von EADS zu machen, wenn sie — einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (wie weiter unten definiert), direkt oder indirekt — über wenigstens 30% der Stimmrechte bei EADS (wesentliche Kontrolle) verfügen. Zusätzlich zu anderen bestehenden Ausnahmen, die nachstehend angeführt sind, betrifft die Verpflichtung, ein öffentliches Angebot abzugeben, nicht auf Personen zu, die zu dem Zeitpunkt, als das Übernahmegesetz wirksam wurde, bereits — einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd — wenigstens 30% der Stimmrechte bei EADS hielten.

Gemäß Übernahmegesetz bezieht sich „gemeinsam mit Dritten handelnd“ auf natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, wenn diese auf der Grundlage einer Vereinbarung kooperieren, mit dem Ziel, eine wesentliche Kontrolle (wie oben definiert) in der Zielgesellschaft zu erreichen, oder wenn sie mit der Gesellschaft mit der Zielsetzung zusammenarbeiten, den Erfolg eines bereits verkündeten öffentlichen Angebots für die Aktien dieser Gesellschaft zu verhindern. Folgende Kategorien natürlicher Personen, juristischer Personen oder Gesellschaften werden gemäß Übernahmegesetz als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die eine Firmengruppe gemäß Definition in Abschnitt 2:24b des niederländischen Handelsgesetzbuches bilden, (ii) juristische Personen oder Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, und (iii) natürliche Personen und ihre Tochtergesellschaften.

Zusätzlich zu der oben angeführten Ausnahme, betrifft die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots auch nicht natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, die u.a.:

- aufgrund einer bedingungslosen Erklärung (*gestand doen*) ein öffentliches Angebot für alle Aktien (oder Hinterlegungszertifikate) in der Zielgesellschaft zu machen, wesentliche Kontrolle erwirbt;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die, nachdem von dritter Seite ein öffentliches Angebot bekannt gegeben wurde, wesentliche Kontrolle erwirbt, vorausgesetzt, diese Person (i) hält die Aktien an der Zielgesellschaft für einen maximalen Zeitraum von zwei Jahren und zu dem Zweck, die Zielgesellschaft zu schützen, und (ii) das Unternehmensziel dieser Person ist der Erhalt der Interessen der Zielgesellschaft;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die Hinterlegungszertifikate für die Aktien in der Zielgesellschaft ausgestellt hat;
- wesentliche Kontrolle erwirbt aufgrund: (i) eines konzerninternen Aktientransfers, der eine wesentliche Kontrolle darstellt, oder (ii) eines Transfers zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft;
- gemeinsam mit Dritten handelnd wesentliche Kontrolle erwirbt, wenn es sich dabei um eine oder mehrere natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften handelt, wobei in einem solchen Fall die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots bei jener natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft liegt, die bei der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann;
- als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt ebenfalls nicht zur Anwendung, wenn:

- die natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund eines Transfers auf eine natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb dieses dreißigtägigen Zeitraums nicht ausgeübt hat; oder
- die Hauptversammlung der Gesellschaft erklärt sich vorab mit dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle – und jedem nachfolgenden Erwerb von Aktien – durch einen Dritten mit 95% der abgegebenen Stimmen zu Gunsten eines solchen

Vorschlags einverstanden, ohne Stimmen von solchen Dritten und ihren gemeinsam handelnden Parteien.

Gemäß Übernahmegesetz hat ein Minderheitsaktionär auch das Recht einen Anbieter, der wenigstens 95% des emittierten Aktienkapitals und die zugehörigen Stimmrechte besitzt, zum Kauf seiner Aktien aufzufordern. Diese Forderung muss vor der Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Annahmefrist für das öffentliche Angebot gestellt werden.

3.1.12.3 SATZUNG

Unbeschadet der Bestimmungen des Übernahmegesetzes, wie in Abschnitt — 3.1.12.2 oben dargelegt, enthält die Satzung der Gesellschaft eine Reihe von Bestimmungen, welche die Anforderung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots für Aktien der Gesellschaft auslösen könnten.

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß Abschnitt 5:45 WFT), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 1/3% oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 1/3% erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von 15 Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 1/3% hinaus am ausgegebenen Grundkapital von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen

einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Gemäß Artikel 17 der Satzung kommt die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;
- (iii) bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- (iv) bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ („Personen, die im Verbund mit anderen eine Kontrollmehrheit erwerben“) ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 1/3% der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „ — 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung, von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen; oder
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50% des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50% des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

3.2 ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DES GRUNDKAPITALS

3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Ein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft nicht gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „—3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Aktionärsversammlung. Ferner kann die Aktionärsversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht kann durch Beschluss der Aktionärsversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Aktionärsversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Aktionärsversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst

werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Im Einklang mit dem neunten Beschluss der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 4. Mai 2007 wurde das Board of Directors ermächtigt (i) von Zeit zu Zeit Aktien zu emittieren und Bezugsrechte für Aktien auszugeben, die Bestandteil des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft sind, wobei diese Ermächtigung auf 1% des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft beschränkt ist, und (ii) Vorzugszeichnungsrechte zu beschränken oder auszuschließen, jeweils für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der für den 27. Mai 2009 geplanten Aktionärsversammlung. Die Aktionäre werden aufgefordert, diese Vollmacht an dieser Versammlung zu erneuern.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf. An der für den 27. Mai 2009 anberaumten Hauptversammlung wird ein Beschlussantrag auf Einziehung von bis zu 22.987 Aktien gestellt.

3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Am 31. Dezember 2008 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf 814.769.112 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 814.769.112 Aktien mit einem Nennwert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.3 Genehmigtes Kapital

Am 31. Dezember 2008 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf 3 Milliarden Euro, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Wert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2008 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	% des verwässerten Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	% der verwässerten Stimmrechte*
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die bis zum 31. Dezember 2008 ausgegeben wurden	814.769.112	96,69%	811.627.354	96,67%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	27.935.589	3,31%	27.935.589	3,33%
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	842.704.701	100%	839.562.943	100%

* Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/ eingezogenen Aktien	Agio*	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Gesamtkapital nach der Transaktion
29. Dezember 1998	Gründung	NLG 1.000	100	-	100	NLG 100.000
3. April 2000	Umstellung auf €	1 €	50.000	-	50.000	50.000 €
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	1 €	715.003.828	1.511.477.044 €	715.053.828	715.053.828 €
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung	1 €	80.334.580	1.365.687.860 €	795.388.408	795.388.408 €
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	1 €	11.769.259	168.300.403 €	807.157.667	807.157.667 €
5. Dezember 2001	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB** am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	1 €	2.017.894	19.573.571,80 €	809.175.561	809.175.561 €
4. Dezember 2002	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	1 €	2.022.939	14.470.149,33 €	811.198.500	811.198.500 €
5. Dezember 2003	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	1 €	1.686.682	19.363.109,36 €	812.885.182	812.885.182 €
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	1 €	5.686.682	-	807.198.500	807.198.500 €
3. Dezember 2004	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	1 €	2.017.822	34.302.974 €	809.216.322	809.216.322 €
Im Jahr 2004	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	362.747	6.133.436 €	809.579.069	809.579.069 €
25. Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005	1 €	1.336.358	-	808.242.711	808.242.711 €
29. Juli 2005	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der AMF am 4. Mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	1 €	1.938.309	34.618.198,74 €	810.181.020	810.181.020 €
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	7.562.110	144.176.031,61 €	817.743.130	817.743.130 €
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006	1 €	6.656.970	-	811.086.160	811.086.160 €
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	4.845.364	89.624.589 €	815.931.524	815.931.524 €
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007	1 €	4.568.405	-	811.363.119	811.363.119 €
Im Jahr 2007	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	2.037.835	33.482.173 €	813.400.954	813.400.954 €
Im Jahr 2007	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	613.519	9.438.683 €	814.014.473	814.014.473 €
Im Jahr 2008	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2008	1 €	1.291.381	-	812.723.092	812.723.092 €
Im Jahr 2008	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	2.031.820	22.084.500 €	814.754.912	814.754.912 €
Im Jahr 2008	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	14.200	208.030 €	814.769.112	814.769.112 €

* Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.772 € verrechnet.

** Vorgänger der AMF.

*** Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance– 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

3.3 AKTIENBESITZ UND STIMMRECHTE

3.3.1 Aktionärsstruktur

EADS vereinigt die Aktivitäten von Aerospatiale Matra („**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“), der DaimlerChrysler Aerospace AG („**Dasa AG**“) – mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten – und der Construcciones Aeronauticas S.A. („**CASA**“) in Folge einer Reihe von im Juli 2000 abgeschlossenen Transaktionen.

In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Zusammenschluss**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, Dasa AG und *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („**SEPI**“, (eine spanische Staatsholdinggesellschaft) vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

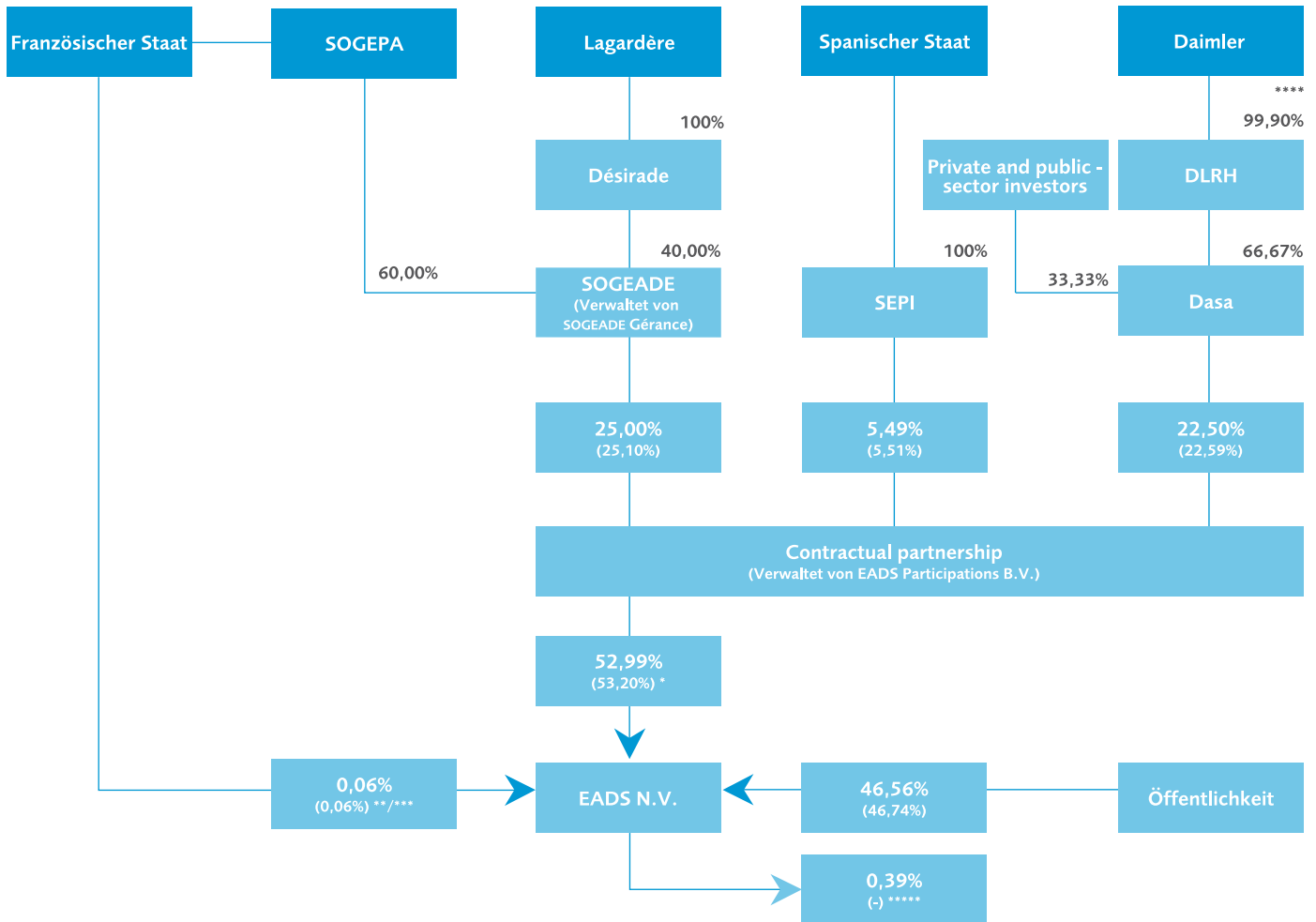
Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf die von Daimler AG („**Daimler**“), SEPI und *Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace* („**Sogead**“) gehaltenen Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie für die Lagardère SCA („**Lagardère**“) und die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**Sogepa**“) bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über Sogead gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an Sogead erkennen lassen.

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der Dasa AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von Daimler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der Dasa AG werden als Rechte und Pflichten von Daimler bezeichnet.

Per 31. Dezember 2008 wurden 22,50% des EADS-Grundkapitals von der Dasa AG, einer 66,67%-igen Tochtergesellschaft der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DLRH**“), die eine 99,90%-ige Tochtergesellschaft von Daimler ist, gehalten. Die restlichen 33,33% der Dasa AG werden von einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren gehalten. Sogead, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zum 31. Dezember 2008 zu 60% Sogepa (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 40% Désirade gehört, hielt 25,00% des Grundkapitals von EADS. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befanden sich 47,50% des Grundkapitals von EADS im gemeinsamen Besitz von Daimler und Sogead, die EADS über eine von EADS Participations B.V. gemanagte Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) beherrschen. SEPI, die ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership ist, hielt 5,49% des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 46,56% bzw. 0,39% des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06% des Grundkapitals von EADS, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2008 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

EIGENTÜMERSTRUKTUR VON EADS ZUM 31. DEZEMBER 2008



* EADS Participations B.V. übt die mit den von Sogead, Daimler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
 ** der französische Staat übt die mit diesen EADS-Aktien (die bei der Caisse des dépôts et consignations deponiert sind) verbundenen Stimmrechte in derselben Weise aus wie EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt.
 *** Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.
 **** DLRH befindet sich zu 99,90% im Besitz von Daimler; der restliche Aktienbestand wird von einzelnen Minderheitsgesellschaftern gehalten.
 ***** Zum 31. Dezember 2008 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50% beteiligt ist, 3.141.758 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, befinden sich im Abschnitt „Corporate Governance — 4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“.

Etwa 2,1% des Kapitals und 2,1% der Stimmrechte der Gesellschaft werden per 31. Dezember 2008 von EADS-Mitarbeitern gehalten.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind zum einen der den Zusammenschluss zu EADS zwischen Daimler, Dasa AG, Lagardère,

Sogepa, Sogead und SEPI markierende Beteiligungsvertrag (nachstehend „Participation Agreement“ genannt) sowie ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag

(nachstehend „Sogead-Aktionärsvertrag“ genannt), der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen Sogead, Dasa AG, SEPI and EADS Participations B.V. (nachstehend „**Contractual Partnership-Vertrag**“ genannt) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (insbesondere ein Aktionärsvertrag (nachstehend „**Sogead-Aktionärsvertrag**“), der nach dem Zusammenschluss zwischen Sogepa und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, Daimler und DLRH). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von Daimler, Sogead und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Teilnahme- und Mitspracherecht bei Aktionärsversammlungen).

Die vorstehenden Verträge regeln u.a. die folgenden Angelegenheiten:

- die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und Sogead Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der Sogead);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und Sogead;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von Daimler, Sogead, Sogepa und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogead, Lagardère, Sogepa oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die Sogead Daimler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen; und
- bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

Weitere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS finden sich weiter unten.

DIE ORGANISATION DER EADS PARTICIPATIONS B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von Daimler und Sogead nominiert (wobei Sogead

bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). Daimler und Sogead nominieren jeweils zwei Directors, außer wenn Anderweitiges vereinbart wurde, und die Daimler-Directors und die Sogead-Directors haben gemeinsam das Recht, den Chairman und den Chief Executive Officer zu bestellen und abzuwählen. Zusätzlich hat SEPI das Recht, einen Director zu nominieren, sofern der Anteil von SEPI an EADS mindestens 5% beträgt, jedenfalls jedoch bis zur ordentlichen Aktionärsversammlung der Aktionäre im Jahr 2012. Der Chairman muss entweder Franzose oder Deutscher sein und der Chief Executive Officer hat dann der jeweils anderen Nationalität anzugehören.

Diese Struktur verleiht Daimler und Sogead dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors von EADS Participations B.V. Die Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens vier Directors, einschließlich der Zustimmung aller Directors von Sogead und von Daimler. Um das notwendige Quorum für die Abwicklung eines Geschäfts an einer Sitzung des Board of Directors von EADS Participations B.V. zu erreichen, muss mindestens ein Mitglied des Board of Directors von Sogead und ein Mitglied des Board of Directors von Daimler anwesend sein.

ÜBERTRAGUNG DER EADS-AKTIE

Im Zeitraum zwischen der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS und dem 1. Juli 2003 (dem „**Stillhaltezeitraum**“) unterlagen Daimler, Sogead, SEPI, Lagardère, Sogepa und der französische Staat Einschränkungen hinsichtlich der Übertragbarkeit von Aktien von EADS.

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraums am 1. Juli 2003 sind Daimler, Sogead, SEPI, Lagardère und Sogepa jeweils berechtigt, ihre EADS-Aktien vorbehaltlich der folgenden Bedingungen an der Börse zu veräußern:

- wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens Sogead), Sogead (im Fall eines Verkaufs seitens Daimler) oder Sogead und Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre jeweiligen indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der betroffenen Parteien am Markt zu verkaufen;
- jeglicher Transfer indirekter EADS-Aktien durch Sogepa oder Lagardère unterliegt dem Vorkaufsrecht zugunsten von Lagardère oder Sogepa, je nach Sachlage. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise Sogepa und auch mit der Zustimmung von Daimler an einen

zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von Daimler an der Börse veräußert werden;

- Lagardère und Sogepa haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch Sogepa bzw. Lagardère anteilig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (so genanntes „Tag-along“); und
- die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und Sogepa gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Alle Verkäufe der EADS-Aktien am Markt gemäß des Participation Agreements sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

BEHERRSCHUNG VON EADS

Wenn ein Dritter, den Daimler oder Sogepa ablehnen (ein „**unfreundlicher Dritter**“), im Besitz einer direkten oder indirekten Beteiligung an EADS-Aktien in Höhe von 12,5% oder mehr ist, die im Rahmen der Contractual Partnership gebündelt sind (eine „**qualifizierte Beteiligung**“), haben die Parteien des Participation Agreements ihre Beherrschungs- und Einflussmittel uneingeschränkt einzusetzen, um den unfreundlichen Dritten daran zu hindern, seine Rechte oder Befugnisse bezüglich EADS zu erhöhen, außer wenn eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem Daimler und Sogepa den unfreundlichen Dritten übereinstimmend nicht mehr für einen unfreundlichen Dritten ansehen oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraumes am 1. Juli 2003 ist es den Parteien des Participation Agreements gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das Daimler oder Sogepa ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst Daimler und/oder Sogepa anbieten muss, sodass Daimler und/oder Sogepa im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die die unerwünschte Offerte annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens Daimler, Sogepa oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von Sogepa, Daimler und Sogepa, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt

angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn Sogepa bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann Daimler ein Vorerwerbsrecht ausüben.

AUFLÖSUNG DER CONTRACTUAL PARTNERSHIP UND EADS PARTICIPATIONS B.V.

Die Contractual Partnership und EADS Participations B.V. werden u.a. bei Auftreten der folgenden Umstände aufgelöst und liquidiert (jedes ein „**Auflösungsereignis**“):

- (i) Wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von Daimler oder Sogepa unter 10% der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von Daimler und Sogepa (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5% oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung und Liquidierung nur dann, wenn der Anteil der von Daimler oder Sogepa gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5% oder weniger beträgt; oder
- (ii) Wenn nach einem Beherrschungswchsel von Lagardère, Sogepa, Sogepa, oder Daimler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswchsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von Sogepa-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswchsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „Beherrschungswchsel“). Wenn auf einen Beherrschungswchsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verliert.

Bei Auftreten eines Auflösungsereignisses wird EADS Participations B.V. die Weiterführung ihrer Geschäfte mit Ausnahme jener, die für ihre Liquidation oder die Liquidation der Contractual Partnerships erforderlich sind, einstellen.

BEHERRSCHUNGSWECHSEL

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswchsel von Lagardère oder Sogepa auf Wunsch von Daimler, (b) bei einem Beherrschungswchsel von Sogepa auf Wunsch von Daimler, (c) bei einem Beherrschungswchsel von Daimler auf Wunsch von Sogepa, (d) bei einem Beherrschungswchsel von SEPI auf Wunsch von Sogepa oder Daimler Folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswchsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre Sogepa-Aktien (im Fall eines Beherrschungswchels bei Lagardère

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

oder Sogepa) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogead oder SEPI) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder Sogepa handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von Daimler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und

- (ii) Im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder Sogepa gehaltenen Sogead-Aktien oder für die von Daimler, Sogead oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) Daimler, Lagardère oder Sogepa, (b) Sogead im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, (c) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Sogead, oder (d) Daimler oder Sogead im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) zu benachrichtigen ist, wird die „**unveränderte Partei**“ genannt). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen Sogead-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind Daimler und Sogead, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die Sogead-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese Sogead-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, Sogead oder Daimler (je nachdem was zutrifft) noch um ein Mitglied des Konzerns handeln, der die Kontrolle der veränderten Partei übernommen hat.

ANDERWEITIGE VERTRAGSSTÖRUNGEN

Das Participation Agreement sieht bestimmte Rechtsfolgen bei anderen Vertragsstörungen, vor allem aufgrund Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung Daimler, Sogead oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils Sogead, Daimler oder Sogead und Daimler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder Sogepa eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen,

ihre Beteiligung am Kapital von Sogead zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder Daimler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat Sogepa mit Zustimmung von Daimler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch Sogepa, ist die Zustimmung von Daimler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

SONDERRECHTE UND -PFLICHTEN DES FRANZÖSISCHEN STAATS

Der französische Staat, der nicht Partei des Participation Agreements ist, schloss am 14. Oktober 1999 (mit späteren Änderungen) einen separaten Vertrag nach französischem Recht mit Daimler und DLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- seine über Sogepa, Sogead und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15% zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten;
- ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von Sogepa oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der Sogead-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich zu Anlagezwecken gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen Daimler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10% des Grundkapitals oder der Stimmrechte bei EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des Sogead-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der Sogead-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

SOGEADE

Bei Sogeadе handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital Sogepa (60%) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiée*, (40%) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 40% von Sogeadе.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von Sogeadе, Sogeadе Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée*, die Geschäftsführerin von Sogeadе ist und deren Aktienkapital zu gleichen Teilen zwischen Sogepa und Lagardère SCA geteilt ist.

Das Board of Directors von Sogeadе Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère (wobei einer dieser als Chairman of the Board zu designieren ist) und Sogepa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von Sogeadе Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über 500 Millionen Euro besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als 500 Millionen Euro mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde (jeweils eine „**Sogeadе Reserved Matter**“) zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von Sogeadе Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Mitgliedern erreicht, weil eines der von Sogepa bestellten Mitglieder eine Nein-Stimme abgibt, sind die von Sogeadе benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von Sogepa während der Laufzeit der Sogeadе-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Ferner in Fällen, in denen das Board of Directors von EADS Participations B.V. und/oder das Board of Directors von EADS aufgefordert wird, folgende Angelegenheiten anzusprechen:

- (a) Bestellung/Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officer von EADS sowie Bestellung/Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus;

- (b) Investitionen, Projekte, Einführung neuer Produkte oder Veräußerungen innerhalb des Konzerns, wenn pro Einzelfall ein Wert/Betrag von 500 Millionen Euro überschritten wird;
- (c) Strategische und Kooperationsvereinbarungen;
- (d) Änderungen des autorisierten Aktienkapitals von EADS sowie Anhebungen des emittierten Kapitals von EADS, mit der Ausnahme von Kapitalerhöhungen zu ESOP-Zwecken oder für andere Wertpapieremissionen zugunsten der Mitarbeiter, sofern diese pro Jahr oder pro Plan unter 2% des emittierten Kapitals liegen;
- (e) Änderungen (1) der Satzung von EADS, (2) der internen Richtlinien des Board of Directors und (3) der internen Richtlinien für das Executive Committee;
- (f) Änderungen des Namens, des eingetragenen Firmensitzes oder der nationalen Zugehörigkeit von EADS, und
- (g) Wesentliche Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte von EADS im Bereich der ballistischen Raketen beziehen.

Das Board von Sogeadе Gérance wird zuvor zusammenkommen, um über die Angemessenheit der oben genannten Angelegenheiten zu entscheiden. Die diesbezügliche Entscheidung des Boards von Sogeadе Gérance' s muss schriftlich erfolgen und von einer qualifizierten Mehrheit, das sind sechs von acht Directors, genehmigt werden, wobei festgehalten wird, dass die von Sogeadе nominierten Directors im Board der EADS Participations B.V. keinesfalls an eine solche Entscheidung gebunden sind. Diese Vorgehensweise ist nicht erforderlich, wenn die fragliche Angelegenheit, im Einklang mit dem oben Gesagten, als Sogeadе Reserved Matter (Angelegenheit in der Kompetenz von Sogeadе) überprüft wurde.

Die indirekten Beteiligungen der Sogeadе-Aktionäre an EADS sollen sich zu jeder Zeit in der Beteiligungsstruktur von Sogeadе widerspiegeln.

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von Sogepa zu bestimmenden und von Daimler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen Sogeadе-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der Sogeadе-Aktionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

Die Sogeadе-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder Sogepa nicht mehr im Besitz von mindestens 20% des Sogeadе-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) Sogepa ein Mitglied des Board of Directors von Sogeadе Gérance benennen kann, solange es mindestens eine Sogeadе-Aktie hält, wobei jegliche

Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert, und (c) die Sogeadé Aktionärsvereinbarung endet, wenn Daimler eine Auflösung von EADS Participations B.V. verursacht. In dem letzten Fall sind die Parteien verpflichtet, eine neue Gesellschaftervereinbarung auszuhandeln, die der vom 14. April 1999 bezüglich Aerospatiale Matra entspricht und zum Zeitpunkt der Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an Sogeadé berücksichtigt.

VERKAUFSOPTION

Im Participation Agreement hat Sogeadé Daimler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien gewährt, die Daimler ausüben kann (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der Sogepa gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von Sogeadé aufgeführt) mit Ausnahme jener über die Geschäfte mit ballistischen Raketen, oder (ii) während bestimmter Zeiträume, vorausgesetzt, dass in beiden Fällen der französische Staat immer noch direkte oder indirekte Beteiligungen an EADS-Aktien hält. Die Verkaufsoption kann von Daimler nur im Hinblick auf alle EADS-Aktien ausgeübt werden.

Der Ausübungspreis der Option wird auf der Basis des durchschnittlichen Börsenkurses der Aktien von EADS ermittelt.

Übt Daimler die ihr von Sogeadé gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich Sogeadé die EADS-Aktien von Daimler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch Daimler von Sogepa verlangen, dass Sogepa an die Stelle von Sogeadé tritt. Daimler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, ist Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sogepa ist entsprechend ihrer Beteiligung an Sogeadé zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) Sogepa verpflichtet, anteilig an die Stelle von Sogeadé zu treten und die Aktien zu kaufen, die Daimler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können Sogepa oder Lagardère die Auflösung von Sogeadé und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der Sogeadé-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der Sogeadé-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend im Abschnitt „Sogeadé“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

PFANDRECHT AN EADS-AKTIE, DAS DER EADS PARTICIPATIONS B.V. GEWÄHRT WIRD

Beim Zusammenschluss zu EADS haben Sogeadé, Daimler und SEPI zur Sicherung ihrer Verpflichtungen aus der Contractual Partnership und des Participation Agreements zugunsten der EADS Participations B.V. und der übrigen Parteien der Contractual Partnership ein Pfandrecht an ihren jeweiligen indirekten EADS-Aktien gewährt.

DADC

EADS gehören 75% der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“) (die übrigen 25% gehören DLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 97,1% der DADC und zu 2,9% der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 95,2% und der Familie Dornier weniger als 4,8% der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100% der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit Daimler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn Daimler mindestens 20% des Kapitals kontrolliert. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Aktien an der Dornier GmbH, die Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen) gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende (je nach Art der Aktien) von 8,7% oder 15% des Nennwerts ihrer Aktien zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. Daimler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Aktionäre der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zurzeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

Am 30. November 1988 schlossen Daimler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von Daimler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der

Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen Daimler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem Daimler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von Daimler oder einem anderen, mit Daimler assoziierten und von Daimler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen Daimler, DLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG einen Vertrag ab, dem zufolge Daimler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. Daimler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Aktien hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und Daimler die Übertragung aller verbleibenden Aktien von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58%) an Daimler oder ein anderes von Daimler benanntes Unternehmen des Daimler-Konzerns und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Keiner der anderen Familiengesellschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Aktien aus, sodass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen Daimler, DLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC Daimler unwiderruflich an, diese

Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an Daimler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von Daimler angenommen und das Geschäft am 3. Mai 2005 abgeschlossen.

Ferner hat sich DLRH in den Unternehmenszusammenschlussverträgen verpflichtet, Lagardère (und alle Gesellschaften des Lagardère-Konzerns) und SEPI für alle Kosten, Forderungen, Auslagen, Verluste und Verpflichtungen (mit Ausnahme von Folgeschäden, die für DLRH (oder eine andere Gesellschaft des Daimler-Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa-Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère-Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., Dasa AG (oder eine Gesellschaft des Dasa-Konzerns), die EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für Daimler in den Konzern oder den Dasa-Konzern eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa-Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es keine potenziellen Interessenskonflikte zwischen den Pflichten der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.

3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien von EADS sind Namensaktien. Das Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board of

Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Beteiligungen an der Gesellschaft seit ihrer Gründung

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 Niederländische Gulden („NLG“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien

ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Urkunde am 28. Dezember 1999 auf die Dasa AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des

ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „— 3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Ausschüttung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; siehe Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären — Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 11. November 2005 übertrug die Dasa AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100%-ige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („DC KG“). Im November 2006 rückübertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an EADS an die Dasa AG.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um jeweils 7,5% bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Millionen EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Daimler wies darauf hin, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hatte. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Anleihen zu liefernden EADS-Aktien repräsentierten ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d.h. ca. 61 Millionen EADS-Aktien, die in drei gleichen

Tranchen zu jeweils 2,5% des Aktienkapitals von EADS übergeben wurden. Die ersten zwei Tranchen wurden im Juni 2007 und Juni 2008 geliefert, die Lieferung der dritten Tranche wurde, wie nachstehend erläutert, von Juni 2009 auf März 2009 vorgezogen.

Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft darüber informiert, dass die JSC Vneshtorgbank (ehemals Bank of Foreign Trade) 41.055.530 Aktien von EADS erworben hatte, was zum damaligen Zeitpunkt 5,04% des Aktienkapitals von EADS entsprach.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5% auf 15% reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen französischen und deutschen kontrollausübenden Aktionären beibehalten wurde. Gemäß diesem Vertrag überführte Daimler am 13. März 2007 seinen gesamten EADS-Aktienanteil von 22,5% in eine neue von Daimler beherrschte Gesellschaft, an der das Investoren-Konsortium ein Drittel der Anteile über eine Zweckgesellschaft erworben hat. Das entspricht effektiv einem Anteil von 7,5% an EADS. Daimler übt weiterhin die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien aus. Daimler verfügt über die Option, die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat Daimler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Aktien zu entschädigen oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien herausgegeben, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über Sogead ein Vorkaufrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten. Diese Transaktion stellt eine spezifische Ausnahme zu den in Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschriebenen Vereinbarungen dar.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte das JSC Vneshtorgbankhas 41.055.530 EADS-Aktien und transferierte sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (Vnesheconombank). EADS wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Am 26. Januar 2009 unterzeichneten Lagardère und Natixis, der alleinige Zeichner und Inhaber der von Lagardère im Jahr 2007 ausgegebenen Pflichtwandelanleihe, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihe — und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von EADS-Aktien — vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzuverlegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 EADS-Aktien, das entspricht 2,5% des Kapitals und der Stimmrechte von EADS, an Natixis. Zu diesem Datum hielt Sogead somit 22,50% des Aktienkapitals von EADS, d. h. 183.337.704 von 814.769.112 ausgegebenen Aktien.

Die Entwicklung des Eigentums am Grundkapital und der Stimmrechte der Gesellschaft im Laufe der letzten drei Jahre ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Aktionäre	Position zum 31. Dez. 2008			Position zum 31. Dez. 2007			Position zum 31. Dez. 2006		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
Dasa	22,50%	22,59%	183.337.704	22,52%	22,64%	183.337.704	22,47%	22,71%	183.337.704
Sogeade	25,00%	25,10%	203.707.704	27,53%	27,67%	224.077.704	29,96%	30,27%	244.447.704
SEPI	5,49%	5,51%	44.690.871	5,49%	5,52%	44.690.871	5,48%	5,54%	44.690.871
<i>Zwischensumme Contractual Partnership</i>	<i>52,99%</i>	<i>53,20%</i>	<i>431.736.279</i>	<i>55,54%</i>	<i>55,83%</i>	<i>452.106.279</i>	<i>57,91%</i>	<i>58,52%</i>	<i>472.476.279</i>
Französischer Staat*	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit**	46,56%	46,74%	379.388.329	43,88%	44,11%	357.198.446	40,99%	41,42%	334.448.355
Eigener Aktienrückkauf***	0,39%	-	3.141.758	0,52%	-	4.207.002	1,04%	-	8.504.144
Gesamt	100%	100%	814.769.112	100%	100%	814.014.473	100%	100%	815.931.524

* Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

** Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2008 hielten Mitarbeiter von EADS 2,1% des Aktienkapitals und 2,1% der Stimmrechte.

*** Die von der Gesellschaft gehaltenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 10 Aktien halten. Anhand

der Studie, die am 31. Dezember 2008 abgeschlossen wurde, wurden 456.958 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 371.542.120 EADS-Aktien halten (einschließlich 6.996.161 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 43.599.839 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die derzeitige Aktionärsstruktur der Gesellschaft ist im Diagramm unter „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

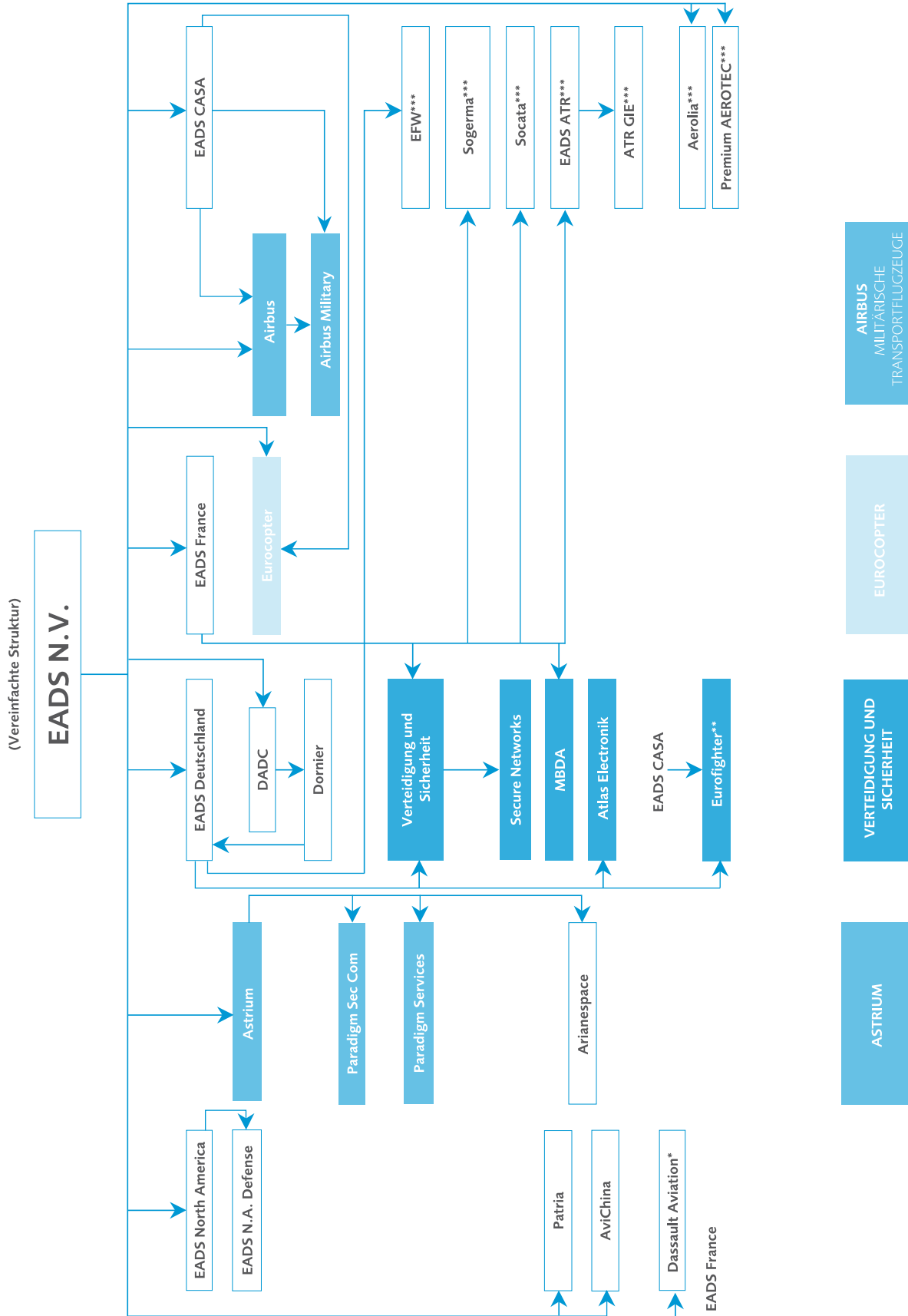
Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur der wesentlichen Geschäftsbereiche von EADS zum 1. Januar 2009 dar, die vier Geschäftsbereiche (nach Integration des ehemaligen Geschäftsbereichs MTA in Airbus unter dem Namen „Airbus Military“) und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die farbigen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Teil eines der vier Geschäftsbereiche von EADS sind. Die

weißen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder Beteiligungen außerhalb der vier Geschäftsbereiche von EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. EFW, Sogerma, ATR, Aerolia und Premium Aerotec werden den „Übrige Aktivitäten“ zugewiesen und sind nicht Teil der vier Geschäftsbereiche von EADS. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.1 Überblick — Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

EADS-GRUPPE KONZERN – WESENTLICHER AKTIENBESITZ



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Verzeichnis

* EADS hält ihre Anteile an Dassault Aviation über EADS France.
 ** Der Eurofighter-Anteil von EADS wird von EADS Deutschland und EADS CASA gemeinsam gehalten.
 *** EFW, Sogerma, ATR, Aerolia und Premium Aerotec sind den „Übrigen Aktivitäten“ zugeordnet. Anfang Januar 2009 verkaufte EADS einen Anteil von 70% an Socata an Daher, während sie den verbleibenden Anteil von 30% behielt.

3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 NIEDERLÄNDISCHES RECHT UND INFORMATIONEN ZU AKTIENRÜCKKAUFPROGRAMMEN

Gemäß der Verordnung Nr. 2273/2003/EU der Kommission muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

Nach niederländischem Zivilrecht kann die Gesellschaft, vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung, ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als die Hälfte (50%) des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Aktionärsversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Die ordentliche Aktionärsversammlung von EADS vom 26. Mai 2008 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 4. Mai 2007 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder (i) dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder (ii) dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten der regulierten Märkte der Länder, in denen der Kauf ausgeführt wird, sofern die Gesellschaft bei derartigen Rückkäufen nicht mehr als 10% des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält.

Auf der für den 27. Mai 2009 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2008 erteilte Ermächtigung zu erneuern und das Board of Directors

für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10% des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten der regulierten Märkte der Länder, in denen der Kauf ausgeführt wird.

Zum Datum dieses Dokuments hielt die Gesellschaft 3.140.708 eigene Aktien, was 0,39% ihres Grundkapitals entspricht.

3.3.7.2 FRANZÖSISCHE VORSCHRIFTEN

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert werden, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen.

Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Website veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu übermitteln. Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zur Verfügung zu stellen.

3.3.7.3 DEUTSCHE VORSCHRIFTEN

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

3.3.7.4 SPANISCHE VORSCHRIFTEN

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 darf eine Gesellschaft allerdings ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

3.3.7.5 BESCHREIBUNG DES AKTIENRÜCKKAUFPROGRAMMS, DAS VON DER HAUPTVERSAMMLUNG AM 27. MAI 2009 ZU GENEHMIGEN IST

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3 der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der ordentlichen Aktionärsversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 27. Mai 2009;
- **vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden: 3.140.708 Aktien.

Informationen zu Aktien, die von EADS am Tag des Inkrafttretens der EG-Verordnung Nr. 2273/2003 gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz von EADS sind, finden sich nachstehend;

- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die je nach Bedarf und Möglichkeit festgelegt wird):**
 - die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt

wurden oder gewährt werden, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden,

- das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit (i) in EADS-Aktien wandelbare Schuldfinanzinstrumente, oder (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des EADS-Konzerns;
- der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und zur späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
- die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 1. Oktober 2008, im Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird.

➤ Verfahren:

- Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10%;
- Maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 81.476.911 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 814.769.112 Aktien zum Datum dieses Dokuments. Unter Annahme der vollständigen Ausübung aller Aktienoptionen zum Datum dieses Dokuments, würde der Schwellenwert von 10%, 84.110.342 Aktien darstellen, basierend auf den 841.103.422 Aktien, die das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden;
- die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2008 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.836.000.000 € (Beitragsprämien), - 1.319.000.000 € (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und - 109.000.000 € (eigene Aktien), d.h. ein Gesamtbetrag von 6.408.000.000 €.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10% des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von

6.408.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich unternimmt EADS alles, um jederzeit eine genügende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der Euronext Paris S.A. eingehalten werden.

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus.

Der Anteil der zurückgekauften Aktien im Wege des Blockhandels kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen.

Zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von abgeleiteten Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien deutlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,

- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien von EADS, einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, am regulierten Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- Daimler, Dasa AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, Sogead und Sogepa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 50,00 Euro;

- **Dauer des Aktienrückkaufprogramms:** dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 27. November 2010, d.h. dem Tag des Auslaufens der von der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 27. Mai 2009 beantragten Ermächtigung. Als eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms von EADS ist die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter des EADS-Konzerns, die ihnen 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden. Es ist derzeit beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm fortgesetzt und erneuert wird, sodass es am 9. August 2012

endet (d.h. der 8. August 2012 ist der letzte Tag, an welchem ein Mitarbeiter des EADS-Konzerns alle oder einen Teil seiner/ihrer 2002 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.

- **Erklärung der Gesellschaft zu Transaktionen, die in Zusammenhang mit ihren eigenen Aktien vom 26. Mai 2008 bis zum Datum dieses Dokuments vorgenommen wurden:**

Prozentsatz des direkt und indirekt gehaltenen Aktienkapitals	0,39 %
Anzahl, der während der letzten 24 Monate eingezogenen Aktien	5.859.786
Anzahl der im Portfolio gehaltenen Aktien	3.140.708
Buchwert des Portfolios*	48.789.707 €
Marktwert des Portfolios*	27.512.602 €

* Zum 31. März 2009.

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 gehalten hat und EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Vereinbarung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung der Aktionäre getroffen werden soll, eingezogen werden, um den Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor so einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns gewährt werden oder (ii) behalten werden, um die Leistung bestimmter Optionen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) verwendet werden zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion oder (iv) verkauft werden im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung.

Zusätzlich ist vorgesehen, dass während der EADS-Hauptversammlung, die für 27. Mai 2009 angesetzt ist, ein Beschlussantrag bezüglich der Löschung von 22.987 zurückgekauften Aktien eingebracht wird, um die Verwässerungseffekte durch die Ausgabe von Aktien im Jahr 2008 nach Ausübung von Aktienoptionen aus den Aktienoptionsplänen von 2000 und 2002 zu kompensieren.

Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

Im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms hat EADS derivative Finanzinstrumente verwendet (siehe unten). Diese derivativen Finanzinstrumente (Kaufoptionen) weisen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Eigenschaften auf.

	Brutto-Kumulativ-Flows		Eröffnungsbestände zum Datum dieses Dokuments			
	Käufe	Verkäufe/Transfers (Optionsausübung)	Eröffnungsbestand beim Kauf		Eröffnungsbestand beim Verkauf	
Anzahl Aktien	0	-	Call gekauft 8.686.593	Terminverkauf	Call gekauft	Verkauf
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*			9. August 2012	-	-	-
Durchschnittspreis der Transaktion*		-				
Durchschnittlicher Ausübungspreis*		-	-	-	-	-
Gesamt	0€	-				

* Siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

2004 wurde ein Aktienrückkaufprogramm eingeführt, um den Verwässerungseffekt in Zusammenhang mit der Bar-Kapitalerhöhung zu verhindern, der aus der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entstehen würde. Dieses Aktienrückkaufprogramm wird entsprechend der neutralen Delta-Methode als Rückkaufmaßnahme umgesetzt, um den Verwässerungseffekt solcher Aktienoptionspläne, wie vom Board of Directors am 5. Dezember 2002 und am 10. Oktober 2003 genehmigt, auszugleichen.

In Beziehung zu diesem Rückkaufprogramm hat EADS folgende Vereinbarungen getroffen: (i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es EADS ermöglichen, von einer führenden französischen Bank eine Anzahl an EADS-Aktien zu erwerben, die der Anzahl von Aktien entspricht, die als Ergebnis der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns in 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von EADS an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen, in Übereinstimmung mit der neutralen Delta-Methode.

