

Zu neuen Höhen

Beschreibung des Geschäftsverlaufs
und der rechtlichen Struktur 2003



The step beyond



Dieses Referenzdokument wurde auf Französisch bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 1. April 2004 gemäß *Règlement* No. 98-01 der *Commission des opérations de bourse* eingereicht. Es kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion herangezogen werden, wenn es durch einen von der *Autorité des Marchés Financiers* zugelassenen Abschlusschein ergänzt wird.

Hinweis

Die AMF macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

die *European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.* (nachstehend „**EADS**“ oder die „**Gesellschaft**“ genannt) als niederländische Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert ist. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Referenzdokument die einschlägigen Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der Anleger sowie die von der Gesellschaft gegenüber Wertpapier- und Kapitalmarktbehörden eingegangenen Verpflichtungen erläutert.

Dieses Dokument enthält Informationen, die einen wesentlichen Bestandteil des Referenzdokuments von EADS darstellen, das bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 1. April 2004 eingereicht wurde. Zur Verwendung als Referenzdokument muss es im Zusammenhang mit dem als „Finanzbericht und Corporate Governance - 2003 Referenzdokument (Teil 1)“ betitelten Dokument gelesen werden, das u.a. den Jahresabschluss der Gesellschaft und den Anhang dazu enthält.

**Beschreibung des
Geschäftsverlaufs und der
rechtlichen Struktur — 2003**

Referenzdokument (Teil 2)

Geschäftsjahr 2003

Kapitel 1 – Informationen über die Aktivitäten von EADS	2	3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	62
1.1 Darstellung der EADS-Gruppe	2	3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	63
1.1.1 Übersicht	2	3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte	63
1.1.2 Airbus	7	3.3.1 Aktionärsstruktur	63
1.1.3 Militärische Transportflugzeuge	17	3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	65
1.1.4 Luftfahrt	20	3.3.3 Art der Aktien	70
1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	26	3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	70
1.1.6 Raumfahrt	37	3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	72
1.1.7 Beteiligungen	43	3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	72
1.2 Geistiges Eigentum	44	3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	72
1.3 Mitarbeiter	44	3.4 Börseninformation	73
1.4 Forschung und Entwicklung	44	3.5 Dividenden	77
1.5 Risikofaktoren	45	3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	77
1.5.1 Marktrisiken	45	3.5.2 Dividendenpolitik von EADS	77
1.5.2 Geschäftliche Risiken	46	3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden	77
1.5.3 Rechtliche Risiken	48	3.5.4 Besteuerung	77
1.5.4 Industrielle und Umweltrisiken	50	Kapitel 4 – Informationen über emittierte Wertpapiere	79
1.5.5 Versicherung	50	Kapitel 5 – Für das Referenzdokument Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses	80
Kapitel 2 – Jüngster Geschäftsgang	52	5.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche	80
Kapitel 3 – Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	53	5.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen	80
3.1 Allgemeine Angabe über die Gesellschaft	53	5.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	80
3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft	53	5.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche	80
3.1.2 Rechtsform	53	5.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer	80
3.1.3 Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften	53	5.4 Informationspolitik	82
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	56	5.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	82
3.1.5 Satzungsmäßiger Gegenstand der Gesellschaft	56	Themenübersicht zum Referenzdokument	83
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	56		
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	56		
3.1.8 Geschäftsjahr	57		
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	57		
3.1.10 Hauptversammlung	57		
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	58		
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot	60		
3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	61		
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	61		
3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital	61		
3.2.3 Genehmigtes Kapital	61		

Kapitel 1

Informationen über die Aktivitäten von EADS

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

1.1.1 Übersicht

Sofern nichts Gegenteiliges angegeben ist, beruhen die nachstehend angegebenen Zahlen auf Informationen von der Gesellschaft.

Mit Konzernumsatzerlösen von € 30,1 Mrd. im Jahr 2003 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Flugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2003 entfielen rund 76 % der Gesamtsätze auf den zivilen und 24 % auf den militärischen Bereich.