In Übereinstimmung mit diesen Vereinbarungen haben die Kaufoptionen, die EADS von einer führenden französischen Bank erworben hat, die gleichen Bedingungen (bezüglich der Preise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die Aktienoptionen gemäß den Aktienoptionsplänen von 2000, 2001 und 2002. Wenn der Preis der EADS-Aktie steigt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien kaufen, die dann aus dem Preisanstieg abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für diese Aktien gezahlte Summe entspricht der von EADS getragenen finanziellen Belastung, wie aus den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung hervorgeht. Wenn der Preis der EADS-Aktie jedoch sinkt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien verkaufen, die dann aus der Preissenkung abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für den Verkauf dieser Aktien erhaltene

Summe entspricht den finanziellen Einkünften von EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt. Unter diesen Bedingungen ist die Endsumme als Ergebnis dieses Kaufs von Kaufoptionen erst zum Zeitpunkt der Zahlung bekannt, wie aus der letzten variablen Summe des Swapvertrags hervorgeht.

Die Struktur der Transaktion zielt darauf ab, den Verwässerungseffekt und das Preisrisiko für EADS, die mit der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern von EADS 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, verbunden sind, abzudecken.

In diesem Kontext wendet EADS interne Kontrollprozeduren an, die von der Gesellschaft erstellt wurden, um zuverlässig Risiken verwalten zu können, die mit diesen Kaufoptionen und Swaptransaktionen verbunden sind. Die Prozesse und Instrumente für die Berichterstattung wurden erstellt, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurden dem Finance and Treasury Department von EADS übergeben, das für alle betrieblichen Entscheidungen und alle Aktivitäten innerhalb seiner Kompetenz verantwortlich ist. Die relevanten und zuständigen Organe innerhalb der Organisatoren müssen über alle wesentlichen Transaktionen, Aktivitäten und Risiken unterrichtet werden.

Von einem buchhalterischen Standpunkt aus sind Kaufoptionen Eigenkapitalinstrumente, wenn sie sich physisch im eigenen Bestand von EADS befinden (IAS 32.16). Die erste Bilanzierung führte zu einer Reduzierung der Salden für die gezahlten Prämien und zu Eigenkapital in Höhe der gleichen entsprechenden Summe. Für jede variable Zahlung, die in Anwendung der Formel für die neutrale Delta-Methode durchgeführt wird, gibt es eine entsprechende Auswirkung auf liquide Mittel und Eigenkapital, um die kumulativen Prämien widerzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert EADS den Barbestand um die gezahlte Summe (der Emissionskurs mal Anzahl der Optionen) und zieht die nicht ausgegebenen Aktien vom Eigenkapital ab. Variationen im Marktwert der Kaufoptionen werden in den Jahresabschlüssen nicht erfasst. Solche Transaktionen sind deshalb alle bilanzneutral.

Die führende französische Bank hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die gültigen Verordnungen bezüglich der auf EADS anwendbaren Rückkaufprozesse, vor allem die

Bestimmungen der Artikel 241-1 bis 241-6 und 631-1 ff. der Allgemeinen Bestimmungen der AMF einzuhalten.

3.4 DIVIDENDEN

3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie*
2000	27. Juni 2001	0,50 €
2001	28. Juni 2002	0,50 €
2002	12. Juni 2003	0,30 €
2003	4. Juni 2004	0,40 €
2004	8. Juni 2005	0,50 €
2005	1. Juni 2006	0,65 €
2006	16. Mai 2007	0,12 €
2007	4. Juni 2008	0,12 €

* Anm.: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

3.4.2 Dividendenpolitik von EADS

Aufgrund der verbesserten operativen Leistung des Konzerns in etablierten Programmen und der starken Liquiditätsentwicklung stieg das Ergebnis je Aktie auf 1,95 Euro und rechtfertigt die Erhöhung der Dividende.

Das Board of Directors schlägt der Hauptversammlung eine Dividende von 0,20 Euro pro Aktie (Bruttobetrag je Aktie in 2007: 0,12 Euro) vor. Unter Vorbehalt der Zustimmung durch die Hauptversammlung, wird die Dividende am 8. Juni 2009 bezahlt.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Aktionärsversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung von

Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem der Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Zwischendividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.4.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „Aktien“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als nicht ansässig behandelt wird (ein „ausländischer Aktionär“). Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und in ihrem Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen.

QUELLENSTEUER AUF DIVIDENDEN

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15% einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

QUELLENSTEUER AUF DEN VERKAUF ODER AUF DIE SONSTIGE ÜBERTRAGUNG VON AKTIEN

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der

Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

STEUER AUF DIVIDENDENEINKÜNFTE UND VERÄUSSERUNGSGEWINNE

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird;
- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine vermutete wesentliche Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5% oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Eine Beteiligung gilt auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

SCHENKUNGS- ODER ERBSCHAFTSSTEUER

Niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder im Todesfall nicht erhoben, es sei denn:

- die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden oder durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

MEHRWERTSTEUER

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

ANDERE STEUERN UND GEBÜHREN

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

ANSÄSSIGKEIT

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

3.5 JÄHRLICHER OFFENLEGUNGSBERICHT ZU WERTPAPIEREN

Die Liste der folgenden Ankündigungen umfasst die Veröffentlichungen entsprechend Abschnitt 5:25f der Verordnung zur Überwachung des Effektenhandels (WFT) und stellt, unter Anwendung von Artikel 10 der Richtlinie 2003/71/EU, den jährlichen Offenlegungsbericht zu Wertpapieren dar. Die Ankündigungen und zugrunde liegenden Informationen sind direkt über die Website der Gesellschaft unter www.eads.com zugänglich:

Pressemitteilung – A380 Überprüfung	13. Mai 2008
Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2008	14. Mai 2008
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2008	30. Juli 2008
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2008	14. November 2008
Pressemitteilung – Airbus Military und EADS unterbreiten einen neuen Vorschlag für das A400M-Programm	9. Januar 2009
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2008	10. März 2009

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen zum normalen Geschäftsverlauf, die auch auf der Website unter www.eads.com verfügbar sind.





Corporate Governance

4.1	GESCHÄFTSFÜHRUNG UND KONTROLLE	143
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	143
4.1.2	Audit Committee	155
4.1.3	Vergütungs- und Besetzungsausschuss	156
4.1.4	Strategieausschuss	156
4.1.5	Executive Committee	157
4.1.6	Risikomanagementsystem im Unternehmen	159
4.1.7	Compliance-Organisation	165
4.2	INTERESSEN DER DIRECTORS UND WICHTIGER FÜHRUNGSKRÄFTE	165
4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	165
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	169
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	169
4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	170
4.3	GEWINNBETEILIGUNGS- UND LEISTUNGSPLÄNE FÜR MITARBEITER	170
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	170
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	170
4.3.3	Langfristige Leistungspläne	173

EADS ist eine in den Niederlanden eingetragene Gesellschaft und in Frankreich, Deutschland und Spanien an der Börse notiert. Wegen der deshalb möglicherweise anwendbaren vielfältigen Corporate Governance-Vorschriften hat sich EADS entschlossen, eine Reihe von üblichen Corporate Governance-Prinzipien und Empfehlungen anzuwenden, um in diesen Rechtsordnungen optimal auftreten zu können.

Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht vorgeschriebener Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert gegebenenfalls die Gründe für deren Nichtanwendung. Da EADS in ihrem stetigen Bemühen um Einhaltung höchster Standards die meisten derzeit gültigen Empfehlungen des niederländischen Kodex anwendet, muss sie in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Anwendung oder Erklärung“ die folgenden Erklärungen abgeben:

Ende 2008 präsentierte der Überwachungsausschuss des niederländischen Corporate Governance Kodex verschiedene Änderungen am niederländischen Kodex (der „**revidierte Kodex**“), der bei Geschäftsjahren mit Beginn am oder nach dem 1. Januar 2009 zur Anwendung gelangt. EADS wird in seinem nächsten Board-Bericht für das Geschäftsjahr 2009 angeben, wie es den Grundsätzen und Best-Practice-Bestimmungen des Revidierten Kodex entsprochen hat, und gegebenenfalls erläutern, weshalb einer Bestimmung nicht entsprochen wurde.

1. EADS IST EINE KONTROLLIERTE GESELLSCHAFT WESHALB EINE REIHE VON MITGLIEDERN DES BOARD OF DIRECTORS, DES AUDIT COMMITTEE, DES VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGS-AUSSCHUSSES UND DES STRATEGIEAUSSCHUSSES VON DEN KONTROLLAUSÜBENDEN AKTIONÄREN ERNANNT WIRD UND GEBENENFALLS WIEDER ABGESETZT WERDEN KANN

Dennoch ist festzuhalten, dass eine Selbstbewertung des Board of Directors bestätigte, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors Auffassungen und Positionen vertreten, die in allen relevanten Aspekten mit den wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Aktionäre abgestimmt sind. Da es keine wesentlichen geschäftlichen Interessenkonflikte zwischen EADS und ihren kontrollausübenden Aktionären gibt und die kontrollausübenden Aktionäre voneinander unabhängig sind, kann davon ausgegangen werden, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors die Interessen aller Aktionäre angemessen vertreten, indem sie kritisch und unabhängig voneinander und unabhängig von privaten Interessen handeln. Zudem ist die

Zusammensetzung des Board of Directors, das im Oktober 2007 neu gebildet wurde, um insbesondere die Anzahl unabhängiger Board-Mitglieder zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass im Board of Directors und bei den Sitzungen ein breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen vertreten ist, der Meinungs- vielfalt mit eigenständigen und sich gegenseitig ergänzenden Ansichten förderlich.

Daraus ergibt sich folgende Zusammensetzung:

- (a) Vier von elf Mitgliedern des Board of Directors sind unabhängig (obwohl die Bestimmung III.2.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vorstand sitzen sollte).
- (b) Die Mitglieder des Board of Directors treten nach einer fünfjährigen Amtszeit gleichzeitig zurück (obwohl die Bestimmung III.3.6 des niederländischen Code empfiehlt, dass durch einen entsprechenden Besetzungsplan eine Situation vermieden werden sollte, in der mehrere Non-Executive Mitglieder des Board of Directors gleichzeitig zurücktreten).
- (c) Dem Board of Directors steht ein Vorsitzender (Chairman) vor. Im Falle der Entlassung oder des Rücktritts des Vorsitzenden muss das Board of Directors unverzüglich einen neuen Vorsitzenden ernennen. Deshalb muss kein stellvertretender Vorsitzender mit dieser Situation vakanter Funktionen betraut werden (obwohl die Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Code empfiehlt, dass ein stellvertretender Vorsitzender ernannt werden sollte).
- (d) Zwei von den kontrollausübenden Aktionären ernannte Mitglieder des Board of Directors gehören dem Audit Committee von EADS an (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Audit Committee vertreten sein sollte).
- (e) Dem Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS gehören zwei von den kontrollausübenden Aktionären ernannte Mitglieder des Board of Directors an (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vergütungs- und Besetzungsausschuss vertreten sein sollte).
- (f) Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS ist als Ausschuss nicht für das Auswahlverfahren und Besetzungsvorschläge für Mitglieder des Board of Directors zuständig (obwohl die Bestimmung III.5.13 (a) des niederländischen Code empfiehlt, dass dieser Ausschuss einen Schwerpunkt auf die Ausarbeitung von Auswahlkriterien und die Besetzungsverfahren für Vorstandsmitglieder legt, und die Bestimmung III.5.13 (d) empfiehlt, dass sich dieser Ausschuss auf die Unterbreitung von Vorschlägen für Ernennungen und Wiederernennungen konzentrieren sollte).

2. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

EADS wendet verschiedene Regelungen für die Vergütung der Executive (der Chief Executive Officer) und Non-Executive Mitglieder des Board of Directors an, wie in “– 4.2.1.2 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors” erläutert wird.

Bei Kündigung des Chief Executive Officer durch die Gesellschaft würde diesem eine Abfindungssumme in Höhe der anderthalbfachen jährlichen Gesamtzielvergütung bezahlt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen (obwohl die Bestimmung II.2.7 des niederländischen Code empfiehlt, dass die maximale Entschädigung im Kündigungsfall der Höhe eines Jahresgehalts entsprechen sollte (der Festgehaltanteil), und dass, wenn der Höchstbetrag von einem Jahresgehalt für ein Executive Mitglied des Board of Directors, das während seiner ersten Amtsperiode gekündigt wird, offensichtlich unangemessen ist, dieses Mitglied des Board Anspruch auf eine Abgangsentschädigung haben soll, die das Doppelte des Jahresgehalts nicht übersteigt): das Board of Directors hat beschlossen, dass der Chief Executive Officer seine Position infolge der Änderung der Strategie oder Grundsätze von EADS oder infolge eines Beherrschungswechsels bei EADS nicht mehr länger erfüllen kann. Eine Abfindungssumme wird nur bezahlt, wenn die vom Board of Directors bewerteten Leistungsparameter vom Chief Executive Officer erfüllt worden sind.

Diese Abfindungssumme würde jedoch in Abhängigkeit vom Alter und Datum des Ausscheidens anteilig reduziert werden oder gegebenenfalls gar nicht anwendbar sein. Eine Abfindungssumme würde nicht bezahlt, wenn der Chief Executive Officer entlassen wird und vor oder zum Kündigungsdatum das Alter von 65 Jahren erreicht hat.

Diese Änderung der Abfindungspolitik für den Chief Executive Officer wird vom Board of Directors zur Annahme durch die für den 27. Mai 2009 anberaumte Hauptversammlung vorgeschlagen.

3. EADS IST AN DER FRANKFURTER, PARISER UND SPANISCHEN BÖRSEN NOTIERT UND BESTREBT, DIE ENTSPRECHENDEN VORSCHRIFTEN STRIKT EINZUHALTEN UND DEM VERHALTENSKODEX DIESER MÄRKTE ZU FOLGEN UND IHRE AKTIONÄRE ZU SCHÜTZEN

- (a) Darüber hinaus hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insidergeschäfte erlassen, die unter anderem für die Mitglieder des Board of Directors gelten, die Aktien von EADS und anderen Unternehmen halten und handeln. Aus diesem Grund gilt in Übereinstimmung mit diesen Regeln und Vorschriften und der üblichen Geschäftspraxis in den Rechtsordnungen, in denen die Gesellschaft börsennotiert ist:
- (b) EADS fordert von ihren Board-Mitgliedern nicht, dem ITR Compliance Officer regelmäßig Änderungen in ihren Wertpapierbeteiligungen an niederländischen börsennotierten

Unternehmen mitzuteilen (obwohl die Bestimmungen II.2.6 und III.7.3 des niederländischen Code einen solche Mitteilung empfehlen, sofern ein Mitglied des Board nicht ausschließlich in börsennotierten Investmentfonds anlegt);

- (c) EADS fordert von ihren Board-Mitgliedern nicht, ihre Wertpapieranlagen in der Gesellschaft als langfristige Anlagen zu betrachten (obwohl die Bestimmung III.7.2 des niederländischen Code dies empfiehlt);
- (d) Die Amtszeit für die Mitglieder des Board of Directors beträgt fünf Jahre ohne Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Amtszeit (obwohl die Bestimmungen II.1.1 und III.3.5 des niederländischen Code empfehlen, dass für die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors eine Amtszeit von höchstens drei Vierjahresperioden und für die Executive-Mitglieder des Board of Directors von Vierjahresperioden (ohne Beschränkung im Hinblick auf Verlängerung) gelten solle);
- (e) EADS folgt verschiedenen Empfehlungen im Hinblick auf den Handel mit Analysten nicht. Dazu gehört auch, dass es den Aktionären gestattet ist, mit den Analysten Echtzeit-Meetings abzuhalten und den Analysten Darstellungen auf der Website bekannt zu geben, wie in der Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Code dargestellt;
- (f) In Übereinstimmung mit der Satzung von EADS müssen die Aktionäre, sofern das Board of Directors kein „Registrierungsdatum“ festsetzt, zum Datum der Aktionärsversammlung Aktionäre sein, um ihre Stimmrechte und sonstigen Rechte bei der Versammlung ausüben zu können (obwohl die Bestimmung IV.1.7 des niederländischen Code empfiehlt, dass die Gesellschaft ein „Registrierungsdatum“ vor dem Termin der Aktionärsversammlung festsetzt und dass die Aktionäre zum Datum dieses „Registrierungsdatums“ Aktionäre sein müssen, um ihre Stimmrechte bei Aktionärsversammlungen ausüben zu können, auch wenn die betreffenden Personen zum Termin der Versammlung nicht länger Aktionäre sind);

4. EADS UNTERHÄLT EIN INTEGRIERTES KONZERNWEITES INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEM, UM SICHERZUSTELLEN, DASS RISIKEN EFFEKTIV GEMANAGT WERDEN

Eine der fundamentalen Managementaufgaben ist es, ein effektives internes Kontroll („IC“) und Risikomanagement („RM“) Umfeld bei EADS zu fördern. Im Jahr 2008 begann EADS mit der Implementierung eines neuen konzernweiten Systems für das Risikomanagement im Unternehmen (“ERM”), das auf den Ergebnissen des früheren IC- und RM-Systems aufbaut und diese weiterentwickelt. Das neue ERM-System zielt darauf ab, dem Management ein erweitertes Instrument für den effektiven Umgang mit der Unsicherheit und den, mit dem

Geschäft von EADS einhergehenden Risiken umzugehen. Gleichzeitig soll mit dem ERM-System sichergestellt werden, dass die Corporate Governance-Anforderungen und Best Practices in Bezug auf IC und RM in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien sichergestellt sind. Das ERM-System von EADS basiert auf den Rahmenregelungen für internes Kontroll- und Risikomanagement des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO II).

Das ERM-System dient als Grundlage für alle Subprozesse des ERM sowie der IC- und RM-Systeme auf den unterschiedlichen Organisationsebenen von EADS, wie Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes. Es umfasst ein hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, mit dem die Risiken und Chancen des Konzerns transparenter dargestellt werden können. Der interne Kontrollprozess besteht aus regelmäßig aktualisierten Dokumentationen und Bewertungen der Wirksamkeit der einzelnen Kontrolle für alle anwendbaren Prozesse.

Zwecks Informationen zu bestimmten wesentlichen Risiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, siehe „Risikofaktoren“.

Beschränkungen

Unabhängig davon, wie gut sie konzipiert sind, haben alle ERM-Systeme natürliche Grenzen wie z.B. die Umgehung eingeführter Kontrollen oder deren Aufhebung durch das Management. Aus diesem Grund besteht keine absolute Sicherheit, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und -Verfahren von EADS vollkommen effektiv sind.

Entwicklungen 2008 und Ausblick

Im Laufe des Jahres 2008 war EADS primär darum bemüht, den jüngst entwickelten ERM-Ansatz auf die IC- und RM-Systeme zu übertragen, um dabei die beiden Systeme in einem effektiveren Management-Tool zu verbinden. Aufbauend auf den umfassenden ERM-Prüf- und Bewertungsverfahren, die 2008 durchgeführt wurden, wird EADS die Ergebnisse im Laufe des Jahres 2009 bewerten. Darüber hinaus wurden Überprüfungen der ERM-Systeme durch die interne Revision durchgeführt, um die im Laufe des Jahres 2008 erfolgte Selbstbewertung zu untermauern. Als ein Ergebnis der laufenden Überwachungstätigkeiten hinsichtlich der Wirksamkeit des ERM-Systems werden weitere Änderungen des ERM-Systems und Integrationsbemühungen im Laufe des Jahres 2009 erwartet.

Da die Umsetzung des neuen ERM-Systems (und der maßgeblichen Aspekte nach dem niederländischen Kodex) im Konzern derzeit noch im Gange ist, hat das Board of Directors noch keine Erklärung zur Angemessenheit und Effektivität der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme im Konzern abgegeben (obwohl die Bestimmung II.1.4 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass eine solche Erklärung im Vorstandsbericht abgegeben werden sollte).

Des Weiteren wird die Empfehlung, gemäß dem Revidierten Kodex, der für Geschäftsjahre mit Beginn am oder nach dem 1. Januar 2009 zur Anwendung gelangt, dass eine Erklärung zur Angemessenheit und Effektivität der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme abgegeben werden muss, ersetzt durch eine Erklärung, dass die Kontroll- und Risikomanagementsysteme angemessene Sicherheit bieten, dass die Finanzberichterstattung keine Fehler von materieller Bedeutung enthält, und dass die Kontroll- und Risikomanagementsysteme im Berichtsjahr korrekt funktionieren. Basierend auf dem Fortschritt der Implementierung des ERM-Systems von EADS während des Geschäftsjahres 2009 wird das Board of Directors beurteilen, ob eine solche Erklärung abgegeben werden kann, oder erläutern, weshalb eine solche Erklärung im Bericht des Board für das Geschäftsjahr 2009 nicht abgegeben werden kann.

ERM-Politik von EADS

Die wesentlichen Richtlinien, Ziele und Verfahren, welche das ERM-System von EADS definieren, werden im gesamten Konzern mit dem Handbuch „ERM-Politik von EADS“ bekannt gemacht, das Folgendes beinhaltet:

- die ERM-Richtlinien und -Ziele;
- die von EADS übernommenen ERM-Verfahren, einschließlich eines standardisierten ERM-Überwachungssystems:
 - für die Sicherstellung eines einheitlichen Verständnisses für ein umfassendes, unternehmensübergreifendes Management der Risiken und Chancen und eines IC-Systems,
 - die umfassende Abdeckung des Risiken- und Chancen-Managements in Programmen/Projekten, Funktionen und Prozessen, sowohl mit internen als auch mit externen Ressourcen,
 - die Erfüllung der Compliance-Anforderungen für ein effektiv funktionierendes IC- und RM-System.

Die ERM-Politik von EADS bildet den Rahmen für alle bestehenden IC- und RM-Leitsätze und -Praktiken innerhalb von EADS. Sie gilt im ganzen Konzern für alle Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und die Abteilungen des Hauptsitzes. Joint Ventures können auch eigene ERM-Systeme betreiben, wobei die Grundsätze der ERM-Politik von EADS ihre allgemeine Gültigkeit behalten.

Die „ERM-Politik von EADS“ wird ergänzt durch:

- Verhaltenskodizes (z.B. Verhaltenskodex von EADS, Richtlinien der Corporate Social Responsibility);
- Handbücher (z.B. „EADS Corporate Management Principles and Responsibilities“ und „Financial Control Handbook“);

- Leitfäden (z.B. „Treasury Procedures“, „Accounting Manual“, „Reporting Manual“); und
- Richtlinien (z.B. „Funding Policy“).

Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen das Regelwerk IC and ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Für weitere Informationen zum Finanzmarktrisiko und die Art wie EADS dieses steuert siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35 A): Informationen über Finanzinstrumente — Finanzielles Risikomanagement.“

Verantwortung für das ERM-System

Die Verantwortung für das ERM-System ist wie folgt geregelt:

- das Board of Directors übernimmt die Gesamtverantwortung für das ERM-System und legt das Risikoniveau, das EADS auf Unternehmensebene akzeptiert, fest;
- die Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes sind für den Betrieb und Überwachung des ERM-Systems verantwortlich. Sie sind bestrebt, die Transparenz und Effektivität des ERM-Systems die Übereinstimmung mit ihren Zielen zu gewährleisten. Sie übernehmen die Verantwortung für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen von Risiken, und umgekehrt für die Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrscheinlichkeit und Nutzung von Chancen. Außerdem sind sie für die Kommunikation von Risiken und Chancen, die andere innerhalb von EADS betreffen, verantwortlich;
- Unternehmensziele werden jeweils mit einem verantwortlichen „Owner“ definiert. Diese Ziele werden in der ganzen Organisation heruntergebrochen. Jede Ebene im Unternehmen übernimmt Geschäftsziele, die mit den Unternehmenszielen von EADS verbunden sind und diese unterstützen;
- EADS setzt das Fachwissen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür ein, wesentliche Risiken zu identifizieren und zu beurteilen, die die Zielerreichung von EADS vermindern könnten, und um neue Gelegenheiten zu beurteilen und zu bewerten. EADS ist bestrebt, dies auf regelmäßiger Basis im Rahmen normaler Geschäftsprozesse umzusetzen, um sicherzustellen, sich darauf zu konzentrieren, Risiken zu identifizieren und zu kontrollieren, welche die Leistungen des Unternehmens untergraben könnten.

Ziele des ERM

Das ERM-System ist so konzipiert, dass es dem Board of Directors, dem Chief Executive Officer und dem Chief

Financial Officer hinreichend Sicherheit vermittelt, dass die folgenden Ziele erfüllt werden:

- die rechtzeitige Auslieferung von Produkten, in Übereinstimmung mit den Kosten- und Qualitätszielen;
- die Zuverlässigkeit der finanziellen Berichterstattung und das Erreichen der finanziellen Ziele;
- die angemessene und im ganzen Konzern zeitnahe Identifizierung, Bewertung, Reaktion, Kontrollmaßnahme und Überwachung von Risiken und Chancen, die mit den Zielen von EADS übereinstimmen;
- die Einhaltung aller anwendbaren Gesetze und Bestimmungen und der internen Richtlinien und Vorschriften;
- die Effizienz und Effektivität des Geschäfts;
- die Transparenz und Qualität der Überwachung und der Berichterstattung über Risiken und Chancen (z.B. interne Berichterstattung des Managements, Finanzberichte, usw.).

ERM-Verfahren

Um die Effektivität und Zuverlässigkeit zu erhöhen und zur Erfüllung von Compliance-Anforderungen, bestehen bestimmte verbindliche Verfahren:

- **Risiken und Chancen-Managementverfahren** um das Management der operativen Risiken und Chancen im ganzen Konzern durch den Einsatz der ERM-Methodik zu verbessern;
- **Verfahren für die Beurteilung finanzieller Risiken** für eine konsistente Quantifizierung der Risiken und Gelegenheiten;
- **Verfahren für das ERM-Reporting** für die Berichterstattung über den Status des ERM-Systems und der Risiko- und Chancenlage;
- **ERM-Compliance und Überwachungsverfahren** um den Chief Executive Officer und den Chief Financial Officer über die Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems von EADS zu informieren;
- **ERM-Unterstützungsprozesse** die wichtige Themen wie ERM-Ausbildungen, Wissenstransfer, Change Management und die Rolle der Unternehmensrevision behandeln.

ERM bei EADS dient der Abdeckung aller Risikoarten, wie operative, funktionale (z.B. strategische, Compliance- und Reputationsrisiken) sowie Prozessrisiken sowohl quantifizierbar als auch nicht quantifizierbar, die EADS kurz-, mittel- und langfristig möglicherweise betreffen könnten sowie der Identifikation von Chancen.

Verfahren für das Management von Risiken und Chancen

Die wiederkehrenden Verfahren für das Management von Risiken und Chancen umfassen mehrere Schritte:

- festlegen von Zielen und Definieren der Risikotoleranzen;
- identifizieren und Bewerten von Risiken und Chancen;
- festlegen von Reaktionen auf Risiken und Chancen und Steuerungsaktivität (d.h. Richtlinien, Verfahren und andere Aktivitäten);
- überwachen von und Berichten über Risiken und Chancen.

Die detaillierten Prozesse und damit verbundenen Prozesse variieren, je nach Umfang und Art des Programms/Projektes oder der Funktion, aber die Grundsätze kommen in jedem Fall zur Anwendung. Entsprechend den geschäftsinternen Einschränkungen bzw. den kundenspezifischen Anforderungen können diese auf den Standort angepasst werden.

ERM-Compliance und Überwachungsverfahren

EADS hat einen formalisierten ERM-Selbstbewertungsmechanismus eingerichtet, der von jedem identifizierten Prozess-/Kontrollverantwortlichen regelmäßig anzuwenden ist, der die betrieblichen und funktionalen Risiken sowie die Effektivität der Entwicklung und Durchführung der für seinen Prozess festgelegten internen Kontrollen bewerten muss. Der Fortschritt wird durch das jeweils zuständige Management der Geschäftsbereiche und -einheiten und der Abteilungen der Zentrale überwacht und an die EADS-Zentrale gemeldet. Um die erfolgreiche Umsetzung der Abhilfemaßnahmen zu überprüfen, werden die Kontrollen der Abhilfemaßnahmen regelmäßig neu bewertet. Die maßgeblichen Risiken werden im Management auf Konzernebene diskutiert. Jedes Jahr veranlasst die Unternehmensrevision in ausgewählten Geschäftsbereichen und -einheiten und Abteilungen der Zentrale eine unabhängige Prüfung des Zustands der ERM-Systeme.

Auf der Basis der ERM-Selbstbewertungen bereitet das Management aller Geschäftsbereiche, -einheiten und Abteilungen der Zentrale eine formale Stellungnahme im Hinblick auf die Angemessenheit und Wirksamkeit der ERM-Systeme in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vor. Joint Ventures wie etwa MBDA, betreiben eigene IC- und RM-Systeme. Die Übereinstimmung mit dem ERM-System ist u.a. durch die EADS-Präsenz in den Aufsichtsräten und Geschäftsleitungsorganen dieser Tochtergesellschaften (z.B. Board of Directors, Audit Committees) gegeben.

Ergänzend zu den regelmäßigen Kontrollmaßnahmen auf der Ebene der Geschäftsbereiche und -einheiten und der Zentrale werden die Bewertungen der Angemessenheit und Wirksamkeit des ERM-Systems zwischen dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer und den jeweiligen

Geschäftsbereichen und -einheiten oder den Leitern der Ressorts der Zentrale erörtert. Diese Diskussionen dienen dazu, für bestimmten Themen auf EADS-Ebene Prioritäten festzulegen und, falls erforderlich, entsprechende Schlüsse daraus zu ziehen, die für den ERM-Bericht von EADS insgesamt relevant sind.

Verfahren für das ERM-Reporting

Jedes Jahr wird über festgestellte erhebliche Defizite und wesentliche Schwachstellen in Teildarstellungen berichtet. Das Freigabeverfahren erfordert, dass der Chief Executive Officer und der Chief Financial Officer dem Board of Directors nach bestem Wissen und Gewissen bestätigen, ob:

- das IC-System angemessen ist, um hinreichend Gewissheit hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Rechtsvorschriften zu vermitteln;
- die Steuerungsziele mit den Kontrollen erreicht werden, die dokumentiert werden, dem Geschäftsbereich entsprechend konzipiert sind und in allen wesentlichen Punkten effektiv funktionieren;
- der Verantwortliche für eine Steuerungsaktivität klar identifiziert ist; und
- das RM-System konzipiert wurde und genutzt wird, um Risiken zeitnah zu identifizieren und zu bewerten, darauf zu reagieren und entsprechende Kontroll- und Überwachungsverfahren bzw. Berichte zu entwickeln.

Die Stellungnahmen des Chief Executive Officer und des Chief Financial Officer zum ERM-System basieren hauptsächlich auf den oben beschriebenen Selbstbewertungen, Revisionen (einschließlich internen Revisionen) und Managementberatungen und werden durch die Teildarstellungen, die dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer von allen Geschäftsbereichen und -einheiten vorgelegt werden, untermauert.

5. ETHIK-ALARMSYSTEM

EADS steht kurz davor, ein Alarmsystemverfahren für die absolut vertrauliche Entgegennahme von Problemen in Zusammenhang mit bspw. der Rechnungslegung, den internen Risikomanagement- und Kontrollsystemen sowie betrieblichen Aspekten einzuführen.

Das Board of Directors und das Audit Committee haben entschieden, dieses Alarmsystemverfahren als Teil des Ethik- und Compliance-Programms, unter der Aufsicht des Group Chief Compliance Officer („CCO“) einzusetzen. Nachdem eine Entscheidung zum detaillierten Vorgehen und den verschiedenen Verfahren getroffen wurde, einschließlich jener, die mit den jeweiligen Betriebsräten abgeschlossen wurden, wird

das Alarmierungssystem des Konzerns implementiert. Damit wird die Gesellschaft die Bestimmung II.1.6 des niederländischen Kodex einhalten. Dieser empfiehlt, dass eine Gesellschaft dafür sorgt, dass ihre Mitarbeiter die Möglichkeit haben, angebliche Unregelmäßigkeiten genereller, betrieblicher oder finanzieller Natur innerhalb des Unternehmens oder

bezüglich des Funktionierens der Executive Mitglieder des Board an den Chairmen des Board oder einen von ihnen benannten Beauftragten zu melden, und dass solche Vereinbarungen für Informanten auf der Website der Gesellschaft ausgewiesen werden.

4.1 GESCHÄFTSFÜHRUNG UND KONTROLLE

Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 bis zum 22. Oktober 2007 hatte EADS eine zweiköpfige Managementstruktur mit zwei Chairmen und zwei Co-Chief Executive Officers, wodurch das erforderliche Gleichgewicht und die Stabilität gegeben waren, welche eine Gesellschaft in dieser einzigartigen Branche mit multinationalem Hintergrund benötigt.

Am 16. Juli 2007 beschlossen Daimler (ehemals DaimlerChrysler), die französische Regierung und Lagardère gemeinsam mit dem Management Team von EADS, eine neue Management- und Führungsstruktur zu implementieren. Die deutsche Regierung wurde ebenfalls konsultiert. Die Leitlinien dieser Änderung waren Rentabilität, Konzernzusammenhalt und die Vereinfachung des Managements und der Führungsstruktur von EADS, sodass optimale Corporate Governance Verfahren erreicht werden, während gleichzeitig das Gleichgewicht zwischen den französischen und deutschen Kernaktionären bestehen bleibt. Unter der vereinfachten Managementstruktur wird EADS nun von einem einzigen Chairman und einem einzigen Chief Executive Officer geleitet.

Die Hauptaktionäre beschlossen ferner, dass es im besten Interesse des Konzerns sei, eine Erhöhung der Zahl der

unabhängigen Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil von EADS durch Einhaltung der internationalen Best Practice in der Corporate Governance angemessen zu reflektieren.

In dieser Hinsicht traten sowohl Daimler als auch Sogea zwei Sitze im Board of Directors an vier unabhängige Directors ab, die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 22. Oktober 2007 gewählt wurden. Neben dem Chief Executive Officer sind im Board of Directors keine Executive Directors mehr vertreten.

Die Hauptaktionäre haben ebenfalls beschlossen, die vom Board of Directors, vom Chairman, vom Chief Executive Officer und vom Executive Committee wahrgenommenen Verantwortlichkeiten in der nachfolgend beschriebenen Weise abzuändern.

Diese Änderungen wurden vollständig umgesetzt und traten nach der Außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre und der Sitzung des Board of Directors, die beide am 22. Oktober 2007 stattfanden, in Kraft.

4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer

4.1.1.1. ZUSAMMENSETZUNG, BEFUGNISSE UND RICHTLINIEN

Gemäß Satzung der Gesellschaft ist das Board of Directors für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich.

Das Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors beschloss im Rahmen der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors die Geschäftsordnung zur Regelung interner Angelegenheiten (die

„Geschäftsordnung“). Die Geschäftsordnung wurde im Rahmen der Sitzung des Board of Directors vom 5. Dezember 2003 geändert, um Empfehlungen im Hinblick auf Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen. Diese Geschäftsordnung wurde ferner auf der Sitzung des Board of Directors vom 22. Oktober 2007 geändert, um die während der Außerordentlichen Hauptversammlung vom gleichen Tag genehmigten Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen.

Die Geschäftsordnung bestimmt die Zusammensetzung, die Rolle und die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors und legt die Art und Weise der Ernennung und die Zuständigkeitsbereiche des Chairman und des Chief Executive Officers fest. Die Geschäftsordnung sieht auch die Einrichtung von drei Ausschüssen (das Audit Committee, der Vergütungs- und Besetzungsausschuss und der Strategiausschuss) vor und bestimmt deren Zusammensetzung, Rolle und Geschäftsordnung.

Das Board of Directors hat außerdem bestimmte Insider-geschäftsvorschriften erlassen, die seine Mitglieder unter bestimmten Umständen im Handel mit EADS-Aktien beschränken (nähere Informationen dazu in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.3 Geltendes Recht und Angaben“).

Die Parteien des Participation Agreement (in der am 22. Oktober 2007 geänderten Fassung und gemäß der Definition im einleitenden Absatz zu „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“) haben zugestimmt, dass die an die indirekten EADS-Aktien gebundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. ausgeübt werden sollen, um sicherzustellen, dass das Board of Directors von EADS die Directors von EADS Participations B.V. und vier zusätzliche unabhängige Directors umfasst.

Gemäß Geschäftsordnung ist ein unabhängiger Director definiert als „ein Director, der weder ein Mitglied der Geschäftsführung, leitender Angestellter, Arbeitnehmer oder Vertreter ist noch anderweitig eine wesentliche kommerzielle oder berufliche Verbindung zum Dasa-Konzern, zur Lagardère-Gruppe, Sogepa (Société de Gestion de Participations Aéronautiques)-Gruppe, Sepi-Gruppe, zum französischen Staat, zum deutschen Staat, zum spanischen Staat oder zum EADS-Konzern unterhält.“

Gemäß dem Participation Agreement besteht das Board of Directors aus elf Mitgliedern (das „**Board of Directors**“, die Mitglieder des Board of Directors werden als die „**Directors**“ bezeichnet):

- ein Non-Executive Chairman, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und von Sogeadé ernannt wird;
- der Chief Executive Officer von EADS, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Sogeadé und Daimler ernannt wird;
- zwei von Daimler ernannte Directors;
- zwei von Sogeadé ernannte Directors;
- ein Director, der von der SEPI ernannt wird, so lange die von SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien mindestens 5% der Gesamtzahl der EADS-Aktien ausmachen, auf jeden Fall aber bis zur Aktionärshauptversammlung 2012; und

- vier unabhängige Directors, die gemeinsam vom Chairman und vom Chief Executive Officer der EADS vorgeschlagen und einzeln vom Board genehmigt werden.

Gemäß Satzung der Gesellschaft läuft die Amtszeit für alle Mitglieder des Board of Directors bis zur Hauptversammlung von EADS im Jahr 2012. Danach werden die Mitglieder des Board of Directors bei jeder fünften Jahreshauptversammlung gewählt.

Die Aktionärsversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden für einen Director ist nicht begrenzt.

Das Board of Directors ernennt auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé einen Chairman. Der Chairman gewährleistet die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Board of Directors insbesondere im Hinblick auf dessen Beziehung zum Chief Executive Officer, mit dem er bezüglich der zentralen strategischen Diskussionen mit externen Partnern, die unter seiner Aufsicht geführt werden, zusammenarbeitet.

Der Chairman soll entweder französischer oder deutscher Nationalität sein, sofern der Chief Executive Officer die jeweils andere Staatsbürgerschaft hat.

Der Chairman kann seinen Rücktritt als Chairman beim Board of Directors einreichen oder auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé vom Board of Directors als Chairman abberufen werden. Seine Amtszeit endet auch, wenn der Chairman als Director abgesetzt wird oder zurücktritt. Unmittelbar nach der Abberufung oder dem Rücktritt des Chairmans und wenn die Directors von Daimler und Sogeadé nicht unverzüglich gemeinsam einen neuen Chairman ernennen, bestellt das Board of Directors mit einfacher Mehrheit einen Director (mit der gleichen Staatsbürgerschaft wie der vorherige Chairman) als interimswise fungierenden Chairman für einen Zeitraum, der zum früheren der folgenden Termine endet: entweder (i) zwanzig ganze Tage, nachdem die Directors von Daimler und Sogeadé gemeinsam einen neuen Chairman ernannt haben (innerhalb dieses Zeitraums wird eine Sitzung des Board of Directors einberufen, um den neuen Chairman auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé zu bestellen) oder (ii) zwei Monate nach der Bestellung des interimswise eingesetzten Chairmans.

Auf einen drei Jahre nach dem Amtsantritt des Chairmans mit dem Vorwurf eines Mitglieds des Board of Directors eingereichten Antrag, dass dieser in wesentlichen Punkt(en) zum Nachteil der Gesellschaft von den Zielen abgewichen sei und/oder im Hinblick auf die Umsetzung der vom Board of Director festgelegten Strategie säumig war, tritt das Board of Directors zusammen, um zu entscheiden, ob diese Abweichungen und/oder Säumnisse im betrachteten Zeitraum tatsächlich zutreffend

sind, und wenn dies der Fall ist, zu entscheiden, ob dem Chairman erneut das Vertrauen ausgesprochen wird (das „**Vertrauensvotum**“). Das Board of Directors beschließt bei einem solchen Vertrauensvotum mit einfacher Mehrheit. Der Chairman wird abgesetzt, wenn das Vertrauensvotum nicht zu seinen Gunsten ausgeht, und ein neuer Chairman entsprechend der obigen Festlegungen eingesetzt.

Auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogade hin hat das Board of Directors auch einen Chief Executive Officer bestellt, der für das Tagesgeschäft der Gesellschaft verantwortlich ist. Die Verfahrensweise bezüglich des Rücktritts oder der Abberufung des Chief Executive Officers und gegebenenfalls seiner Ablösung durch einen neuen Kandidaten entspricht der Verfahrensweise für den Chairman. Das Verfahren für das genannte Vertrauensvotum gilt unter den gleichen Bedingungen gleichermaßen für den Chief Executive Officer wie für den Chairman.

Befugnisse des Board of Directors

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder vom Chief Executive Officer vertreten. Der Chief Executive Officer darf keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften hat das Board of Directors vorab zugestimmt.

Zu den Hauptaufgaben des Board of Directors zählen unter anderem:

- Genehmigung grundlegender Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Konzerntätigkeit;
- Genehmigung von Beschlussvorlagen in Bezug auf die Änderung der Satzung von EADS, die der Hauptversammlung der Aktionäre vorgelegt werden (qualifizierte Mehrheit, wie nachstehend definiert);
- Genehmigung der Gesamtstrategie und des Strategieplans des Konzerns;
- Genehmigung bedeutender Änderungen des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- Ernennung oder Abberufung des Chairmans und des Chief Executive Officers und Entscheidung über die Ernennung oder Abberufung des Chief Executive Officers von Airbus (qualifizierte Mehrheit);
- Bestellung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten) in ihrer Gesamtheit, nicht auf individueller Basis;
- Erarbeitung und Genehmigung von Änderungen und Ergänzungen der Geschäftsordnung und der

Geschäftsordnung für das Executive Committee (qualifizierte Mehrheit);

- Entscheidung über die Besetzungen des Aktionärsausschusses von Airbus, des Corporate Secretary von EADS und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) von anderen wichtigen Konzernunternehmen und Geschäftseinheiten;
- Genehmigung wesentlicher Änderungen der Organisationsstruktur des Konzerns;
- Genehmigung von Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des Konzerns mit einem Wert von mehr als 350.000.000 € (wobei dies so zu verstehen ist, dass eine qualifizierte Mehrheit nur für Investitionen, Projekte oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des EADS-Konzerns erforderlich ist, deren Wert 500.000.000 € übersteigt);
- Genehmigung von strategischen Allianzen und Kooperationsvereinbarungen des Konzerns (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Konzerngeschäfte mit ballistischen Raketen auswirken (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und Geschäftsangelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder ein ungewöhnlich hohes Risikoniveau in sich bergen;
- Genehmigung aller Vorschläge des Chairmans und des Chief Executive Officers in Bezug auf die Bestellung der unabhängigen Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung der Aktionäre.

Abstimmung und Richtlinien

Jeder Director hat eine Stimme, sofern für den Fall, dass bei einer Sitzung mehr von Sogade ernannte Directors als von Daimler ernannte Directors anwesend oder vertreten sind, der bei der Sitzung anwesende von Daimler ernannte Director dieselbe Anzahl Stimmen hat wie die von Sogade ernannten Directors, die bei der Sitzung anwesend oder vertreten sind, und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst (sechs anwesende oder vertretene Directors, die für den Beschluss stimmen), ausgenommen die Abstimmungen über bestimmte Angelegenheiten, die nur mit einer Stimmenmehrheit einschließlich Einstimmigkeit der beiden von Sogade ernannten Directors und

der beiden von Daimler ernannten Directors rechtsgültig beschlossen werden können (die „**qualifizierte Mehrheit**“). Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogeadé benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Ein Director kann einen anderen Director ermächtigen, ihn bei einer Sitzung des Board of Directors zu vertreten und in seinem Namen abzustimmen. Eine solche Ermächtigung muss schriftlich erfolgen.

Bei Uneinigkeiten im Board of Directors, außer im Falle von Uneinigkeiten, die Daimler berechtigen, die ihr von Sogeadé gewährte Verkaufsoption auszuüben (siehe Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären — Verkaufsoption“), wird die Angelegenheit an Arnaud Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von Sogeadé und an den Chief Executive Officer von Daimler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die auf der EADS-Hauptversammlung zu behandeln ist, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei Sogeadé, Daimler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei Uneinigkeiten, bei deren Eintritt Daimler die ihr von Sogeadé gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von Sogepa und Daimler).

Gemäß der Geschäftsordnung kann das Board of Directors, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit

Committee, dem Vergütungs- und Besetzungsausschuss und dem Strategieausschuss darf das Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die es gewisse untergeordnete oder ergänzende Entscheidungsbefugnisse übertragen kann, die die gemeinsame Verantwortung aller Directors jedoch nicht aufheben. Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Ausschusssitzung erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogeadé benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Alle Ausschussbeschlüsse erfordern die einfache Mehrheit ihrer Mitglieder.

Ergänzend zur Geschäftsordnung wird die Arbeit des Board of Directors durch die internen Richtlinien für das Board of Directors (die „**Directors' Guidelines**“) geregelt, die vor dem Hintergrund der Corporate Governance Best Practices beschlossen wurden. Die Directors' Guidelines bestehen aus einer Charter für Directors (der „**Directors' Charter**“), in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors festgeschrieben sind, einer Charta für das Audit Committee (die „**Audit Committee Charter**“) und einer Charta für den Vergütungs- und Besetzungsausschuss (die „**Remuneration and Nomination Charter**“) und einer Charta für den Strategieausschuss (die „**Strategic Committee Charter**“), die jeweils die erweiterten Aufgaben der entsprechenden Ausschüsse festlegt.

Die Directors' Charter definiert Grundprinzipien, die für jeden einzelnen Director verbindlich sind, wie etwa im besten Interesse des Unternehmens und seiner Aktionäre zu handeln, der Pflichterfüllung ausreichend Zeit und Aufmerksamkeit zu widmen und jegliche Interessenkonflikte zu vermeiden.

Zusammensetzung des Board of Directors

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Board of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Bodo Uebber	49	2007	2012	Vorstandsmitglied der Daimler AG	Von Daimler nominiert
Louis Gallois	65	2000; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	Chief Executive Officer von EADS	Executive
Rolf Bartke	62	2007	2012	Chairman der Kuka AG	Von Daimler nominiert
Dominique D'Hinnin	49	2007	2012	Chief Financial Officer von Lagardère	Von Sogeadé nominiert
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay	63	2005; 2007 wieder gewählt	2012	Studiendirektor der Fundación Alternativas	Von SEPI nominiert
Arnaud Lagardère	48	2003; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	General Partner und CEO von Lagardère	Von Sogeadé nominiert
Hermann-Josef Lamberti	53	2007	2012	Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Unabhängig
Lakshmi N. Mittal	58	2007	2012	President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal	Unabhängig
Sir John Parker	66	2007	2012	Chairman von National Grid	Unabhängig
Michel Pébereau	67	2007	2012	Chairman von BNP Paribas	Unabhängig

Anmerkung: die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Board of Directors in allen EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Am 14. April 2009 erklärte Rüdiger Grube seinen Rücktritt als Chairman of the Board und das Board beschloss, Bodo Uebber mit sofortiger Wirkung zu seinem Nachfolger zu bestellen. Rüdiger Grube trat ebenfalls von seiner Position als Director zurück, und das Board hat beschlossen, die Bestellung von

Wilfried Porth bis zum Ende seiner Amtszeit (d. h. bis zur Jahreshauptversammlung 2012) vorzuschlagen. Diese Bestellung wird den Aktionären von EADS auf ihrer Hauptversammlung am 27. Mai 2009 zur Bestätigung vorgelegt. Siehe „Informationen über die EADS-Aktivitäten — 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

Die Gesellschaft hat keine Beobachter für das Board of Directors ernannt. Gemäß geltendem niederländischem Recht sind die Mitarbeiter der Gesellschaft nicht dazu berechtigt, einen Director zu wählen. Ein Director muss keine Mindestanzahl von Aktien halten.

Werdegang der Mitglieder des Board of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie in anderen Unternehmen wahrnehmen.

Bodo Uebber

Bodo Uebber ist 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 zum Vorstandsmitglied und Chief Financial Officer der Daimler Financial Services AG ernannt und dann 2003 Vorstandsvorsitzender der Daimler Financial Services AG sowie stellvertretendes Vorstandsmitglied der Daimler AG. Davor bekleidete er verschiedene Finanzposten bei der DASA AG, Dornier Luftfahrt GmbH und der MTU Aero Engines GmbH. Bodo Uebber studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der Technischen Universität Karlsruhe und schloss sein Studium mit Diplom ab..

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Bank AG;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Board of Directors von Freightliner LLC;
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;
- Mitglied des Aufsichtsrats von McLaren;
- Mitglied des Aufsichtsrats von Talanx;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;
- Mitglied des Beirats der Landesbank Baden-Württemberg; und
- Mitglied des Beirats der Deutsche Bank AG in München.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Chairman des Board of Directors bei debis Air Finance B.V. (zurückgetreten im April 2005);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler Japan Holding, Ltd. (zurückgetreten am 1. Dezember 2005);

- Mitglied des Aufsichtsrats der Hannover Rückversicherungs-AG (zurückgetreten am 12. Mai 2006);
- Mitglied des Board of Directors der DaimlerChrysler México Holding S.A. de C.V. (zurückgetreten am 31. Juli 2007);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler North America Holding Corporation (DCNAH) (zurückgetreten am 3. August 2007);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler Corporation (DCC) (zurückgetreten am 3. August 2007);
- Chairman des Board of Directors der DC U.K. Holding plc (zurückgetreten am 1. November 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España Holding S.A. (zurückgetreten am 30. Juni 2008); und
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler France Holding S.A.S. (zurückgetreten am 31. Oktober 2008).

Louis Gallois

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

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chief Executive Officer bei EADS Participations B.V.;
- Mitglied des Board of Directors bei Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“);
- Mitglied des Aufsichtsrates von Michelin;
- Mitglied des Board of Directors der *École Centrale des Arts et Manufactures*; und
- Präsident der Stiftung Vilette-Entreprises.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors von Thales (zurückgetreten am 30. Juni 2005);

- Präsident von SNCF (zurückgetreten am 2. Juli 2006); und
- Mitglied des Board of Directors der Dassault Aviation (zurückgetreten am 26. November 2008).

Rolf Bartke

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

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der SFC Smart Fuel Cell AG;
- Vorsitzender des Beirats der Keiper-Recaro-Gruppe (Putsch GmbH & Co. KG);
- Mitglied des Board of Directors der J&R Carter Partnership Foundation;
- Mitglied des Board of Directors bei SORTIMO North America Inc.; und
- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Manufacturing International LLC (zurückgetreten am 31. März 2006);

Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España S.A. (zurückgetreten am 31. März 2006); und

- Chairman des Board of Directors der SAF-Holland S.A. (zurückgetreten am 31. Januar 2009).

Dominique D'Hinnin

Dominique D'Hinnin ist seit 1998 Chief Financial Officer (CFO) der Lagardère SCA. Er trat 1990 als Berater des Vorsitzenden des Finanzausschusses des Konzerns bei Lagardère ein. Danach hatte er innerhalb des Konzerns verschiedene Positionen inne, zunächst als Internal Audit Manager, dann 1993 als CFO Hachette Livre, bis er zum Executive Vice President von Grolier Inc in den USA bestellt wurde.

Dominique D'Hinnin ist Absolvent der École Normale Supérieure und Inspecteur des Finances.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Managing Director von Ecrinvest 4 S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Active S.A.S.;
- Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Aufsichtsrat von Lagardère Active Broadcast;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Entertainment S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Services S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Ressources S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Sogeadé Gérance S.A.S.;
- Präsident der Eole S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Financière de Pichat & CIE SCA;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Matra Manufacturing & Services S.A.S.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats des „Club des Normaliens dans l'Entreprise“;
- Mitglied des Trustee Board und Schatzmeister der „Fondation de l'École Normale Supérieure“;
- Präsident des „Institut d'expertise et de prospective de l'École Nationale Supérieure“;
- Chairman des „Club des Trente“;
- Vize-Präsident der Infogrames Entertainment S.A. und Chairman des Audit Committee der Infogrames Entertainment S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats und Chairman des Audit Committee der Le Monde S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Le Monde Interactif S.A.;

- Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit Committee der CANAL + France S.A.;
- Director der Lagardère North America, Inc; und
- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Broadcast im Aufsichtsrat von Multithématiques (zurückgetreten im Februar 2005);
- Ständiger Vertreter der Lagardère SCA im Aufsichtsrat von Hachette Filipacchi Medias (am 25. Oktober 2006 in eine S.A.S. umgewandelt);
- Chairman und Managing Director der Lagardère Télévision Holdings S.A. (zurückgetreten im Januar 2007);
- Mitglied des Verwaltungsrats der Legion Group S.A. (zurückgetreten im Mai 2007);
- Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Hachette Holdings S.A.S. (zurückgetreten im Dezember 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Financière Pichat S.A.S. (zurückgetreten im April 2008); und
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Newsweb S.A. (zurückgetreten im Juni 2008).

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay ist Studiendirektor bei der „Denkfabrik“ Fundación Alternativas mit Sitz in Madrid. Der ehemalige spanische Minister für öffentliche Verwaltung (1991–1993) und Minister für Industrie und Energie (1993–1996) zog sich 2001 aus dem Parlament zurück. Zwischen 1970 und 1982 lehrte er Wirtschaftswissenschaften an der Deusto Universität in Bilbao. Eguiagaray Ucelay erwarb akademische Abschlüsse in Wirtschafts- und Rechtswissenschaften und promovierte an der Deusto Universität.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Präsident der Solidaridad Internacional (NGO);
- Mitglied des Beirats der Foundation Group EP;
- Mitglied des Beirats von Cap Gemini Spain; und
- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Beirats der Futurspace S.A. (zurückgetreten am 5. Juli 2004);
- Außerordentlicher Professor für Makroökonomie an der Universität Carlos III in Madrid (zurückgetreten am 30. September 2006).
- Mitglied des Beirats der Creation, Advising and Development (Creade) S.L. (zurückgetreten am 1. Juli 2007); und
- Wirtschaftsberater der Arco Valoraciones S.A. (zurückgetreten am 1. November 2007).

Arnaud Lagardère

Arnaud Lagardère ist seit 2003 General Partner und Chief Executive Officer (CEO) von Lagardère. Er war seit 1998 Managing Partner von Lagardère und wurde 1999 zum CEO von Lagardère Media und Lagardère Active ernannt. Zuvor war er CEO von Grolier Inc. in den USA, Leiter Emerging Activities und elektronische Medien für Matra und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Arjil Bank. Er startete seine Karriere 1986 als General Manager von MMB, der Beteiligungsgesellschaft von Hachette und Europe 1. Arnaud Lagardère erwarb ein Diplom in Wirtschaftswissenschaften an der Universität Paris Dauphine.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Media (Firma: Hachette S.A.);
- Director von Hachette Livre S.A.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Services S.A.S. (vormals Hachette Distribution Services);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Active S.A.S.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Sports S.A.S.;
- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors von Lagardère Active Radio International S.A.;
- Director von Lagardère Ressources S.A.S.;
- Chairman der SOGEADE Gerance S.A.S.;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;
- Präsident der Fondation Jean-Luc Lagardère;
- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing Ressources (Vereinsgesetz 1901);

- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing (Vereinsgesetz 1901);
 - Chairman von Lagardère S.A.S.;
 - Chairman von Lagardère Capital & Management S.A.S.;
 - Chairman und Chief Executive Officer von Arjil Commanditée – ARCO S.A.;
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG;
 - Director von LVMH Moët Hennessy Louis Vuitton S.A.; und
 - Präsident der „Association des Amis de Paris Jean-Bouin C.A.S.G.“ (Vereinsgesetz 1901).
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- Co-Manager bei I.S.-9 SARL (zurückgetreten im Mai 2003);
 - Manager bei Lagardère Active Publicité SNC (zurückgetreten im Mai 2003);
 - Director der Societé D'Agences et de Diffusion S.A. (zurückgetreten im Juni 2003);
 - Manager bei Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne – N.M.P.P. SARL (zurückgetreten im Juli 2003);
 - Director von Canalsatellite S.A. (zurückgetreten im Dezember 2003);
 - Director von Lagardère-Sociétés S.A.S (zurückgetreten im Dezember 2003);
 - Director von Editions P. Amaury S.A. (zurückgetreten im Dezember 2003);
 - Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Images S.A.S. (zurückgetreten im Oktober 2004);
 - Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Thématiques S.A. (zurückgetreten im November 2004);
 - Manager von Lagardère Elevage (zurückgetreten im Mai 2005);
 - Vice President des Aufsichtsrats von Arjil & Compagnie SCA (zurückgetreten im April 2005);
 - Vorsitzender des Vereins „Club des entreprises Paris 2012“ (zurückgetreten im Januar 2006);
 - Director von Fimalac S.A. (zurückgetreten im Januar 2006);
 - Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Active S.A.S. (zurückgetreten im Oktober 2006);
 - Director der Hachette Filipacchi Medias S.A. (zurückgetreten im Oktober 2006);
 - Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Vorstand der SEDI TV-TEVA S.N.C. (zurückgetreten im Dezember 2006);
 - Chairman und Chief Executive Officer (Président Délégué) von Lagardère Active Broadcast S.A. Monégasque (zurückgetreten im März 2007);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Lagardère Sports S.A.S. (zurückgetreten im April 2007);
 - Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
 - Chairman des Board of Directors der Lagardère Active North America, Inc. (zurückgetreten im Oktober 2007);
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hachette Holding S.A.S. (ex Hachette Filipacchi Medias) (zurückgetreten im Dezember 2007);
 - Director von France Télécom S.A. (zurückgetreten im Januar 2007);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Virgin Stores S.A. (zurückgetreten im Februar 2008);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Le Monde S.A. (zurückgetreten im Februar 2008); und
 - Präsident (Chief Executive Officer) der Lagardère Active Broadband S.A.S. (zurückgetreten im Juni 2008);

Hermann-Josef Lamberti

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

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats des BVV Pensionsfonds des Bankgewerbes AG;
 - Mitglied des Aufsichtsrats des BBV Versicherungsverein des Bankgewerbes A.G. und der BVV Versorgungskasse des Bankgewerbes e.V.;
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG;
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Börse AG;
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG;
 - Mitglied des Vorstands des Arbeitgeberverbands des privaten Bankgewerbes e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmensgespräche — Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V.;
 - Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal;
 - Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Vertreter der Vereinigung des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Ausschusses Finanzgemeinschaft Deutschland des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Vorstands des Deutschen Aktieninstituts e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des e-Finance Lab Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Börsenrats von Eurex Deutschland;
 - Mitglied des Börsenrats der Frankfurter Wertpapierbörse AG;
 - Mitglied des Beirats der Freunde der Bachwoche Ansbach e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des Instituts für Recht und Finanzen Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Beirats des Instituts für Unternehmensplanung — IUP;
 - Mitglied des Kuratoriums der Jungen Deutschen Philharmonie;
 - Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Kammerorchesters e.V.;
 - Mitglied des Programm-Beirats der LOEWE Landes-Offensive zur Entwicklung wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst;
 - Mitglied des Beirats des Münchner Kreises;
 - Stellvertretendes Mitglied des Beirats und Prüfungsausschusses des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V.;
 - Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation;
 - Mitglied des Kuratoriums der Frankfurt International School e.V.;
 - Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Instituts für Wirtschaftsinformatik der HSG der Universität St. Gallen;
 - Mitglied des Verwaltungsrats der Universitätsgesellschaft Bonn-Freunde, Förderer, Alumni;
 - Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums;
 - Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museum und Museum Ludwig e.V.;
 - Mitglied des Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU;
 - Mitglied des Lenkungsausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V.;
 - Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium);
 - Mitglied des Vorstands des Frankfurt Main Finance e.V.;
 - Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft;
 - Mitglied des Beirats des Fraunhofer-IUK-Verbund;
 - Mitglied des Universitätsrats der Universität Köln; und
 - Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“).
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- Mitglied des Aufsichtsrats der SupplyOn AG (zurückgetreten am 1. Januar 2003);
 - Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank S.A./N.V. (zurückgetreten am 21. April 2004);
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der European Transaction Bank AG (zurückgetreten am 9. Juni 2004);

- Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank S.A.E. (zurückgetreten am 16. Juni 2004);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Payments Projektgesellschaft AG (zurückgetreten am 1. Juli 2004);
- Vorsitzender des Beirats der Deutsche Clubholding GmbH (zurückgetreten am 1. Mai 2005);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der E-Millennium 1 GmbH & Co. KG (zurückgetreten am 1. Mai 2005);
- Mitglied des Ausschusses für Privat- und Geschäftskunden des Bundesverbandes Deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 1. Juli 2005);
- Non-Executive Director des Board of Directors von Euroclear S.A./N.V. (zurückgetreten am 19. September 2005);
- Non-Executive Director des Board of Directors von Euroclear plc (zurückgetreten am 19. September 2005);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Schering AG (zurückgetreten am 20. März 2006);
- Mitglied des Board of Directors der Fiat S.p.A. (zurückgetreten am 24. Juli 2007);
- Mitglied des Verbands der Sparda-Banken e.V. (zurückgetreten am 30. September 2007);
- Mitglied des Stiftungsrats der Otto A. Wipprecht-Stiftung (zurückgetreten am 31. Mai 2008); und
- Mitglied des Beirats der Universität Augsburg (zurückgetreten am 30. September 2008).

Lakshmi N. Mittal

Lakshmi N. Mittal ist Chairman und CEO von ArcelorMittal. 1976 gründete er die Mittal Steel Company und war der Architekt der Fusion mit Arcelor, um so den weltweit größten Stahlhersteller entstehen zu lassen. Er ist aufgrund der führenden Rolle, die er bei der Umstrukturierung der Stahlindustrie spielte, eine allgemein anerkannte Persönlichkeit. Lakshmi N. Mittal blickt auf über 30 Jahre Arbeitserfahrung in der Stahlindustrie und damit verbundenen Branchen zurück. Das Magazin Fortune kürte ihn zum „Europäischen Geschäftsmann des Jahres 2004“, die Sunday Times zum „Geschäftsmann 2006“, das Time Magazine zum „International Newsmaker of the Year 2006“, die Financial Times zur „Person des Jahres 2006“ und das King's College zum Fellow. Zudem wurde ihm 2007 der Dwight D. Eisenhower Global Leadership Award, das Grosse Verdienstkreuz von Spanien und der Padma Vibhushan vom Präsidenten Indiens verliehen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors der ArcelorMittal S.A.;
- Mitglied des Board of Directors der ICICI Bank Limited;
- Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan;
- Mitglied des Internationalen Rates für Investitionen in Südafrika;
- Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik;
- Mitglied des International Business Council des Weltwirtschaftsforums;
- Chairman und Mitglied des Executive Committee der World Steel Association (frühere Bezeichnung: International Iron and Steel Institute);
- Mitglied des Beirats der Kellogg School of Management;
- Mitglied des Investorenrats beim Ministerrat der Ukraine;
- Mitglied des Board der Commonwealth Business Council Limited;
- Mitglied des Board der ArcelorMittal USA Inc.;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Ltd.;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Services Ltd.;
- Trustee der Gita Mittal Foundation;
- Trustee des Gita Mohan Mittal Trust;
- Mitglied des Executive Board der Indian School of Business;
- Trustee der Lakshmi and Usha Mittal Foundation;
- Chairman des Governing Council des LNM Institute of Information Technology;
- Trustee des Mittal Champion Trust;
- Golden Patron des Prince' s Trust;
- Mitglied des Board of the Managing Trustee der Lakshmi Niwas and Usha Mittal Foundation; und
- President der Ispat Inland U.L.C.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (zurückgetreten im Juni 2008)

Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman des National Grid und des Non-Executive Directors Committee der Bank of England. Er ist gleichzeitig Chairman von Mondi, Deputy Chairman von DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival Cruise Line Group, ein Mitglied des International Advisory Board der Citigroup und Kanzler der Universität Southampton. In seiner Karriere spannt er einen Bogen von den Ingenieurwissenschaften über Schiffbau bis hin zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als Chief Executive Officer bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Er studierte Schiffbau und Maschinenbau am College of Technology, Queens University, Belfast.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Senior Non-Executive Director der Bank of England;
- Director von Carnival plc;
- Director der Carnival Corporation;
- Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai);
- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup;
- Präsident der Royal National Lifeboat Institution;
- Kanzler der Universität Southampton;
- Director der White Ensign Association Limited;
- Non-Executive Co-Chairman der Mondi-Gruppe;
- Mitglied des Prime Ministers Business Council for Britain; und
- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS (die „Stiftung“).

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

Keine.

Michel Pébereau

Michel Pébereau war seit 2003 Präsident von BNP Paribas. Er leitete die Fusion, mit der BNP Paribas im Jahr 2000 entstand, und wurde ihr Chairman und Chief Executive Officer (CEO). 1993 wurde er zum Chairman und CEO der Banque Nationale de Paris

ernannt und privatisierte diese. Zuvor war er Chairman und CEO von Crédit Commercial de France. Seine Laufbahn begann 1967 bei der Inspection Générale des Finances. 1970 wechselte er ins französische Finanzministerium, wo er verschiedene hochrangige Funktionen ausübte. Michel Pébereau ist Absolvent der École Nationale D'Administration und der École Polytechnique.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors von Lafarge;
- Mitglied des Board of Directors von Saint-Gobain;
- Mitglied des Board of Directors von Total;
- Mitglied des Board of Directors der Pargesa Holding S.A., Schweiz;
- Mitglied des Board of Directors der BNP Paribas (Schweiz) S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrates von Axa;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie, Marokko;
- Nicht stimmberechtigtes Vorstandsmitglied von Galeries Lafayette S.A.;
- Chairman der Europäischen Bankenvereinigung;
- Chairman des Investment Banking and Financial Markets Committee der Fédération Bancaire Française;
- Vorsitzender des Vorstands des Institut D'Études Politiques de Paris;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats des Institut Aspen France;
- Chairman des Institut de l'Entreprise;
- Mitglied des Executive Committee des Mouvement des Entreprises en France;
- Mitglied des Haut Conseil de l'Éducation;
- Mitglied des Institut International d'Études Bancaires;
- Mitglied des International Advisory Panel of Monetary Authority of Singapore;
- Mitglied des International Capital Markets Advisory Committee der Federal Bank of New York;
- Mitglied des International Business Leaders' Advisory Council für den Bürgermeister von Shanghai (IBLAC);

- > Mitglied des *European Financial Round Table*; und
- > Mitglied der „*Academie des sciences morales et politiques*“.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- > Mitglied des Aufsichtsrats der Dresdner Bank AG (2002 zurückgetreten); und
- > Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V. (zurückgetreten am 22. Oktober 2007).

Unabhängige Directors

Die vier unabhängigen Directors, die nach den oben dargestellten Kriterien der Unabhängigkeit bestellt wurden, sind Hermann-Josef Lamberti, Lakshmi N. Mittal, Sir John Parker und Michel Pébureau.

Frühere Straftaten und familiäre Bindungen

Soweit der Gesellschaft bekannt ist, wurde bisher über keinen der oben genannten Directors (weder als Privatperson noch als Director oder Führungskraft einer der oben genannten Unternehmen) eine Strafe wegen Betrugs verhängt noch waren die Genannten in Konkurs-, Zwangsverwaltungs- oder Liquidationsverfahren verwickelt. Es liegen gegen sie weder öffentliche Beschuldigungen oder Anklagen vor noch wurden Strafen einer Aufsichtsbehörde verhängt oder ihnen von Gerichts wegen die Voraussetzungen als Mitglied der Geschäftsleitung oder des Aufsichtsrates wegen unternehmerischer Versäumnisse in den letzten fünf Jahren entzogen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments bestanden keine familiären Verbindungen unter den Directors.

4.1.1.2. GESCHÄFTE DES BOARD OF DIRECTORS 2008

Sitzungen des Board of Directors

Das Board of Directors trat im Jahr 2008 neun Mal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, inklusive aktualisierten Prognosen sowie strategischen und operativen Planungen einschlossen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen betrug 80%.

Zu den Themen, die bei den Sitzungen des Board of Directors eingehend diskutiert wurden, und Geschäftsvorfällen, die von diesem genehmigt wurden, gehörten unter anderem: die Strategie von EADS (inklusive Fragen zu M&A und zum Wettbewerbsumfeld), wichtige Geschäftsangelegenheiten wie die Bemühungen um eine Verbesserung beim A380- und A400M-Programm, die Implementierung des zukünftigen EADS-Programms und des Programms Power8+ für Airbus, die Fortschritte beim A350-Programm und die künftige Produktstrategie von Airbus, regelmäßige Aktualisierungen der verbleibenden Programme, die Genehmigung von Betriebsplänen, Fragen der Umstrukturierung, Budgets,

die Finanzergebnisse und -prognosen des Konzerns sowie Diskussionen bezüglich der Schaffung einer neuen Compliance-Organisation. Das Board of Directors befasste sich außerdem mit Fragen der Personalentwicklung, wie z.B. der Qualifikation des Managements und der Vergütung (einschließlich eines langfristigen Leistungsplans und eines Belegschaftsaktienplans) sowie der Anwerbung, Beibehaltung und der Entwicklung von High Potentials, um die Qualität des EADS-Managements sowie die multinationale Führungsstruktur des Konzerns für die Zukunft zu sichern. Außerdem nahm das Board of Directors die Entscheidung zur Integration des Geschäftsbereichs Military Transport Aircraft in Airbus unter der Bezeichnung Airbus Military zur Kenntnis, sowie die Schaffung einer Koordination (ohne Fusion) von Astrium und dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit, um technische und kommerzielle Synergien zwischen diesen Geschäftsbereichen zu erzielen. Außerdem hat das Board of Directors die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf EADS eingehend diskutiert.

Leistungsbewertung des Board of Directors

Das Board of Directors führt jährlich ein Verfahren zur internen Bewertung der eigenen Leistung sowie alle drei Jahre eine gründlichere Bewertung durch externe Berater durch. Wegen der Umgestaltung des Board im Oktober 2007 fand die Selbstbewertung für dieses Jahr nicht statt, weil ihre Ergebnisse aufgrund der kurzen Amtszeit des neu konstituierten Board of Directors nicht besonders aufschlussreich gewesen wären.

Die Selbstbewertung für das Jahr 2008 wurde vom Corporate Secretary auf der Grundlage von persönlichen Gesprächen mit den einzelnen Directors und dem Corporate Secretary durchgeführt. Eine Diskussion der Ergebnisse wurde für eine spätere Sitzung des Board of Directors geplant. Die Beurteilung beleuchtete die Rolle des Board of Directors, den Zusammenhang zwischen seinen Geschäften und seinen Zielen sowie die Instrumente und Prozesse, die sich auf seine Leistung auswirken.

Die Bewertung kam zu dem Schluss, dass das Board im Allgemeinen mit seiner Fähigkeit zufrieden ist, als Team zu arbeiten und relevante Angelegenheiten im Interesse der Gesellschaft offen anzugehen. Mit anderen Worten: Nach einem Tätigkeitszeitraum von 16 Monaten besteht Spielraum für Verbesserungen, aber kein Bedarf an drastischen Anpassungen.

Die Directors erachten die Häufigkeit und Länge der Sitzungen des Board für angemessen und sind der Ansicht, dass Fragen gründlich erörtert werden. Die Vorbereitungsunterlagen sind von guter Qualität und informativ, sie wurden jedoch als übermäßig detailliert beurteilt, weshalb eine stärkere Konzentration erforderlich ist, um eine bessere Entscheidungsfindung des Board zu ermöglichen. Allerdings ist der Umfang auf die Komplexität des Geschäfts zurückzuführen. Diese Tatsache spiegelt sich im Anteil der abgelieferten Informationen an der geführten Diskussion wider.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit des Board ist die Teilnahme angemessen und es herrscht die einhellige Meinung, dass gegensätzliche Standpunkte zum Ausdruck gebracht und Diskussionen offen geführt werden und dass abweichende Meinungen konstruktiv geäußert werden können. Insgesamt ist das Board der Ansicht, dass es sehr internationale, vielfältige und relevante Fähigkeiten vereint, mit einem starken Schwerpunkt auf Finanzkompetenzen, die wertvoll sind, um das Unternehmen durch die globale Finanzkrise zu steuern.

Außerdem sind die Directors der Meinung, dass die Arbeit im Board es ihnen erlaubt, ihren Pflichten nachzukommen und dass die Arbeit des Board von Compliance-Erwägungen geprägt ist. Sie haben jedoch den Eindruck, dass sich das Board zu stark mit operativen Angelegenheiten beschäftigt – aufgrund von dringenden Programmschwierigkeiten – und dass es zu Lasten langfristiger Aspekte zu stark mit kurzfristigen Problemen befasst ist. Deshalb fordert die Mehrheit der Mitglieder des Board, dass das gesamte Board mehr Zeit für langfristige Fragen wie Strategie und Folgeplanung aufwendet.

Die Ausschüsse arbeiten sehr gründlich und professionell, und die Koordination des Audit Committee und des Vergütungs- und Besetzungsausschusses mit dem Rest des Board ist zufriedenstellend. Allerdings sollte die Arbeit der Ausschüsse vermehrt an Tagen erfolgen, die nicht mit den Sitzungen des Board kollidieren.

Schließlich werden die Vorsitzenden des Board und der Ausschüsse als sehr kompetent und engagiert bezeichnet.

Seit der letzten Bewertung im Jahr 2006 stellen die Vielfalt der Fähigkeiten und Erfahrungen innerhalb des Board und die Fokussierung auf die Tagesordnung die greifbarsten Verbesserungen dar. Die Sitzungsteilnahme im Audit Committee und im Vergütungs- und Besetzungsausschuss hat sich verbessert.

Die kontinuierliche Verbesserung sowie die Effektivität der Governance und des Managements des Konzerns werden nach wie vor im Mittelpunkt stehen und ein Schlüsselfaktor für den Erfolg von EADS bleiben.

4.1.2 Audit Committee

Gemäß Geschäftsordnung gibt das Audit Committee (Bilanzausschuss) dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer und die Festlegung ihrer Vergütung sowie über die Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse, bespricht den Prüfungsplan sowie die Prüfergebnisse der Abschlüsse mit den Abschlussprüfern und überwacht die Ordnungsmäßigkeit der internen Kontrollen des Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Das Audit Committee ist dafür verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Board of Directors ausreichende Beachtung geschenkt wird. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Audit Committee wurden in der Audit Committee Charter detaillierter niedergelegt.

Das Audit Committee prüft die Vierteljahres-, Halbjahres- und Jahresabschlüsse auf der Grundlage der vorab ausgehändigten Dokumenten und seiner Gespräche mit den Abschlussprüfern. Es wird erwartet, dass der Head of Accounting und der Chief

Financial Officer an den Sitzungen des Audit Committee teilnehmen, um etwaige Fragen zu beantworten.

Das Audit Committee wird von Hermann-Josef Lamberti geleitet und setzte sich weiterhin aus Dominique D'Hinnin, Sir John Parker und Bodo Uebber zusammen. Seit der Bestellung von n Uebber zum Chairman von EADS am 14. April 2009 leitet Hermann-Josef Lamberti zurzeit das Audit Committee, dem weiterhin Rolf Bartke, Dominique D'Hinnin und Sir John Parker angehören. Der Chairman und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee teilzunehmen.

Das Audit Committee tritt viermal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Im Laufe des Jahres 2008 trat es fünfmal zusammen, mit einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 75%, um die Ergebnisse der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2007 und das erste Halbjahr 2008 sowie die vierteljährlichen Finanzrevisionen und Themen wie Enterprise Risk Management (ERM) und Compliance zu besprechen.

4.1.3 Vergütungs- und Besetzungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung erteilt der Vergütungs- und Besetzungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung des Corporate Secretary von EADS, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden der Aufsichtsräte (oder sonstigen vergleichbaren Organe) anderer wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss erteilt dem Board of Directors zudem Empfehlungen in Bezug auf Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und er entscheidet über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Nach Genehmigung durch den Chairman überprüft es auch die Vorschläge des Chief Executive Officer im Hinblick auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee und des Chief Executive Officer von Airbus. Die Geschäftsordnung und die Zuständigkeitsbereiche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses wurden in der Remuneration and Nomination Charter detaillierter niedergelegt.

Leitprinzip für die Besetzungen des Konzernmanagements sollte sein, dass der beste Kandidat auf den jeweiligen Posten gesetzt wird („besten Mann für den Job“), während gleichzeitig ein breit gestreutes Gleichgewicht im Hinblick auf die vertretenen Nationalitäten aufrecht erhalten wird, was der Qualität und Kohäsionskraft des Managementteams nicht abträglich sein

dürfte. Die Umsetzung dieser Grundsätze sollte keine Beschränkungen bezüglich der Vielfalt der im Executive Managementteam von EADS vertretenen Nationalitäten schaffen.

2008 wurde der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von Sir John Parker geleitet und setzte sich weiterhin aus Rolf Bartke, Dominique D’Hinnin und Hermann-Josef Lamberti zusammen. Im Anschluss an Bodo Uebbers Bestellung zum Chairman von EADS am 14. April 2009 hat das Board of Directors beschlossen, die Bestellung von Wilfried Porth zum Nachfolger von Rolf Bartke im Vergütungs- und Besetzungsausschuss mit Wirkung ab der Jahreshauptversammlung vom 27. Mai 2009 vorzuschlagen. Der Chairman und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an jeder Sitzung des Comitee teilzunehmen.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss tritt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Im Jahr 2008 tagte er viermal, bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 94%. Neben den Empfehlungen, die der Vergütungs- und Besetzungsausschuss dem Board of Directors bei wichtigen Stellenbesetzungen innerhalb des Konzerns gibt, standen die Überprüfung der Vergütungspolitik (einschließlich Pensionspläne), die Prämienzahlungen für 2007, der langfristige Leistungsplan sowie der Belegschaftsaktienplan für 2008/2009 und die Revision der Gehälter der Mitglieder des Executive Committee für 2008.

4.1.4 Strategieausschuss

Der Strategieausschuss wurde im Oktober 2007 gegründet. Es ist kein Entscheidungsgremium, sondern eine Entscheidungshilfe, die dem Board of Directors bei der Vorbereitung von strategischen Entscheidungen zur Verfügung steht. Laut Geschäftsordnung gibt der Strategieausschuss dem Board of Directors Empfehlungen zu strategischen Entwicklungen, Unternehmensstrategien, wichtigen Fusions- und Übernahmeprojekten, wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen sowie wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

2008 wurde der Strategieausschuss von Rüdiger Grube geleitet und bestand darüber hinaus aus Louis Gallois, Arnaud Lagardère, Michel Pébereau und Bodo Uebber. Seit der Bestellung von n Uebber zum Chairman von EADS am

14. April 2009 wird der Strategieausschuss zurzeit von Bodo Uebber geleitet und umfasst darüber hinaus Louis Gallois, Arnaud Lagardère und Michel Pébereau. Darüber hinaus hat das Board of Directors beschlossen, Wilfried Porth mit Wirkung ab der Jahreshauptversammlung vom 27. Mai 2009 als weiteres Mitglied vorzuschlagen.

Der Strategieausschuss tritt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Im Laufe des Jahres 2008 trat es viermal zusammen. Neben der Genehmigung der Strategic Committee Charter kontrollierte der Strategieausschuss die Einführung der EADS-Vision 2020, verfolgte die Entwicklungen des Aktienkurses, unterbreitete dem Board Empfehlungen zu M&A-Projekten und überprüfte das Power8+-Programm und den europäischen Konsolidierungsprozess.

4.1.5 Executive Committee

Der Chief Executive Officer, der durch ein Executive Committee (das „**Executive Committee**“) unterstützt wird, ist für das Tagesgeschäft der Gesellschaft verantwortlich. Zum Executive Committee, das vom Chief Executive Officer geleitet wird, gehören auch die Leiter der wichtigsten Funktions- und Geschäftsbereiche des Konzerns. Das Executive Committee trat im Jahr 2008 zehnmal zusammen.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Genehmigungen von Besetzungsvorschlägen der Chefs der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns für ihre Managementteams (mit Ausnahme des Chief Operating Officer von Airbus);
- Genehmigungen von Investitionen bis zu 350.000.000 €;
- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategie für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des Konzerns;
- Leistungsniveau der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- alle Geschäftsangelegenheiten einschließlich der operativen Pläne des Konzerns sowie seiner Geschäftsbereiche und -einheiten.

Die interne Organisation des Executive Committee wird durch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern unter Aufsicht des Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben festgelegten gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für die Führung seines Aufgabenbereiches verantwortlich und an die Entscheidungen des Chief Executive Officer und gegebenenfalls des Executive Committee gebunden.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, zu den bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. scht grundlegende oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, kann das widersprechende Mitglied des Executive Committee verlangen, dass der Chief Executive Officer die Angelegenheit dem Chairman zur Stellungnahme vorlegt.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Die Mitglieder des Executive Committee werden vom Board of Directors auf Vorschlag des Chief Executive Officer bestellt, der zunächst vom Chairman nach Prüfung durch den Vergütungs- und Besetzungsausschuss genehmigt wird. Die Besetzung des Executive Committee sollte in der Gesamtheit genehmigt werden und nicht individuell, abgesehen vom Chief Executive Officer von Airbus, der individuell vom Board of Directors bestellt wird.

ZUSAMMENSETZUNG DES EXECUTIVE COMMITTEE

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Louis Gallois	65	2007	2012	Chief Executive Officer von EADS
François Auque	52	2005	2010	Leiter von Astrium und Koordination Space & Defence
Lutz Bertling	46	2006	2011	Leiter des Geschäftsbereichs Eurocopter
Jean J. Botti	52	2006	2011	Chief Technical Officer
Fabrice Brégier	47	2005	2010	EADS Operative Performance
Ralph D. Crosby Jr.	61	2007	2012	Leiter von EADS North America
Thomas Enders	50	2007	2012	Leiter von Airbus
Jussi Itävuori	53	2008	2013	Leiter Personalwesen
Marwan Lahoud	43	2007	2012	Chief Marketing and Strategy Officer
Hans Peter Ring	58	2007	2012	Chief Financial Officer von EADS
Domingo Urena-Raso	50	2009	2014	Leiter von Airbus Military
Stefan Zoller	51	2005	2010	Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung & Sicherheit

Anmerkung: Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee in EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Louis Gallois, Chief Executive Officer von EADS

(Siehe „ — 4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer — Werdegang der Mitglieder des Board of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie in anderen Unternehmen wahrnehmen“.)

François Auque, Leiter von Astrium und Koordination Raumfahrt & Verteidigung

François Auque übernahm sein Amt im Jahr 2000. Zuvor war er Chief Financial Officer (CFO) von Aerospatiale und Managing Director für Satelliten. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Auque studierte an der École des Hautes Études Commerciales und am Institut d'Études Politiques und ist Absolvent der École Nationale d'Administration.

Lutz Bertling, Leiter des Geschäftsbereichs Eurocopter

Lutz Bertling wurde 2006 ernannt, nachdem er ein Jahr als CEO von Eurocopter Deutschland tätig war. Er kam 2003 zu Eurocopter als Leiter des Bereichs Regierungsprogramme und war zuvor im Geschäftsbereich Verteidigung & Sicherheit. Davor bekleidete er verschiedene Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig. Er promovierte in Ingenieurwissenschaften an der Universität Braunschweig.

Jean J. Botti, Chief Technical Officer

Jean J. Botti wurde 2006 zum Chief Technical Officer ernannt. Er kam von General Motors, wo er zunächst als Cheftechnologe und später als Business Line Executive des Geschäftsbereichs Antriebssysteme in Delphi arbeitete. Seine berufliche Laufbahn begann 1978 als Produktioningenieur für Renault. Botti erwarb ein Diplom am INSA Toulouse, einen MBA der Central Michigan University und einen Dokortitel am Conservatoire des Arts et Métiers und ist Fellow des SAE.

Fabrice Brégier, EADS Operative Performance

Fabrice Brégier wurde 2006 als COO von Airbus bestellt; zusätzlich wurde ihm die Verantwortung für die operative Performance von EADS übertragen. 2003 wurde er Präsident und Chief Executive Officer (CEO) von Eurocopter. Zuvor war er CEO von MBDA. 1993 kam er als Chairman von Apache MAW und Eurodrone GIEs zu Matra Défense. Er ist Absolvent der École Polytechnique und der École des Mines.

Ralph D. Crosby Jr., Leiter von EADS North America

Ralph D. Crosby ist seit 2002 Chairman und Leiter von EADS North America. Er dient in den Aufsichtsräten von American Electric Power und der Ducommun Corporation. Crosby erwarb akademische Abschlüsse an der U.S. Military Academy, am Graduate Institute of International Studies in Genf und an der Harvard University.

Thomas Enders, Leiter von Airbus

Thomas Enders wurde im August 2007 in sein Amt bestellt. Zuvor war er seit 2005 Co-CEO von EADS. Von 2000 bis 2005 war er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme bei EADS. Davor war er Direktor für Unternehmensentwicklung und Technologie bei der Dasa. Er trat 1991 bei Dasa ein. Enders promovierte an der Universität Bonn.

Jussi Itävuori, Leiter Personalwesen

Jussi Itävuori stieß 2001 zu EADS und ist seit 2003 Mitglied des Executive Committee. Zuvor arbeitete er seit 1982 für die KONE Corporation und wurde 1995 zum Leiter Personalwesen und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation ernannt. Itävuori erwarb seinen Abschluss an der Vaasa Wirtschaftsschule, Finnland, und diente als Luftwaffenpilot.

Marwan Lahoud, Chief Marketing and Strategy Officer

Marwan Lahoud wurde im Juni 2007 ernannt. Zuvor war er CEO von MBDA. Er arbeitete für Aerospatiale an der Fusion mit Matra und an der Gründung von EADS mit. Bei EADS war er Senior Vice President im Bereich Mergers & Acquisitions. Lahoud ist Absolvent der École Polytechnique und er erwarb ein Diplom an der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.

Hans Peter Ring, Chief Operating Officer Finanzen von EADS

Hans Peter Ring wurde 2002 zum CFO von EADS und 2005 zum Chief Operating Officer ernannt und ist seit 2007 in der Doppelfunktion auch CFO von Airbus. 1996 wurde er Senior Vice President für Controlling bei der Dasa und in der Folge bei EADS. Seit 1992 war er CFO und Mitglied der Geschäftsführung von Dornier Luftfahrt. Er studierte Betriebswirtschaft an der Universität Erlangen-Nürnberg.

Domingo Urena-Raso, Leiter von Airbus Military

Domingo Urena-Raso wurde im Februar 2009 ernannt. Zuvor war er für die Programme Power8 und "Future EADS" verantwortlich. Seit 1989 hatte er verschiedene Funktionen inne, unter anderem bei CASA, EADS PZL, im Geschäftsbereich Verteidigung & Sicherheit und bei Airbus. Urena-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der Essec Paris und erwarb einen MBA.

Stefan Zoller, Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit

Stefan Zoller wurde 2005 ernannt, nachdem er seit 2000 Top-Management-Positionen innerhalb des Geschäftsbereichs besetzt hatte. Zuvor bekleidete er verschiedene Managementpositionen bei der Dasa, DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Kanada. Zoller studierte und promovierte an der Universität Tübingen.

4.1.6 Risikomanagementsystem im Unternehmen

4.1.6.1 ÜBERBLICK

Eine der fundamentalen Managementaufgaben ist es, ein effektives internes Kontroll („IC“)- und Risikomanagement („RM“)-Umfeld bei EADS zu fördern. Im Jahr 2008 begann EADS mit der Implementierung eines neuen konzernweiten Systems für das Risikomanagement im Unternehmen („ERM“), das auf den Ergebnissen des früheren IC- und RM-Systems aufbaut und diese weiterentwickelt. Das neue ERM System zielt darauf ab, dem Management ein erweitertes Instrument für den effektiven Umgang mit der Unsicherheit und den, mit dem Geschäft von EADS einhergehenden Risiken umzugehen. Gleichzeitig soll mit dem ERM-System sichergestellt werden, dass die Corporate Governance-Anforderungen und Best Practices in Bezug auf IC und RM in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien sichergestellt sind. Das ERM-System von EADS basiert auf den Rahmenregelungen für internes Kontroll- und Risikomanagement des Committee of Sponsoring Organizations of the Tread way Commission (COSO II).

Das ERM-System dient als Grundlage für alle Subprozesse des ERM sowie der IC- und RM-Systeme im ganzen Konzern auf den unterschiedlichen Organisationsebenen, wie Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes. Es umfasst ein hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, mit dem die Risiken und Chancen des Konzerns, transparenter dargestellt werden können. Der interne Kontrollprozess besteht aus regelmäßig aktualisierten Dokumentation und Bewertung der Wirksamkeit der einzelnen Kontrolle für alle anwendbaren Prozesse.

Zwecks Informationen zu bestimmten wesentlichen Risiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, siehe „Risikofaktoren“.

Beschränkungen

Unabhängig davon, wie gut sie konzipiert sind, haben alle ERM-Systeme natürliche Grenzen, wie Umgehung eingeführter Kontrollen oder deren Aufhebung durch das Management. Aus diesem Grund besteht keine absolute Sicherheit, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und die -Verfahren von EADS vollkommen effektiv sind.

Entwicklungen 2008 und Ausblick

Im Laufe des Jahres 2008 war EADS primär darum bemüht, den jüngst entwickelten ERM-Ansatz auf die IC- und RM-Systeme zu übertragen, um dabei die beiden Systeme in einem effektiveren Management-Tool zu verbinden. Aufbauend auf den umfassenden ERM-Prüf- und Bewertungsverfahren, die 2008 durchgeführt wurden, wird EADS die Ergebnisse im Laufe des Jahres 2009 bewerten. Darüber hinaus wurden Überprüfungen der ERM-Systeme durch die interne Revision durchgeführt, um

die im Laufe des Jahres 2008 erfolgte Selbstbewertung zu untermauern. Als ein Ergebnis der laufenden Überwachungstätigkeiten hinsichtlich der Wirksamkeit des ERM-Systems werden weitere Änderungen des ERM-Systems und Integrationsbemühungen im Laufe des Jahres 2009 erwartet.

Da die Umsetzung des neuen ERM-Systems (und der maßgeblichen Aspekte nach dem niederländischen Kodex) im Konzern derzeit noch im Gange ist, hat das Board of Directors noch keine Erklärung zur Angemessenheit und Effektivität der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme im Konzern abgegeben (obwohl die Bestimmung II.1.4 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass eine solche Erklärung im Vorstandsbericht abgegeben werden sollte).

Des Weiteren wird die Empfehlung, gemäß dem Revidierten Kodex, der für Geschäftsjahre mit Beginn am oder nach dem 1. Januar 2009 zur Anwendung gelangt, dass eine Erklärung zur Angemessenheit und Effektivität der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme abgegeben werden muss, ersetzt durch eine Erklärung, dass die Kontroll- und Risikomanagementsysteme angemessene Sicherheit bieten, dass die Finanzberichterstattung keine Fehler von materieller Bedeutung enthält, und dass die Kontroll- und Risikomanagementsysteme im Berichtsjahr korrekt funktionieren. Basierend auf dem Fortschritt der Implementierung des ERM-Systems von EADS während des Geschäftsjahres 2009 wird das Board of Directors beurteilen, ob eine solche Erklärung abgegeben werden kann, oder erläutern, weshalb eine solche Erklärung im Board-Bericht für das Geschäftsjahr 2009 nicht abgegeben werden kann.

4.1.6.2 ERM-POLITIK VON EADS

Die wesentlichen Richtlinien, Ziele und Verfahren, welche das ERM-System von EADS definieren, werden im gesamten Konzern mit dem Handbuch „ERM-Politik von EADS“ bekannt gemacht, das Folgendes beinhaltet:

- die ERM-Richtlinien und -Ziele;
- die von EADS übernommenen ERM-Verfahren, einschließlich eines standardisierten ERM-Überwachungssystems:
 - für die Sicherstellung eines einheitlichen Verständnisses für ein umfassendes, unternehmensübergreifendes Management der Risiken und Chancen und eines IC-Systems,
 - die umfassende Abdeckung des Risiken- und Chancen-Managements in Programmen/Projekten, Funktionen und Prozessen, sowohl mit internen als auch mit externen Ressourcen,

- › die Erfüllung der Compliance-Anforderungen für ein effektiv funktionierendes IC- und RM-System.