Highlights im Jahr 2003

Im Jahr 2003 verfolgte EADS weiterhin ihre strategischen Entwicklungsgrundsätze und die Verlagerung ihrer Geschäftstätigkeit zu Gunsten des Sektors Verteidigung. Diese Verlagerung zielt auf eine Reduzierung der Auswirkungen von Geschäftszyklen auf EADS im zivilen Flugzeugmarkt sowie auf eine Stärkung der erfolgreichen Dynamik des jungen Portfolios gut positionierter Produkte von EADS durch kontinuierliche F&E-Anstrengungen. Der Rekordauftragsbestand in Höhe von € 179,3 Mrd. zum Ende des Jahres stellt für EADS einen beträchtlichen Vermögenswert dar. Das Jahr 2003 war geprägt von globalem Wachstum und umfasste unter anderem den Abschluss des Vertrags über den A400M in Höhe von € 19,7 Mrd. und den Abschluss der Paradigm/Skynet Verträge. Außerdem war 2003 das erste Jahr seit der Entstehung des Airbus, in dem Boeing sowohl hinsichtlich der Aufträge wie auch der Lieferungen übertroffen werden konnte. Im Jahr 2003 ging das Airbus A380-Programm, eine Quelle langfristigen Wachstums zur Steigerung der Umsätze und Rentabilität, in die Produktionsphase von Einzelteilen und Hauptkomponenten über. 34 neue Aufträge für den A380 im Jahr 2003, die den Auftragsbestand auf insgesamt 129 Flugzeuge erhöhen, heben die fortdauernde Attraktivität dieses Produktes hervor.

Das wirtschaftliche Klima war auch im Jahr 2003 weiterhin schwierig, u.a. durch den SARS-Virus, der die Nachfrage nach Flugreisen, die bereits wegen der terroristischen Gefahren gering war, noch weiter verschlechterte. Die von den Fluglinien in Folge der fallenden Passagierzahlen eingeführten betrieblichen Maßnahmen und die weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Markt führten im Jahr 2003 zu einem Abwärtstrend bei Aufträgen und Lieferungen. Trotz dieser Herausforderungen konnte EADS das für das Jahr 2003 geplante Lieferziel von 300 Flugzeugen bei Airbus erfüllen und sogar überschreiten. EADS setzte im Jahr 2003 bei Airbus einen € 1,5 Mrd.-Kostensenkungsplan ein, um auf die unsichere Kursentwicklung des US-Dollar/Euro-Wechselkurses zu reagieren. Die Umstrukturierungsaktivitäten im Bereich EADS Space wurden im Jahr 2003 weiterverfolgt und sollen im Jahr 2004 zum Erreichen der Gewinnzone führen.

Auf Grund aktiver Cash-Management-Maßnahmen, und durch die Verstärkung der laufenden Anstrengungen zur Reduzierung

des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung und des schwächeren Einflusses des US-Dollars auf die Refinanzierungskosten der US-Dollar Verbindlichkeiten, beendet EADS das Jahr mit einer positiver Nettoliquidität in Höhe von € 3,1 Mrd.

Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren und das Portfolio auszugleichen, beabsichtigt das Management von EADS (das „Management“), EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu positionieren. Die folgenden Elemente stellen die 4 Grundelemente der Strategie von EADS dar:

- **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS**

EADS beabsichtigt, sich weiter als globale Gesellschaft zu positionieren mit einer deutlich sichtbaren Präsenz in den Heimatländern auf allen wichtigen Märkten für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung. Während EADS bereits über eine globale Präsenz in Märkten wie zivile Flugzeuge durch Airbus, für Hubschrauber durch Eurocopter, für Lenkflugkörper durch MBDA und LKF und für zivile Raumfahrzeuge durch EADS Space Transportation verfügt, strebt die Gesellschaft danach, die bestehenden Plattformen und Systeme zu stärken und zu nutzen, um die globale Nachfrage nach verteidigungsbezogenen Produkten, wie Militärhubschrauber, Kampf- und Transportflugzeuge, Verteidigungselektroniksysteme und sichere Kommunikation zu decken.

Mit der Unterstützung von Programmen, wie z.B. dem A400M Militärtransportflugzeug, dem Eurofighter, dem Tiger-Hubschrauber, den Raketenprogrammen Meteor und Aster, dem Skynet5/Paradigm Telekommunikationsnetzwerk, sowie Auftragsbeständen von etwa € 45,7 Mrd. im Bereich Verteidigung zum Jahresende 2003, strebt EADS bis 2005 im Verteidigungssektor einen Umsatz in einer Höhe von € 10 Mrd. an und versucht so, gegen die