Die ERM-Politik von EADS bildet den Rahmen für alle bestehenden IC- und RM-Leitsätze und -Praktiken innerhalb von EADS. Sie gilt im ganzen Konzern für alle Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und die Abteilungen des Hauptsitzes. Joint Ventures können auch eigene ERM-Systeme betreiben, wobei die Grundsätze der ERM-Politik von EADS ihre allgemeine Gültigkeit behalten.

Die „ERM-Politik von EADS“ wird ergänzt durch:

- › Verhaltenskodizes (z.B. Verhaltenskodex von EADS, Richtlinien der Corporate Social Responsibility (siehe „Corporate Social Responsibility“));
- › Handbücher (z.B. „EADS Corporate Management Principles and Responsibilities“ und „Financial Control Handbook“);
- › Leitfäden (z.B. „Treasury Procedures“, „Accounting Manual“, „Reporting Manual“); und
- › Richtlinien (z.B. „Funding Policy“).

Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen das Regelwerk IC and ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Für weitere Informationen zum Finanzmarktrisiko und die Art wie EADS dieses steuert siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35 A): Informationen über Finanzinstrumente — Finanzielles Risikomanagement.“

Verantwortung für das ERM-System

Die Verantwortung für das ERM-System ist wie folgt geregelt:

- › das Board of Directors übernimmt die Gesamtverantwortung für das ERM-System und legt das Risikoniveau, das EADS auf Unternehmensebene akzeptiert, fest;
- › die Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes sind für den Betrieb und Überwachung des ERM-Systems verantwortlich. Sie sind bestrebt, die Transparenz und Effektivität des ERM-Systems die Übereinstimmung mit ihren Zielen zu gewährleisten. Sie übernehmen die Verantwortung für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen von Risiken, und umgekehrt für die Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrscheinlichkeit und Nutzung von Chancen. Außerdem sind sie für die Kommunikation von Risiken und Chancen, die andere innerhalb von EADS betreffen, verantwortlich;

- › unternehmensziele werden jeweils mit einem verantwortlichen „Owner“ definiert. Diese Ziele werden in der ganzen Organisation heruntergebrochen. Jede Ebene im Unternehmen übernimmt Geschäftsziele, die mit den Unternehmenszielen von EADS verbunden sind und diese unterstützen;

- › EADS setzt das Fachwissen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür ein, wesentliche Risiken zu identifizieren und zu beurteilen, die die Zielerreichung von EADS vermindern könnten, und um neue Gelegenheiten zu beurteilen und zu bewerten. EADS ist bestrebt, dies auf regelmäßiger Basis im Rahmen normaler Geschäftsprozesse umzusetzen, um sicherzustellen, sich darauf zu konzentrieren, Risiken zu identifizieren und zu kontrollieren, welche die Leistungen des Unternehmens untergraben könnten.

Ziele des ERM

Das ERM-System ist so konzipiert, dass es dem Board of Directors, dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer hinreichend Sicherheit vermittelt, dass die folgenden Ziele erfüllt werden:

- › die rechtzeitige Auslieferung von Produkten, in Übereinstimmung mit den Kosten- und Qualitätszielen;
- › die Zuverlässigkeit der finanziellen Berichterstattung und das Erreichen der finanziellen Ziele;
- › die angemessene und im ganzen Konzern zeitnahe Identifizierung, Bewertung, Reaktion, Kontrollmaßnahme und Überwachung von Risiken und Chancen, die mit den Zielen von EADS übereinstimmen;
- › die Einhaltung aller anwendbaren Gesetze und Bestimmungen und der internen Richtlinien und Vorschriften;
- › die Effizienz und Effektivität des Geschäfts;
- › die Transparenz und Qualität der Überwachung und der Berichterstattung über Risiken und Chancen (z.B. interne Berichterstattung des Managements, Finanzberichte usw.).

4.1.6.3 ERM-VERFAHREN

Um die Effektivität und Zuverlässigkeit zu erhöhen und zur Erfüllung von Compliance-Anforderungen bestehen bestimmte verbindliche Verfahren:

- › **Risiken und Chancen – Managementverfahren** um das Management der operativen Risiken und Chancen im ganzen Konzern, durch den Einsatz der ERM-Methodik zu verbessern;

- **Verfahren für die Beurteilung finanzieller Risiken** für eine konsistente Quantifizierung der Risiken und Gelegenheiten;
- **Verfahren für das ERM-Reporting** für die Berichterstattung über den Status des ERM-Systems und der Risiko- und Chancenlage;
- **ERM-Compliance und Überwachungsverfahren** um den Chief Executive Officer und den Chief Financial Officer über die Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems von EADS zu informieren;
- **ERM-Unterstützungsprozesse** die wichtige Themen wie ERM-Ausbildungen, Wissenstransfer, Change Management und die Rolle der Unternehmensrevision behandeln.

ERM bei EADS dient der Abdeckung aller Risikoarten, wie operative, funktionale (z.B. strategische, Compliance- und Reputationsrisiken) sowie Prozessrisiken, sowohl quantifizierbar als auch nicht quantifizierbar, die EADS kurz-, mittel- und langfristig möglicherweise betreffen könnten sowie der Identifikation von Chancen.

Verfahren für das Management von Risiken und Chancen

Die wiederkehrenden Verfahren für das Management von Risiken und Chancen umfassen mehrere Schritte:

- festlegen von Zielen und Definieren der Risikotoleranzen;
- identifizieren und Bewerten von Risiken und Chancen;
- festlegen von Reaktionen auf Risiken und Chancen und Steuerungsaktivität (d.h. Richtlinien, Verfahren und andere Aktivitäten);
- überwachen von und Berichten über Risiken und Chancen.

Die detaillierten Prozesse und damit verbundenen Prozesse variieren, je nach Umfang und Art des Programms/Projektes oder der Funktion, aber die Grundsätze kommen in jedem Fall zur Anwendung. Entsprechend den geschäftlichen Einschränkungen bzw. den kundenspezifischen Anforderungen können diese auf den Standort angepasst werden.

ERM-Compliance und Überwachungsverfahren

EADS hat einen formalisierten ERM-Selbstbewertungsmechanismus eingerichtet, der von jedem identifizierten Prozess-/Kontrollverantwortlichen regelmäßig anzuwenden ist, der seine operativen und funktionalen Risiken sowie die Effektivität der Entwicklung und Durchführung der für seinen Prozess festgelegten internen Kontrollen bewerten muss. Der Fortschritt wird durch das jeweils zuständige Management der Geschäftsbereiche und -einheiten und der Abteilungen der

Zentrale überwacht und an die EADS-Zentrale berichtet. Um die erfolgreiche Umsetzung der Abhilfemaßnahmen zu überprüfen, werden die Kontrollen der Abhilfemaßnahmen regelmäßig neu bewertet. Die maßgeblichen Risiken werden im Management auf Konzernebene diskutiert. Jedes Jahr veranlasst die Unternehmensrevision in ausgewählten Geschäftsbereichen und -einheiten und Abteilungen der Zentrale eine unabhängige Prüfung des Zustands der ERM-Systeme.

Auf der Basis der ERM-Selbstbewertungen bereitet das Management aller Geschäftsbereiche, -einheiten und Abteilungen der Zentrale eine formale Stellungnahme im Hinblick auf die Angemessenheit und Wirksamkeit der ERM-Systeme in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vor. Joint Ventures, wie etwa MBDA, betreiben eigene IC- und RM-Systeme. Die Übereinstimmung mit dem ERM-System ist u.a. durch die EADS-Präsenz in den Aufsichtsräten und Geschäftsleitungsorganen dieser Tochtergesellschaften (z.B. Board of Directors, Audit Committees) gegeben.

Ergänzend zu den regelmäßigen Kontrollmaßnahmen auf der Ebene der Geschäftsbereiche und -einheiten und der Zentrale werden die Bewertungen der Angemessenheit und Wirksamkeit des ERM-Systems zwischen dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer und den jeweiligen Geschäftsbereichen und -einheiten oder den Leitern der Ressorts der Zentrale erörtert. Diese Diskussionen dienen dazu, für bestimmten Themen auf EADS-Ebene Prioritäten festzulegen und, falls erforderlich, entsprechende Schlüsse daraus zu ziehen, die für den ERM-Bericht von EADS insgesamt relevant sind.

Verfahren für das ERM-Reporting

Jedes Jahr wird über festgestellte erhebliche Defizite und wesentliche Schwachstellen in Teildarstellungen berichtet. Das Freigabeverfahren erfordert, dass der Chief Executive Officer und der Chief Financial Officer dem Board of Directors nach bestem Wissen und Gewissen bestätigen, ob:

- das IC-System angemessen ist, um hinreichend Gewissheit hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Rechtsvorschriften zu vermitteln;
- die Steuerungsziele mit den Kontrollen erreicht werden, die dokumentiert werden, dem Geschäftsbereich entsprechend konzipiert sind und in allen wesentlichen Punkten effektiv funktionieren;
- der Verantwortliche für eine Steuerungsaktivität klar identifiziert ist; und
- das RM-System konzipiert wurde und genutzt wird, um Risiken zeitnah zu identifizieren und zu bewerten, darauf zu reagieren und entsprechende Kontroll- und Überwachungsverfahren bzw. Berichte zu entwickeln.

Die Stellungnahmen des Chief Executive Officer und des Chief Financial Officer zum ERM-System basieren hauptsächlich auf den oben beschriebenen Selbstbewertungen, Revisionen (einschließlich internen Revisionen) und Managementberatungen und werden durch die Teildarstellungen, die dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer von allen Geschäftsbereichen und -einheiten vorgelegt werden, untermauert.

4.1.6.4 DURCH DAS ERM-SYSTEM ABGESICHERTE GESCHÄFTSPROZESSE

Auf der Grundlage der EADS-Aktivitäten wurden achtzehn hochrangige Geschäftsprozesse innerhalb von EADS identifiziert. Sie gliedern sich in Kernprozesse (Entwicklung und Forschung, Produktion, Verkauf, Kundendienst und Programm-Management), Unterstützungsprozesse (Beschaffung, Personal, Rechnungswesen, Anlagevermögen, Finanzen, Informationstechnologie, Fusionen und Firmenübernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Interne Revision, Controlling und Managementkontrollen). Nachfolgend werden einige dieser im Jahr 2008 etablierten Geschäftsprozesse und die damit verbundenen ERM-Verfahren beschrieben, die Risiken mit einem wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns abdecken.

Bilanzierung

Den Kern des ERM-Systems von EADS bilden Bilanzierungsverfahren und Steuerungsinstrumente, die die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Vorbereitung von Jahresabschlüssen und anderen Finanzinformationen gewährleisten sollen, derer sich das Management bedient und welche den Investoren und anderen Geschäftspartnern von EADS durch Veröffentlichung mitgeteilt werden. Diese Methode, die Planung und Berichterstattung verbindet, hat zum Ziel, die interne Kommunikation und Transparenz zwischen den einzelnen Abteilungen und Organisationseinheiten von EADS zu verbessern.

Das Finanzkontrollmodell von EADS definiert die Planungs- und Berichterstattungsverfahren, die auf alle Geschäftseinheiten des Konzerns Anwendung finden, sowie die Zuständigkeiten des Chief Financial Officer, der für die Entwicklung, Einführung und Überwachung dieser Verfahren zuständig ist. Eine der Hauptaufgaben des Chief Financial Officer ist die Beaufsichtigung der Erstellung des Konzernabschlusses von EADS, welcher wiederum unter der direkten Aufsicht des Chief Accounting Officer („CAO“) erstellt wird. Der CAO trägt die Verantwortung für die Ausführung der Konsolidierungssysteme und -regeln des Konzerns und für die Festlegung der konzernweiten mit IFRS übereinstimmenden Rechnungslegungsrichtlinien, Berichterstattungsregeln und finanziellen Richtlinien, durch welche die Konsistenz und Qualität der Finanzdaten sichergestellt werden soll, die von den einzelnen Geschäftsbereichen und

-einheiten gemeldet werden. Die Rechnungslegungsrichtlinien von EADS werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft abgestimmt worden ist. Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs der EADS erfordern die Zustimmung des CAO und wesentliche Änderungen die Zustimmung des Chief Financial Officer oder des Board of Directors (je nach Empfehlung des Audit Committee).

Die Kontrolle des Rechnungslegungsprozesses erfolgt nicht nur über die Festlegung der konzernweiten Rechnungslegungssysteme und -richtlinien, sondern auch über einen organisierten Prozess, mit dem Daten rechtzeitig von den einzelnen Berichtseinheiten abgerufen werden können, so dass aktuelle entscheidungsorientierte Managementinformationen zur Kontrolle der betrieblichen Leistungen des Konzerns zur Verfügung stehen. Bei diesen Informationen handelt es sich unter anderem um regelmäßige Berichte zum Kassenbestand und zur Liquiditätssteuerung sowie andere Finanzinformationen, die die Basis zukünftiger strategischer und operativer Planung und Kontrolle bilden und die Überwachung der wirtschaftlichen Risiken ermöglichen, die mit den Geschäften des Konzerns einhergehen.

Im Laufe des jeweiligen Berichtszyklus stehen die Chief Financial Officers der Geschäftseinheiten in regelmäßigem Kontakt mit den Chief Financial Officers der Geschäftsbereiche, und die Chief Financial Officers der Geschäftsbereiche und -einheiten treffen sich häufig mit dem CAO von EADS und seinen zuständigen Mitarbeitern, um die von den Geschäftsbereichen und -einheiten errechneten Finanzdaten zu diskutieren.

Bevor der Konzernjahresabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern von EADS und dem Audit Committee geprüft und dem Board of Directors zur Genehmigung vorgelegt. Vergleichbare Verfahrensweisen gelten für die Erstellung des Halbjahres- und Quartalsabschlusses. Die Abschlussprüfer des Konzerns sind involviert, bevor der Jahresabschluss von EADS dem Board of Directors vorgelegt wird.

Finanzen und Liquiditätssteuerung

Die Finanzmanagementverfahren, die die zentrale Finanzabteilung von der EADS-Zentrale festlegt, helfen dem Management, die mit der Liquidität, den Wechselkursen und den Zinssätzen verbundenen Risiken zu identifizieren und zu bewerten. Die zentralisierten Finanzmanagementverfahren werden auch auf beherrschte Tochtergesellschaften angewendet, mit vergleichbaren Überwachungsverfahren wie für gemeinsam beherrschte verbundene Unternehmen, wie z.B. MBDA.

Cash Management

Eine der Hauptaufgaben der zentralen Finanzabteilung von EADS ist es, die Liquidität zur Finanzierung der betrieblichen Prozesse zu verwalten. Die monatliche Liquiditätsplanung

und -berichterstattung der zentralen Finanzabteilung in Zusammenarbeit mit der Planungs- und Berichterstattungsabteilung liefert dem Management die Informationen, die es zur Überwachung der täglich verfügbaren Mittel des Konzerns und Einleitung erforderlicher Korrekturmaßnahmen benötigt, um die allgemeine Liquidität sicherzustellen. Um das geplante Liquiditätsniveau aufrecht zu halten und die Liquidität abzusichern, hat EADS ein Cash-Pooling-System eingeführt, mit dem die Barmittel der kontrollierten Tochtergesellschaften täglich auf zentral verwaltete Konten überwiesen werden. Standardisierte Verfahren zur Verhinderung von Zahlungsbetrug wurden konzernweit eingeführt.

Hedge Management

Geschäftstätigkeit ist mit einem erheblichen Währungs- und Zinsrisiko verbunden. Die Hedging-Politik des Konzerns wird vom Board of Directors festgelegt und regelmäßig aktualisiert. Um zu gewährleisten, dass die Hedging-Aktivität mit der Hedging-Politik des Konzerns vereinbar ist, werden sämtliche Hedging-Transaktionen von der zentralen Finanzabteilung ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Geschäftsbereichen und -einheiten im Hinblick auf das Währungs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung von EADS auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.8 Sicherungsgeschäfte“.

Verkaufsfinanzierung

Im Zusammenhang mit bestimmten kommerziellen Vertragsabschlüssen kann EADS Verkaufsfinanzierungsmaßnahmen vereinbaren. In Bezug auf die Verkaufsfinanzierung bei Airbus wird ein jährliches Verkaufsfinanzierungsbudget als Teil des operativen Planungsprozesses von EADS festgelegt. Verkaufsfinanzierungsgeschäfte werden von einer konzernweiten Organisation in Übereinstimmung mit bestimmten Risikobewertungsrichtlinien und unter Einbeziehung des Top-Managements abgewickelt.

Verfahren für die Überwachung von außerbilanziellen Verbindlichkeiten

Bei EADS entstehen außerbilanzielle Verbindlichkeiten hauptsächlich in Verbindung mit Leasing-Vereinbarungen, der Erweiterung von Garantien und schwebenden oder drohenden Rechtsstreitigkeiten. Die Geschäftsbereiche und -einheiten müssen Informationen über alle finanziellen Garantien in einem Tracking-System dokumentieren oder bereitstellen. Garantierte Beträge über einem bestimmten Schwellenwert müssen fallweise durch den Chief Executive Officer, den Chief Financial Officer oder das Board of Directors genehmigt werden.

Das Management richtete Verfahren zur konzernweiten Überwachung des Stands von bestimmten außerbilanziellen Verbindlichkeiten ein. Insbesondere wurde ein spezialisiertes Garantie-Tracking-System eingerichtet, um das Risiko aus Garantien konzernweit zu überwachen. Für gemeinsam kontrollierte verbundene Unternehmen wie etwa MBDA werden zusammenfassende Informationen über garantiebezogene außerbilanzielle Risiken durch die EADS-Zentrale auf Grundlage regelmäßiger Risikoberichte erfasst und Diskussionen in den entsprechenden Governance-Organen geführt.

Verkauf

Kommerzielle Vertragsabschlüsse, die EADS-Tochterunternehmen eingehen, können den Konzern wesentlichen finanziellen, operativen und rechtlichen Risiken aussetzen. Zur Kontrolle dieser Risiken implementierte das Management Prüfungsverfahren für Vertragsentwürfe, um sicherzustellen, dass EADS keine wesentlichen kommerziellen Verträge einget, die sie einem inakzeptablen Risiko aussetzen oder die nicht mit den Gesamtzielen des Konzerns übereinstimmen. Diese Verfahren umfassen (i) durch das Board of Directors genehmigte Schwellenwerte und Kriterien zur Bestimmung der Profitabilitätsprofile sowie (ii) einen in Auftrag gegebenen Vorgehenprozess für Verträge mit einem hohen Risiko. Verträge, die innerhalb der definierten Betragskategorie liegen, müssen durch den Chief Financial Officer des jeweiligen Geschäftsbereichs genehmigt werden. Verträge, die als „hochrisikant“ eingestuft sind, oder die bestimmte Schwellenwerte überschreiten, müssen dem ständigen Commercial Committee (in dem der Chief Financial Officer von EADS und der CSMD von EADS die Chairmen sind und bei möglicher Eskalierung bei Bedarf dem Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, und gibt das Angebot auf deren Grundlage gegenüber der betreffenden Geschäftseinheit frei. Im Falle von Airbus werden die Verträge in Abstimmung mit der Corporate Governance von Airbus auf der Grundlage der EADS-Richtlinien, die dem gleichen Prinzip folgen, genehmigt. Wenn EADS die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung von EADS hinsichtlich kommerzieller Vertragsentwürfe verantwortlich.

Fusionen und Akquisitionen

Im Rahmen der Fusions-, Akquisitions- und Veräußerungsaktivitäten des Konzerns führte das Management Transaktionsprüfungs- und Genehmigungsverfahren ein, die bei der EADS-Zentrale durchgeführt werden. Die ERM-Verfahren erfordern, dass alle M&A-Transaktionen von einem M&A Committee überprüft werden. Der Vorsitzende des M&A Committee ist der Leiter der Abteilung Strategische Koordination und zu den Mitgliedern gehören unter anderem der Chief Financial Officer sowie die Leiter M&A der EADS-

Zentrale und der Controlling-Abteilungen. Die Rechtsabteilung von EADS ist ständiges Mitglied des M&A Committee und Vertreter anderer Abteilungen werden ebenfalls zur Teilnahme an den Sitzungen eingeladen. Projekte, die als nicht strategisch angesehen werden und unter eine bestimmte Wertschwelle fallen, werden vom M&A Committee überprüft und genehmigt. Strategische Projekte von hohem Wert erfordern zusätzlich eine Genehmigung vom Chief Executive Officer oder dem Board of Directors. Dieses Prüfungs- und Genehmigungsverfahren wird an vier wichtigen Stadien des M&A-Prozesses durchgeführt, beginnend mit der Analyse der strategischen Eignung und Definition des gesetzlichen Rahmens und endend mit einer abschließenden Prüfung der gesamten Transaktion.

Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften

EADS ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Es ist Aufgabe der Rechtsabteilung von EADS, in Übereinstimmung mit den Rechtsabteilungen der Geschäftsbereiche und -einheiten die Konzerninteressen in allen Rechtsfragen aktiv zu fördern und zu verteidigen und jederzeit Rechtssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Aufgabe ist die Rechtsabteilung für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten von EADS nicht gegen die jeweils anwendbaren Gesetze, Vorschriften und sonstigen Anforderungen verstoßen. Sie ist außerdem verantwortlich für die Überwachung aller größeren Rechtsstreitigkeiten, die dem Konzern betreffen, einschließlich Rechtsstreits um geistiges Eigentum.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Rechtsabteilung von EADS eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Verwaltung (i) der Corporate Governance-Verfahren von EADS und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten, welche das EADS-Management und deren IC-Umgebung bestimmen, zu.

Interne Revision

Die interne Revision von EADS unter Leitung des Corporate Secretary stellt dem Management eine risiko-basierte Evaluierung der Effektivität der ERM-Verfahren des Konzerns bereit. Auf Grundlage eines risikoorientierten, genehmigten jährlichen Revisionsplans und einer globalen Risikobewertung der Konzernaktivitäten überprüft die interne Revision

(i) operative Prozesse für Risikomanagement und Effizienzverbesserungsmöglichkeiten und (ii) überwacht die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, interner Richtlinien, Prozessrichtlinien und -verfahren. Die interne Revision schließt Ad-hoc-Prüfungen, die auf Wunsch des Managements erfolgen und auf aktuelle (z.B. mutmaßliche betrügerische Aktivitäten) und zukünftige (z.B. Vertrags- und Programmmanagement) Risiken fokussieren, ein.

Einkauf

Die Leistung von EADS wird in erheblichem Maße durch ihre Zulieferkette bestimmt. Deshalb ist die Beschaffung ein wichtiges Hebelinstrument in den Märkten von EADS.

Die Größe und Komplexität von EADS erfordern einen gemeinsamen Ansatz zur Maximierung der Marktinstrumente und zur Vermeidung von Ineffizienzen im Beschaffungsprozess. Um sicherzustellen, dass die Beschaffung in der effektivsten, effizientesten und unter Beachtung sozialer Standards erfolgt, haben der Leiter des Corporate Sourcing und der Chief Procurement Officers Council eine Reihe gemeinsamer Beschaffungsprozesse definiert, die die gemeinsame Sourcing-Strategie und letztlich die Strategie und Vision des Konzerns unterstützen.

Der gemeinsame Ansatz und die gemeinsamen Verfahren werden dann über Beschaffungsnetzwerke in allen Geschäftsbereichen umgesetzt. Diesen Beschaffungsnetzwerken gehören Vertreter aller Geschäftsbereiche von EADS an. Sie sind vom Chief Procurement Officers Council von EADS beauftragt, im gesamten Konzern strategische Beschaffungsbereiche wie Supplier Relationship Management, Common Processes and Tools, Global Sourcing, Joint Procurement, Corporate Social Responsibility und Procurement Performance Management festzulegen und einzuführen. Die Beschaffungsprozesse werden regelmäßig in Form von Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

Compliance

Im Jahr 2008 entschied das Board of Directors die Einführung einer neuen Compliance-Organisation für den Konzern. Siehe „ — 4.1.7 Compliance-Organisation“ unten.

4.1.7 Compliance-Organisation

Nach Überprüfung der Compliance-Politik des Unternehmens entschied das Board of Directors im Jahr 2008, den Compliance-Ansatz des Unternehmens durch Einführung einer weiteren integrierten Compliance-Organisation zu aktualisieren.

Von Anfang an hat sich der Konzern hohe Standards für seine internationalen Geschäftsaktivitäten gesetzt, deren detaillierte Richtlinien und Regeln kontinuierlich verbessert und in Übereinstimmung mit höchsten ethischen Standards und mit Branchenstandards bestätigt wurden. Der Konzern legt außerdem ein besonderes Augenmerk auf die Einhaltung der Exportkontrollgesetze und Vorschriften. Entsprechend hat das Unternehmen ein kaskadierendes System von Exportkontrollverfahren und -richtlinien geschaffen, die von Exportkontrollexperten des Konzerns umgesetzt werden.

Aufbauend auf dieser Erfahrung ist die konzernweite Compliance-Organisation dazu gedacht, die Verpflichtung des Konzerns gegenüber den höchsten Ethik und Compliance-Standards zu unterstreichen. Sie unterstützt die Unabhängigkeit der Compliance-Ressourcen und sichert gleichzeitig die Nähe der Geschäftstätigkeit für Effizienz.

Das Board of Directors hat einen EADS Group CCO ernannt und mit dem Aufbau der Compliance-Organisation, sowie mit Entwurf Umsetzung des EADS Ethik- und Compliance-Programm beauftragt, das sicherstellen soll, dass der Konzern seine Geschäftstätigkeit in Übereinstimmung mit den betreffenden Gesetzen und den vom Konzern angenommenen Best Practices ausführt. Das Programm umfasst die Verwaltung der aktuellen

Richtlinien, angefangen mit dem EADS Verhaltenskodex sowie einen Kommunikations- und Trainingsplan mit dem Ziel, das Bewusstsein für die Compliance zu stärken, um Compliance als Teil der Unternehmenskultur zu fördern.

Im Rahmen der Aufgabe die Einhaltung der anzuwendenden Vorschriften und Ethikregeln des Konzerns bei der Geschäftstätigkeit zu überwachen, wurden vom CEO spezifische Zielvorgaben für den CCO festgelegt und mit dem Audit Committee diskutiert. Innerhalb dieser Zielvorgaben wird der spezifischen Bewertung der Compliance-Risiken, der Feststellung bestehender und potentieller Risiken, wie dem Korruptionsrisiko, dem Risiko, Exportkontrollvorschriften zu verletzen oder dem Risiko von Insidergeschäften, denen der Konzern ausgesetzt sein kann, ein besonders hoher Stellenwert beigemessen. Diese Risikoprüfung wird in Übereinstimmung mit dem ERM-Verfahren des Unternehmens durchgeführt. Vorschläge für angemessene Risikominderung und angemessene Compliance-Richtlinien und -verfahren sind Teil der Risikobewertung.

Als Teil dieser vom Audit Committee bestätigten Aufgabe leitet der CCO außerdem die Entwicklung eines konzernweiten Systems, das dem Unternehmen erlaubt, Compliance-Verletzungen im Konzern zu erkennen, so dass angemessene Abhilfemaßnahmen ergriffen werden können.

Das Board of Directors und das Audit Committee werden regelmäßig über den Stand der Umsetzung des Compliance-Programms informiert.

4.2 INTERESSEN DER DIRECTORS UND WICHTIGER FÜHRUNGSKRÄFTE

4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1.1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Aktionäre erwarten ein starkes Engagement von den Mitgliedern des Board of Directors; daher ist die Vergütungspolitik darauf ausgerichtet, den Schwerpunkt auf Anstrengungen zu legen, die der Konzern herausheben und

honorieren will. Um diese Ziele zu erreichen, ist ein erheblicher Teil der Vergütung variabel und an wichtigste Leistungsparameter und individuelle Ziele gebunden. Die Vergütung wird regelmäßig mit der Praxis anderer globaler, in Europa und den USA ansässiger Unternehmen verglichen, um Fairness und Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten.

Bei der Vergütung des „Executive“ Mitglieds des Board of Directors (des Chief Executive Officer) und der Mitglieder des Executive Committee werden kurz- und langfristige Vergütungskomponenten miteinander kombiniert.

	Nachfolgend sind sie zusammenfassend dargestellt:	Vergütungselemente	Kriterien	Leistungsmaßstäbe Zahlungsspanne in % des gesamten Zieleinkommens % der Zuweisung
Kurzfristig	Grundgehalt	Position/Bedeutung der Tätigkeit	Persönliche Leistung/marktübliche Praxis	-
	Variabler Einkommensanteil	Erreichen der Geschäfts- und Finanzziele des Konzerns für das Jahr und hohe persönliche Leistung	- Kollektives Element (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): EBIT* (75%) und Liquidität (25%) (1) - Persönlicher Bonus (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichen der persönlichen Ziele für das Jahr	Chief Executive Officer von EADS und CEO von Airbus: 55% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%) Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%)
Mittel- und langfristig	Performance Unit Plan	Erreichen des langfristigen Betriebsergebnisses, gemessen am Erreichen des kumulativen EBIT*	Die Anzahl der zu übertragenden Performance Units ist von der Höhe des nach zwei bzw. drei Jahren erzielten kumulativen EBIT*.	Die zugewiesenen Performance Units bewegen sich in einer Spanne von 0% bis 100% der ursprünglichen Zuweisung

(1) Beginnend im Jahr 2009 macht der EBIT* 50%, die liquiden Mittel 25% und das eingesetzte Kapital 25% des kollektiven Anteils aus.

4.2.1.2 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

Jedes Non-Executive Mitglied des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 80.000 Euro und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 5.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Der Chairman des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 180.000 Euro für die Übernahme dieser Funktion und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 10.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Die Chairmen der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 30.000 Euro. Die Mitglieder der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 20.000 Euro für jede Mitgliedschaft in einem Committee.

Seit dem 1. Januar 2008 haben die Non-Executive Mitglieder des Boards keinen Anspruch auf variable Bezahlung mehr.

Die jährlichen Honorare für den Vorsitz und die Mitgliedschaft in einem Committee werden kumuliert, wenn die betreffenden Non-Executive Mitglieder des Board of Directors zwei unterschiedlichen Committees angehören.

Der Chief Executive Officer erhält weder eine Vergütung für die Teilnahme an Sitzungen des Board of Directors noch eine direkte Vergütung für seine Funktion als Mitglied des Board of Directors zusätzlich zu seiner Vergütung als Mitglied des Executive Committee (siehe unten „— 4.2.1.3 Vergütung der Mitglieder des Executive Committee“). Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf Leistungen aus den langfristigen Leistungsplänen, wozu der Plan über Leistungseinheiten (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“) gehört, sowie als anspruchsberechtigter Mitarbeiter auch nach den Belegschaftsaktienplänen (siehe auch „— 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“). Zudem hat der Chief Executive Officer Anspruch auf Pensionsleistungen.

Die Beträge, die sich aus verschiedenen Komponenten der Bezüge für den Chief Executive Officer und die Non-Executive Directors im Jahr 2008 zusammensetzen, sowie zusätzliche Informationen, wie die Anzahl der Leistungseinheiten (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und Einzelheiten zu den Ansprüchen auf Pensionsleistungen des Chief Executive Officer sind in den „Erläuterungen zum Einzelabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“ dargestellt.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Sie sind nachstehend zusammengefasst:

Gesamtvergütung und erstattungsfähige Kosten

Die Gesamtvergütung und damit zusammenhängende erstattungsfähige Kosten für Mitglieder des Board of Directors und ehemalige Directors schlüsseln sich für 2008 und 2007 (anteilig nach Dauer ihrer Mitgliedschaft) wie folgt auf:

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors	2008	2007
	in €	in €
Fixum	263.125	240.000
Bonus (bezogen auf den Berichtszeitraum)	N/A	550.370
Sitzungsgeld	322.500	390.000

Executive- Mitglieder des Board of Directors	2008	2007
	in €	in €
Fixum	900.000	2.729.179
Bonus (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	1.545.500	4.028.998

Folgende Zahlungen wurden an die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2008	Fixum in €	Bonus in € bezogen auf 2008	Sitzungsgeld in €	Gesamt in €
Directors				
Rüdiger Grube	52.500	N/A	52.500	105.000
Rolf Bartke	5.625	N/A	45.000	50.625
Dominique D'Hinnin	5.625	N/A	40.000	45.625
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay	30.000	N/A	45.000	75.000
Arnaud Lagardère	54.375	N/A	10.000	64.375
Hermann-Josef Lamberti	5.625	N/A	40.000	45.625
Lakshmi N. Mittal*	-	N/A	-	-
Sir John Parker	5.625	N/A	25.000	30.625
Michel Pébereau	20.000	N/A	25.000	45.000
Bodo Uebber	20.000	N/A	40.000	60.000
Frühere Mitglieder des Board of Directors**				
Manfred Bischoff	15.000			15.000
François David	24.375			24.375
Michael Rogowski	24.375			24.375
Gesamt	263.125		322.500	585.625

* Director verzichtet auf Vergütung.

** Anteilig entsprechend der Dauer ihrer Mitgliedschaft im Board of Directors.

Folgende Zahlungen wurden an die Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2008	Fixum in €	Bonus in € bezogen auf 2008
Directors		
Louis Gallois	900.000	1.545.500

In früheren Jahren wurde der von der EADS N.V. gezahlte Anteil an der Vergütung der Mitglieder des Executive Board mit dem Fixum veröffentlicht. Die EADS-N.V.-Vergütung wird jetzt als Teil der variablen Vergütung bezogen auf den Berichtszeitraum veröffentlicht.

Langfristige Leistungspläne

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die langfristigen Leistungspläne (Performance Units), die EADS 2008 dem Chief Executive Officer zugewiesen hat:

	Leistungsplan: Anzahl der Performance Units*	
	gewährt in 2008	Zuweisungsdatum
Louis Gallois	40.000	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: (a) 25% erwartet im Mai 2012 (b) 25% erwartet im November 2012 (c) 25% erwartet im Mai 2013 (d) 25% erwartet im November 2013

* Die Zuweisung aller Leistungseinheiten, die dem Chief Executive Officer gewährt wurden, erfolgt entsprechend der festgelegten Leistungsparameter.

Pensionsleistungen

Die Arbeitsverträge der Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen. Als allgemeine Regel gilt, dass sie im Alter von 60 oder 65 Jahren eine jährliche Pension in Höhe von 50% ihres jährlichen Grundgehalts bei bis zu 5 Jahren Dienstzeit im Executive Committee von EADS erhalten.

Diese Ansprüche können nach einer zweiten Amtszeit schrittweise auf 60% steigen, üblicherweise nach zehn Dienstjahren im Executive Committee von EADS.

Diese Pensionspläne wurden durch kollektive Pensionspläne für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland umgesetzt. Die Pensionszusagen enthalten auch unterschiedliche Regelungen zum Beispiel hinsichtlich der Mindestzugehörigkeit zum Konzern oder, um sie in Einklang mit nationalen Vorschriften zu bringen.

Für den Chief Executive Officer belief sich die Höhe der festen Pensionsverpflichtung zum 31. Dezember 2008 auf 1,4 Million Euro, während die für das Geschäftsjahr 2008 verbuchte Summe des laufenden Dienstzeit- und Zinsaufwands in Bezug auf seine Pensionszusage einen Aufwand von 0,6 Million Euro ausmachte. Für diese Pensionsverpflichtung wurde im Konzernabschluss eine Rückstellung gebildet.

Abfindungssumme

Der Anstellungsvertrag des Chief Executive Officer sieht vor, dass er Anspruch auf Zahlung einer Abfindung hat, wenn sein Ausscheiden auf eine Entscheidung des Unternehmens im Falle eines Kontrollwechsels oder einer Änderung der Strategie zurückgeht. Die Zahlung der Abfindung unterliegt außerdem den vom Board of Directors festgelegten und bewerteten Leistungsbedingungen. Sofern anwendbar, beläuft sich die Abfindung auf maximal 18 Monate des Bruttojahresgehalts.

In Abhängigkeit von Alter und Renteneintrittsdatum kann die Ausgleichszahlung zeitanteilig reduziert werden oder nicht mehr zur Anwendung kommen.

Außer dem Chief Executive Officer hat kein anderer amtierender Director Anspruch auf eine Abfindungssumme.

Wettbewerbsverbot

Im Vertrag des Chief Executive Officer ist eine Wettbewerbsverbotsklausel enthalten. Dieses Wettbewerbsverbot gilt für ein Jahr ab Beendigung des Anstellungsvertrags und ist auf Initiative der Gesellschaft für ein Jahr verlängerbar.

Der Chief Executive Officer erhält für die Einhaltung der Wettbewerbsverbotsklausel eine Entschädigung auf der Basis seines Monatsgehalts (einschließlich variablem Anteil).

Sonstige Leistungen

Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf einen Firmenwagen. Der Wert seines Firmenwagens beläuft sich zum 31. Dezember 2008 auf 23.977 Euro.

4.2.1.3 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES EXECUTIVE COMMITTEE

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, haben auf Gesamtjahresbasis im Jahr 2008 Anspruch auf eine Gesamtvergütung von 13.872.380 Euro. Diese Vergütung wird beim Chief Executive Officer von EADS und beim Chief Executive Officer von Airbus in einen Festanteil von 45% und einen variablen Anteil von 55% des Zieleinkommens aufgeteilt und für die anderen Mitglieder des Executive Committee in einen Festanteil von 50% und einen variablen Anteil von 50% des Zieleinkommens.

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, erhalten den Hauptteil ihrer Vergütung von den zuständigen nationalen Konzerngesellschaften (gemäß den Bedingungen ihres Anstellungsvertrages) und den übrigen Teil von EADS N.V. („NV-Vergütung“, gemäß den Bedingungen der NV-Vereinbarung).

Der variable Anteil errechnet sich aus zwei gleichen Komponenten:

- kollektiver Anteil (50% des variablen Anteils), um den geschäftlichen Erfolg auf Konzernebene oder auf Ebene des Geschäftsbereichs (sofern anwendbar) zu honorieren. Liquide Mittel und EBIT* sind die Finanzindikatoren zur Messung

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

der kollektiven Leistung (im Jahr 2008 machen das EBIT* 75% und die liquiden Mittel 25% des kollektiven Anteils aus);

- › individueller Bonus (50% des variablen Anteils), um die Einzelleistung zu honorieren, die anhand der erreichten individuellen Ziele gemessen wird.

Der Konzern ist verpflichtet, individuelle und finanzielle Ziele festzusetzen, deren Erfüllung die effektive Leistungsfähigkeit von EADS widerspiegelt. Beginnend im Jahr 2009 basiert der kollektive Anteil (50% der variablen Bezahlung) auf dem EBIT*(50%), den liquiden Mitteln (50%) und dem eingesetzten Kapital (25%). Die neue Wahl von EBIT*, liquiden Mitteln und eingesetztem Kapital als Finanzindikatoren gewährleistet die Ausrichtung des Chief Executive Officer auf die Prioritäten von EADS.

Je nach Leistungsniveau können sowohl die kollektive als auch die individuelle Auszahlungssumme zwischen 0% und 175% des Zieleinkommens schwanken.

Eine Auszahlung von 100% des Zieleinkommens für die individuellen und auch die finanziellen Ziele würde ein hohes persönliches Leistungsniveau und eine starke Performance des Unternehmens widerspiegeln.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss prüft Bonuszahlungen an den Chief Executive Officer und die Mitglieder des Executive Committee und gibt Empfehlungen gegenüber dem Board of Directors ab; die endgültige Entscheidung trifft das Board of Directors.

Die Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an n Louis Gallois, Chief Executive Officer im Jahr 2008, gezahlt wurde, belief sich auf 2.415.250 Euro (diese Summe enthält die Zahlungen seines Fixums von Januar bis Dezember 2008 und variablen Anteil für 2007).

4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien

Siehe „ — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien

Der Artikel 2:146 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt:

„Soweit in der Satzung nicht anders festgelegt, wird eine Gesellschaft (*naamloze vennootschap*) in allen Angelegenheiten, die zu Interessenkonflikten mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors führen, durch ihr Board of Supervisory Directors vertreten. Die Aktionärsversammlung ist jederzeit berechtigt, zu diesem Zweck eine oder mehrere Personen zu ernennen.“ Die Satzung von EADS bestimmt insoweit etwas anderes, als sie das Board of Directors ermächtigt, die Gesellschaft in Angelegenheiten, die Interessenkonflikte mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors betreffen, zu vertreten.

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2008 keine Vereinbarung mit einem Mitglied des Board of Directors, einem der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5% der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsvorgang hinausging oder zu anderen

Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten. Siehe „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 37: Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr 2008 und „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 32: Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen“ im für das Geschäftsjahr 2007 veröffentlichten Registrierungsdocument, die durch Bezugnahme in dieses Dokument einbezogen werden.

Die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären werden in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben. Abgesehen von den Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären, gemäß dortiger Beschreibung, gibt es keine potenziellen Interessenkonflikte zwischen den Verpflichtungen der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen.

* EBIT: Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

4.2.4 Gewährte Darlehen und Garantien für Directors

EADS hat ihren Directors oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

4.3 GEWINNBETEILIGUNGS- UND LEISTUNGSPLÄNE FÜR MITARBEITER

4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. Im Jahr 2008 wurde für das Senior Management des Konzerns ein Leistungs- und Aktienplan mit beschränkten Rechten aufgestellt (siehe „ — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und den Mitarbeitern wurde im Rahmen des öffentlichen Angebots und der Börseneinführung von EADS die

Möglichkeit geboten, Aktien zu günstigen Konditionen zu erwerben (siehe „ — 4.3.2 Mitarbeiteraktienpläne“).

Seit 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die jetzt bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt werden, gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (ESOP)

4.3.2.1 ESOP 2000

Im Rahmen ihrer Börseneinführung ermöglichte EADS ihren anspruchsberechtigten Mitarbeitern nach Durchführung des globalen Angebots die Zeichnung von rund 1,5% des Aktienkapitals von EADS. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien und enthielt für anspruchsberechtigte Mitarbeiter eine Option für die Einlösung der von ihnen erworbenen Aktien. Entsprechend dieser Option bestand die Investition aus dem gezahlten Zeichnungsbetrag und einem Betrag, der aus einer Tauschvereinbarung mit der Vermögensverwaltungsgesellschaft für diese Option stammte und sich auf das Neunfache des investierten Betrags belief. Anspruchsberechtigte Mitarbeiter konnten Aktien zum Preis von 15,30 Euro zeichnen, der dem Kaufpreis für Privatanleger abzüglich eines Preisnachlasses von 15% entsprach.

Mitarbeiter waren berechtigt, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- einen französischen, deutschen oder spanischen Arbeitsvertrag hatten; und

- in einer nach französischem, deutschem oder spanischem Recht gegründeten Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS (i) entweder eine Kapitalmehrheit oder (ii) mindestens 10% des Aktienkapitals hält und diese Gesellschaft von EADS zur Teilnahme am Mitarbeiterangebot ausgewählt wurde.

Je nachdem, ob die Mitarbeiter die Aktien im Rahmen eines französischen, deutschen oder spanischen Aktienplans direkt oder über einen Investmentfonds erwarben, gilt für die Veräußerung der Aktien jeweils eine der folgenden Sperrfristen: 18 Monate, drei Jahre, fünf Jahre oder sechs Jahre.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 11.769.259 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 21. September 2000 ausgegeben.

4.3.2.2 ESOP 2001

Im Oktober 2001 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.017.894 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

Das Mitarbeiterangebot (*Note d'opération préliminaire*, von der COB (früherer Name der *Autorité des Marchés Financiers*, die „AMF“) am 8. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1200 genehmigt, und *Note d'opération définitive*, von der COB am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einem Unternehmen beschäftigt waren, an denen EADS mindestens 10% des Aktienkapitals hält und auf deren Management EADS bestimmenden Einfluss hat und deren eingetragener Sitz sich in Südafrika, Deutschland, Brasilien, Kanada, Spanien, USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Marokko, Mexiko oder Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 10,70 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 10,70 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.017.894 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 5. Dezember 2001 ausgegeben.

4.3.2.3 ESOP 2002

Im Oktober 2002 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.022.939 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Dieses Mitarbeiterangebot (*Note d'opération préliminaire*, von der COB am 30. September 2002 unter der Nummer 02-1062 genehmigt, und *Note d'opération définitive*, von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS mindestens 10% des Aktienkapitals hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren eingetragener Sitz sich in Deutschland, Brasilien, Kanada,

Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Mexiko oder Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 8,86 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 7,93 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.022.939 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 4. Dezember 2002 ausgegeben.

4.3.2.4 ESOP 2003

Im Oktober 2003 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.027.996 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot (*Note d'opération*, von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS mindestens 10% des Aktienkapitals hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren eingetragener Sitz sich in Deutschland, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Irland, Mexiko, den Niederlanden oder in Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 12,48 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 12,48 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 1.686.682 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 5. Dezember 2003 ausgegeben.

4.3.2.5 ESOP 2004

Im Oktober 2004 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.018.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot (*Note d'opération*, genehmigt durch die AMF am 10. September 2004 unter der Nummer 04-755) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS mindestens 10% des Aktienkapitals hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren eingetragener Sitz sich in Deutschland, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Irland, Mexiko, den Niederlanden, Singapur, Australien oder Finnland befindet.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 18 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 18 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.017.822 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 3. Dezember 2004 ausgegeben.

4.3.2.6 ESOP 2005

Im Juni 2005 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.025.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot (*Note D'opération*, genehmigt durch die AMF am 4. Mai 2005 unter der Nummer 05-353) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;

- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10% hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Australien, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Mexiko, den Niederlanden, Polen oder Singapur befindet, beschäftigt waren.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 18,86 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 18,86 € pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 1.938.309 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 29. Juli 2005 ausgegeben.

4.3.2.7 ESOP 2007

2006 gab es kein Angebot für die Mitarbeiter. Das ursprünglich für Juni 2006 geplante Mitarbeiterangebot wurde auf März 2007 verschoben.

Im März 2007 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Börsengang an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.040.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10% hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Australien, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Mexiko, den Niederlanden, Polen oder Singapur befindet, beschäftigt waren.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 19,62 € pro Aktie gezeichnet werden konnten;

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 17,16 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern manchmal länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.037.835 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 9. Mai 2007 ausgegeben.

4.3.2.8 ESOP 2008

Im Juni 2008 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem öffentlichen Angebot an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.035.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von

mindestens 10% hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Australien, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Mexiko, den Niederlanden, Polen und Singapur befindet, beschäftigt waren.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 12,79 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 11,70 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern sogar länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.031.820 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 25. Juli 2008 ausgegeben.

4.3.3 Langfristige Leistungspläne

Bei den Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000, 12. Juli 2001, 9. August 2002, 10. Oktober 2003, 8. Oktober 2004, 9. Dezember 2005 und 18. Dezember 2006 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der durch die Aktionärsversammlungen vom 24. Mai 2000, 10. Mai 2001, 6. Mai 2003, 11. Mai 2005 und 4. Mai 2006 erteilten Ermächtigung die Zuteilung von Aktienoptionen zum Zeichnen von Aktien des Unternehmens.

In seiner Sitzung am 18. Dezember 2006 stimmte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der Ermächtigung durch die Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006 der leistungsabhängigen Aktienzuteilung und der Zuteilung von EADS-Aktien mit beschränkten Rechten zu.

Auf seiner Sitzung am 7. Dezember 2007 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft die Zuteilung von Leistungseinheiten und von Einheiten mit beschränkten Rechten.

Auf seiner Sitzung am 13. November 2008 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft die Zuteilung von Leistungseinheiten und von Einheiten mit beschränkten Rechten.

Die wichtigsten Kennzahlen dieser Optionen, der leistungsabhängigen Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten und der Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2008 sind in den

„Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 36: Aktienbasierte Vergütung“ aufgeführt. Sie sind auch in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Erste Tranche	Zweite Tranche
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der gewährten Optionen	5.324.884	240.000
Anzahl ausstehender Optionen	1.555.220	32.000
Den Directors und Officers zugeteilte Optionen	720.000	60.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	850	34
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind — siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	8. Juli 2010	8. Juli 2010
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	20,90 €	20,90 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.892.020	188.000
	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001	10. Mai 2001
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	12. Juli 2001	9. August 2002
Anzahl der gewährten Optionen	8.524.250	7.276.700
Anzahl ausstehender Optionen	3.499.919	2.547.121
Optionen wurden zugeteilt:		
➤ Philippe Camus	135.000	135.000
➤ Rainer Hertrich	135.000	135.000
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2001 (dritte Tranche) und 2002 (vierte Tranche) zugeteilt wurde	738.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.650	1.562
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind — siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	12. Juli 2011	8. August 2012
Bezugsverhältnis		Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	24,66 €	16,96 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	3.492.831	4.305.066

	Fünfte Tranche	Sechste Tranche
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003	6. Mai 2003
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10. Oktober 2003	8. Oktober 2004
Anzahl der gewährten Optionen	7.563.980	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen	4.729.593	6.057.766
Optionen wurden zugeteilt:		
> Philippe Camus	135.000	135.000
> Rainer Hertrich	135.000	135.000
> den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2003 (fünfte Tranche) und 2004 (sechste Tranche) zugeteilt wurde	808.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.491	1.495
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind — siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	9. Oktober 2013	7. Oktober 2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	15,65 €	24,32 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.517.623	2.400

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

	Siebte Tranche
Datum der Hauptversammlung	11. Mai 2005
Datum der Sitzung des Board of Directors	9. Dezember 2005
Anzahl der gewährten Optionen	7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen	6.294.951 ⁽¹⁾
Optionen wurden zugeteilt:	
> Thomas Enders	135.000
> Noël Forgeard	135.000
> den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2005 (siebte Tranche) zugeteilt wurde	940.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	1.608
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind — siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“). Bei der siebten Tranche war ein Teil der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt wurden, leistungsabhängig.
Verfallsdatum	8. Dezember 2015
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	33,91 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	0

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

		Achte Tranche
Datum der Hauptversammlung		4. Mai 2006
Datum der Sitzung des Board of Directors		18. Dezember 2006
		Aktienoptionsplan
Anzahl der gewährten Optionen		1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen		1.678.000
Optionen wurden zugeteilt:		
› Thomas Enders		67.500
› Louis Gallois		67.500
› den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde		425.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		221
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind — siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallstermin		16. Dezember 2016
Bezugsverhältnis		Eine Option je Aktie
Ausstattung		50%
Ausübungspreis		25,65 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen		0
Leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten		
	Leistungsabhängige Aktien	Aktien mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Aktien	1.344.625	391.300
Anzahl in Umlauf befindlicher Aktien	1.291.375	378.475
Aktien wurden zugeteilt:		
› Thomas Enders	16.875	-
› Louis Gallois	16.875	-
› den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Aktien im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	137.500	28.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.637
Ausübungsdatum	Die leistungsabhängigen Aktien und die Aktien mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsabhängigen Aktien, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Der Ausübungszeitraum endet mit dem Datum der Veröffentlichung der Jahresergebnisse für 2009, die im März 2010 erwartet wird.	
Anzahl zugewiesener Aktien	1.750	0

Neunte Tranche		
Datum der Sitzung des Board of Directors	7. Dezember 2007	
Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	1.693.940	506.060
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	1.653.500	496.260
Einheiten wurden zugeteilt:		
> Louis Gallois	33.700	-
> den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2007 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	239.900	43.500
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.617
Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.		
Ausübungsdatum	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: - 25% erwartet im Mai 2011 - 25% erwartet im November 2011 - 25% erwartet im Mai 2012 - 25% erwartet im November 2012	
Anzahl zugewiesener Einheiten	1.680	0

Zehnte Tranche		
Datum der Sitzung des Board of Directors	13. November 2008	
Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.192.740	801.860
Einheiten wurden zugeteilt:		
> Louis Gallois*	40.000	-
> den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2008 (zehnte Tranche) zugeteilt wurde	304.000	68.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.684
Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.		
Ausübungsdatum	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: - 25% erwartet im Mai 2012; - 25% erwartet im November 2012; - 25% erwartet im Mai 2013; - 25% erwartet im November 2013.	

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Einzelabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“.

Informationen über Aktienoptionen sowie leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten, die im Laufe des Jahres gelöscht und ausgeübt werden, sind im Abschnitt „Erläuterungen zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Aktienbasierte Vergütung“.

Informationen über die von den Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee durchgeführten Transaktionen sind über die Webseite von EADS und/oder die Webseiten der entsprechenden Börsenaufsichtsbehörden erhältlich.

BETEILIGUNGEN DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS AN DER GESELLSCHAFT

Mitglied des Board of Directors	Beteiligung
> Louis Gallois	- 5 Stammaktien - 67.500 Aktienoptionen* - 16.875 leistungsabhängige Aktien*
> Dominique D'Hinnin	- 61 Stammaktien
> Arnaud Lagardère	- 2 Stammaktien

* Vgl. Achte Tranche wie in der Tabelle oben dargestellt.

Die übrigen Mitglieder des Board of Directors halten keine Aktien oder sonstigen Wertpapiere der Gesellschaft.





Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit

5.1	GOVERNANCE, ETHIK UND COMPLIANCE	184	5.4	HUMAN RESOURCES: BEZIEHUNG ZWISCHEN ARBEITGEBER UND ARBEITNEHMERN	208
5.1.1	EADS Verhaltenskodex	184	5.4.1	Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit	209
5.1.2	Ethik- und Compliance-Programm	185	5.4.2	Personalorganisation	210
5.2	NACHHALTIGES WACHSTUM	192	5.4.3	Richtlinien des Personalwesens und Durchführung	210
5.2.1	Produktqualität und Kundenzufriedenheit	192	5.5	GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT	218
5.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen	195	5.5.1	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftspartnern von EADS	218
5.2.3	Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten	198	5.5.2	Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS	219
5.3	UMWELTSCHUTZ	202			
5.3.1	Richtlinien	202			
5.3.2	Organisation	203			
5.3.3	Durchführung und Best Practices	204			

EADS wurde vor acht Jahren gegründet und war das Ergebnis des europäischen Bestrebens, ein weltweit führendes Unternehmen im Flugzeugbau sowie im Verteidigungs- und Raumfahrtbereich zu schaffen. EADS wurde konzipiert, um sich den Herausforderungen des Marktes zu stellen und um Veränderungen zu bewirken, und steht an der Spitze von einigen der größten europäischen technologischen und industriellen Erfolge wie z.B. Airbus, Ariane, Eurofighter oder Eurocopter, um nur einige Programme zu nennen. Zu diesem Bestreben und dieser Vision gehören die gemeinsamen Werte

von Integrität und sozialer und ethischer Verantwortung. Der Konzern fühlt sich weiterhin den Grundsätzen und Werten im Verhaltenskodex sowie den Richtlinien der Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit (*Corporate Responsibility & Sustainability*, „CR&S“), die 2004 festgelegt wurden, verpflichtet. Seither werden diese Strategien nach und nach umgesetzt und laufend aktualisiert, um der Umwelt und den Herausforderungen Rechnung zu tragen, denen der Konzern gegenüber steht.

Der EADS-Ansatz zur Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit

Vor einem Jahr legte EADS mit *Vision2020* einen neuen strategischen Perspektive fest. Auf Grundlage des Strategiepapiers *Vision2020* wandelt sich EADS. Um dies in einer nachhaltigen Art und Weise zu tun, muss das Unternehmen Spannungsfelder steuern und sehr unterschiedliche Faktoren ausgleichen, wie zum Beispiel:

- wie die Stellung von EADS Global Player gefördert und gleichzeitig eine strenge Geschäftsethik eingehalten werden kann;
- wie EADS-Kunden auch weiterhin moderne Luftfahrt- und Verteidigungstechnologie angeboten werden kann und EADS gleichzeitig zu einem ökoeffizienten Unternehmen wird; oder
- wie Talent entwickelt und ein Expertenpool aufgebaut werden kann, um die innovative Basis von EADS zu fördern während das Bewusstsein für soziale Verantwortung geschärft wird.

EADS glaubt, dass Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit prägend für ihr Geschäft sind. In einer Branche

mit langen Lebenszyklen, mit Produkten, die die nächsten 30 Jahre auf dem Markt sein werden, ist die Herstellung eines Gleichgewichts zwischen kurzfristigen Prioritäten und langfristigen Zielen eine Verpflichtung und ein Zeichen für solides Management.

EADS CR&S-Richtlinien und -Initiativen:

- müssen wertschaffend und geschäftsorientiert sein und Wettbewerbsvorteile oder Risikominderung unterstützen;
- müssen durch konkrete Projekte und Ziele in den Betrieb integriert werden;
- zielen darauf ab, die Art des Konzerns, Geschäfte zu tätigen, beständig zu verbessern und dabei der Tatsache Rechnung tragen, dass die Gesellschaften des 21. Jahrhunderts mehr von Unternehmen erwarten als Qualitätsprodukte.

Die Ergebnisse dieser Vision unternehmerischer Verantwortung unterstützen die besten Interessen der externen Interessengruppen und den Stolz der Mitarbeiter.

Organisation der Unternehmensverantwortung bei EADS

Der Ansatz von EADS zu Unternehmensverantwortung und Nachhaltigkeit:

- wird vom Corporate Secretary des Konzerns koordiniert, der (1) der Architekt einer umfassenden konzernweiten Organisation zur strukturierten Klärung von CR&S-Fragen ist; (2) ein internes CR&S-Netzwerk koordiniert, um die Sichtbarkeit und Kohärenz des Ansatzes von EADS sowohl nach innen als auch nach außen sicherzustellen; (3) neu auftretende Fragen im CR&S-Bereich identifiziert und

untersucht und die Möglichkeiten für eine angemessene Reaktion definiert; (4) der Geschäftsleitung von EADS Vorschläge und Empfehlungen zu allen CR&S-Angelegenheiten macht, (5) EADS vor externen Netzwerken vertritt und das Gespräch mit den Interessensgruppen führt;

- bildet einen Rahmen durch Richtlinien für die Geschäftseinheiten, die für das tägliche Geschäft verantwortlich sind und somit einen Dialog mit ihren direkten Geschäftspartnern sicherstellen.

CR&S-Richtlinien von EADS

Die von EADS aufgestellten Richtlinien fördern die Umsetzung der langfristigen Vision und Strategie von EADS in Bezug auf CR&S und werden von einem internen Kontrollsystem in Bereichen wie Bestechungsbekämpfung, Exportbeschränkungen, IP-Schutz, Forschung und Entwicklung, Umweltschutz, HR etc. gestützt (siehe „Corporate Governance — 4.1.6 Risikomanagementsystem im Unternehmen“).

CORPORATE RESPONSIBILITY-RICHTLINIEN FÜR DIE WICHTIGSTEN BEREICHE VON EADS

CSR-Bereiche	Spezifische Grundsätze
Governance, Ethik und Compliance	Corporate Governance Standards Ethik- und Compliance-Programm Richtlinien und Regeln der Geschäftsethik Einhaltung der Exportverfahren
Nachhaltiges Wachstum	Produktqualität und Kundenzufriedenheit Förderung und Schutz von Innovationen Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten
Umweltschutz	Minimierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten über den gesamten Produkt-Lebenszyklus Förderung des Umweltbewusstseins und Aufrechterhaltung eines laufenden Dialogs mit allen Interessengruppen
Beziehung zu Arbeitnehmern	Förderung eines proaktiven Dialogs mit EADS-Mitarbeitern Sicherstellung der Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter Sicherstellung eines effizienten Managements von Fähigkeiten und Know-how Berücksichtigung von Arbeitnehmern und Know-how Gewährleistung einer sicheren Arbeitsumgebung für die EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer
Gesellschaftliches Engagement	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Interessensgruppen von EADS Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

Die Richtlinien und zugehörige Verfahren sind nachstehend im Einzelnen dargestellt:

Im vorliegenden Kapitel soll aufgezeigt werden, dass die CR&S Richtlinien von EADS bereits in zunehmendem Maße in die Managementsysteme des Konzerns und das Tagesgeschäft integriert sind, indem die innerhalb des gesamten Konzerns

identifizierte Best Practice mit den Erfolgsindikatoren in Zusammenhang gebracht werden. Auf der Grundlage der Global Reporting Initiative, der Global Compact Prinzipien und maßgeschneidert auf das Geschäft von EADS wurden eine Reihe von quantitativen und qualitativen Key Performance Indikatoren – erstmals für 2004 – festgelegt, um einige der bisher erzielten Erfolge von EADS aufzuzeigen.

5.1 GOVERNANCE, ETHIK UND COMPLIANCE

Gute Governance Standards sind ein Eckpfeiler der EADS-Unternehmensverantwortung. Wir verpflichten uns, die sozialen, rechtlichen und satzungsgemäßen Anforderungen nicht nur einzuhalten, sondern zu übertreffen, um die Transparenz von Management und Berichtswesen zu gewährleisten. EADS verpflichtet sich, bei allen Entscheidungsprozessen und Geschäftsbeziehungen, sowohl intern als auch extern, die

genauesten und verlässlichsten Informationen und Unterlagen bereitzustellen. Um den höchsten Standard der Verlässlichkeit zu erreichen, verbessert EADS kontinuierlich ihre Verfahrensweisen für Interne Kontrolle und Risikomanagement. Eine detaillierte Darstellung der EADS-Governance finden Sie unter „Corporate Governance“.

5.1.1 EADS Verhaltenskodex

Zum Zeitpunkt der Gründung von EADS wurde der Verhaltenskodex erstellt und allen Mitarbeitern des Konzerns übermittelt. Dieser Verhaltenskodex betonte vor allem die Werte, die für eine effiziente Integration unterschiedlicher Unternehmen in einen einzigen Konzern eine wichtige Rolle spielen. Im Jahr 2005 aktualisierte EADS den Verhaltenskodex. Er legt in einem einzigen, umfassenden Dokument die Konzernrichtlinien in Bezug auf die ethischen Normen fest, die der gesamte Konzern als Leitmotiv befolgt.

Der Verhaltenskodex bildet das Kernstück der Geschäftsrichtlinien von EADS innerhalb eines Gebildes von Dokumenten, in dem der Kodex bereits vorhandene und detailliert ausgearbeitete Grundsätze im EADS-Unternehmenshandbuch sowie besonderen Richtlinien und Verfahrensweisen in den Geschäftsbereichen oder -einheiten verweist. Der Verhaltenskodex beruht auf den Grundwerten von EADS und steht gänzlich im Einklang mit international anerkannten Standards, die in Chartas, Erklärungen und Richtlinien wie z.B. der Allgemeinen Erklärung über die Menschenrechte, der Erklärung der International Labour Organization und dem OECD-Abkommen zu Bekämpfung von Bestechung von ausländischen Vertretern öffentlicher Einrichtungen in internationalen Geschäftstransaktionen festgelegt sind. Als Unterzeichnerin des United Nations Global Compact fühlt sich EADS verpflichtet, in ihrem Wirkungsbereich die Beachtung fundamentaler Werte in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung zu fördern. EADS ist bereit, über den Fortschritt des Konzerns bei der Umsetzung dieser nachhaltigen Entwicklungsstrategie laufend zu berichten.

Seit April 2006 ist der Verhaltenskodex in den vier offiziellen Sprachen von EADS auf dem Intranet des Konzerns verfügbar

und kann von der EADS-Website www.eads.com heruntergeladen werden.

Der Verhaltenskodex deckt alle CR&S Grundsätze von EADS ab und unterstreicht in seinen fünf Kapiteln die Grundlinien ethischen Verhaltens:

- „Schaffen einer positiven Arbeitsumgebung“ beschreibt die Prinzipien von EADS im Sinne von z.B. Dialog und Vertretung, Politik der Chancengleichheit und Management der HR-Entwicklung;
- „Ethisches Geschäftsverhalten“ wendet sich Themen zu wie Interessenskonflikte, Exportkontrolle und Vertragsunterzeichnungen mit Regierungen sowie der Anwerbung von ehemaligen Regierungsmitarbeitern;
- „Förderung des nachhaltigen Wachstums“ befasst sich mit dem angemessenen Umgang mit Informationen und geistigem Eigentum sowie mit der Beziehung zu Lieferanten;
- „Schutz der Umwelt“ behandelt die Entwicklung von umweltschonenden Prozessen und Produkten; und
- „Leben in unseren Gemeinschaften“ beschreibt die Art und Weise, wie EADS an Orten, wo EADS seine Geschäfte betreibt, zum Leben und zur Entwicklung von Gemeinschaften beiträgt.

Der Verhaltenskodex wird so allen Mitarbeitern als Leitfaden für ein angemessenes Verhalten in ihrem jeweiligen beruflichen Umfeld dienen.

5.1.2 Ethik- und Compliance-Programm

5.1.2.1 KONZERN-COMPLIANCE-ORGANISATION

Der Konzern hat sich öffentlich zu Ethik, Compliance und Transparenz verpflichtet und die EADS-Vision 2020 macht die Förderung von ethischem Verhalten zu einer Hauptverantwortung des Unternehmens. Darüber hinaus ist die Annahme eines umfassenden Compliance-Ansatzes entscheidend für die Erhaltung der Konzernentwicklung geworden, da sie es dem Konzern ermöglicht, sich selbst zu schützen und seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Der Konzern verpflichtet sich, seine Geschäfte in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Gesetzen und Vorschriften, sowie den ethischen Prinzipien und den vom Konzern angenommenen Best Practices zu tätigen.

Um die Verpflichtung des Unternehmens zu untermauern und einen effizienten Compliance-Ansatz zu entwickeln, haben das Board und das Management die Konzern-Compliance-Praktiken ausführlich geprüft.

Die Prüfung bestätigte, dass der Konzern über eine solide Basis von Compliance-Richtlinien und Prozessen verfügt, speziell in Bereichen, in denen EADS besonders gefährdet ist. Namentlich im internationalen Marketing wurden ausführliche Anti-Bestechungs- und Exportkontrollrichtlinien und -vorgehensweisen definiert und implementiert.

Der Konzern hat sich strenge Standards für seine internationalen Geschäftstätigkeiten gesetzt, deren detaillierte Richtlinien und Regeln kontinuierlich und in Übereinstimmung mit den höchsten ethischen Standards und übereinstimmend mit Branchenstandards verbessert wurden. Der Konzern legt außerdem ein besonderes Augenmerk auf die Einhaltung der Exportkontrollgesetze und Vorschriften. Entsprechend hat das Unternehmen ein kaskadierendes System von Exportkontrollverfahren und -richtlinien geschaffen, die von Exportkontrollexperten des Konzerns umgesetzt werden.

Darüber hinaus wurde entschieden, durch den Aufbau einer konzernweiten Compliance-Organisation einen ganzheitlichen Compliance-Ansatz zu entwickeln, der alle Bereiche der Compliance umfasst. Diese Organisation zielt darauf, Bewusstsein über diese Grundsätze zu schaffen, die im Verhaltenskodex festgelegt sind, sowie sicherzustellen, dass individuelle Verhaltensweisen mit den Verpflichtungen und Richtlinien des Konzerns übereinstimmen.

Der Konzern glaubt, dass das Management, welches die Gesamtverantwortung für die Compliance trägt, sollte dazu auf dem Weg zu einem profitablen Unternehmen in Übereinstimmung mit dem Compliance-Konzept angemessene Unterstützung von den Compliance-Ressourcen erhalten. Diese

Compliance-Ressourcen obliegen der Verantwortung zur Überwachung einer erfolgreichen Compliance.

Das Board entschied daher im Jahr 2008, eine Compliance-Organisation aufzubauen und einen Chief Compliance Officer („CCO“) zu ernennen.

Das Engagement des Boards und des Managements konzentriert sich jetzt auf die Compliance-Kernrisiken, d.h. Exportrisiken, durch Einbindung des Group International Compliance Officer und die Ernennung eines Group Export Chief Officer. Andere Risikobereiche, wie Beschaffung, werden auch adressiert und weitere Risikobereiche kommen bei Bedarf hinzu.

Organisatorische Struktur

Um so schnell wie möglich effizient zu werden, basiert der Organisationsansatz der Compliance auf dem richtigen Gleichgewicht zwischen Unabhängigkeit der Compliance-Ressource und der Nähe zum Unternehmen. Auf allen Unternehmensebenen wird daher das Prinzip der doppelten Berichterstattung angewendet; eine Compliance-Ressource hat sowohl eine Compliance-Hierarchie als auch eine Betriebshierarchie.

Der CCO erstattet dann dem CEO Bericht, während seine Unabhängigkeit durch direkten Zugang zum Board und dem Audit Committee gewahrt wird.

Für jeden Bereich wurde im Jahr 2008 ein Compliance Officer ernannt. Die Compliance Officer der Bereiche erstatten dem CCO und den jeweiligen Bereichsleitern Bericht. Ihre Aufgabe ist es, die Konzernethik und das Compliance-Programm nach unten weiterzugeben und die Bereichsleiter dabei zu unterstützen, den Bereich in Übereinstimmung mit dem Compliance-Konzept zu führen. In ihrem jeweiligen Bereich setzen die Compliance Officer der Bereiche angemessene Ressourcen ein, um alle Bereiche der Compliance und alle Geschäfte und Standorte zu erreichen.

Auf Konzernebene unterstützen Functional Compliance Officer den CCO bei der Definition und der Umsetzung des Compliance-Programms in ihrer jeweiligen Funktion und/oder in ihrem jeweiligen Fachgebiet. Der Group International Compliance Officer wurde vor Jahren ernannt, um die Außenhandelsregeln des Konzerns zu entwickeln und umzusetzen, insbesondere mit dem Ziel der Korruptionsbekämpfung im Geschäft (siehe „— 5.1.2.2 Richtlinien und Regeln zur Geschäftsethik“). Zusätzlich wurde 2008 aufbauend auf der Matrixstruktur der nationalen und Bereichsleiter der Exportkontrolle ein neuer Group Chief Export Compliance Officer ernannt (siehe „— 5.1.2.3 Einhaltung der

Exportverfahren“). Beide arbeiten mit einem bereits gut entwickelten Netzwerk von Compliance-Experten zusammen, das alle EADS Vorgänge abdeckt, und setzen die Geschäftsethik-Richtlinien und -Regeln der Geschäftsethik des Konzerns um, beziehungsweise reichen die Exportkontrollrichtlinien und -Verfahren nach unten weiter. Auf Konzernebene unterstützen sie die Strategie- und Marketingorganisation bei der Compliance-Sicherung bei Exporten. Compliance Officers wurden auch für andere Funktionen, wie Finanzen, Human Resources und Sicherheit, ernannt. Sie bieten wertvolles Fachwissen in ihrem jeweiligen Funktionen und unterstützen den CCO bei der Definition und der Umsetzung der Ethik- und Compliance-Programme.

Der Programmplan

Die Aufgaben und Ziele des CCO wurden 2008 vom CEO festgelegt und im Audit Committee des Boards diskutiert und bestätigt. Der Plan dient dem Erreichen der beim Beschluss vom Board festgelegten Ziele der Compliance-Organisation; dazu gehören die Förderung einer Compliance-Kultur, die Stärkung der Glaubwürdigkeit von EADS, das Erkennen und das Management von Compliance-Risiken, die Pflege der aktuellen Compliance-Regeln und -Verfahren sowie deren effiziente Umsetzung.

Das Programm basiert also auf fünf im Hinblick auf Effizienz identifizierten Aktionsblöcken: Erkennung von Risiken, Integration und Aktualisierung der Richtlinien und Regeln, angefangen mit dem EADS Verhaltenskodex, sowie der Organisation und Berichterstattung, der Kommunikation und einem Trainingsplan mit dem Ziel das Bewusstsein zu stärken, um die Compliance als Teil der Unternehmenskultur zu fördern.

Ausblick 2009

Für jede der fünf Säulen des Programms wurden Ziele festgelegt und bestätigt.

Innerhalb dieser Zielvorgaben wird der spezifischen Bewertung der Compliance-Risiken, der Feststellung bestehender und potentieller Risiken, wie dem Korruptionsrisiko, dem Risiko, Exportkontrollvorschriften zu verletzen oder dem Insiderhandel-Risiko, denen der Konzern ausgesetzt sein kann, in 2009 ein besonders hoher Stellenwert beigemessen. Diese Risikoprüfung wird in Übereinstimmung mit dem ERM-Verfahren des Unternehmens durchgeführt. Vorschläge für angemessene Risikominderung und angemessene Compliance-Richtlinien und -verfahren sind Teil der Risikobewertung.

Eine weitere sofort anzugehende Aufgabe betrifft die Aktualisierung des EADS-Verhaltenskodex und die Definition eines Umsetzungsprogramms, sowie die Einbindung von Kommunikation und Trainingsinitiativen, wie sie für die Geschäftsethik (siehe „— 5.1.2.2 Richtlinie und Regeln zur Geschäftsethik“) und für die Export-Compliance

(siehe „— 5.1.2.3 Einhaltung der Exportverfahren“) sowie auf Bereichsebene bereits umgesetzt wurden.

Besondere Aufmerksamkeit wird auf die Definition und Einführung eines Warnsystems für ethische Grundsätze und Compliance-Angelegenheiten gelegt, welches unter Wahrung voller Vertraulichkeit die Anliegen der Mitarbeiter aufnimmt und angeht.

5.1.2.2 RICHTLINIE UND REGELN ZUR GESCHÄFTSETHIK

Das internationale Geschäft erfordert ganz besondere Aufmerksamkeit, wenn es darum geht, dass alle Unternehmen, die zum EADS-Konzern gehören, zu jeder Zeit alle anwendbaren Gesetze und Bestimmungen im Zusammenhang mit weltweiten Verkäufen einhalten und die hohen ethischen sowie unternehmerischen Grundsätze befolgen sollen. Es ist das Anliegen von EADS, Standards zu etablieren, mit denen die Einhaltung ihrer ethischen und unternehmerischen Grundsätze, die oftmals über die anwendbaren Gesetze und Bestimmungen hinausgehen, gewährleistet wird.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet EADS seit dem Jahr 2000 an einem umfangreichen Regel- und Verfahrenswerk, das die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, der ethischen Grundsätze und Integritätsstandards im Geschäftsleben sicherstellt.

Richtlinien

EADS ist sowohl ihren Anteilseignern, Mitarbeitern und weiteren Interessengruppen als auch den Gemeinschaften, in denen sie ihre nationalen und internationalen Geschäfte ausführt, verpflichtet, hohen Ansprüchen im Bereich der Corporate Governance und Corporate Social Responsibility zu entsprechen. Insbesondere ist EADS verpflichtet, stets in Übereinstimmung mit den Anforderungen an redliche Geschäftsführung (wie im Verhaltenskodex von EADS dargelegt) zu handeln und Richtlinien und Verfahrensweisen einzusetzen, die mit allen diesbezüglichen Einschränkungen und Bestrebungen vereinbar sind. Die Richtlinie und Regeln der Geschäftsethik sind bei allen nationalen und internationalen Geschäften mit Geschäftspartnern anzuwenden.

Der durch internationale Institutionen, die für die Regulierung internationaler Geschäfte zuständig sind (wie Weltbank, OECD, Vereinte Nationen, EU und Europarat), begonnene Kampf gegen die Korruption hat zu einer bedeutenden Anzahl an Instrumenten geführt. Die OECD-Konvention zur Bekämpfung der Bestechung ausländischer Amtsträger im internationalen Wirtschaftsverkehr (1997 OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions, OECD Anti-Korruptionskonvention) ist momentan das wirksamste Rechtsinstrument zur Bekämpfung von Korruption. Zwei weitere wichtige internationale

Konventionen, die einen breiteren Bereich umfassen, sind die 2005 unterzeichnete Strafrechts-Konvention (Criminal Law Convention) des Europarats, welche Bestimmungen bezüglich Bestechung im privaten Sektor oder „Private-to-Private Bestechung“ enthält und das 2005 in Kraft getretene Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption (United Nations Convention against Corruption – UNCAC), welches als das bisher umfassendste internationale Anti-Korruptions-Instrument gilt, weil es den weitesten Bereich an Korruptionstatbeständen, einschließlich aktiver und passiver Bestechung von inländischen und ausländischen Amtsträgern, Strafvereitelung, gesetzwidrige Bereicherung und Unterschlagung, abdeckt. Außerdem sollte das Zehnte Prinzip des UN Global Compacts vom Juni 2004 erwähnt werden, welches EADS unterzeichnet hat.

Zusammen haben diese Initiativen dazu geführt, dass Länder ein Rahmenwerk an Rechtsinstrumenten zur Bekämpfung von Korruption eingerichtet haben. Dies trifft auf die Heimatländer von EADS – Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien – zu, deren Gesetzgebung durch die Bestimmungen der Konventionen der OECD, der Vereinten Nationen und des Europarats beeinflusst wurde.

Ehrlichkeit, Integrität, Gerechtigkeit und Besonnenheit sollten das Verhalten der EADS-Führungskräfte, leitenden Angestellten und Mitarbeiter stets in allen Geschäftsbeziehungen leiten. EADS wird bei der Ausübung ihrer weltweiten Tätigkeiten keinerlei Abweichung von ihrer Richtlinie der Geschäftsethik („die Richtlinie“) dulden. Es existiert keine Ausnahme von diesem Grundsatz. Als weltweites Unternehmen hält EADS es für seine Pflicht, alle Arten der Korruption, ob öffentlich oder privat, zu jedem Zeitpunkt bei der Verhandlung oder der Ausführung eines Handelsvertrags zu verbieten. In nachgewiesenen Fällen einer Zuwiderhandlung werden angemessene Sanktionen gegenüber EADS Führungskräften, leitenden Angestellten oder Mitarbeitern verhängt.

Um das Risiko unethischen Verhaltens zu verringern, wird eine strikte Einhaltung der unten aufgeführten EADS-Hauptgrundsätze, welche das Rückgrat der Richtlinie bilden und die durch die EADS-Regeln der Geschäftsethik („die Regeln“) umgesetzt werden, verlangt.

- Transparenz der Auswahl;
- Kollegialität bei der Entscheidung;
- Zentralisierung der Überprüfung;
- Nachvollziehbarkeit durch geeignete Bücher und Aufzeichnungen; und
- Überwachung von Vertragsbeziehungen mit Dritten.

Die Richtlinie wird durch die Regeln in der Fassung vom Juli 2008 umgesetzt. Außerdem legt die Richtlinie allgemeine Regeln fest, z.B. in Bezug auf von EADS - Führungskräften, leitenden Angestellten und Mitarbeitern an ausländische Amtsträger erteilte Geschenke und Bewirtung.

Die Richtlinie und die Regeln sollen in völliger Übereinstimmung mit dem EADS Verhaltens-Kodex und unter Befolgung der internationalen Anti-Korruptions-Gesetzgebung angewendet werden.

Die Richtlinie soll bei allen nationalen oder internationalen Geschäften des EADS-Konzerns befolgt werden. Auch soll nationale Gesetzgebung, die im Zusammenhang mit solchen Geschäftsvorfällen anwendbar ist, gewissenhaft berücksichtigt werden. Eine Reihe von Ländern, die die oben erwähnten internationalen Anti-Korruptionskonventionen noch nicht unterzeichnet haben, haben vergleichbare Anti-Korruptionsbestimmungen in ihre nationale Gesetzgebung einbezogen oder sind dabei, dies zu tun. EADS wird solche Gesetzgebung im Rahmen ihrer internationalen Geschäfte stets befolgen, selbst wenn diese strengere Bestimmungen enthält als die Regeln.

Organisation

Die EADS-Richtlinie und Regeln zur Geschäftsethik

EADS hat mit ihrer Richtlinie und Regeln zur Geschäftsethik in Bezug auf den Außenhandel detaillierte Unternehmensrichtlinien für alle internationalen Transaktionen der Konzernunternehmen implementiert, die dazu dienen sollen, mit dem Auslandsvertrieb einhergehende Bestechungsrisiken und unfairen Handel festzustellen und zu verhindern.

Die Richtlinie beinhaltet effektive Kontrollen der internationalen und nationalen Geschäfte durch die Durchführung von angemessenen Due-Diligence-Prüfungen von Geschäftspartnern, regelmäßige Prüfungs- und Berichterstattungsmechanismen und verbesserte Schulungen in allen Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten des Konzerns. Sie beinhaltet auch angemessene Vorgaben bezüglich der Annahme von Geschenken und Bewirtung.

Die Hauptsäulen der Regeln zur Geschäftsethik sind folgende:

- Transparenz bei der Auswahl aller Geschäftspartner: Alle Geschäftspartner, die mit einem EADS-Unternehmen zusammenarbeiten, haben ein strenges Auswahlverfahren durchlaufen, welches auf folgenden Bestandteilen basiert: (i) einer Due-Diligence Prüfung, um sicher zu stellen, dass der künftige Geschäftspartner seriös und kompetent genug für die Zusammenarbeit mit EADS ist; (ii) international anerkannten Standards (Firmensitz, Empfehlungen, ethische Erfolgsbilanz, etc.); (iii) einer Verpflichtung der künftigen Geschäftspartner zur Einhaltung der Konzernrichtlinien, die

Korruption und die Zahlung von Bestechungsgeldern verbieten;

- „Angemessene Bezahlung für ordnungsgemäß erbrachte Leistung“. EADS legt großen Wert darauf sicherzustellen, dass alle an einen Geschäftspartner zu zahlenden Beträge durch ordnungsgemäß erbrachte Leistungen gerechtfertigt sind und dass die Preise die für den Markt üblichen Beträge nicht überschreiten; und
- Überwachung der vertraglichen Beziehungen mit diesen Geschäftspartnern (inklusive aller damit verbundenen Zahlungen) bis zur Erfüllung aller vertraglich vereinbarten Pflichten.

Diese Grundsätze und Verfahren gelten für alle Geschäfte, die sich direkt oder indirekt auf den Außen- und Binnenhandel beziehen.

Darüber hinaus führt EADS regelmäßig Prüfungen aller Verträge innerhalb der Geschäftseinheiten durch, um sicherzustellen, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Geschäftseinheiten müssen jedes Jahr einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinien und Verfahrensweisen erstellen. Dies ist besonders dann wichtig, wenn es um Zahlungen an Geschäftspartner geht, die jederzeit nachvollziehbar sein müssen.

Seit Jahr 2008 hat EADS ein Netzwerk von rund 20 internationalen Compliance-Officers („**ICOs**“) eingerichtet, die je einen Geschäftsbereich, bzw. eine Geschäftseinheit vertreten. Die ICOs sind dafür verantwortlich, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen innerhalb ihrer jeweiligen BU ordnungsgemäß angewendet werden. Sie sind ebenso für die Ernennung geeigneter („**ICO**“)-Ansprechpartner in den von jeder BU kontrollierten Gesellschaft verantwortlich, um die Einhaltung aller Verpflichtungen in Ländern, in denen EADS Geschäfte abwickelt, zu gewährleisten.

Partnerschaften und Initiativen

EADS baut darüber hinaus regelmäßige Kontakte zu internationalen Körperschaften, wie der OECD, der Internationalen Handelskammer („**ICC**“) und der Europäischen Union („**Greco**“) und zu größeren gleichartigen Unternehmen auf, um die Umsetzung ethischer Unternehmensgrundsätze auf dem Sektor der Raumfahrt und Verteidigung zu fördern. In diesem Zusammenhang arbeitet EADS eng mit dem Europäischen Verband der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie („**ASD**“) und seinen Mitgliedern (wie CIDEF und GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland, Atecma & Afarmade in Spanien oder SBAC in Großbritannien) sowie größeren europäischen Unternehmen der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zusammen. Aus diesem Grund produzierte ASD im Jahr 2007 ein Dokument mit dem Titel „**Common Industry Standards**“ („**CIS**“-gemeinsame Industrie-

Standards) das vom ASD Council genehmigt wurde, um einheitliche Praktiken bei den Mitgliedern zu fördern und zu unterstützen. Dieses Dokument definiert die Grundsätze, die auf die Festlegung hoher Standards, den Austausch von Best Practices, die Förderung von Training und Compliance-Programmen und – auf allgemeiner Ebene – eine Möglichkeit zur gemeinsamen Stellungnahme der europäischen Industrie zu ethischen Normen und Anti-Korruptionsmaßnahmen ausgerichtet sind, um nationale Gesetze zu den Antikorruptionsrichtlinien einhalten und anwenden zu können, die die OECD-Konvention von 1997 gegen die Korruption und das Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption („**Uncac**“) implementieren, sowie jegliches andere maßgebliche Gesetz. Die größten internationalen Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen und deren verbundene Unternehmen haben sich den CIS verschrieben.

EADS fördert und eröffnet den Dialog mit anderen Unternehmen und Industrievereinigungen, insbesondere jenen, die aus OECD-Ländern (wie bspw. die USA) kommen, in weiterer Folge auch mit solchen aus Nicht-OECD-Ländern. Tatsache ist, dass EADS eine solche internationale Initiative als optimale Gelegenheit sieht, den Aktionsradius zu vergrößern, auf den sich die OECD-Konvention und später die UN-Konvention festgelegt haben, um beispielsweise korruptes Verhalten zu kriminalisieren, internationale Institutionen zur Vorbeugung krimineller Handlungen ins Leben zu rufen und Zuwiderhandelnde zu bestrafen, mit anderen Regierungen bei der Wiedererlangung gestohlener Vermögenswerte zu kooperieren und sich gegenseitig im Kampf gegen die Korruption, bei der Senkung derartiger Fälle und bei der Wiederherstellung der Integrität zu helfen.

EADS unterhält ebenso Beziehungen zur Internationalen Handelskammer (ICC Antikorruptions-Kommission) und zum französischen Zentralen Dienst zur Korruptionsprävention (*Service Central de Prévention de la Corruption*), der 2003 mit EADS eine Konvention unterzeichnet hat.

Gemäß einer von Novethic und dem SCPC (*Service Central de Prévention de la Corruption*) 2006 durchgeführten Umfrage werden nur sieben der zum französischen CAC 40 zählenden Gesellschaften als transparent und die internationalen Standards einhaltend ausgewiesen. Eine dieser Gesellschaften ist EADS.

Durchführung und Best Practices

Im Juli 2008 machte EADS die letzte Ergänzung der Richtlinien und Regeln zur Geschäftsethik, insbesondere aufgrund der Vorschläge namhafter internationaler Experten auf dem Gebiet der Geschäftsethik und Antikorruptionsgesetze und -praktiken. Das Hauptziel dieser Ergänzungen war es, die Regeln an die Entwicklung des Konzerns anzupassen und die als Best Practice identifizierten Vorgehensweisen über den ganzen Konzern zu verbreiten, um die Regeln stets entsprechend den Branchenstandards und deren Best Practice zu überwachen.

EADS führt regelmäßig Bewertungen und Prüfungen durch, um die als „Best Practices“ erachteten Regeln der Geschäftsethik zu identifizieren und innerhalb des Konzerns umzusetzen.

Zusätzlich hat der Konzern ein umfangreiches Trainingsprogramm in Bezug auf diese Grundsätze entwickelt, um das Bewusstsein hierfür in allen Geschäftseinheiten zu schärfen. Alle Mitarbeiter, die im internationalen und nationalen Geschäft tätig sind, nehmen an diesem Training teil. Um allen Betroffenen die Werte und Richtlinien des Unternehmens zu vermitteln, haben innerhalb von EADS im Jahr 2008 rund 90 Schulungsveranstaltungen stattgefunden, zeitweise im Beisein von Dritten (Staatsanwälten, Vertretern internationalen Organisationen, Rechtsanwälten, etc.). Dies stellt erneut eine sehr hohe Zahl von Schulungseinheiten dar, die demonstriert, dass die Verbreitung der Compliance-Kultur in allen Geschäftsbereichen ein Schlüsselement des Managementsystems von EADS darstellt.

Der Konzern hat im September 2008 auch das Merkblatt mit dem Titel „EADS-Richtlinie und Regeln zur Geschäftsethik: *Transparenz & Begründung*“ („EADS Business Ethics Policy and Rules: *Transparency & Substantiation*“) herausgegeben, die allen künftigen Vertriebsberatern überreicht wurde. Diese Broschüre fasst die Richtlinien und Verfahrensweisen zur Auswahl von Geschäftspartnern zusammen.

Die ICOs des Konzerns treffen sich regelmäßig, um diverse Anliegen und Best Practices zu besprechen. Seit 2003 findet jährlich eine ICO-Konferenz mit mehr als 100 Teilnehmern aus dem Außen- und Binnenhandelsgeschäft und den Betriebsstätten statt. Der letzte „Internationale Workshop für Compliance Officer“, der im September 2008 in Paris stattfand, konzentrierte sich auf EADS-Richtlinien zu folgenden Themenkreisen:

- die Entwicklung des rechtlichen Rahmens in Bezug auf Korruption;
- die neue Aktualisierung der Richtlinie und Regeln zur Geschäftsethik;
- tatsächliche Beispiele für richterliche Praktiken in Bezug auf die Untersuchung von Korruptionsfällen;

- Feststellungen des Corporate Audits in Bezug auf Compliance im Konzern;
- strafrechtliche Haftung;
- die Marktzugangprojekte, um die Präsenz von EADS zu erhöhen.

Der Workshop erläutert auch die Fortschritte, die bei der Umsetzung der Richtlinie und der Regeln zur Geschäftsethik gemacht wurden.

Von EADS werden regelmäßig innerhalb des Konzerns interne Bulletins, die so genannten ICP Info Newsletters (Infoblatt zum Internationalen Compliance-Programm) veröffentlicht. Im Mittelpunkt dieser Bulletins steht die Entwicklung eines Regelwerks für den Außenhandel und Berichte der internationalen Medien über den Kampf gegen (weltweite) Korruption und Wirtschaftskriminalität. Diese Mitteilungen vervollständigen und aktualisieren die Informationen, die EADS-Mitarbeiter im Verlauf der Schulungen erhalten.

Im Zusammenhang mit ihren Geschäften arbeitet EADS mit Geschäftspartnern zusammen, um den Geschäftseinheiten ausreichend Hilfe und fachlichen Rat bei laufenden oder zukünftigen Geschäften zu bieten und/oder die EADS-Produkte oder Leistungen in verschiedenen Ländern bekannt zu machen. Die vertraglichen Vereinbarungen für diese Leistungen richten sich nach internen Bestimmungen und Grundsätzen, die den gesamten Prozess der Vertragsgestaltung, von der Wahl des Partners bis zur Implementierung und Ausführung der vereinbarten Leistungen, steuern. Um zu gewährleisten, dass das Regelwerk verstanden und strikt angewendet wird, werden die Verträge und Vereinbarungen mit Beratern, Dienstleistern und verrechnete Dienstleistervereinbarungen einer Prüfung unterzogen. Der Zweck dieser Prüfungen ist der Nachweis, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen, die von den Geschäftspartnern entgeltlich geleistet werden, begründet sind. Die unten aufgeführte Tabelle zeigt den Prozentsatz der Berater und anderer Geschäftspartner, die in jedem der letzten drei Jahre geprüft wurden.

	2008	2007	2006
Geprüfte Akten von Beratern weiterer Geschäftspartner*	95,2%	94,9%	91,9%
Anzahl der ausgegebenen ICP Info Newsletters	3	3	3
Anzahl der von ICO durchgeführten Trainingseinheiten	90	87	76

Anwendungsbereich: EADS.

* Gesamtzahl geprüfter Akten/Gesamtzahl aktiver Akten von Beratern und anderen Geschäftspartnern.

Mit der Verbesserung des Einführungsprozesses der Richtlinien innerhalb bestehender und neuer von EADS kontrollierter Einheiten, ist die Zahl der von EADS International Operations erhaltenen Akten externer Berater und weiterer Geschäftspartner angestiegen. Eine konsequente Anpassung des EADS-Umkreises würde zu weiteren Prüfungen im Jahr 2008 führen.

5.1.2.3 EINHALTUNG DER EXPORTVERFAHREN

Richtlinien

- *„EADS befolgt alle nationalen, EU- und UN-Gesetze und Bestimmungen bezüglich der Kontrolle des Imports und Exports von Waren, technischen Daten, Software und technischer Unterstützung.“*
- *EADS befolgt die Bestimmungen der anwendbaren Ausfuhrkontrollbehörden. Der Konzern erlangt stets Lizenzen und andere Regierungszustimmungen, bevor genehmigungspflichtige Waren oder Technologien exportiert werden.*
- *EADS ist der Umsetzung von Best Practice der Branche verpflichtet und hat auch interne Richtlinien und Verfahrensweisen, welche die Anforderungen durch nationale Gesetze und Vorschriften übertreffen können, eingeführt, um ihre gesamten Geschäftsziele weltweit zu optimieren.“*

In diesem Zusammenhang hat der CEO von EADS folgendes erklärt:

„Der EADS-Konzern ist ein globales Unternehmen, welches das Können, die Ressourcen und Erfahrungen ihrer internationalen Belegschaft nutzt, um ihren Kunden hochtechnologische Produkte und Dienstleistungen zu bieten. Die von uns angebotenen Produkte und Dienstleistungen beinhalten allerneueste Technologien und Produkte, auf die sich die Streitkräfte und einheimische Sicherheitsorganisationen verlassen. Diese Produkte und Dienstleistungen können nicht nur verwendet werden, um nationalen und internationalen Frieden und Sicherheit zu wahren, sondern können, falls sie in die falschen Hände geraten, auch unseren Frieden und unsere Sicherheit bedrohen.“

Alle Länder, in denen der EADS-Konzern tätig ist, haben Kontrollen über den Export und die Überlassung ihrer Waren und Technologien, die für die nationale Sicherheit und Außenpolitik des Landes als wichtig erachtet werden, etabliert. Als weltweit tätiges Unternehmen liegt es nicht nur in unserem Geschäftsinteresse, sondern es ist auch unsere Pflicht, all diese Kontrollen zu respektieren und zu befolgen. Ein Scheitern bei der Einhaltung der anwendbaren nationalen Kontrollen könnte den EADS-Konzern daran hindern, Geschäfte in unseren wichtigsten Märkten zu tätigen und könnte zu ernsthaften Strafen für den Konzern und die beteiligten Personen führen.“

Um das Engagement des Top-Managements bezüglich der Einhaltung der Exportkontrollrichtlinien zu unterstreichen, hat der CEO von EADS eine Export-Compliance Richtlinie herausgegeben, welche die EADS-Regeln festlegt und eine Orientierungshilfe für Organisationen und Verfahrensabläufe bietet. Außerdem haben der Chief Compliance Officer und der Chief of Strategy and Marketing zusammen eine ausführliche Definition der „Verantwortlichkeiten innerhalb der EADS-Export-Compliance-Organisation“ („Responsibilities within the EADS Export Compliance Organization“) herausgegeben.

Organisation

Um die Export-Compliance-Organisation zu stärken, wurde ein Group Export Compliance Officer ernannt, der sowohl dem Chief Compliance Officer als auch dem Chief of Strategy und Marketing Organisation unterstellt ist. Diese zweifache Berichterstattung spiegelt den Geist der „Unabhängigkeit und Effektivität“ wider, welcher der Hauptgrundsatz der gesamten Compliance-Organisation ist.

Er leitet das „Export Compliance Council“, welches aus den Abteilungsleitern der Ausfuhrkontrolle auf nationaler Ebene und Geschäftsbereichsebene besteht, die außer ihrer operativen Einheit auch dem Group Export Compliance Officer zur Rechenschaft verpflichtet sind.

Aufgrund dieser Organisation kann der Group Export Compliance Officer sich auf eine gut entwickelte Matrix von Experten verlassen, die alle EADS - Tätigkeiten umfasst.

Die nationalen Exportkontrollorganisationen in jedem Land stellen die Einhaltung der jeweiligen nationalen Gesetze und Vorschriften sicher. Sie stehen bei allen Exportaktivitäten (Akquisition, Verhandlung, Angebote, Vorschläge, Lizenzierung, Verschiffung...) mit Rat und Tat zum frühest möglichen Zeitpunkt zur Verfügung. Diese Organisationen sind auch für eine angemessene Schulung und Ausbildung aller Verantwortlichen für die Exportkontrolle sowie für die Kommunikation der anwendbaren Gesetze und Vorschriften verantwortlich. Darüber hinaus stellen sie harmonisierte Lizenzierungsverfahren, entsprechend den jeweiligen nationalen Vorschriften, sicher. Es werden regelmäßig Sitzungen zwischen den nationalen Exportkontrollorganisationen durchgeführt.

Die länderübergreifenden Exportkontrollorganisationen auf Geschäftsbereichsebene kümmern sich um die geschäftsspezifischen Vorgänge, das Alltagsgeschäft und die Überwachung der Einhaltung von Lizenzbestimmungen im Endstadium der Lieferung von Waren, Technologien oder Dienstleistungen.

In jedem Herkunftsland ist EADS als zuverlässiger Exporteur bekannt. Mit dem Ziel die Verbreitung heikler Güter und Technologien an nicht zuverlässige Länder oder Personen zu verhindern, arbeitet das Unternehmen eng mit den Regierungen zusammen. Bei jeder Auslieferung prüft EADS die Zuverlässigkeit der abschließenden Verwendung und der Endbenutzer anhand mehrerer Kriterien.

Unter Anerkennung der Seriosität und Zuverlässigkeit von EADS ist der Konzern für die Regierungen in ihren Herkunftsländern ein privilegierter Partner, und verfügt über globale Projektlizenzen und vereinfachte Abnahme- und Exportverfahren.

Obwohl die Verantwortung und Haftung für Exporte bei den Geschäftseinheiten liegt, behalten sich die CEOs durch eine

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

besondere Richtlinie und spezielle Verfahren persönlich die Beurteilung sämtlicher Exporte in heikle Länder vor. Dieses Verfahren beruht auf einer fallweisen Überprüfung, in der die EADS-Strategie und Marketingorganisation dem Top-Management von EADS Informationen zu rechtlichen Belangen und Input zu geopolitischen Fragen zur Verfügung stellt.

Stellt ein geplanter Export für eines der Herkunftsländer von EADS ein Problem dar, wird die Situation in enger Zusammenarbeit mit den Regierungsbehörden überprüft.

Durchführung und Best Practices

Das Export Compliance Council hält vierteljährliche Treffen ab, um Informationen auszutauschen und spezifische, länder- und geschäftsbereichsübergreifende Vorgehensweisen zu entwickeln, die auf die Bedürfnisse des operativen Geschäftes (Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt) zugeschnitten sind.

Die nationalen Leiter der Ausfuhrkontrolle sind dafür verantwortlich, nationale Handbücher zur Einhaltung der Exportkontrollrichtlinien herauszugeben und zu aktualisieren. Diese basieren auf der Richtlinie des CEO und auf den internen EADS -Richtlinien, Grundsätzen und Regeln.

Die Ausbildung im Bereich der Exportkontrolle ist Teil der Managemententwicklungsprogramme von EADS. Es werden Schulungen für Mitarbeiter und Manager aller Bereiche und operativen Organisationen, die in Angelegenheiten der Ausfuhrkontrolle involviert sind (Verkauf, Beschaffung, Vertragsgestaltung, Engineering, Programmmanagement, Logistik etc.), abgehalten.

Einige Länder (z.B. die USA) wenden ihre Export- und Wiederausfuhrbestimmungen extraterritorial an und Verteidigungsgüter, die in der weltweiten Lieferkette beschafft wurden, unterliegen bei der Wiederausfuhr eventuell Beschränkungen und Auflagen. Um Compliance sicherzustellen und sowohl rechtliche als auch wirtschaftliche Risiken daraus zu vermeiden, hat EADS eine Richtlinie für die Beschaffung von genehmigungspflichtigen Exportartikeln herausgegeben. Dadurch wird die Klassifizierung von genehmigungspflichtigen Exportartikeln vom Beginn der Lieferkette an über den gesamten Lebenszyklus gehandhabt; so wird das ökonomische Risiko von Compliance-Kosten in späteren Programmphasen minimiert.

Das EADS-Export-Compliance-System wird regelmäßig sowohl intern als auch durch Regierungsbehörden geprüft und begutachtet. Außerdem werden behördliche Exportkontrollen über die Einhaltung der Ausfuhrgesetze und -bestimmungen durchgeführt.

Im Jahr 2005 wurde zusätzlich zu den regulären externen Prüfungen ein umfassendes internes Audit der Exportkontrollsysteme ohne größere Beanstandungen in allen Ländern und in allen Geschäftsbereichen durchgeführt.

Der Bereich der Einhaltung der Exportkontrollrichtlinien ist auch im Risikomanagementsystem von EADS integriert.

5.1.2.4 EINHALTUNG DES VERTRAGS VON OTTAWA UND DER OSLO-KONVENTION

Neuere internationale Konventionen verbieten Antipersonenminen (Vertrag von Ottawa) und bestimmte Munitionen (Streubomben, wie in der Konvention über Streubomben („Oslo-Konvention“) definiert).

EADS führt seine Geschäfte in voller Einhaltung aller anwendbaren Gesetze und Vorschriften. Diesbezüglich erfüllt EADS die Auflagen des Vertrags von Ottawa. Außerdem ist EADS bereits aufgrund seiner Unternehmenswerte der sozialen und ethischen Verantwortung den Bestimmungen und Grundsätzen, die in der Oslo-Konvention niedergelegt sind, verpflichtet, obwohl diese Konvention noch nicht verbindlich ist.

EADS möchte unterstreichen, dass weder sie noch eine ihrer Tochtergesellschaften an der Herstellung, Nutzung, Wartung, Verkauf, Distribution, Import oder Export, Lagerung oder Transport von den durch die Oslo-Konvention angesprochenen Anti-Personen-Landminen oder Streubomben beteiligt ist.

Da EADS immer mit den höchsten Industriestandards entspricht, sind wir verpflichtet, den Vertrag von Ottawa und die Oslo-Konvention im gesamten Konzern zu respektieren und umzusetzen. Als Teil unseres Gesamtansatzes zur Unternehmensverantwortung haben wir diese Erklärung in unseren Geschäftsbericht aufgenommen.

5.2 NACHHALTIGES WACHSTUM

EADS liefert Technologien in den Bereichen Verteidigung und Luft- und Raumfahrt, die zu den fortschrittlichsten Technologien der Gegenwart zählen. EADS bemüht sich, die Anforderungen der Kunden im Hinblick auf wettbewerbsfähige, kosteneffiziente und innovative Technologien zu erfüllen. Die

Entwicklung des Konzerns beruht auf der Fähigkeit, leistungsstarke Produkte und Dienstleistungen zu liefern. Eine nachhaltige Entwicklung erfordert die Konzentration auf Produktqualität, fortwährende Innovation und ein perfektes Lieferantenmanagement.

5.2.1 Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Als Marktführer in den Sektoren Luft- und Raumfahrt und Verteidigung bemüht sich EADS ständig darum, auf ihrer soliden Reputation im Hinblick auf ihre hervorragenden Produkte, Verfahrensweisen und Mitarbeiter aufzubauen. Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung und immer darauf bedacht, die Kundenzufriedenheit durch die Verbesserung von On-Time- und On-Quality-Lieferungen („OTOQD“) auszubauen, treibt EADS jeden Bereich ihres Unternehmens dazu an, den bereits jetzt herausragenden Qualitäts- und Leistungsstandard sowohl intern als auch in der gesamten Lieferkette immer wieder in Frage zu stellen und zu verbessern.

Der CQBI fördert, unterstützt und fordert ein Netzwerk zwischen Spezialisten auf der Ebene der Geschäftseinheiten um sicher zu stellen, dass das EADS Improvement Programme („EIP“) direkt am Bedarf, an Dringlichkeiten und Terminen der einzelnen Geschäftseinheiten im Einklang mit dem EADS-Programm Vision 2020 ausgerichtet werden.

Zudem vertritt der CQBI EADS in relevanten Institutionen für Qualitätssicherung und Standards sowie Genehmigungsbehörden auf nationaler und internationaler Ebene, entsprechend dem Status von EADS als einem globalen Unternehmen für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung.

5.2.1.1 RICHTLINIEN

- › „EADS ist fest entschlossen, das höchste Niveau der Kundenzufriedenheit zu erreichen, indem sie kontinuierlich an der Verbesserung der Qualität ihrer Produkte, Verfahren und Mitarbeiter arbeitet und die anspruchsvollsten Qualitätsmanagement-Systeme einsetzt.“
- › „Durch ein konzernweit eingesetztes Bewertungsverfahren für Kunden bemüht sich EADS aktiv um das Feedback ihrer wichtigsten Kunden.“

5.2.1.2 ORGANISATION

Der dem Chief Technology Officer („CTO“) unterstellte Head of Corporate Quality & Business Improvement ist für die Förderung, das Training und die Unterstützung der Geschäftseinheiten bei der kontinuierlichen Verbesserung des OTOQD-Leistungsniveaus und bei der Sicherung und Verbesserung des Kundenvertrauens in EADS zuständig.

Das bedeutet insbesondere, dass er den Vorsitz über einen EADS-Qualitätsausschuss mit leitenden Vertretern aus allen Geschäftsbereichen führt, um Handlungen und Prioritäten zu genehmigen und den Einsatz von OtoqD in allen Geschäftseinheiten zu fördern und zu unterstützen.

5.2.1.3 DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

EIP startete eine wichtige Initiative für ein verbessertes Kundenvertrauen und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit. Diese Initiative sieht die Umsetzung von betrieblichen Verbesserungen in allen Fertigungsverfahren vor, die zur OTOQ-Lieferung der Produkte und Dienstleistungen an Endkunden beitragen. 2006 wurde das EADS Improvement Programme in allen Geschäftseinheiten von EADS umgesetzt.

Dieses EIP wirkt verbessernd in vier Schlüsselbereichen:

Kundenvertrauen

EADS arbeitet in einer Branche, in der langfristige Beziehungen zu den Kunden absolut erforderlich sind. Die EADS-Produkte haben eine durchschnittliche Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Das Kundenvertrauen ist daher absolut entscheidend.

Anfang 2005 wurde eine allgemeine Methodik eingeführt, deren Ziel der konsequente Einsatz dieses Programms innerhalb des Konzerns war. Die Methodik – Customer Review process – („CRp“) basiert auf einer strukturierten Reihe von Befragungen der Entscheidungsträger der strategischen Kunden von EADS. Diese Interviews werden vom Top-Management der Geschäftseinheiten durchgeführt.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

Das Ziel ist, den Grad des Kundenvertrauens zu ermitteln, welcher bei der Bestimmung der Kundentreue wichtiger ist als die Zufriedenheit. EADS hat sich zum Ziel gesetzt, die Beziehung mit jedem ihrer Kunden zu messen (und stetig zu verbessern). Verbesserungspläne, die sich aus diesen Interviews ergeben, werden den befragten Personen berichtet.

Seit Beginn des Programms wurden insgesamt mehr als zwanzig CRps gestartet.

Für Kunden auf dem Verteidigungssektor werden komplexere CRps implementiert. Sie werden auf nationaler anstatt auf der Ebene der Geschäftseinheiten durchgeführt, da staatliche Beschaffungsaktivitäten von Natur aus Geschäftseinheiten übergreifend sind. In jedem der vier Herkunftsländer von EADS wurde eine CRp für das Verteidigungsgeschäft durchgeführt.

Dieser Ansatz wurde weltweit von den Kunden sehr begrüßt. In einigen Fällen konnte der Konzern dank der EADS-Kultur des „aktiven Hörens auf das, was Kunden zu sagen haben“ neue Verträge gewinnen.

Das französische und das britische Verteidigungsministerium lobten und schätzen den kundenorientierten Ansatz von EADS und unterstützen den laufenden Prozess vollinhaltlich.

Die meisten Geschäftseinheiten haben sich nun dem Prozess angeschlossen und es werden in einigen Fällen dritte Runden durchgeführt, wenn die Ergebnisse aus der vorhergehenden Runde von den Kunden gut geheißen wurden.

Die Denkweise der Kunden wird im gesamten Unternehmen bekannt gemacht, mit dem Ziel, sie in die EADS-Kultur und das Qualitätsmanagementsystem einzubetten.

Programm-Management

Um die Programmeffizienz von EADS wesentlich zu verbessern und dadurch das Vertrauen der Kunden zu stärken, hat EADS im Jahr 2008 unter der Schirmherrschaft und im speziellen Auftrag des Airbus COO eine gruppenweite Initiative gestartet.

Nach der Schaffung eines zugehörigen PM Rats (*PM Council*) und PM Netzwerks (*PM Network*) im Jahr 2007 wurde im Jahr 2008 ein PM Steering Board gegründet, welches die Autorität hat, Entscheidungen für gruppenweite Aktionen zur Leistungsverbesserung zu treffen. Dieses besteht aus den angesehensten Programmdirektoren und Leitern aller EADS Geschäftsbereiche sowie aus Vertretern der Unterstützungsfunktionen Finanzen, Personal, Business Improvement und Qualität.

Das Steering Board steht unter dem Vorsitz des Airbus COO in seinem speziellen Auftrag für den EADS-Konzern und:

- definiert die Strategie und den Maßnahmenplan;

- legt die Arbeitsprioritäten für das PM Council fest;
- legitimiert die Rolle und Aktionen des PM Councils.

Ein Maßnahmenplan für die PM Leistungsverbesserung wurde durch das PM Steering Board für einen geschäftsübergreifenden Einsatz ab 2009 entwickelt, genehmigt und herausgegeben.

Die Maßnahmen sind in drei Bereiche gegliedert:

- Entwicklung des Leistungsvermögens: um die Kompetenzentwicklungsstrategie für die wichtigsten PM-Bereiche zu definieren und umzusetzen;
- Methoden & Werkzeuge: um Programm- und Projektmanagementprozesse und Werkzeuge zu entwickeln, anzuwenden und ständig zu verbessern;
- operationale Unterstützung: um operative Unterstützung für Programme zu bieten.

Die ersten Ergebnisse sind ein einheitliches EADS Laufbahntwicklungsmodell, ein PM Grundlagentraining, spezielle Entwicklungszentren und ein angepasster Mentoren-Ansatz für Programm- und Projektmanager.

Das EADS-PM-Rahmenwerk wurde als Basis für eine gemeinsame EADS-PM-prache und -Terminologie entwickelt und als *die* gemeinsame Referenz herausgegeben, um die Schlüsseleigenschaften der Programmmanagementprozesse zu definieren.

Es wurde damit begonnen, die optimalen Verfahren auf alle Programme und Geschäftsbereiche anzuwenden, wobei die Resultate der technischen Programmbeurteilungen, Best Practice-Ansätze und Seminare, Überprüfungen der technischen Bereitschaft und andere eingesetzt werden, um jene Bereiche zu identifizieren, in denen eine geschäftsbereichsübergreifende Zusammenarbeit die größten Vorteile bringen kann.

Lean Operation

Lean Operation bei EADS führt zu kontinuierlichen Verbesserungen durch:

- die Eliminierung von Aktivitäten, die keinen Mehrwert generieren;
- das Schmieden engerer Verbindungen entlang der weltweiten Lieferkette; und
- das Sicherstellen stabiler Prozesse in allen betrieblichen Arbeitsabläufen.

Alle Geschäftsbereiche von EADS haben während mehrerer Jahre aktiv an „lean“-basierten Leistungsverbesserungen in den Bereichen Herstellung und Lieferkette gearbeitet. EADS konzentriert sich jetzt darauf, diese einzelnen Verbesserungsmaßnahmen wirksam einzusetzen, um durch die aktive Verbreitung von Best Practices (z.B. konzentrierte sich der EADS Lean Day for Plant & Operations Managers im Juni 2008 in Manching auf Manufacturing & Supply Chain Best Practice mit Sup@irWorld – einer Standardpräsentation von Airbus und Eurocopter) über den gesamten Konzern deren Einsatz zu beschleunigen.

Um dies effizient voranzutreiben, hat EADS einen Lean Operations Council (ab 2007 mit vierteljährlichen Treffen) geschaffen, der sich aus Führungspersonen jedes Geschäftsbereichs zusammensetzt, die über die Expertise und Autorität verfügen, auf schlanker Fertigung basierende Verbesserungen innerhalb ihres jeweiligen Geschäftsbereichs durchzusetzen. Eine weitere, durch das Lean Development Council im Januar 2008 gestartete Initiative (vierteljährliche Treffen) konzentriert sich in erster Linie auf ein EADS-Regelwerk für ein schlankes Bewertungsmodell.

DRIVER und EADS-Black Belt

EADS stattet ihre Manager mit einem „Improvement Methodology and Toolkit“ aus. Dies ist das Ziel der „Driver“-Methode, die 2005 zusammen mit umfangreichen Trainingseinheiten (mehr als 10 Trainingsmodule und 30 Tools) definiert wurde. Driver ist die EADS-spezifische Verbesserungsmethode. Das entsprechende Training kann entweder in Form von „Executive Black Belt“ (½ Tag), „EADS Silver Belt“ (2½ Tage), „EADS Green Belt“ (4 Tage) oder „EADS Black Belt“ (16 Tage) durchlaufen werden. Um als Qualified Improver anerkannt zu werden, muss der Teilnehmer von EADS Black Belt zusätzlich zum Training ein Verbesserungsprojekt abschließen, mit dem sich messbare Vorteile in Bezug auf jederzeit verfügbare Qualität, Kosteneinsparung, Kundenzufriedenheit oder eine Kombination dieser drei Faktoren nachweisen lassen.

Ein Learning Management System („LMS“) unterstützt und überwacht die Umsetzung des Programms, und bietet den Kandidaten somit die Möglichkeit Best Practices auszutauschen und über die Geschäftseinheiten hinausgehende Netzwerke für die gegenseitige Unterstützung zu verwenden. Zu Jahresende 2008 hatten sich 540 Mitarbeiter aus allen Geschäftsbereichen und -einheiten zu von der durchgeführten Sitzungen zu EADS Black Belts angemeldet. Insgesamt konnten sich 1.019 Mitarbeiter als Executive Black Belts, 788 als EADS Silver Belts und 1.117 EADS Green Belts qualifizieren.

5.2.1.4 STANDARDISIERUNG

Standardisierung ist ein Hauptfaktor für Wettbewerbsfähigkeit und kann in einem zunehmend anspruchsvolleren Markt den

Unterschied ausmachen. Durch Gesetzgebung auferlegte Standards fordern unsere Organisation durch den direkten Einfluss auf unsere Produkte, Mitarbeiter und Unternehmen und den direkten Zusammenhang mit rechtlichen und strafrechtlichen Folgen im Falle eines Verstoßes stets heraus.

Der Bereich der Standardisierung ist sehr weitgehend; er schließt viele Organisationen ein, die Standards hervorbringen, veröffentlichen, verwalten oder anwenden, welche einen Einfluss auf die Geschäfte, Tätigkeiten und Produkte von EADS haben. Die Fähigkeit, sich auf jene Standards, die für unser Geschäft am wichtigsten sind, zu konzentrieren, ist von höchster Bedeutung. Nachdem die für jeden Geschäftsbereich bedeutendsten Standards gewählt wurden, muss EADS mit seinen Geschäftsbereichen in der Lage sein, deren Entstehung zu beeinflussen und die Ergebnisse zu verstehen.

Ein EADS Standardisierungsregelwerk definiert für den gesamten EADS-Konzern, wie EADS dies im Rahmen unserer internationalen und nationalen Organisationen tun wird. Diese Richtlinie legt die langfristige Vision dar, an welcher der EADS-Konzern alle Entscheidungen, die wir in Bezug auf externe Standards treffen, messen kann. Außerdem erläutert sie die Strategie, die wir nutzen werden, um dies zu erreichen sowie die Grundlagen der Durchführung.

Diese Richtlinie beschreibt auch den Prozess der Überprüfung und Einflussnahme auf externe Standards und wie diese innerhalb von EADS-Geschäftsbereichen und -Geschäftseinheiten beschafft und zur Verfügung gestellt werden.

Diese Richtlinie wurde vom EADS-Standardisierungsgremium (*Standardisation Panel*) entwickelt, welches sich aus Vertretern aller Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten unter dem Vorsitz von CQBI zusammensetzt.

5.2.1.5 TECHNISCHE BEURTEILUNG

Der EADS Chief Technical Officer ist auf Verlangen des EADS CEO/Executive Committee oder der EADS-Geschäftsbereiche und -Geschäftseinheiten für die technische Beurteilung verantwortlich.

Zum Nutzen von CTO und um die Programmaßnahmen zu unterstützen, ist CQBI für die Leitung der technischen Beurteilung durch unabhängige Experten, die hauptsächlich aus den verschiedenen Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten von EADS kommen, zuständig. Im Jahr 2008 wurden verschiedene Beurteilungen, zum Beispiel über die SIDM, A400M und NH90 Programme, mit dem Ziel durchgeführt, Empfehlungen auszusprechen und die wichtigsten angesprochenen Probleme zu beseitigen.

5.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen

ZUSAMMENFASSUNG 2008

Im Jahr 2008 hat das Corporate Technical Office Initiativen gestartet, um die strategischen Ziele von Vision 2020 zu unterstützen und dabei weiter die Forschungs- und Technologieproduktivität zu verbessern. Das EADS Corporate Technical Office (CTO) führte Maßnahmen ein, um den nachhaltiges Wachstum von EADS durch die Entwicklung allerneuester, auch „öko-effizienter“, Technologien zu fördern. Gleichzeitig fuhr es fort, die Effizienz von Forschung und Technologie (*Research and Technology - R&T*), von technischen Prozessen und Informationsmanagement weiter zu verbessern.

FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

Das CTO führte weiterhin viele erforderliche Maßnahmen durch, um die R&T-Ziele, die mit Vision 2020 verbunden sind, zu erreichen. Dies beinhaltete die Einführung eines Leitplans für Schlüsseltechnologien, die Gründung einer konzernweiten Gruppe für „grüne“ Technologien, die Planung, wie genügend Ingenieursnachwuchs rekrutiert werden könnte, und die Verbesserung des R&T Management.

EADS hat jetzt ein geschäftsbereichsübergreifendes R&T-Führungsteam, welches einen straffen Ansatz einsetzt, um Synergien zu nutzen. EADS *Innovation Works*, die Forschungsabteilung des Konzerns, gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Verteidigung & Sicherheit, verfügen beispielsweise über eine neue Forschungseinrichtung in Newport, Wales in Großbritannien.

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

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

Im Bereich der technischen Entwicklung war das Jahr 2008 für EADS in allen Bereichen ein bedeutendes Jahr. Dabei gab es bemerkenswerte Neuerungen in der Brennstoffzellenforschung für Zivilflugzeuge, bei den Versuchen mit synthetischen Brennstoffen, beim schadstoffarmen Hubschrauber-Dieselantrieb und bei Technologien für die öffentliche Sicherheit.

CORPORATE TECHNICAL OFFICE ORGANISATION

Der Chief Technical Officer (CTO) ist für das gesamte R&T-Budget und die R&T-Produktion des gesamten Konzerns EADS verantwortlich. Der CTO gewährleistet, dass die Geschäftsstrategie ein an die technologische Strategie anknüpft. Er ist für die Entwicklung von Konstruktions- und Herstellungshilfsmitteln und -innovationen EADS-weit verantwortlich. Der CTO ist Mitglied des EADS Executive Committee und ist für das gesamte R&T-Budget und die R&T-Produktion von EADS verantwortlich. Über ein diszipliniertes und erstklassiges R&T-Portfolio, das die Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit guten Investitionserträgen gewährleistet erbringt der CTO Werte für die Aktionäre. Er verstärkt das Interesse bei indem er darauf achtet, dass hochwertige Lösungen angeboten werden, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheits Herausforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck gerecht werden. Der CTO geht auch auf allgemeine Fragen der Öffentlichkeit ein, wie etwa auf Lösungen hinsichtlich Sicherheit, Schutz, ökologische Verträglichkeit und Energieeffizienz.

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

Group Innovation Networks und ihre CTO-Team-Leiter („GINs“ 1-5) sind gegenüber dem Chief Operating Officer Innovation rechenenschaftspflichtig, damit R&T-Synergien in sämtlichen EADS-Geschäftsbereichen und EADS *Innovation Works* voll zur Anwendung kommen. Der COO Innovation ist Vorsitzender des R&T-Rats (RTC), der sich aus R&T-Direktoren der Geschäftsbereiche/Geschäftseinheiten und dem Leiter von EADS Innovation Works zusammensetzt.

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

Der Leiter von EADS *Innovation Works* (IW) untersteht dem CTO. EADS *Innovation Works* managt die R&T-Produktion des Unternehmens und setzt das technische Innovationspotenzial

des Konzerns frei. EADS IW erkennt neue Technologien, die nachhaltig die Innovationsstärke des Konzerns beeinflussen sollen, dabei ist die R&T-Strategie von EADS richtungsweisend. EADS Innovation Works arbeitet an zwei großen Standorten in der Nähe von München und Paris und beschäftigt ca. 650 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. Lokale Forschungszentren bestehen in Toulouse, Nantes und Hamburg, um den Wissenstransfer zu den Geschäftseinheiten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das die Beziehungen zu wissenschaftlichen Instituten in Russland koordiniert. EADS betreibt R&T-Zentren in Großbritannien, Spanien, Singapur und richtet im Jahr 2009 eine Präsenz in Indien ein.

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

DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

a) Der strategische Ansatz bei R&T

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

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

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

- › Werte für die Aktionäre: ein striktes und erstklassiges R&T-Portfolio, das eine einwandfreie Einführung neuer Technologien für künftige Produkte und gute Investitionserträge gewährleistet;
- › Kundenbegeisterung: hochwertige Lösungen, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsherausforderungen sowie dem konkurrenzzeitigen Kostendruck der Zukunft gerecht werden;

- › Upstream-Beiträge für die erfolgreiche zeitgerechte und qualitativ sowie preislich entsprechende Einführung neuer Produkte und Abläufe;
- › führende Stellung bezüglich der Technologie für das Wachstum des Treibstoffgeschäfts;
- › gesellschaftliche Verantwortung: R&T-Lösungen, die zu den Mobilitäts-, Umweltschutz-, Sicherheits- und Schutzerfordernissen beitragen.

b) R&T-Produktion und Management

Die R&T-Aktivitäten von EADS umfassen ein breites Spektrum an Technologiebereichen. Sie konzentrieren sich auf verschiedene Ebenen der Wertekette und sind entsprechend den Zeitvorgaben kurzfristiger/zweckgebundener Programme, mittelfristiger/fakultativer Programme und langfristiger/hoch entwickelter Konzepte zur Einführung neuer Technologien in die Produkte und Herstellungsprozesse des Unternehmens strukturiert:

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

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

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

c) EADS-Unternehmensstiftung für Forschung

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung (*Fondation d'entreprise EADS*) wurde im September 2004 in Frankreich gegründet, um multidisziplinäre Forschung in Luft- und Raumfahrtstechnologien und den Austausch zwischen Forschern in staatlichen Einrichtungen, der Privatindustrie und Instituten an technischen Hochschulen zu fördern.

Mit einer Gesamtausstattung von 24 Millionen Euro über 5 Jahre operiert die Stiftung jetzt in ihrem fünften Jahr und deren Verlängerung für weitere fünf Jahre wird in Erwägung gezogen. Sie finanzierte mehr als 60 Forschungsprojekte (einschließlich eines zu einem Doktorat führenden und eines auf ein Doktorat aufbauenden) sowie drei wissenschaftliche Vorträge.

Eines der Ziele der Stiftung ist der Aufbau von engen Beziehungen zwischen der öffentlichen Forschungsgemeinschaft und dem Bildungssektor. Dafür zeichnet sie jedes Jahr erstklassige Ergebnisse in der Forschung aus. Besonders gewürdigt werden dabei außerordentliche Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die in ihren Forschungsarbeiten Meilensteine in der Zusammenarbeit mit der Industrie setzen. Sechs „Best Thesis Awards“ (Preise für beste Diplomarbeiten) werden jährlich in den Bereichen Mathematik, Ingenieur- und Geowissenschaften, Physik, Informationstechnologien und interdisziplinären Fächern verliehen.

Die Stiftung unterstützt auch andere Organisationen, mit denen sie gemeinsame Ziele verfolgt, namentlich die französische Stiftung für Luftfahrt- und Raumfahrtforschung, das Institut für Höhere Wissenschaftliche Studien (IHES), das sich der Spitzenforschung in der Mathematik und der theoretischen Physik widmet, und die C. Génial Stiftung, welche die Verbreitung wissenschaftlicher und technischer Beiträge, besonders unter jungen Leuten, fördert. Über diesen letzten Beitrag unterstützt die Stiftung auch die Initiative „Wissenschaft in Schulen“. Diese zielt auf ein neues Image wissenschaftlicher Fächer in Mittelschulen, höheren Schulung und Kursen der Stiftung ab.

d) Bauhaus Luftfahrt (eine „Denkfabrik“ der Luftfahrtforschung)

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

e) Kompetenzmanagement

Im Jahr 2005 implementierte EADS eine Expertenrichtlinie um Mitarbeiter zu finden und zu unterstützen, die über die seitens des Konzerns gewünschten speziellen technischen Fähigkeiten verfügen. Die Experten sind der Eckstein der EADS-Strategie zur Festigung ihres technologischen Führungsanspruchs. Etwa 1.150 Experten, Experten der fünf Geschäftsbereiche von EADS in leitenden und führenden Positionen, die alle technischen Bereiche abdecken, tragen zu folgenden Punkten bei:

- Unterstützung der Kunden bis zur komplexen Problemlösung,
- Implementierung von Innovationen in neue Produkte und Dienstleistungen,

- Steigerung und Austausch von technischem Fachwissen,
- Schutz des geistigen Eigentums.

f) Anerkennung von Talenten als strategisches Humankapital

In November 2007 veranstaltete EADS die erste „Hall-of-Fame“-Zeremonie, bei der neun Preise an Angestellte des EADS-Konzerns gingen. Dabei wurden Preise in vier Kategorien vergeben: die besten Erfinder – Personen, die neue technologische Erfindungen entwickeln und patentieren; die besten Innovatoren – Personen, die während der letzten zwei Jahre innovative Projekte implementierten, die zu einer wesentlichen Ertragssteigerung oder einem wesentlichen Konkurrenzvorteil führten; die Facharbeiter – Personen mit hervorragenden Fähigkeiten, die dem Unternehmen einen wertvollen Konkurrenzvorteil bringen und ein „Sonderpreis“ für ein Team, um die besten Verbesserungsinitiativen zu honorieren, die Einsparungen bringen, zeitgerechte Lieferungen gewährleisten oder zu einer Qualitätsverbesserung führen (im Jahr 2007: das „Beste Team in der schlanken Fertigung“). Die nächsten Nominierungen und die nächste Zeremonie sind für 2009 angesetzt.

5.2.2.1 FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN: GEISTIGES EIGENTUM

Geistiges Eigentum (*Intellectual Property*, „IP“), wie Patente, Marken, Copyrights und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Geistige Eigentumsrechte sind das primäre Instrument eines technologiebasierten Unternehmens. Die Entwicklung des Patent-Portfolios und der geografischen Abdeckung sind daher wesentlich für die Verfügbarkeit und die Kontrolle von Technologien zur Förderung zukünftigen Wachstums. Durch den Schutz dieser Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen. EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt. 2008 kam EADS in den USA hinsichtlich der Gesamtanzahl der von Gesellschaften eingereichten Patente im Bereich Luftfahrt und Verteidigung auf Platz 4.

Organisation

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

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

Durchführung und Best Practices

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

des Konzerns geschlossenen Verträge, die Beteiligungen an R&T betreffen, Bestimmungen enthalten, die die Weitergabe von Wissen erlauben (EADS-R&T-Netzwerkregeln).

Im Jahr 2008 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 7.000 Erfindungen (ca. 6.350 im Jahr 2007), die durch mehr als 25.600 Patente in der ganzen Welt geschützt werden. Der Zuwachs der im Jahr 2008 eingereichten Patente ist ein guter Indikator für die größere Dynamik im Bereich R&T und Produktentwicklung. 2008 wurden 1.088 Patente eingereicht, im Vergleich zu 957 im Jahr 2007. Aufgrund der erhöhten Anstrengungen ist EADS im Patent-Scorecard-Ranking des Wall Street Journals auf der Liste für den Raumfahrt- und Verteidigungsbereich in den USA vom 9. auf den 6. Platz gestiegen, was den Schwerpunkt von EADS auf dem US-amerikanischen Markt unterstreicht.

Für den internationalen Patentschutz stützt sich EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht. 2007 wurden laut dem Jahresbericht der World Intellectual Property Organization für EADS und ihre Geschäftsbereiche 386 internationale Anmeldungen veröffentlicht. EADS ist damit das weltweit führende Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen im Hinblick auf internationale Patentanmeldungen.

	2008	2007	2006	2005
Neue Erfindungen eingereicht (einige davon sind durch verschiedene Patente geschützt)	1.088	957	792	586
EADS-Patentportfolio (am Jahresende)	25.665	20.653	18.366	15.036

Anwendungsbereich: EADS.

5.2.3 Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten

Die Vision von EADS auf dem Gebiet der Beschaffung sieht die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils durch die Gewinnung und Integration der weltbesten Lieferanten vor. Die Beschaffungsstrategie von EADS ist so ausgelegt, dass sie diese Vision unterstützt.

5.2.3.1 RICHTLINIEN

In den Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten finden sich die folgenden Aussagen:

„Lieferanten haben einen großen Einfluss auf den Wert der EADS-Produkte und spielen eine wichtige Rolle für die Kundenzufriedenheit. Deshalb strebt EADS eine vollständige

Integration der Lieferanten in ihre geschäftsethischen Aktivitäten an;

„Die Beschaffungsprinzipien von EADS fördern beiderseits gewinnbringende Beziehungen zu den Lieferanten; gleichzeitig verpflichten diese Beschaffungsprinzipien von EADS alle Lieferanten dazu, verantwortungsvoll zu handeln und die Standards und Anforderungen von EADS auf allen Ebenen der Lieferkette zu implementieren;

EADS verpflichtet sich zu langfristigen Beziehungen und Partnerschaften mit ihren Lieferanten, insbesondere bei der Entwicklung von technischem Know-how.“

5.2.3.2 ORGANISATION

Beschaffungsstrategie

EADS Corporate Sourcing ist der strategische Architekt der Beschaffungsfunktionen und gibt konzernweit die allgemeine Marschrichtung für alle Beschaffungsmaßnahmen vor, vor allem in Bezug auf die grundlegenden Bestandteile der Beschaffungsstrategie, d.h. Beschaffungsmarketing, Gemeinsame Beschaffung, Lieferantenbewertung sowie die Verteilung von Chancen und Risiken:

- **Beschaffungsmarketing und globale Beschaffung** dienen der Identifizierung der besten potenziellen Lieferanten weltweit und deren Einstufung in Bezug auf ihre Fähigkeiten und Zertifizierungen. Beschaffungsmarketing spielt dabei eine große Rolle, da EADS neue globale Zuliefermärkte anvisiert, die das Globalisierungsziel von EADS unterstützen sollen (40% Beschaffung außerhalb Europas im Jahre 2020);
- **Gemeinsame Beschaffungsmaßnahmen** ermöglichen die konzernweite Steigerung der Kaufkraft. Eine Gruppe von Chefeinkäufern bündelt die Beschaffungsvolumina bestimmter Materialgruppen, um so über größere Volumina verhandeln zu können. Die gemeinsame Beschaffung ermöglicht den Geschäftseinheiten von EADS, einen normalen EADS-Vertrag pro Lieferanten zu verwenden;
- das EADS-Verfahren zur **Lieferantenbewertung und Weiterentwicklung** gewährleistet, dass die Leistungen der Lieferanten regelmäßig bewertet werden. Lieferanten können erwarten dass dieselben Verfahren und Kriterien (Handel, Logistik, Qualität, technische Unterstützung und Kundendienst) für alle Geschäftseinheiten gelten. Auswertungen werden mit den Lieferanten erörtert, um weitere Verbesserungs- und Entwicklungspläne zu besprechen. Aufgrund der Komplexität der angeschafften Systeme zieht EADS langfristige, zuverlässige, stabile und beiderseits gewinnbringende Beziehungen mit wichtigen Lieferanten vor. Partnerschaften bleiben denjenigen Lieferanten vorbehalten, die dauerhaft hervorragende Leistungen erbringen und ein langfristiges und glaubwürdiges Interesse an den Geschäftsinteressen von EADS demonstrieren und diese Interessen mit ihren eigenen Entwicklungen und Investitionen unterstützen können. In diesem Zusammenhang werden Lieferanten in den frühen Phasen der Produktentwicklung hinzugezogen;
- sowohl die **Geschäftsrisiken wie auch die sich bietenden Möglichkeiten** sollten auf angemessene Weise mit dem Lieferanten geteilt werden. Die Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten befassen sich mit allen typischen Risikoarten, einschließlich Risiken in Zusammenhang mit CSR, und machen Vorschläge, wie diese in Verträgen von EADS gehandhabt werden sollen.

Die Beschaffungsrichtlinien legen auch Prinzipien und Richtlinien für Geschäfte mit aktuellen und künftigen Lieferanten fest. Diese Richtlinien geben vor, wie Partnerschaften im Interesse aller Beteiligten fair gehandhabt werden müssen und wie Streitigkeiten professionell beigelegt werden, und zwar so schnell wie möglich und gemäß den Partnerschaftsverträgen.

Beschaffungsnetzwerk

Jeder Geschäftsbereich und jede Geschäftseinheit von EADS verfügt über eigene Bezugsquellen und Beschaffungsfunktionen.

Die fünf Chief Procurement Officers der Geschäftsbereiche von EADS bilden den **Chief Procurement Officers Council** („CPOC“) unter dem Vorsitz des Chief Procurement Officer von EADS. Dieser Ausschuss ist verantwortlich für die Implementierung der Beschaffungsstrategie von EADS innerhalb jedes Geschäftsbereichs. Die Chief Procurement Officers haben Sourcing-Netzwerke ins Leben gerufen, um andere strategische Themen über sämtliche Geschäftsbereiche von EADS hinweg zu koordinieren. Zu diesen strategischen Themen gehört, dass CSR von einem eigens dafür vorgesehenen CSR Beschaffungsnetzwerk gemanagt wird. Das CSR-Netzwerk Beschaffung verfolgt das Ziel, die Managementprozesse und die damit einhergehende Dokumente für das CSR-Sourcing von EADS zu formalisieren. Dieses Netzwerk setzt sich aus Schwerpunkten in den Beschaffungsorganisationen jedes Geschäftsbereichs zusammen und wird von Corporate Sourcing von EADS koordiniert.

5.2.3.3 DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

Beschaffungskontext 2008

Da drei Viertel der Erträge von EADS von externen Lieferanten abhängig sind, ist ein effektives und effizientes Relationship Management im Hinblick auf die Lieferanten ein wichtiger Faktor für den Erfolg von EADS. Die 50 wichtigsten Lieferanten decken 61% des Beschaffungsvolumens und die wichtigsten 250 Lieferanten decken 75% des Geschäfts ab.

Komplexe Systeme und Ausrüstungen stellen 39% des Beschaffungsumfangs von EADS dar. Strukturen-, material- und produktbezogene Dienstleistungen machen 38% aus, die nicht produktbezogene Materialbeschaffung beläuft sich auf 23%.

Obwohl EADS bei ihren Lieferanten gerne den Status eines wichtigen Kunden für sich beansprucht, will sie, dass diese Lieferanten unabhängig und in Sachen technologischer Entwicklungen immer auf dem neusten Stand bleiben. Im Durchschnitt erzielen die Lieferanten von EADS maximal 11% ihrer Gesamterträge aus dem Geschäft mit EADS. Der Großteil des Beschaffungsvolumens von EADS wird von Großunternehmen abgedeckt. Das verbleibende Beschaffungsvolumen (15%) verteilt sich auf eine große Zahl

von kleinen und mittleren Unternehmen (gemäß der Definition der Europäischen Kommission also Unternehmen, die weniger als 250 Angestellte haben und weniger als 50 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften).

Die Beschaffungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die EADS-Herkunftsstaaten Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien sowie die USA. Die Beschaffung außerhalb der EU und Nordamerika hält sich noch in Grenzen. EADS plant jedoch ihre globalen Beschaffungsmaßnahmen zu erweitern, um die weltweiten Ressourcen besser zu nutzen und so auch den Vertrieb zu stärken. Wie bereits in der Vergangenheit, sind die meisten EADS-Lieferanten in der EU (ca. 77%) und Nordamerika (21%) zu finden, in Regionen, in denen die Anwendung sozialer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Maßnahmen durch entsprechende Normen und Gesetze geregelt ist. Die Vertragsbedingungen des EADS-Beschaffungswesens sehen vor, dass der Lieferant jederzeit alle Gesetze und Bestimmungen im Hinblick auf wirtschaftliche, umweltrelevante und soziale Vorgaben erfüllt und sämtliche Anstrengungen unternimmt, um bevorstehende Änderungen dieser Vorgaben antizipiert.

Um die Einhaltung der Anforderungen von EADS-CSR innerhalb der Lieferkette zu unterstützen, haben sich die EADS-Lieferanten der ersten Ebene vertraglich verpflichtet, diese Anforderungen an die Lieferanten der zweiten Ebene weiterzugeben.

Die Beschaffungsmaßnahmen reflektieren zudem die Prinzipien des UN Global Compact Abkommens. Als Mitglied des UN Global Compact ist EADS entschlossen, diese Prinzipien in ihrer Lieferkette anzuwenden und setzt bei ihren Lieferanten voraus, dass sie die allgemeingültigen Standards in den -Bereichen der Menschenrechte, der Umwelt und des Beschäftigungswesens respektieren.

CSR-Projekt

Im Jahr 2007 einigten sich das Sourcing CSR Network mit den ausgewählten Lieferanten auf verschiedene Verfahren (den CSR Supplier Code (Lieferantenkodex); das CSR Lieferanten-Auswertungsformular; eine CSR Vertragsklausel, abrufbar auf der Website von EADS www.eads.com; und diverse Verfahren, mit der die Einhaltung der Lieferanten der EADS-CSR-Richtlinien bewertet werden können). Diese Verfahren werden innerhalb der BU weiterverbreitet. Im Jahr 2008 galten EADS Umweltauflagen für Lieferanten als Konzernempfehlung. Diese Auflagen wurden bereits von Airbus implementiert.

Konditionen in Beschaffungsverträgen in Verbindung mit CSR

In die allgemeinen Kaufbedingungen von EADS, die Aufträgen beigelegt sind, wird eine CSR-Klausel aufgenommen.

Die verschiedenen CSR-Aspekte wurden bereits durch das EADS-Sourcing Risk and Opportunities Management („ROM“), das eine Empfehlung für entsprechende Vertragsrichtlinien in Schlüsselkapiteln ausspricht, ins Auge gefasst. Diese Richtlinien wurden im EADS-Sourcing-Informationstool veröffentlicht, in dem die Prinzipien für das Erstellen von Verträgen und die typischen Verzichtserklärungsklauseln in Verträgen erklärt und praktische Hinweise für Einkäufer gegeben werden. Die Anforderungen sind je nach Bereich vertraglich bis auf die Ebene von Unterlieferanten abgestuft.

In Bezug auf die Umweltverantwortung geht aus den Vertragsrichtlinien z.B. hervor, dass: „im Kaufvertrag vorgesehen sein soll, dass der Lieferant alle anwendbaren Gesetze, Bestimmungen etc. sowie alle Anforderungen, die von EADS erfüllt werden müssen (z.B. Global Compact Initiative) und Endkunden-Anforderungen, zu erfüllen hat, insbesondere: (1) wird von Lieferanten erwartet, dass im Hinblick auf den Umweltschutz besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden; (2) dass das Bewusstsein für Belange der Umwelt geschärft wird; und (3) dass umweltfreundliche Technologien entwickelt und eingesetzt werden.“ Die Empfehlungen an Einkäufer verweisen ebenfalls darauf, dass EADS die Lieferanten anhält ein Umweltmanagementsystem einzuführen, dass die internationalen Normen wie ISO 14000 oder EMAS (Eco-Management und Audit-Schema) erfüllt.

Insbesondere wird empfohlen, dass der Vertrag die für EADS wesentlichen Verpflichtung wie die Unterstützung, die Beachtung und der Schutz internationalen Menschenrechts innerhalb der Einflussosphäre des Lieferanten, die Beachtung der Versammlungsfreiheit und die Anerkennung von Tariflöhnen; die Ausrottung aller Arten von Zwangsarbeit; die Arbeitsplatzqualität wie beispielsweise, aber nicht ausschließlich, angemessene Bezahlung, Gesundheitsschutz und Arbeitsplatzsicherheit, enthalten soll.

Besondere Aufmerksamkeit richten die Beschaffungsteams auf die Auswirkung der Finanzkrise in der Lieferkette. Es werden eine Reihe von einheitlichen Gegenmaßnahmen festgelegt, damit bei Lieferanten, die in finanziellen Schwierigkeiten geraten, prompt und geordnet reagiert werden kann.

Die Vorgaben für die Einhaltung der Reach-Vorschriften wurde von mehreren fachübergreifenden Teams erstellt, nämlich für jeden Geschäftsbereich unter der Leitung des EADS Environmental Network. Diese Vorgaben wurden von der Beschaffungsabteilung kräftig unterstützt, indem sie spezielle Mittel für dieses Projekt freimachten. Der Käuferkreis arbeitet intensiv mit den Lieferanten zusammen, um Risiken der Nichteinhaltung oder Unterbrechung in der Lieferkette vorzeitig zu erkennen und zu verhindern. Letztere wurden bereits abgeschwächt.

Best Practices der Geschäftseinheiten

Neben dem oben beschriebenen Top-Down-Ansatz, erzielte das CSR im Bereich Sourcing gute Fortschritte, wie sich anhand der nachstehenden Beispiele zeigt:

Airbus

Im Januar 2007 wurde Airbus als weltweit erste Luft- und Raumfahrtgesellschaft die Umweltmanagementnorm ISO 14001 „full life-cycle approach“ (Berücksichtigung der gesamten Lebensdauer) erteilt. Die Lieferkette spielt beim Erreichen der Ziele hinsichtlich ISO 14001 eine strategische Rolle. Das Umweltprojekt von Airbus erfährt von der Airbus-Beschaffung uneingeschränkte Unterstützung.

Umweltschutzrichtlinien der Airbus-Beschaffung sind im Airbus-Intranet abrufbar. Mitarbeiter von Airbus Procurement werden regelmäßig zur Absolvierung von E-Learning-Modulen eingeladen, um zu lernen, wie die Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz in vertragliche Vereinbarungen einzubringen sind; Ferner wird der „Taschenführer Airbus-Umweltschutz“ allen Mitarbeitern im Beschaffungsbereich von Airbus kommuniziert. Darin präsentiert der CEO von Airbus die sich aus der Umweltproblematik ergebenden Herausforderungen für Airbus und der Head of Procurement erläutert die Verpflichtung und Ziele für das Procurement unter dem Aspekt des Umweltschutzes sowie die „goldenen“ Regeln für einen Beitrag zum Umweltschutz. Im Führer sind auch die für das Umwelt-Management verantwortlichen Personen innerhalb der Beschaffung aufgeführt;

In einem spezifischen Kapitel des „Airbus Supplier Portal“ im Internet haben die Lieferanten Online-Zugriff auf die

Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz; Um das Bewusstsein für Umweltfragen innerhalb der Lieferkette zu erhöhen, wurden mehrere externe Kommunikationsveranstaltungen durchgeführt.

Astrium

Die CSR-Anforderungen werden bereits beim Vorauswahlverfahren für Lieferanten, im Rahmen der grundlegenden Anforderungen an einen Lieferanten berücksichtigt; damit sollen insbesondere die folgenden Punkte sichergestellt werden: (1) Einhaltung des Verhaltenskodex von EADS und der CSR-Richtlinien und (2) Bewusstsein für und Aufzeigen der Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen: WEEE, RoHS usw. Die Umweltschutz-Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen von Astrium können auf einer speziellen Intranetseite von den Beschaffungsteams der Astrium eingesehen werden.

Im Jahr 2008 wurden mehr als 90 Zulieferer hinsichtlich ihrer CSR-Performance evaluiert.

Verteidigung

Es wurde ein Procurement Compliance Program (Programm zur Einhaltung von Beschaffungsvorschriften) erstellt und darin sind die „goldenen Regeln und Verfahren“ sowie wesentliche Schlüsselindikatoren für Performance aufgeführt.

Beschaffungsdaten

Alle unten angegebenen Zahlen wurden mit Hilfe des folgenden Euro- und US-Dollar-Wechselkurse berechnet (2008: 1,4708; 2007: 1,4000; 2006: 1,2556; und 2005: 1,2441).

Bedeutung der Beschaffung außerhalb von EADS im Verhältnis zu den Erträgen	2008	2007	2006	2005
	72	73	74	70

Beschaffungsvolumen: Kostenübersicht pro Land für die größten 10 Länder in Prozent vom gesamten Beschaffungsvolumen	2008	2007	2006	2005
Frankreich	31	31	32	31
Deutschland	21	21	21	22
Vereinigte Staaten	20	21	20	22
Vereinigtes Königreich	14	14	14	12
Spanien	4	3	4	4
Italien	2	2	2	1
Niederlande	1	1	1	1
Belgien	1	1	1	1
Kanada	1	1	1	1
Schweiz	<1	1	1	1

Die geografische Verteilung des Beschaffungswesens ist stabil.

Geografische Verteilung der Einkäufe in Prozent der Gesamteinkäufe	2008	2007	2006	2005
Europa	77	76	77	75
Nordamerika	21	22	21	23
Übrige Welt*	2	2	2	2

Anwendungsbereich: EADS.

* Inklusive <1% in Ländern, die keine Mitglieder der OECD sind.

5.3 UMWELTSCHUTZ

Umweltschutz ist allgemein von vorrangiger Bedeutung und erfordert sowohl von den Bürgern, Politikern wie auch der Industrie besonderes Engagement und verantwortungsbewusstes Handeln. Dabei muss oft Hand in Hand zusammengearbeitet werden. Der Schwerpunkt für EADS liegt in der Erfüllung seiner Aufgabe: das heißt Gewährleistung von Mobilität, Austausch und Sicherheit für jeden Einzelnen – Grundvoraussetzungen also in unserer modernen Gesellschaft.

Umwelteffizienz wird dabei bei „Vision 2020“ – dem Fahrplan von EADS – als wichtiges Ziel identifiziert. Es soll die Erlöse

aus den Produkten und Dienstleistungen für unsere Kunden und Interessengruppen steigern, wobei gleichzeitig der Einfluss auf Umwelt während des Betriebs und der Herstellung dieser Produkte im gesamten Lebenszyklus verringert werden sollen.

Innovative und umwelteffiziente Technologien und Verfahren spielen also für den Nachhaltigkeitsfaktor des Konzerns eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver und wettbewerbsfähiger werden und somit Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert aus Sicht der Interessengruppen fördern.

5.3.1 Richtlinien

Eine aktualisierte Umweltstrategie, die vom Executive Committee von EADS uneingeschränkt bestätigt wurde, wurde 2008 als wesentlicher Grundstein des EADS Corporate Environmental Management System (EMS) veröffentlicht.

EADS verpflichtet sich einer laufenden Einschätzung seiner Umweltperformance während des gesamten Lebenszyklus seiner Produkte, um somit Verfahren weiter verbessern und die Interessensgruppen umfassend auf dem Laufenden halten zu können.

Als Teil ihrer umfassenden Richtlinien der Corporate Social Responsibility verpflichtet sich EADS, die folgenden den Richtlinien, basierend auf neun Prinzipien, einzuhalten:

1. EADS verpflichtet sich, seine Herstellungs- und Dienstleistungsverfahren entsprechend den geltenden Umweltschutzgesetzen und -vorschriften durchzuführen und setzt alles daran, eventuelle Abweichungen davon zu beseitigen. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, sind die

Konzerngesellschaften bestrebt, neueste Umweltnormen zu entwickeln und umzusetzen;

2. EADS ist bemüht, wesentliche Umweltfragen, Möglichkeiten und Risiken mit Bezug auf deren Betriebsprozesse und Produkte zu prüfen und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um deren schädlichen Einfluss während der gesamten Lebensdauer so gering wie möglich zu halten;

3. EADS ist bestrebt, ein fortschrittliches Umweltmanagementsystem einzuführen, dass verbindlich ist und der Lebensdauer des Produktes entspricht. Dabei sollen sämtliche Tätigkeitsbereiche des Unternehmens und produktspezifischen Aspekte berücksichtigt werden. Dahin gehend fördert der Konzern Zertifikate für solche Umweltmanagementsysteme;

4. EADS verpflichtet sich, regelmäßig transparente und zuverlässige Berichte über die Umsetzung der Umweltziele bereitzustellen. Durch die Bereitstellung akurater und

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

relevanter Daten fördert der Konzern wissenschaftliche Debatten über Umweltfragen mit den jeweiligen Interessengruppen;

5. EADS hat sich im Hinblick auf Technologien und die Mobilisierung von Fachwissen zu einem ausgezeichneten Umweltschutzverhalten verpflichtet um über Forschung, Konstruktion und Entwicklung optimale saubere und grüne Technologien und Produkte, ohne Verletzung von Qualität, technischen Anforderungen und Sicherheit, anbieten zu können;
6. EADS möchte die besten Technologien und Produkte anbieten, die einen Beitrag zum Umweltschutz leisten, mögliche umweltschädliche Ursachen feststellen und verringern und sich an unvermeidliche Veränderungen unserer Umwelt anpassen;
7. EADS möchte bei der Einrichtung eines internationalen industriellen Regelwerks von Zielen, Praktiken, Standards und Richtlinien mitwirken, das auf laufendem Dialog und freiwilligen Verpflichtungen basiert;
8. EADS ist bestrebt, das Umweltbewusstsein ihrer Interessengruppen zu erhöhen. Der Konzern erwartet von seinen Partnern und Zulieferern, dass sie diese Umweltpolitik von EADS zum Schutz der Umwelt anerkennen;
9. EADS ist überzeugt, dass ihre Mitarbeiter eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung ihrer Umwelteffizienzstrategie einnehmen. Der Konzern fördert und unterstützt konkrete Veränderungen im umweltfreundlichen Verhalten jedes Einzelnen.

5.3.2 Organisation

Jeder Geschäftsbereich und -einheit und jede Unternehmenseinheit und Unternehmensabteilung von EADS ist für die betriebliche Umsetzung der Umweltpolitik von EADS verantwortlich.

Die Konsistenz der verschiedenen Initiativen wird im gesamten Konzern koordiniert und vom EADS Environmental Network vorgegeben. Dieses setzt sich formal aus Vertretern der Hauptgeschäftsbereiche zusammen und liegt in der Verantwortung des Corporate Secretary.

Aufgabe des Environmental Network ist die kontinuierliche Verbesserung der Umweltperformance, das Fördern des gegenseitigen Austauschs von Best Practices, die Überwachung von Möglichkeiten und Risiken und die laufende Vorwegnahme neuer relevanter regulatorischer Regelwerke. Für spezielle Themen, die für den Konzern von großer Bedeutung sind, wurden Unterarbeitsgruppen eingerichtet, wie etwa zum Thema Klimaveränderung/Energie/Reach.

Dank einer Reihe geeigneter KPI's und moderner Berichterstattungsverfahren werden im Rahmen des Umweltmanagementsystems (EMS) erreichte Ziele mit den Vorgaben regelmäßig verglichen.

EADS ist bestrebt, gemeinsame Initiativen mit der gewerblichen Wirtschaft zu entwickeln, um die Umweltperformance des Sektors insgesamt auf möglichst effiziente, konsistente und wirtschaftliche Weise zu verbessern. EADS ist bereits in mehreren europäischen und internationalen umweltbezogenen Ausschüssen bzw. Arbeitsgruppen der Branche Mitglied oder in führender Rolle tätig, beispielsweise bei:

- ICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations) – Aircraft Noise & Engine Emissions Environment Committee: Airbus stellt den stellvertretenden Vorsitzenden);
- ASD (Vorsitz im Umweltausschuss und in der Arbeitsgruppe Reach).

EADS nimmt auch an Umweltschutz-Arbeitsgruppen internationaler Branchenorganisationen, wie GIFAS in Frankreich, ATECMA in Spanien, BDLI in Deutschland und SBAC in Großbritannien teil. Ferner wurde eine Zusammenarbeit mit AIA (Aerospace Industries Association of Americas) und SAE initiiert, um angemessene Standards zu entwickeln, die die Reaktion der Lieferkette hinsichtlich der Einhaltung der Reach-Vorschriften entschärfen sollen.

5.3.3 Durchführung und Best Practices

EADS ist bestrebt, die Umweltpformance nicht nur ihre Standorte sondern auch ihrer Produkte, und zwar während ihres gesamten Lebenszyklus, von der Konstruktion bis zu ihrer endgültigen Außerbetriebnahme, laufend zu verbessern. EADS möchte die Umwelt zum echten Antriebsfaktor für kulturelle Veränderungen machen und die relevante Wertschaffung für das Unternehmen fördern.

Bei der Förderung der Umweltkultur und des umweltbewussten Verhaltens innerhalb des Unternehmens mithilfe eines angemessenen fortschrittlichen Umwelt-Managements werden die Forschungsbemühungen auf hohem Niveau fortgeführt, damit den Kunden stets die saubersten und umweltfreundlichsten Technologien und Produkte angeboten werden können, die gleichzeitig im Einklang mit dem kürzlich vereinbarten Fahrplan stehen.

DER EADS-UMWELTFAHRPLAN ZU UMWELTEFFIZIENZ

EADS verpflichtet sich, ein umwelteffizientes Unternehmen zu werden. Um diese Vision mit nachhaltigen und konkreten Projekten und Taten zu untermauern, wurde ein Umweltfahrplan für den Konzern erstellt. Darin sind die allgemeine Richtung und Zeitabschnitte der anspruchsvollen Ziele für den gesamten Konzern vorgegeben, die bis 2020 zu erreichen sind, insbesondere Management, betriebs- und produktorientierte Leistungsziele. Dazu gehören:

Umweltmanagementziele:

- 100% von EADS sind durch das Zertifikat ISO 14001 mit Lebensdauerorientierung und ein einzelnes Firmenzertifikat abgedeckt;
- 100% der neuen EADS-Produkte sollen umwelteffizient entwickelt werden;
- 100% von EADS soll mit einer allgemeinen Umweltmethodik bewertet werden, mit der hinterlassene Spuren der Umweltpolitik in der Umwelt nachverfolgt werden können;
- Überprüfung von 80% der wichtigsten industriellen Prozesse, die auf mehr Umwelteffizienz abzielen;
- die 300 wichtigsten Lieferanten verschreiben sich dem Ziel 14001 oder anderen EMS.

Betriebliche Leistungsziele:

- 80% Reduktion des Wasserabflusses;

- 50% Reduktion von Abfallstoffen, Wasserverbrauch, CO₂ und VOC-Emissionen;
- 30% Reduktion des Energieverbrauchs;
- 20% Energie aus erneuerbaren Energiequellen;
- Erreichen der ACARE-Forschungsziele für die Luftfahrt und der verschiedenen definierten Ziele für andere Produktportfolios;
- Entwicklung umwelteffizienter Lösungen für Haupt- und dazugehörige Nebenkundensegmente, welche für das Unternehmen nachhaltig Mehrwert schaffen.

UMWELTMANAGEMENT ISO 14001/EMAS

Im Rahmen der Richtlinien und des Umweltfahrplans fördert EADS nicht nur die Umweltzertifizierung ihrer Geschäfte, sondern auch die Entwicklung einer uneingeschränkten Lebensdauerorientierung, da hierin die wirtschaftlich und zweckmäßig beste Verfahrensweise zu sehen ist, die nachhaltig Umwelteinflüsse erwirken kann. An allen EADS-Standorten wurden stufenweise stabile zertifizierte Umweltmanagementsysteme („EMS“) implementiert, wobei das Ziel darin besteht, alle EADS-Standorte abzudecken und ein einzelnes Firmenzertifikat ISO 14001 zu erhalten.

Die konzernweite EMS-Implementierung erleichtert EADS den Weg zum wirksamen Umweltschutz. Seit 2004 hat sich die Zahl der betroffenen Standorte mehr als verdoppelt und zum 31. Dezember 2008 arbeiten inzwischen mehr als 80% aller EADS-Mitarbeiter im Einklang mit einem EMS.

So erlangte beispielsweise Eurocopter die ISO 14001-Zertifizierung ihrer deutschen Werke im Jahre 2007 und konnte diese 2008 weiter ausdehnen. Die werk- und produktorientierte EMS, wie von Airbus ab 2006 eingeführt, deckt alle europäischen Airbus-Produktionsstätten ab, einschließlich des Hauptgeschäftssitzes von Airbus sowie für alle produktbezogenen Tätigkeiten während ihres gesamten Lebenszyklus. Wo dies während des Lebenszyklus sinnvoll erscheint, können damit über einen innovativen Ansatz angemessene Maßnahmen zur wirksamen Minimierung von Umweltauswirkungen festgelegt werden. Ein beträchtlicher Fortschritt hinsichtlich der Ausdehnung und Umsetzung dieser Normen ist bei Airbus China (Beijing Campus) und allen Hauptwerken in den USA zu verzeichnen. Diese werden 2009 insbesondere in China (FAL in Tianjin), in den USA und Indien weiter ausgebaut.

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

Airbus beteiligt sich aktiv an der Förderung und Verbreitung ihres EMS in der gesamten Luft- und Raumfahrtgemeinschaft und ihrer Lieferkette als Schlüsselemente sowie in der Lufttransportbranche insgesamt, um deren Umweltschutzverhalten systematisch anzusprechen und zu verbessern und um Mehrwert zu schaffen. Airbus trug während des gesamten Jahres 2008 zu einer Reihe von Initiativen mit verschiedenen anderen Organisationen (Handelskammern, Nationale Handelsorganisationen, EADS Deutschland) bei, um Richtlinien für dieses neue Management zu festzulegen, das sich am Lebenszyklus orientiert. Es wurde auch Unterstützung im Hinblick auf die Implementierung des EMS bei verschiedenen Kundenorganisationen angeboten.

KLIMAWANDEL UND ENERGIEBEZOGENE FRAGEN

Klimawandel und energiebezogene Fragen gehören zu den wichtigsten Umweltherausforderungen. Deswegen wurde eine Klima- und Energieinitiative gestartet. Mit dieser Initiative, die eine breite Palette an zusätzlichem Expertenwissen aus allen Geschäftsbereichen von EADS heranzieht, soll EADS eine zuverlässige und detaillierte Einschätzung der Herausforderungen und Möglichkeiten für EADS mit Bezug auf eine „kohlenstoffreduzierte Wirtschaft“ bereitgestellt werden.

Interessengruppen fordern zunehmend Auskünfte über Kohlenstoffemissionen und erwarten strengere Vorschriften (z.B. Emission Trading Schemes). Zu diesem Zweck wurde ein vollständiges Kohlenstoffprotokoll entsprechend dem Green House Gas Protocol (GHG-Protokoll) in Zusammenarbeit mit den wichtigsten internationalen Partnern eingeführt. Auf diese Weise sollen zum einen diverse Risiken erkannt werden und zum anderen Möglichkeiten für die weitere Reduzierung der GHG-Emissionen und dazugehörigen Kohlenstoffe ausgelotet werden.

Mögliche Risiken für die Geschäfte von EADS im Zusammenhang mit dem Klimawandel gehen von der wahrscheinlich zunehmenden Knappheit fossiler Brennstoffe aus, den daraus resultierenden Druck auf Energiekosten zusammen mit den geplanten Bauvorhaben hinsichtlich Infrastruktur und zunehmenden Luftverkehr. Der Konzern ist sich allerdings bewusst, dass er in Sachen Betriebseffizienz und Nachhaltigkeit den Energieverbrauch überall da, wo möglich, senken muss, damit die Auswirkung durch den erwarteten Zuwachs abgekoppelt werden kann. Darum wurden in allen

Bereichen von EADS zahlreiche Verbesserungsprogramme eingeführt, die immer weniger Infrastrukturspuren durch den Gesamtenergieverbrauch hinterlassen und erneuerbare Energiequellen, wie etwa der Einsatz von Solarplatten, zur Geltung lassen können sollen.

Einige EADS-Standorte sind bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems und haben strenge Initiativen zur Reduzierung des Energieverbrauchs implementiert. Die kürzliche Einbeziehung der Luftfahrt in das EU ETS (EG Richtlinie 2008/101) wurde ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den Interessengruppen aus dem Luftverkehrssektor angesprochen, wobei es um eine faire Internationalisierung der EU ETS unter der Aufsicht von ICAO geht.

Während die Betriebsstätten von EADS relativ geringe Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen haben (laut IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ist der Lufttransport derzeit für nur 2% des gesamten, von Menschenhand verursachten CO₂-Ausstoß verantwortlich), versucht der Konzern intensiv, das gesamte erforderliche Fachwissen zu mobilisieren und seine R&T-Bemühungen bezüglich der Konstruktion, der Entwicklung und der Herstellung der saubersten, grünsten und energieeffizientesten Technologien und Produkte deutlich zu erhöhen.

Im R&T-Bereich nimmt EADS an den wichtigsten internationalen und europäischen Technologieprogrammen teil oder ist dort führend. In diesen Programmen geht es um Themen, die im Zusammenhang mit Klimawandel stehen, wie etwa EG „Clean Sky“ Joint Technology Initiative (JTI). Die JTI Clean Sky ist das größte jemals mit der Europäischen Kommission eingerichtete Forschungsprojekt und wird über einen Zeitraum von sieben Jahren laufen. Das Gesamtbudget für das Projekt beläuft sich auf 1,6 Milliarden Euro (die Finanzierung erfolgt zur Hälfte durch die Europäische Kommission und zur Hälfte durch die Industrie). Durch die Unterstützung der „Clean Sky“-Ziele des ACARE (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa) soll der Einfluss des Luftverkehrs auf die Umwelt radikal verbessert werden, indem innovative Technologien und Lösungen bereitgestellt werden, die schrittweise Reduktionen von Lärm (50%ige Reduktion des wahrgenommenen Lärms), Schadstoffen (50%ige Reduktion von CO₂ und 80%ige von NO_x) und Treibstoffverbrauch der nächsten Flugzeuggeneration bis 2020 gestatten. Es umfasst auch die Entwicklung eines „grünen“ Produktlebenszyklus, einschließlich Herstellung, Wartung und Entsorgung.

Während Airbus, Eurocopter und EADS CASA jeweils für einen speziellen integrierten Technologie-Demonstrator (bzw. „Smart Fixed-Wing“-Flugzeug, grüner Drehflügler und grünes Regionalflugzeug) die Co-Leitung innehaben, beteiligen sich EADS Innovation Works und ATR in Form von Beteiligungsunternehmen. Nach der Unterzeichnung einer

Vereinbarung im Jahr 2006 wurde das Programm im Februar 2008 offiziell gestartet;

Zu den anderen, der Senkung des CO₂-Ausstoßes gewidmeten, Initiativen, an denen sich EADS beteiligt, zählt auch das SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research), dessen Ziel es ist, das EU-Luftverkehrsmanagement über die Implementierung des einheitlichen europäischen Luftraums zu verbessern.

Bei Airbus werden in Kooperation mit wesentlichen externen Partnerschaften große Forschungsanstrengungen unternommen, um den fossilen Treibstoffen umweltfreundlichere Alternativen entgegenzusetzen zu können. Im Jahr 2007 unterzeichnete Airbus mit Qatar Airways, Qatar Petroleum, Qatar Fuels, Qatar Science and Technology Park, Rolls-Royce plc und Shell International Petroleum Company Limited eine Vereinbarung zur Erforschung potenzieller Vorteile synthetischer Jet-Treibstoffe für Flugzeugtriebwerke. Dies führte zum Flug einer A380 auf der Strecke Filton-Toulouse am 1. Februar 2008, bei dem ein Triebwerk mit GTL (Gas To Liquid) angetrieben wurde, das durch die Umwandlung von Erdgas in dem nach Fischer-Tropsch benannten chemischen Prozess gewonnen wurde. In diesem Bereich werden verstärkt ergänzende Untersuchungen entwickelt, doch dieser erste Schritt zeigt den Einsatz seitens Airbus für eine umweltfreundlichere und CO₂-ärmere Luftfahrt.

ABFALL UND NATÜRLICHE RESSOURCEN

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

Aufgrund der Verwendung der angemessensten Eliminierungs-, Valorierungs- und Rückführungswege, die gemeinsam mit den führenden Abfallwirtschaftsgesellschaften entwickelt wurden, konnten 2008 beträchtliche Reduktionen erzielt werden (10%ige Reduktion verglichen mit 2007).

So wurde das Recycling von gehärteten und ungehärteten CFR-Verbundstoffen mit dem Ziel sorgfältig studiert, Kohlefasern zu separieren und in einigen Luft- und Raumfahrt- oder sekundären industriellen Anwendungen der Wiederverwertung zuzuführen; viel versprechende Technologien wurden bereits aufgezeigt, wie die Pyrolyse und lancierte industrielle Entwicklungen.

Airbus hat zur Entwicklung umweltfreundlicher Demontagepraktiken einen drei-Schritte-Ansatz eingeführt. Im Anschluss an das lebenslange Support-Projekt namens PAMELA (Process for Advanced Management of End of Life Aircraft – Abläufe für ein fortschrittliches Management am Ende des Lebenszyklus eines Flugzeugs) wurde eindeutig festgestellt, dass gegenüber den derzeit üblichen Demontagepraktiken

wesentliche Verbesserungen erreicht werden können. Die optimierte Kombination aus fortschrittlichen 3D-Techniken (Dekommissionierung, Demontage und Abbau) ermöglicht eine über 80%ige Materialrecyclingrate, während derzeit weniger als 60% erreicht werden. Eine sorgfältige Extraktion und gute Kenntnis der in einem Flugzeug verwendeten Materialien sind absolute Voraussetzung für die Einhaltung der aktuellen EU-Vorschriften und das Respektieren der umweltfreundlichsten anwendbaren Standards. Zusätzlich zu dieser Initiative strebt die Firma TARMAC- AEROSAVE jetzt danach, angemessene Industriedienstleistungen in diesem Bereich anzubieten und ein weltweites spezielles Netzwerk aufzubauen.

LUFTVERUNREINIGUNGEN

Die Reduzierung der Luftverunreinigungen aus der Geschäftstätigkeit und den Prozesse während des gesamten Lebenszyklus zählt seit Jahren zu den Hauptpriorität. Die derzeit wesentlichsten Emissionen entstehen im Zusammenhang mit den leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) sowie auch im Zusammenhang mit anderen Luftverunreinigungen, die auf Werksebene von der Infrastruktur oder den Produkten herrühren. Eine wesentliche Reduktion bei den VOC konnte durch die Entwicklung und Implementierung einer neuen intelligenten VOC-Lackiertechnik erzielt werden. In allen Geschäftsbereichen wurden anspruchsvolle Programme zum Ersatz einiger kritischer Lösungsmittel wie beispielsweise Trichlorethylen durchgezogen, und nun haben die Farbschemen bei den meisten Beschichtungsvorgängen generell einen geringen VOC-Anteil oder ausschließlich auf Wasser basierende Komponenten.

REACH UND DAS GEFAHRENSTOFFMANAGEMENT

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

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

EADS, Airbus und andere Geschäftsbereiche schließen sich auf internationaler Ebene (ASD, AIA) mit anderen Luft- und Raumfahrtgesellschaften zusammen, um den Compliance-Ansatz der gesamten Branche weiter zu strukturieren. Da REACH das Management zusätzlicher Informationen innerhalb der gesamten Lieferkette erfordert, wurde rasch erkannt, dass die Standardisierung der verschiedenen Anforderungen zur Beschränkung von Kosten und Diskrepanzen unerlässlich ist. Eine Reihe von REACH-Auslegungsrichtlinien wurde 2008 herausgegeben oder aktualisiert, die die Wege zur Implementierung der Anforderungen über derzeit allgemein anerkannte Auslegungen erklären.

Alle notwendigen Vorerfassungen von Substanzen wurden 2008 erfolgreich vorgenommen. In Voraussicht möglicher Störungen, die sich aus den Beschränkungen ergeben könnten, wurden anspruchsvolle Eliminierungspläne initiiert, um von den bedenklichsten Substanzen wegzukommen. So zielt beispielsweise bei Airbus ein großes Projekt mit der Bezeichnung Airbus Chromate Free (ACF) darauf ab, die Entwicklung, Qualifizierung und Implementierung chromfreier Technologien für alle betroffenen Anwendungen im Herstellungs- und Wartungsbereich ziviler Flugzeuge zu fördern: beizen, eloxieren, chemische Umwandlungen, Lackierungen, Elektronik, Hartverchromungen; die Ergebnisse werden über spezielle Plattformen ausgetauscht, um die Entwicklung von bestmöglich standardisierten Lösungen innerhalb des EADS sicherzustellen. Derzeit laufen auch bleifrei- und Cadmiumfrei-Initiativen. EADS und ihre Geschäftsbereiche bewegen sich einerseits pro-aktiv in Richtung der Eliminierung dieser Substanzen und haben sich andererseits, zur vollständigen Einhaltung des maßgeblichen regulatorischen Rahmens, dazu verpflichtet, die höchsten erreichbaren Emissionskontrollen anzuwenden.

DER UMWELTSCHUTZ-GEMEINSCHAFT MIT WELTKLASSEDIENSTLEISTUNGEN UND -PRODUKTEN DIENEN

Durch ihre Technologien, insbesondere ihre Satelliten, die von EADS Astrium hergestellt werden, hat EADS im Jahr 2008 weiterhin bedeutend zum Schutz unserer Umwelt beigetragen.

Die meteorologischen Satelliten haben kontinuierlich Daten zur Verfügung gestellt, die zum Verständnis von Wetterereignissen genutzt werden. Sie werden von Beobachtungssatelliten unterstützt (wie z.B. Cryosat oder GOCE, um nur die zuletzt entwickelten zu nennen), die kontinuierlich Daten erzeugen, die einzigartig dem Verständnis des Klimawandels dienen. Sie zeigten Eisrückgänge oder Bodenbedeckungsentwicklungen in Langzeit- und Raumskalen, wodurch große Fortschritte in der Beurteilung von Langzeitentwicklungen gemacht wurden. Luft, Wasser und Boden werden jetzt auf globaler Ebene überwacht (Envisat, GOME). Außerdem hat EADS Astrium, basierend auf diesen Entwicklungen, eine gesamte Servicepalette erstellt, die direkt von denjenigen genutzt werden, die mit dem Schutz der Umwelt beauftragt sind (Infoterra oder Spot Image haben 2008 ihre Aktivitäten in diesem Bereich weiterentwickelt). Es sollte ebenfalls festgehalten werden, dass Planet Action (<http://www.planet-action.org/>), eine gemeinnützige Zusammenarbeitsinitiative, die im Juni 2007 von Spot Image ins Leben gerufen wurde, 2008 in ihre operationale Phase eingetreten ist, um der Erdbeobachtungsindustrie und den professionellen Gemeinschaften Geographischer Informationssysteme zu helfen und Probleme des Klimawandels anzugehen.

SCHLÜSSELINDIKATOREN FÜR PERFORMANCE

EADS fühlt sich verpflichtet, die Transparenz im Bereich der betrieblichen Umweltperformance zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, bemüht sich EADS, ein effizienteres Berichtssystem zu implementieren, das auf der Harmonisierung der vom GRI abgeleiteten KPI-Definitionen und einheitlichen Berechnungsmethoden basiert.

Seit Ende 2008 wird zurzeit ein unternehmensweites Umweltberichterstattungs-Tool implementiert, um die Erfassung der verschiedenen Daten und ihre Zuverlässigkeit zu verbessern.

Die Reichweite und Genauigkeit der Berichterstattung im Umweltbereich wird daher schrittweise erweitert und verbessert, sobald die jeweiligen Informationen verfügbar werden.

	2008
ISO 14001-Zertifizierung/EMAS-Registrierung — Liste der Standorte, die über eine Zertifizierung verfügen	62 ⁽¹⁾
Anzahl der Standorte, die über die EU-ETS-Zertifizierung verfügen	10
CO ₂ -Emissionen insgesamt (in Tonnen)	325.000 ⁽³⁾
Summe indirekter CO ₂ -Emissionen (in Tonnen)*	415.000 ⁽³⁾
CO ₂ -Emissionen insgesamt, gemäß Erklärung nach EU ETS (in Tonnen)	150.000 ⁽²⁾
Energieverbrauch insgesamt (in MWh)	3.190.000 ⁽³⁾
Emissionen von leichtflüchtigen organischen Komponenten (in Tonnen)	3.000 ⁽²⁾
Wasserverbrauch insgesamt (in m ³)	4.710.000
Menge des Wasserabflusses insgesamt (in m ³)	2.385.000 ⁽³⁾
Produktion gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	35.500
Produktion nicht gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	66.300

Die Zahlen erheben keinen Anspruch auf Exaktheit und sind so genau, wie es das derzeitige Berichtssystem erlaubt.

Die Zahlen basieren auf verfügbaren Daten der EADS-Tochtergesellschaften zum Zeitpunkt der Berichterstellung.

Der Umfang der Berichterstattung umfasst die EADS-Standorte europäischer Tochtergesellschaften. Mehr als 93% der Belegschaft von EADS arbeitet an diesen Standorten.

Die Definitionen und Berechnungsmethoden für die umweltbezogenen KPIs können in den verschiedenen Ländern, in denen EADS präsent ist, variieren.

Mit Ausnahme der Anzahl der Standorte sind alle Zahlen gerundet.

* Mit dem Gesamtenergieverbrauch verbundene indirekte CO₂-Emissionen

(1) Ohne Berücksichtigung der Nicht-EU-Standorte von Airbus, die die Zertifizierung erfolgreich bestanden haben, Prüfungen von 2008.

(2) Schätzung, da die Daten zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht vollständig waren.

(3) Ein Vergleich mit 2007 ist nicht möglich, da Umfang und Definitionen den GRI-Definitionen und dem GHG-Protokoll (Treibhausgas-Protokoll) angepasst wurden.

5.4 HUMAN RESOURCES: BEZIEHUNG ZWISCHEN ARBEITGEBER UND ARBEITNEHMERN

Das Personalwesen gewährleistet, dass der EADS-Konzern Weltklasse-Mitarbeiter anzieht, entwickelt, motiviert und halten kann. Neben dieser permanenten Rolle als Geschäftspartner unterstützt das Personalwesen auch die geschäftlichen Herausforderungen durch Erleichterung der kontinuierlichen Integration, des Kompetenzmanagements, der Internationalisierung des Konzerns und dem Aufbau eines Gemeinschaftsgefühls in allen Strukturen und Geschäftsbereichen der Organisation.

Die Aufrechterhaltung höchster Standards im Bereich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist auch eines der ersten Anliegen des EADS-Konzerns. Im Jahr 2008 gab es

mehrere Initiativen, um hinsichtlich des Kompetenzmanagements, gemeinsam genutzter Leistungen und eines besseren Zustands der Ressourcenplanung effizienter zu werden. Im Bereich der industriellen Beziehungen koordiniert das Personalwesen den sozialen Dialog auf Ebene des Konzerns oder Geschäftsbereiche.

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Konzerns und der Entwicklung der Organisation von EADS wurde der soziale Dialog verstärkt und gemeinsam mit den Mitarbeitervertretern wurden weitere Informations- und Konsultationsverfahren festgelegt.

5.4.1 Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit

Am 31. Dezember 2008 betrug die Anzahl der bei EADS Beschäftigten 118.349. Seit 2007 sind die MBDA-Arbeitskräfte zu 37,5% (anstelle von zuvor 50%) konsolidiert, was zu einer Senkung der Mitarbeiterzahlen für 2007 führte. Die gesamte Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zu 2007 aber um 1.856 Angestellte gestiegen.

2008 waren 97,6% der Belegschaft festangestellte Beschäftigte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

2008 wurden weltweit 7.081 Mitarbeiter bei EADS neu eingestellt (6.860 im Jahr 2007). Gleichzeitig haben 5.078 Beschäftigte das Unternehmen verlassen (2007: 4.648).

Insgesamt arbeiten 94,4% aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 80 Standorten.

ARBEITSKRÄFTE NACH GESCHÄFTSBEREICHEN UND REGIONEN

Die folgenden Tabellen zeigen die Zahlen der Beschäftigten von EADS nach Geschäftsbereichen und Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. ATR, MBDA), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

ATR, Elbflugzeugwerke GmbH, EADS Sogerma und EADS Socata sind „Übrige Aktivitäten“ zugeordnet.

EADS-Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006
Airbus	53.906	56.029	56.966
Verteidigung und Sicherheit*	22.787	22.113	23.268
Eurocopter	15.667	14.658	13.422
Militärische Transportflugzeuge	4.910	4.459	4.212
Astrium	13.674	12.587	11.927
Zentrale, Innovation Works und Übrige Aktivitäten	7.405	6.647	7.010
GESAMT EADS	118.349	116.493	116.805

* Die Zahlen für 2007 reflektieren eine Änderung der Konsolidierung für MBDA bei 37,5% im Vergleich mit zuvor 50%.

EADS-Mitarbeiter nach Regionen	31. Dezember 2008		31. Dezember 2007		31. Dezember 2006	
	Anzahl	In Prozent	Anzahl	In Prozent	Anzahl	In Prozent
Frankreich	44.380	37,5	44.022	37,8	44.536	38,1
Deutschland	42.987	36,3	43.438	37,3	42.920	36,7
Spanien	10.104	8,5	9.315	8,0	8.991	7,7
Vereinigtes Königreich	13.826	11,7	13.652	11,7	14.309	12,3
Italien	455	0,4	474	0,4	701	0,6
Vereinigte Staaten	2.555	2,2	1.777	1,5	1.932	1,7
Andere Länder*	4.042	3,4	3.815	3,3	3.416	2,9
GESAMT EADS	118.349	100,0	116.493	100,0	116.805	100,0

* Die Zahl für „andere Länder“ umfasst Mitarbeiter in 13 Ländern.

Teilzeitverträge	2008	2007	2006
	In Prozent	In Prozent	In Prozent
Frankreich	3,9	4,0	4,1
Deutschland	3,7	3,1	3,3
Spanien	0,9	0,5	0,0
Vereinigtes Königreich	1,8	1,5	1,6
Vereinigte Staaten	0,1	1,9	n/a
Sonstige Länder	3,2	3,2	n/a
GESAMT EADS	3,3	3,0	3,2

5.4.2 Personalorganisation

Im Jahr 2006 wurde die HR-Organisation derart umstrukturiert, dass diese Funktion, entsprechend den geschäftlichen Anforderungen des Konzerns, besser integriert ist. Ein neues HR-Board und funktionale Unterstellungen der Geschäftsbereiche unter den Leiter des Personalwesens des Konzerns wurden festgelegt, um eine koordinierte Konzernpolitik zu fördern.

Das Corporate HR-Team ist weltweit als strategischer Führer für HR-Angelegenheiten tätig und arbeitet eng mit den Geschäftsbereichen und -einheiten zusammen, die die operationale HR-Verantwortung für die meisten Beschäftigten tragen, außer für das Top-Management der Geschäftseinheiten, das in der operativen Verantwortung von Corporate HR liegt.

Die HR-Manager arbeiten eng zusammen; auf der Arbeitsebene koordinieren sie sich und tauschen sich zu Best Practices aus. Auf europäischer und nationaler Ebene finden regelmäßige Treffen der Leiter der Personalabteilungen statt. Eine globale HR-Datenbank ist jetzt verfügbar und wird kontinuierlich weiterentwickelt, um die Anforderungen der EADS-Integration zu erfüllen.

Auf der Ebene der Gesellschaft bilden sieben Abteilungen das globale EADS-Personalmanagement: Personalmaßnahmen; Sozialpolitik und Industrielle Beziehungen; Gehälter und Sonderleistungen, Kompetenzentwicklung, Talent- und

Leitungsmanagement, Personalintegration und -prozesse; Dauerhaftigkeit und mit Personalfragen in Verbindung stehende Sicherheit.

Sie sind unter anderem verantwortlich für:

- erkennen von Schlüsselkompetenzen und deren Entwicklung;
- das Management der Personalentwicklung der 200 Positionen;
- die Gestaltung von Richtlinien, Anleitungen und Hilfsmitteln für alle konzernübergreifenden Personalmaßnahmen, wie z.B. Ernennungen, innerbetrieblicher Arbeitsplatzwechsel, Auslandseinsätze, Gehälter und Sonderleistungen, e-HR-Projekte, Sicherheitsrichtlinien für Daten und Informationssysteme usw.;
- die Organisation und Durchführung von Schulungen für alle leitenden Angestellten sowie für potenzielle, künftige Führungskräfte mithilfe der Corporate Business Academy und Koordination der Schulungsmaßnahmen für alle Angestellten innerhalb des Konzerns;
- Verbesserung des Austauschs der Best Practices in den Personalbereichen und mit anderen Bereichen, z.B. ein Programm-Management.

5.4.3 Richtlinien des Personalwesens und Durchführung

5.4.3.1 GESUNDHEIT UND SICHERHEIT: BEREITSTELLUNG EINES SICHEREN ARBEITSPLATZES FÜR EADS-MITARBEITER UND -SUBUNTERNEHMER

Richtlinien

- „EADS ist der Ansicht, dass der Schutz der Gesundheit und Sicherheit ihrer Angestellten an ihrem Arbeitsplatz für den Konzern ein extrem wichtiges und vorrangiges Thema ist.“
- EADS verpflichtet sich dazu, ihren Angestellten sichere und gesunde Arbeitsbedingungen zu bieten. Es ist die Aufgabe der EADS-Geschäftseinheiten und der Tochtergesellschaften, die Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien umzusetzen. Dabei sind die Bewertung und frühzeitige Erkennung von Problemen sowie

das Risikomanagement und die Berücksichtigung aller speziellen Belange sowie die Bedürfnisse der Menschen von Bedeutung.“

Organisation und Durchführung

Das Gesundheits- und Sicherheits-Management wird im Wesentlichen auf Werksebene gehandhabt. Entsprechend ist es möglich, dass Vorsorge- und Schutzmaßnahmen für Mitarbeiter, Auftragnehmer und Partner speziell definiert und umgesetzt werden können, um den spezifischen Anforderungen jedes Arbeitsplatzes zu genügen. Das Meldewesen zu Gesundheits- und Sicherheitsfragen unterliegt den nationalen Vorschriften an den Werksstandorten. Es wurden jedoch einige Gesundheits- und Sicherheitsindikatoren auf der Ebene von Geschäftsbereichen aufgestellt.

5.4.3.2 SCHUTZ DER EADS-MITARBEITER UND DES EADS-KNOW-HOW

Richtlinien

„Angesichts der besonderen Art der Einrichtungen im EADS-Konzern, die für viele Aktivitäten in den Bereichen der nationalen Verteidigung und sensibler ziviler Märkte verwendet werden, werden die Zugangsbedingungen und die Bedingungen für Bewegungen innerhalb der Anlagen und Einrichtungen von amtlichen Verordnungen geregelt und richten sich nach zwei Prinzipien:

- Der Zutritt zu den Anlagen muss zuvor von der Gesellschaft genehmigt werden; und
- Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als sensible Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.“

Organisation und Durchführung

EADS verfügt über neue Sicherheitsrichtlinien zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Angestellten und zum Schutz des Fachwissens von EADS. Es wurde ein Sicherheitsausschuss eingerichtet, der sich aus den führenden Sicherheitsbeauftragten jedes Landes und Geschäftsbereichs zusammensetzt, die die lokalen Sicherheitsbeauftragten auf der Ebene der Geschäftseinheit und auf Werksebene überwacht und in Verbindung mit nationalen Sicherheitsbehörden und europäischen Sicherheitsbehörden steht.

Das Netzwerk der Sicherheitsmanager stellt den Austausch von Informationen und Best Practices sicher. Arbeitsgruppen wurden gebildet, um die ständige Anpassung der Sicherheitsmaßnahmen an aktuelle Bedrohungen zu erleichtern. Das Betreten von EADS-Einrichtungen bedarf der vorherigen Genehmigung. Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als sensible Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.

Das Bewusstsein der Mitarbeiter von EADS wird als ein wichtiger Erfolgsfaktor angesprochen, um das Erbgut von EADS zu schützen.

Mit der zunehmenden Entwicklung des Geschäfts von EADS außerhalb Europas ist es notwendig, die Sicherheit der Mitarbeiter in risikobehafteten Ländern genau zu überwachen und die Sicherheit der Büros von EADS im Ausland zu verbessern.

Hinsichtlich der IT-Sicherheit werden geeignete Verbesserungen an Tools und Prozessen kontinuierlich vorgenommen und spezifische Aktionen haben zur Vergrößerung des Sicherheitsbewusstseins der EADS-Mitarbeiter geführt. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in der Tat sehr empfindlich

und die Angestellten müssen über sichere Tools verfügen und immer in der Lage sein, in Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien des Konzerns zu arbeiten. Beispielsweise implementiert EADS, neben anderen Lösungen, gesicherte nomadische IT-Verbindungen und -Prozesse.

Seit 2007 richtete sich der Fokus besonders auf IT-Sicherheitsfragen, wobei alle Sicherheitsaspekte bezüglich der Bedürfnisse der Geschäftstätigkeit ausgeleuchtet wurden.

5.4.3.3 VIELFALT: VERPFLICHTUNG ZUR CHANCENGLEICHHEIT FÜR ALLE EADS-MITARBEITER

Richtlinien

- „EADS verpflichtet sich dazu, all ihren Mitarbeitern Chancengleichheit zu bieten und die Mitarbeiter in keiner Weise aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Rasse, ihrer Religion, ihrer Nationalität, politischen Meinung, sexuellen Orientierung, ihres sozialen Ursprungs, ihres Alters oder ihrer Behinderungen zu diskriminieren.
- EADS verpflichtet sich dazu, Frauen zu allen ihren Tätigkeitsbereichen Zugang zu verschaffen und gewährleistet die faire berufliche Entwicklung sowie eine gleiche Bezahlung von männlichen und weiblichen Angestellten bei gleicher Qualifikation und gleichwertiger Arbeit.“

Durchführung und Best Practices

EADS hat durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon von je her die Vielfalt gefördert. Die EADS-Prinzipien, die sich auf Achtung und Förderung der Vielfalt beziehen, sind im Ethikkodex des Konzerns und in der „Internationalen Rahmenvereinbarung“, die mit dem Europäischen Betriebsrat unterzeichnet wurde, verzeichnet. Die folgenden Beispiele illustrieren die Implementierung dieser Prinzipien:

Nationalitäten

Zu den Mitarbeitern von EADS zählen 47 unterschiedliche Nationalitäten (wobei jedes Land mindestens durch 10 Mitarbeiter vertreten ist).

Weibliche/männliche Mitarbeiter/innen

Der Anteil an weiblichen Mitarbeiterinnen im Konzern betrug im Jahr 2008 15,9%. Diese Zahl hat sich seit 2004 stetig erhöht, als der Konzern seine Politik in diesem Bereich verstärkt hatte. Der Anstieg im prozentualen Frauenanteil wurde in allen Geschäftsbereichen festgestellt.

Entsprechend einem gruppenweiten internen Bewertungssystem wurden zum 31. Dezember 2008 rund 5% der Executive-Positionen (höchste Managementebenen bei EADS) sowie 8% der Senior-Manager-Positionen von Frauen wahrgenommen.

Frauen bei EADS	31. Dezember 2008 In Prozent	31. Dezember 2007 In Prozent	31. Dezember 2006 In Prozent	31. Dezember 2005 In Prozent
Airbus	13,2	12,9	13,2	12,7
Verteidigung und Sicherheit	18,3	18,7	18,9	18,7
Eurocopter	14,8	14,0	13,1	12,6
Militärische Transportflugzeuge	14,5	13,4	13	12,6
Astrium	20,4	19,6	19,6	19,2
Zentrale, Innovation Works und Übrige Aktivitäten	22,0	18,5	17,6	15,7
GESAMT EADS	15,9	15,3	15,2	15

EADS hat sich zu einem langfristigen Plan zur Förderung von Frauen in der Luftfahrt verpflichtet und dabei zwei Anliegen an vorderste Stelle gesetzt: mindestens 20% der jährlich eingestellten Mitarbeiter/innen sollen Frauen sein und EADS wird aktiv mit Universitäten und Schulen kommunizieren, um weibliche Studenten durch lebende Vorbilder und konkrete Beispiele davon zu überzeugen, dass die Luftfahrtindustrie, und speziell EADS, ein attraktiver Arbeitgeber für Frauen ist.

- seit dem 1. Januar 2004 sind die Geschäftseinheiten aufgefordert, in jedem Quartal einen Bericht über ihren Leistungsausweis im Hinblick auf die Neueinstellung von Frauen abzuliefern. Im Jahr 2008 betragen die Neueinstellungen von Frauen 24,1% aller Personaleinstellungen, damit wurde das Ziel des Konzerns übertroffen;
- die EADS Corporate Business Academy (CBA) fördert die Gleichberechtigung in allen Entwicklungsprogrammen. Seit 2006 ist der Prozentsatz der Frauen in diesen Programmen gestiegen, um mit dem Rekrutierungsziel des Konzerns übereinzustimmen;
- seit 2004 hat sich EADS an einer Partnerschaft mit dem **FEMTEC** universitäres Berufskarriere-Zentrum für Frauen Berlin GmbH, in Deutschland beteiligt. In Zusammenarbeit mit bekannten Unternehmen ist das Ziel dieser Kooperation zwischen Femtec und Industrieunternehmen, technische Studien für junge Mädchen und Frauen zu fördern und hochqualifizierten und spezialisierten weiblichen Studentinnen beim Eintritt in die Raumfahrtindustrie zu helfen. EADS übernimmt eine aktive Rolle bei Karriereberatungs-Workshops für Femtec-Studentinnen;
- in Frankreich sponsert EADS im Jahr 2008 zum fünften Mal den **Irene-Joliot-Curie-Preis** (siehe „— 5.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen“);
- darüber hinaus ist EADS ein aktives Mitglied der **WIST** (Women Initiative in Science and Technology), einem Programm, das von der Europäischen Kommission finanziert wurde, um die Möglichkeit von Partnerschaften zwischen privater und öffentlicher Forschung und Verbindungen zwischen Vielfalt und Unternehmensleistung;

➤ **Airbus** hat ebenfalls einer Partnerschaft mit der Akademie von Toulouse zugestimmt, um Kontakte zwischen weiblichen Fachleuten und Studentinnen zu ermöglichen, Studenten, Lehrkräften und Berufsberatern Informationen über technologische Fortschritte und neue Erkenntnisse zu bieten und an wichtigen Veranstaltungen teilzunehmen.

Zu den anderen personalbezogenen Marketinginitiativen zählen:

- in Deutschland die Organisation eines „**Girls' Day**“, eines Tags der offenen Tür für Mädchen an den deutschen EADS-Standorten, bei dem diese mehr über den Beruf des Ingenieurs erfahren können;
- in Frankreich nimmt EADS an der Initiative „Sie bewegen sich“ („*Elles bougent*“) teil. Unter der Leitung wichtiger französischer Universitäten für Ingenieurwesen (ENSAM, ESTACA) zusammen mit Schlüsselunternehmen aus der Transportindustrie (EADS, PSA, Dassault, SNCF, usw.) zielt dieses Projekt darauf ab, das Bewusstsein junger Frauen für technische Studien zu erhöhen und bei ihnen durch regelmäßige Kontakte mit Ingenieurinnen, die derzeit in Mitgliedsunternehmen arbeiten u. Ä. für komplexe Technologien Interesse zu wecken;
- auf der ILA Airshow in Berlin 2008 wurden einige spezifische Workshops zur geschlechtlichen Vielfalt mit Femtec und dem Verein „*Elles bougent*“ organisiert;
- auf Ebene des EADS-Konzerns wurde 2007 ein „*Diversity Committee*“ eingerichtet. Dieses besteht aus 8 Männern und 8 Frauen, die die verschiedenen Funktionen (Personalwesen, Marketing und Verkauf, Strategie, Finanzwesen, Engineering, Programme...) und die Geschäftsbereiche von EADS repräsentieren. Seine Rolle besteht darin, den strategischen Plan zu definieren und Maßnahmen zu fördern, die der Vielfalt innerhalb des Konzerns zuträglich sind und diese entwickeln;
- EADS ist einer der Gründungsmitglieder eines neu geschaffenen „*Chaire Management et Diversité*“ an der Dauphine-Universität. Dieser „*Chaire*“ (EADS wird sowohl einen Sitz im Beirat, als auch im Wissenschaftlichen Ausschuss haben) wird Fragen der Managementdiversität mit Hilfe von Folgendem fördern: Seminaren, beruflicher Weiterbildung, Doktorarbeiten, Fallstudien, internationalen Konferenzen, Veröffentlichungen

usw. ... über einen multidisziplinären Ansatz. Der offizielle Start des „Chaire“ fand in Anwesenheit von EADS-CEO Louis Gallois im Januar 2009 statt;

- in Frankreich wird die im Jahr 2004 unterzeichnete erste Vereinbarung zur Gender Diversity und beruflichen Gleichbehandlung („*Accord sur l'égalité et la mixité professionnelle*“) von allen EADS-Unternehmenseinheiten und ebenso auf Konzernebene -überwacht, bestimmte herkömmliche Indikatoren verwendet werden, mit denen die Ergebnisse und Fortschritte anhand eines Aktionsplans für den Zeitraum 2004/2006 evaluiert werden. Dieser Aktionsplan muss alle drei Jahre neu ausgehandelt werden. Dementsprechend unterzeichneten das General Management und die Gewerkschaften im Juli 2007 eine neue Vereinbarung, die neue, zu befolgende Schlüsselindikatoren für Performance einführt, insbesondere für:
 - die Harmonisierung der vorgeschriebenen Berichte,
 - die Implementierung der Gehaltsrichtlinie und der beruflichen Weiterentwicklung,

- die Förderung des Interesses an Berufen im Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsbereich bei weiblichen Studenten,
- eine stärkere Ausrichtung der Personalanwerbung auf Frauen.

Außerdem wurde das „*Label Egalité*“ für Eurocopter und EADS Frankreich von den französischen Behörden für drei Jahre verlängert (2008–2011). Und EADS hat sich entschieden, in der Personalabteilung einen Arbeitsausschuss für Diversität einzurichten, um eine Übersicht über die besten Verfahren aller Abteilung des Konzern bezüglich der Diversität zu erhalten.

Altersvielfalt

Eine Konzernvereinbarung, die sich auf die EADS-Unternehmen in Frankreich bezieht und mit Gewerkschaftsorganisationen in 2005 unterzeichnet wurde, zielt darauf ab, alle Kriterien aus der Karriereentwicklung zu verbannen, die sich auf das Alter beziehen. Andere europäische Unternehmen der EADS-Konzerns arbeiten ebenfalls an diesem Thema der Entwicklung der zweiten Karrierhälfte.

Anzahl der Mitarbeiter nach Altersgruppen	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006
18-25	7.288	7.763	7.578
26-35	31.310	29.678	29.621
36-45	36.143	36.315	37.026
46-55	37.969	37.329	36.545
56-65	12.634	12.521	12.227
GESAMT EADS	125.344	122.606	122.997

Konzernunternehmen werden zu 100% berücksichtigt.

Durchschnittsalter der Mitarbeiter	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006
Frankreich	41,1	41,3	41,3
Deutschland	42,6	42,4	42,0
Spanien	41,4	42,3	42,8
Vereinigtes Königreich	42,5	41,7	42,3
Vereinigte Staaten	45,1	44,7	44,2
Sonstige Länder	41,1	-	-
GESAMT EADS	41,8	41,9	41,8

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	2008 In Jahren	2007 In Jahren	2006 In Jahren
Airbus	13,9	13,6	13,4
Militärische Transportflugzeuge	16,7	19,3	20,1
Eurocopter	11,7	12,2	13,4
Verteidigung und Sicherheit	16,0	16,4	16,3
Astrium	14,3	14,9	15
Zentrale, Innovation Works und Übrige Aktivitäten	11,7	12,8	12,5
GESAMT EADS	14,1	14,3	14,3

5.4.3.4 BERUFLICHE ENTWICKLUNG: EFFIZIENTES MANAGEMENT VON FÄHIGKEITEN UND KNOW-HOW RICHTLINIEN

- „EADS gewährleistet, dass Arbeitszeiten (einschließlich Überstunden) so geregelt werden, dass ein gesundes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Privatleben der Mitarbeiter gefördert wird.
- EADS strebt die Entwicklung der Fähigkeiten und des Know-hows ihrer Mitarbeiter an, und zwar sowohl zu deren eigenem Nutzen als auch zugunsten des gemeinsamen Erfolgs. Die Personalentwicklungsrichtlinie von EADS zielt darauf ab:
 - Schulungen zu unterstützen, um die Leistung und Qualität der Arbeit zu fördern;
 - Grenz- und Funktionsübergreifende Teamarbeit im Rahmen von konzerninterner Mobilität zu stärken;
 - die individuellen technischen Fähigkeiten mithilfe eines globalen und konzernweit entwickelten Systems zu beurteilen und anzuerkennen; und
 - das Personal an den Leistungen und dem Erfolg des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften durch ein Gewinnbeteiligungssystem teilhaben zu lassen.“

Durchführung und Best Practices

Einstellung und Halten von Talenten

EADS ist der festen Meinung, dass die Entwicklung enger Kontakte mit Zieluniversitäten und deren Studenten zur Förderung der Studenten beiträgt und den Konzern bei möglichen zukünftigen Mitarbeitern wirksam bekannt macht.

EADS zeigt ihre Verpflichtung auf sehr verschiedene Weise: durch Teilnahme an Gremien, Beratung beim Unterrichtsinhalt, Vorbereitung von Fallstudien, Halten von technischen Vorlesungen oder Campus-Konferenzen, Vereinbarung von Werksbesichtigungen, Präsenz auf Berufsmessen oder durch Verstärkung der Kooperation in herkömmlichen Forschungsbereichen.

Rekrutierungsveranstaltungen und Partnerschaften

EADS nimmt an mehr als 100 Berufsmessen und Rekrutierungsveranstaltungen in EADS-Herkunftsländern und weltweit teil, wie die Bonding Studentmessen an Deutschen Schlüsseluniversitäten, die École Polytechnique, die École Centrale und die Toulouser Karriere-Messen in Frankreich sowie die MIT und Berkeley-Messen in den USA, die KHT in Stockholm und die TU in Delft, um nur einige von ihnen zu nennen. Entsprechende Marken- und Rekrutierungsveranstaltungen werden ebenfalls während bedeutender Luftschauen abgehalten, wie die Farnborough International Airshow und ILA Berlin Air Show mit mehr als 800 eingeladenen Studenten und mehr als 30 verschiedenen angebotenen Workshops und Konferenzen.

Im Rahmen der Internationalisierung des Unternehmens erneuert und fördert EADS ihre Präsenz auf der Singapore Airshow und beeinflusst somit positiv das Bild von EADS als Arbeitgeber unter wirklichen Luftfahrtfans auf dem asiatischen Markt und hat sein Engagement mit der Lancierung des EADS-Singapur-Techmaster-Sponsorings unter Beweis gestellt. Das Personal-Marketing ist durch die Teilnahme am Brasilianischen Luftfahrtswettbewerb und der Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung mit einer der bedeutendsten brasilianischen Universitäten ebenfalls in den Brasilianischen Luftfahrtmarkt eingedrungen.

Der EADS-Konzern unterhält weiterhin eine Beziehung zu dem Pegasus Network (Partnerschaft einer europäischen Gruppe von Luft- und Raumfahrt-Universitäten) sowie vieler anderer Netzwerke und Studentengruppen wie Euroavia. Zusammen mit allen Geschäftsbereichen ist EADS auf dem Campus anwesend, um neue Kontakte zu führenden „Luft- und Raumfahrt“-Universitäten in Europa zu pflegen und um ein starkes Image von EADS als wünschenswerter Arbeitgeber aufzubauen. Außerdem konnten im Rahmen von Gesprächen mit Fakultätsmitgliedern, Professoren und EADS-Ingenieuren, erste Schritte für die zukünftige Ausbildung und die Fähigkeiten der Studenten entwickelt werden, die für eine erfolgreiche Karriere innerhalb der Raumfahrtindustrie notwendig sind. Diese Partnerschaften unterstreichen auch die langfristige Verpflichtung von EADS, eine dauerhafte Beziehung mit allen wichtigen Universitäten oder Netzwerken herzustellen.

Zusätzlich zum Anstieg der Besucherzahlen durch Studenten bei der Vor-Ort-Präsenz an Universitäten organisiert EADS ebenfalls eine Vielzahl an Werksbesichtigungen für Studenten unserer Ziel-Ingenieur-Schulen an verschiedenen Standorten des Konzerns (z.B. Eurocopter in Marignane, Airbus in Toulouse, IW und Eurocopter in Ottobrunn, u.a.).

Aber EADS geht noch einen Schritt weiter und fördert zunehmend die Technikbegeisterung und das Bewusstsein für Ingenieurberufe bei den Schülern. Wir fördern wissenschaftliche Studien für Schüler, indem wir Wettbewerbe und Vorführungen in Schulen organisieren und durch die Herausgabe des „Flugbuchs“ – ein Schulbuch mit faszinierenden, spannenden und innovativen Fakten zur Luftfahrt. Im Rahmen des vorhergesagten und bereits eingetretenen Ingenieurmangels trägt EADS zur Sicherstellung zukünftiger Ingenieurkompetenzen bei.

eRecruiting

Es wurde eine neue eRecruiting@EADS-Plattform eingeführt. Diese Plattform reagiert auf die zukünftigen Personalanforderungen des Unternehmens und bringt Transparenz in den konzernweiten Arbeitsmarkt. Auf der EADS-Plattform werden jährlich hunderttausende Bewerbungen eingereicht.

Diese im November 2006 eingeführte Recruitment-Plattform ist nun vollständig betriebsfähig. Das System wurde Ende 2006

dem HR-Bereich übergeben und am 30. Januar 2007 für Kandidaten im internen und externen Jobmarkt geöffnet. Dieses neue Recruiting-Hilfsmittel reagiert auf den Arbeitskräftebedarf der Gesellschaft und garantiert allen Geschäftsbereichen Transparenz und Integration auf einer allgemeinen Plattform.

Praktika und Eintrittsmöglichkeiten

Mit mehr als 5.000 Praktika, die jedes Jahr in Europa angeboten werden, bietet EADS den Studenten sowohl wertvolle technische und persönliche Erfahrung als auch die einzigartige Möglichkeit, einen Einblick in die Welt der Technik zu erhalten. Die meisten der von EADS angebotenen Praktika richten sich an Studenten der Luft- und Raumfahrttechnologie, Elektronik, Informationstechnologie, Finanzen oder des Managements.

Um die persönlichen Kenntnisse und Fähigkeiten ihrer früheren Trainees zu fördern, hat EADS das Juniors Programm entwickelt, um mit allen EADS-Praktikanten in Kontakt zu bleiben, sodass EADS hochmotivierte Praktikanten behalten und anwerben kann.

Eine Vielzahl anderer Gelegenheiten (je nach nationalen Bestimmungen und Grundsätzen), die berufliche

Weiterbildungs- und Scholarship-Programme einschließen, stehen Studenten ebenfalls zur Verfügung.

Um die Integrationsanstrengungen zu steigern, wurden unternehmensintern spezielle Rekrutierungs- und Entwicklungsprogramme geschaffen, die zur kontinuierlichen Entwicklung der EADS-Belegschaft beitragen sollen. Ein neues Programm mit der Bezeichnung PROGRESS (PROfessional Graduate Entry Support Scheme – Eintrittsunterstützungsplan für akademische Fachkräfte) bietet neben Mobilität innerhalb des EADS-Konzerns auch erste herausfordernde Arbeitseinsätze für talentierte rekrutierte Mitarbeiter. Das Recruitment begann im Oktober 2007. Fünfzig ausgewählte Teilnehmer werden ab September 2008 die erste PROGRESS-Promotion bilden.

Außerdem bewiesen die EADS-Entwicklungsprogramme (Financial Management Development Programme and Advanced Marketing and Sales Programme), die Fachkräften mit Interesse an einer Position in Schlüsselbereichen wie Verkauf und Finanzen bei EADS angeboten werden, nun ihre Wirksamkeit.

Gliederung der Mitarbeiter nach Qualifizierung

	2008 %	2007 In %	2006 In %
Universität (4 Jahre und mehr)	25,8	24,5	24,4
Universität (bis zu 3 Jahren)	18,9	19,4	19,3
Höhere Berufsschule	8,8	8,7	9,9
Berufsschule	41,3	42,9	40,9
Allgemeine Schulbildung	5,2	4,5	5,5

Entwicklung und Training

Für die EADS-Mitarbeiter/innen ist Entwicklung vorrangig. Personalentwicklung beinhaltet auch **Schulung**. Die Schulungskosten von EADS entsprechen etwa 4% der jährlichen Lohnkosten. EADS schult jedes Jahr mehr als 70.000 Angestellte in 2,5 Millionen Unterrichtsstunden.

Um die Effizienz dieser bedeutenden Investition zu verbessern, hat EADS ein Learning Directorate geschaffen, mit dem Ziel bessere Ausbildungsprogramme zu gestalten, für den Austausch interner Ressourcen, sowie für ein pro-aktiveres Verhalten in diesem Bereich und die Schaffung von Mehrwert für das Geschäft. Das Learning Directorate wird vom Leiter Competency Development von EADS kontrolliert.

➤ eine der Entscheidungen dieses Directorates war Gründung eines „Shared College“, das der Ort sein wird, an dem alle Geschäftsbereiche gemeinsame Ausbildungsprogramme besuchen und dieselben Ressourcen, einschließlich interner Auszubildner, nutzen werden. Das 2006 gegründete „Shared

College“ bot im Jahr 2007 seine ersten Programme an und wurde rasch ausgebaut, um den Bedürfnissen von EADS gerecht zu werden. Die ersten vorgesehenen Programme am College widmen sich dem Thema Qualität, System-Engineering, Programm-Management und Vertrieb;

- der gleichen Richtung folgend hat sich EADS entschieden, ein Leadership Modell zu schaffen, das auf 6 Grundsätzen basiert, die den erfolgreichen Weg der Führung und des Managements innerhalb von EADS aufzeigen. Das Modell wird mit Instrumenten wie einem spezifischen 360°-Feed-Back-Prozess oder Entwicklungszentren verwendet;
- die im Jahr 2000 als EADS-Unternehmensuniversität gegründete CBA für die Förderung der derzeitigen Führungskräfte und die Vorbereitung der nächsten Generation an Führungskräften hat einige ihrer Programme auf die Vorbereitung von Führungskräften von EADS auf die Internationalisierung, Verbesserung und Innovation konzentriert.

Kompetenzmanagement

2008 hat EADS mit zwei Hauptaktionen eine offensive Herangehensweise initiiert, um die EADS-Kernkompetenzen zu erhalten:

- identifizierung der EADS-Kernkompetenzen in der Ingenieursfunktion mit einer starken Bereitschaft zur Erhöhung der Schulungsinvestitionen (30%) für diese Kompetenzen. Beispielsweise wurde 2008 das System-Engineering besonders entwickelt durch einen Vertrag mit einer internationalen Zertifizierungsorganisation — INCOSE — und der Ausarbeitung verschiedener Schulungen mit einer Dauer von 4 bis 40 Tagen. Ein neuer Karriereweg wird gegenwärtig für die Entwicklung von System-Ingenieuren implementiert. Diese Herangehensweise wird für die meisten unserer Schlüsselkompetenzen reproduziert;
- Entwurf eines Informationssystems, um individuelle Befähigungen zu bewerten, adäquate Entwicklungspläne aufzustellen und Belegschaftsbedürfnisse besser vorherzusehen.

Mobilität

Den Angestellten von EADS wird auch eine große Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten geboten. Mobilität bei EADS bedeutet Mobilität bei Funktionen, Geschäftseinheiten und -bereichen in ihren vier Herkunftsländern Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, sowie auch Beschäftigung in Regionen wie den USA oder Asien.

Vergütung

Gewinnbeteiligungsverfahren

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. Im Jahr 2007 wurde ein „Performance und Restricted Share Programm“ für den Führungsstab des Konzerns (siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“) eingerichtet.

Seit 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die jetzt bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt werden, gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

5.4.3.5 BEZIEHUNG ZU ARBEITNEHMERN: EIN PROAKTIVER DIALOG

Richtlinien

- „EADS unterstreicht ihre Auffassung, dass ein anhaltender und qualitativ hochwertiger Austausch mit Mitarbeitern für den Konzern von größter Bedeutung ist. Vor allem der Europäische

Betriebsrat („EWC“) ermöglicht den proaktiven und flüssigen Dialog mit Arbeitnehmervertretern.

- EADS gewährleistet, dass die Angestellten in allen Geschäftseinheiten auf konstruktive Weise eingebunden werden. Dadurch bleibt ein angemessener Ausgleich zwischen den Interessen der Angestellten und den wirtschaftlichen Zielen des Konzerns erhalten.“

Durchführung und Best Practices

Europäischer Betriebsrat

Am 23. Oktober 2000, in einer frühen Phase der Gründung des EADS-Konzerns, haben das Zentralmanagement und Arbeitnehmervertreter der Gewerkschaften und des Betriebsrats von EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich einen Vertrag zur Gründung eines Europäischen Betriebsrats (EWC) unterzeichnet. Im Jahr 2008 wurde dieser Vertrag erneut überdacht, um ihn erstens an die aktuellen Praktiken in der EWC anzupassen und zweitens, um die Bestimmungen der neuen europäischen Direktive zu berücksichtigen, die sich in der Vorbereitung befand. Der Verhandlungsteilnehmer schloss den neuen Vertrag am 30. Oktober 2008. Gemäß dieses neuen Vertrags:

- der EWC trifft sich zweimal pro Jahr zum Austausch von Informationen und zur Beratung über die geschäftlichen Entwicklungen und die Aussichten des Konzerns;
- der EWC umfasst auch einen Wirtschaftsausschuss, der sich viermal pro Jahr versammelt und sich auf wirtschaftliche Angelegenheiten konzentriert;
- in den verschiedenen Geschäftsbereichen wie Airbus, Eurocopter, Astrium und EADS DS wurden auch europäische Unterausschüsse gegründet, die das Modell des EADS EWC nachahmen;
- Einigung über das Prinzip für die Aufstellung nationaler Ausschüsse in Frankreich, Deutschland und Spanien nach dem Subsidiaritätsprinzip, um den Dialog in Bezug auf nationale Angelegenheiten zu ermöglichen;
- die Regeln, die die verschiedenen Themen zur Information und Beratung festlegen, wurden eindeutig definiert;
- die bereits im Jahr 2007 in einem zusätzlichen Vertrag definierten Regeln zur Vertraulichkeit von Informationen, die von der Leitung in Versammlungen gegeben werden, wurden integriert.

Internationale Rahmenvereinbarung

Im Kontext der Globalisierung der Aktivitäten von EADS und als Illustration des Prinzips eines kontinuierlichen Dialogs, schlossen der EADS-Konzern und der europäische Betriebsrat

des Konzerns im Juni 2005 eine internationale Rahmenvereinbarung ab. Mit dieser Vereinbarung haben die Unterzeichner ihre Zustimmung zu gemeinsamen Prinzipien und sozialen Standards zum Ausdruck gebracht, die sie als grundlegend ansehen, und die sie in den Ländern, in denen die Aktivitäten von EADS implementiert sind, weltweit fördern möchten. Damit haben EADS und der Europäische Betriebsrat des Konzerns ihren starken Glauben zum Ausdruck gebracht, dass die soziale Verantwortung des Unternehmens ein Schlüssel für den langfristigen Erfolg ist.

Der Europäische (EMF) und der internationale Metallarbeiterverband (IMF) identifizieren sich mit diesen Grundsätzen und sind dementsprechend Mitunterzeichner der Vereinbarung.

Die Grundsätze der internationalen Rahmenvereinbarung sind auf die allgemeinen Richtlinien der IAO-Abkommen, die OECD-Richtlinien für Multinationale Unternehmen und die Global Compact-Prinzipien der UNO, die von EADS im Oktober 2003 unterzeichnet wurde, abgestimmt und sie stimmen mit dem Verhaltenskodex überein.

Sie umfassen die Bereiche Chancengleichheit und Nicht-Diskriminierung hinsichtlich Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz, verurteilen Kinderarbeit, anerkennen das Prinzip der Koalitionsfreiheit und den Schutz von Gewerkschaftsrechten.

EADS erwartet, dass alle ihre Lieferanten diese Rahmenvereinbarung akzeptieren und anwenden.

Überblick über die seit 2000 mit den Gewerkschaften/ Betriebsräten unterzeichneten Kollektivverträge/ Arbeitsvereinbarungen

EADS-Konzern-Verträge wurden zu folgenden Themengebieten abgeschlossen:

- Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats ⁽¹⁾;

- Einrichtung eines Plans zur leistungsabhängigen Vergütung, der den Personal-Anreiz-Bonus mit den Geschäftsergebnissen des Konzerns ⁽²⁾ verbindet; und

- internationale Rahmenvereinbarung:

- in Deutschland wurden Tarifverträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Feiertagszuschläge, Weihnachtsgeld, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Vorruhestand sowie Verträge mit dem Betriebsrat über Gewinnbeteiligung, Versicherungspakete, Betriebsrente, nachträgliche Vergütung für Frührentner, betriebliches Vorschlagswesen, Ausgleich von Familie und Arbeit, Behinderte und Zeiteinsparungssystem,
- in Frankreich wurden Gruppen-Verträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Beschäftigungsprobleme, Gewerkschaftsrechte und Gesellschaftsdialog, Vorruhestand, Ende der Berufslaufbahn, Kosten für Krankenversicherung, Koordinatoren für den französischen Betriebsausschuss und die Gewerkschaften, gleiche Berufschancen, kulturelle Vielfalt, Arbeitszeit, Ausbildung während der gesamten Karriere, neuer Rahmen für die Gesundheitsversicherung, Kompetenzmanagement,
- in Spanien befasst sich ein Tarifvertrag mit verschiedenen Themen wie Gehalt, Arbeitszeit und Organisation der Arbeit. Er umfasst auch Sozialleistungen wie: Zuschüsse für die Kinder der Mitarbeiter, öffentliche Verkehrsmittel, Ruhestand, Lebensversicherung, Darlehen, Ruhestandsankennung, Kantinen, Zuschüsse für die Arbeitnehmervertretung.

Es gilt festzuhalten, dass Kollektivverträge für Angelegenheiten, die in direktem Zusammenhang mit ihren spezifischen Sozialbereichen stehen, auf Ebene der Geschäftseinheit unterzeichnet werden können.

(1) Vereinbarung über die Einrichtung eines Europäischen Betriebsrates und seiner Unterausschüsse zur Information und Beratung der Belegschaft zwischen EADS N.V. und ihren Arbeitnehmervertretern vom 23. Oktober 2000.

(2) Konzernvereinbarung über die Implementierung eines Plans für die leistungsabhängige Vergütung innerhalb der EADS-N.V.-Gruppe zwischen den Personalleitern von EADS N.V. und dem Europäischen Betriebsrat vom 29. Juli 2004.

5.5 GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

5.5.1 Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftspartnern von EADS

5.5.1.1 RICHTLINIEN

„Als eines der größten europäischen Unternehmen ist sich EADS ihrer Verantwortung bewusst und bereit, in den Ländern, in denen EADS tätig ist, ihren Beitrag in Sachen Kultur, Ausbildung und Soziales zu leisten. EADS beabsichtigt, vor allem die Projekt-Partnerschaften mit Hochschulen und Forschungszentren z.B. durch die EADS-Forschungstiftung zu verstärken.“

EADS tut alles, um einen offenen Dialog mit allen Geschäftspartnern von EADS aufrechtzuerhalten und gibt im Rahmen ihrer Verpflichtungen klare Antworten, wenn sie nach Erklärungen gefragt wird.“

5.5.1.2 ORGANISATION

Zu den EADS-Initiativen gehören Sponsoring, Spenden oder Partnerschaften. EADS leistet an allen Standorten Beiträge zu Aktivitäten, Konferenzen oder Institutionen, die sich um Angelegenheiten der Bereiche Sozialwesen, Bildung, Kultur und Sport bemühen. In den meisten Fällen werden solche Aktivitäten von EADS-Einheiten vor Ort ins Leben gerufen, die in regelmäßigem Kontakt zu relevanten Geschäftsinteressenten stehen.

EADS hat Richtlinien für Spenden (Verantwortungsbereich des EADS Corporate Secretary) und Sponsoring (Verantwortungsbereich von EADS Corporate Communications) implementiert, in denen Kriterien für die Gewährung von Förderungen für Projekte festgelegt werden.

Die Richtlinien enthalten auch Schwellenbeträge, jenseits derer solche Aktivitäten dem Corporate Secretary bzw. Corporate Communications mitgeteilt und von den CEOs genehmigt werden müssen.

5.5.1.3 DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

Unternehmenssponsoring und Spenden

EADS unterstützt wissenschafts- und bildungsorientierte Projekte (z.B. der EADS-TechMaster-Awards für Luftfahrtstudenten (Großbritannien, Singapur); die Partnerschaft mit dem London Science Museum; der Brasilianische SAE-Aerodesign-Wettbewerb für Luftfahrtstudenten).

EADS trägt zudem zu humanitären Maßnahmen bei, indem sie Ausrüstungen spendet bzw. schenkt oder auch – sofern

erforderlich – Expertise und Kapazitäten zur Verfügung stellt. Um nur einige Beispiele zu nennen:

- › mit „Aviation sans Frontières“ („ASF“), eine Non-Profit-Organisation in Frankreich, Deutschland und Spanien, einer humanitären Organisation, die Lufttransporte insbesondere für schwer kranke Kinder organisiert, hat EADS eine langfristige Partnerschaft abgeschlossen;
- › EADS finanzierte das soziale Projekt *Gotas de Flor com Amor*, eine 1992 mit dem Ziel gegründete NGO, Kinder und Teenager in Risikosituationen und ihre jeweiligen Familien auszubilden. Sie wurde 1993 als eine Zivilgesellschaftsorganisation Öffentlichen Interesses (OSCIP) anerkannt. EADS unterstützt Gotas de Flor seit 2004;
- › EADS hat die globalen Nothilfemühungen in der Provinz von Sichuan im Anschluss an das Erdbeben vom 12. Mai mit Spenden, Informationen, Hardware und technischer Hilfe unterstützt: Airbus und Eurocopter haben finanzielle Hilfe gegeben; Astrium stellte detaillierte Satellitenbilder des betroffenen Gebiets zur Verfügung, um die Nothilfe auf dem Boden zu unterstützen; die Verteidigungs- und Sicherheitsabteilung stellte Zelte für Sichuan zur Verfügung; Eurocopter etablierte eine Krisenmanagementzelle für Hubschrauber in Rettungseinsätzen.

Darüber hinaus hat EADS Mitarbeiter ermutigt, die selbst aktiv und eigenverantwortlich an lokalen Initiativen teilnehmen, die zur gesamten Entwicklung der lokalen Gemeinschaften beitragen.

EADS-Unternehmensstiftung

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung (Fondation d'entreprise EADS) wurde im September 2004 in Frankreich gegründet, um multidisziplinäre Forschung in Luft- und Raumfahrttechnologien und den Austausch zwischen Forschern in staatlichen Einrichtungen, der Privatindustrie und Instituten an technischen Hochschulen zu fördern (siehe „5.2 Nachhaltiges Wachstum“).

Airbus-Unternehmensstiftung

Die im Dezember 2008 gegründete Airbus-Unternehmensstiftung zielt darauf ab, globale karitative Tätigkeiten in einem internationalen Netzwerk von Angestellten, Verbänden und internationalen Organisationen zu erleichtern. Mit einem Anfangsbudget von 2,5 Millionen Euro wird die Airbus-Unternehmensstiftung seine Unterstützung auf

die drei Themen der humanitären und gemeinschaftlichen Hilfe, Jugendentwicklung und Umwelt konzentrieren.

Im Bereich der Umwelt soll die Stiftung sich auf den Schutz der Umwelt und der Verbesserung und Vergrößerung des Umweltbewusstseins konzentrieren sowie auf Projekte, die insbesondere die Biodiversität zum Schwerpunkt haben. Die Stiftung wird jungen Leuten ebenfalls helfen, die Fähigkeiten zu entwickeln, die sie später im Leben benötigen werden – insbesondere zur Förderung der interkulturellen und globalen Weltzivilgesellschaft. Das dritte Thema der Stiftung ist die Bereitstellung von Hilfe und Unterstützung in Fällen von Naturkatastrophen und die Entwicklung lokaler Gemeinden zu fördern, wo Airbus anwesend ist.

Dialog mit den Geschäftspartnern

EADS setzt alles daran einen offenen Dialog mit Geschäftsinteressenten zu führen, die zusätzliche Informationen zum Geschäft von EADS, den Betriebsabläufen oder den CSR-Aktivitäten wünschen.

Damit die Geschäftsinteressenten und die Aktionäre die aktuellsten Informationen erhalten, kommuniziert der Konzern proaktiv mit den wichtigsten Nachhaltigkeits-Rating-Agenturen.

EADS strebt eine kontinuierliche Verbesserung der Integration der CSR im Tagesgeschäft an. Um dieses Ziel zu erreichen, trägt die Analyse der Agenturen zu den Anstrengungen des Konzerns bei, die Stärken und Schwächen zu beurteilen und mögliche Lücken in der CSR-Berichterstattung aufzuzeigen. Sie liefern auch einen Hinweis auf die Benchmark-Positionierung von EADS innerhalb der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, die, bezogen auf das CSR-Reporting, derzeit hinter anderen Branchen zurückliegt.

EADS-CSR-Tag

Als ein Zeichen des proaktiven Konzepts des Konzerns hielt EADS ihren ersten „CSR-Tag“ am 19. November 2008 in Toulouse ab, ein Ereignis, das EADS initiiert hat, um seine konzerninternen Verantwortungsinitiativen mit der CSR/SRI-Gemeinschaft zu diskutieren.

Während dieses Ereignisses beschrieben der Chairman von EADS und der Chief Executive Officer sowie leitende Mitarbeiter die Konzern-Position in Bezug auf CSR-Fragen wie Unternehmensführung, Ethik und Compliance, Humanressourcen und Umwelt. Die Tagesordnung dieses Ereignisses und die Präsentationen stehen als Download auf der EADS-Website zur Verfügung: http://www.eads.net/1024/en/corporate_governance/csr/csr-day.html.

5.5.2 Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

5.5.2.1 RICHTLINIEN

- „EADS ist stolz, dank des in ihre globale Reputation gesetzten Vertrauens seitens ihrer internationalen Kunden ihre Produkte und Dienstleistungen in einer wachsenden Zahl von Ländern zu verkaufen.“
- EADS ist sich als weltweit tätiges Unternehmen ihrer Verantwortung hinsichtlich der Verbreitung von ordnungsgemäßen Geschäftspraktiken bewusst, die die Ausweitung einer ausgewogenen und fairen Globalisierung fördern, von der alle Länder profitieren.
- EADS unterstützt überall dort, wo sich die Gelegenheit bietet, die Zusammenarbeit mit ortsansässigen Industrien zur Förderung der Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen.
- EADS unterstützt lokale Initiativen, die Projekte im Bereich der Corporate Social Responsibility fördern.“

5.5.2.2 DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

EADS betreibt die internationale Entwicklung über die Gründung von Werken und Engineering-Zentren in strategischen Ländern sowie mit den Akquisitionen von oder

Partnerschaften mit Unternehmen der örtlichen Wirtschaft. Als verantwortungsbewusstes lokales Unternehmen verpflichtet sich EADS, lokale Interessen in seine globale Strategie aufzunehmen, hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen, weltweit führende Technologien zu integrieren, in Schulungs- und Trainingsprogramme zu investieren, lokale Initiativen zu fördern, die der Förderung von CSR-orientierten Projekten gewidmet sind, oder die Implementierung von Strategien, die die Qualität der Arbeitsumgebung und Karriere-Entwicklung lokaler Angestellter begünstigen. In dieser Hinsicht war 2008 ein weiteres Jahr erfolgreicher Partnerschaften. Einige erwähnenswerte Beispiele:

Eurocopter wird seine Expansion in Südamerika im Anschluss an die Unterzeichnung eines Vertrags (50 EC725-Hubschrauber) fortsetzen, um die brasilianischen Streitkräfte mit einer Flotte zu versorgen, die in der Lage ist, einen sehr breiten Bereich an Aufgaben abzudecken. Eurocopter ist in Brasilien seit mehr als 30 Jahren durch sein Tochterunternehmen Helibras vertreten, mit Sitz in Itajuba, im Bundesstaat Minas Gerais. Helibras beschäftigt 270 Personen und ist der einzige Hubschrauberhersteller mit einer etablierten Präsenz in Südamerika. Der neue Vertrag wird die Produktionskapazität und die Belegschaftszahl im Itajuba-Werk verdoppeln, wo

Herstellung und Montage der EC725-Hubschrauber erfolgen wird und nach der Lieferung Wartungstätigkeiten vorgenommen werden. Dieser Vertrag wird ebenfalls bedeutend zur Entwicklung der Luftfahrtindustrie in Brasilien beitragen, da lokale Unternehmen eng in die Herstellungsaktivitäten einbezogen werden und vom Technologietransfer profitieren werden können.

Im Juli 2008 haben EADS und Mubadala Aerospace, eine Abteilung der Mubadala Development Company der Vereinigten Arabischen Emirate (Abu Dhabi), einen umfassenden Lieferantenvertrag unterzeichnet. Diese Partnerschaft wird es EADS erlauben, seine Präsenz im Nahen Osten in Hinblick auf Lieferanten- und Produktionskapazitäten auszubauen. Von der Zusammenarbeit wird erwartet, dass sie Mubadala Aerospace in zehn Jahren einen Einkommensgewinn von 1 Milliarden US-Dollar verschaffen wird. Als Teil des Vertrags wird EADS mit Mubadala Aerospace an der Entwicklung eines Engineering-Centers sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in Abu Dhabi arbeiten. Diese Einrichtungen werden geschaffen, um volle Entwurfs- und Entwicklungsfähigkeiten für die Montage von Flugzeugkomponenten bereitzustellen. Als Folge davon werden Flugzeugkomponenten letztendlich in Abu Dhabi entworfen, entwickelt und hergestellt werden. Beide Parteien sind unter Berücksichtigung der Langzeitmöglichkeiten dieser Partnerschaft übereingekommen, maßgeblich in Schulungs- und Trainingsprogramme zu investieren. Deshalb sind Verträge mit Universitäten im Emirat von Abu Dhabi und Berufsausbildungskurse in Luftfahrteinrichtungen von EADS und Mubadala geplant.

EADS und das Innenministerium von Katar haben ein spezielles TETRA-Kompetenzzentrum aufgebaut, welches ein

Lehrzentrum und einen Prüfstand für Anwendungen und Dienstleistungen beinhalten wird. Es verkörpert die starke Langzeit-Partnerschaft zwischen dem Innenministerium von Katar und EADS Secure Networks. Das Team von Ersterem wird insbesondere von einem konstanten und hochwertigen Kompetenztransfer von den Experten des Letzteren profitieren. Dies wird das erste TETRA-Kompetenzzentrum im Nahen Osten darstellen.

In Indien hat Astrium einen Langzeitvertrag mit der Indischen Raum-Forschungs-Organisation (ISRO) über die Verwendung der indischen Polar-Satelliten-Trägerrakete (PSLV) für Abschussdienste geschlossen. In den letzten 5 Jahren haben beide Unternehmen erfolgreich auf dem Gebiet der Weltraumaktivitäten zusammengearbeitet, was durch die Vergabe von zwei Telekommunikationssatelliten-Verträgen, W2M für Eutelsat und HYLAS für Avanti Systems unterstrichen wird. Diese Kooperationen stellen einen bedeutenden Durchbruch für die Partnerschaft zwischen den europäischen und indischen Weltraumtechnologie-Organisationen dar.

In den USA hat sich EADS North America dazu verpflichtet, seine Investitionen zu erhöhen, seine industrielle Präsenz zu vergrößern, hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und weltführende Technologien und Produkte in den US-Markt zu integrieren. Im April 2008 hat EADS den Erwerb des in Kalifornien ansässigen Unternehmens PlantCML, einem führenden Anbieter von Notfalllösungen, bekannt gegeben. Außerdem trägt EADS North America als ein verantwortungsbewusstes lokales Unternehmen aktiv zu Vereinen und Einrichtungen in den Gemeinden bei, wo seine Angestellten leben und arbeiten.





Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

6

6.1	FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE JURISTISCHE PERSON	224
6.2	ERKLÄRUNG DER FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHEN JURISTISCHEN PERSON	224
6.3	INFORMATIONSRICHTLINIE	224
6.4	VERPFLICHTUNGEN DER GESELLSCHAFT IN BEZUG AUF INFORMATIONEN	225
6.5	WESENTLICHE ÄNDERUNGEN	225

6.1 FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE JURISTISCHE PERSON

EADS

6.2 ERKLÄRUNG DER FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHEN JURISTISCHEN PERSON

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

EADS vertreten durch:

Louis Gallois
Chief Executive Officer

6.3 INFORMATIONSRICHTLINIE

Informationen erteilt:

Frau Nathalie Errard
Head of Investor Relations and Financial Communication

EADS
37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Frankreich
Tel.: +33 1 42 24 28 00
Fax: +33 1 42 24 28 40
E-Mail: ir@eads.com

Die Webseite www.eads.com liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft sowie den Bericht des Board of Directors. Zudem können während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokuments Kopien von:

› der Satzung;

› dem in englischer Sprache am 25. April 2007 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;

› dem in englischer Sprache am 24. April 2008 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument; und

› dem Konzernabschluss (IFRS) und dem Einzelabschluss von EADS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2006, 2007 und 2008, zusammen mit den Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, im eingetragenen Büro von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung / *statutaire zetel*): Amsterdam, Tel.: + 31 (0)71 5245 600.

Den Aktionären stehen in folgenden Ländern kostenfreie Hotlines zur Verfügung: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: ir@eads.com.

1

2

3

4

5

6

Verzeichnis

6.4 VERPFLICHTUNGEN DER GESELLSCHAFT IN BEZUG AUF INFORMATIONEN

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im regulierten Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse (nachstehend „**Frankfurter Wertpapierbörse**“ genannt) und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia (nachstehend „**spanische**

Börsen“ genannt) gehandelt werden, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich von Informationen, von denen die wichtigsten in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.3 Geltendes Recht und Angaben“ zusammengefasst sind.

6.5 WESENTLICHE ÄNDERUNGEN

Zum Datum dieses Registrierungsdokuments hat sich die Finanz- und Geschäftslage von EADS seit dem 31. Dezember 2008 nicht wesentlich verändert.







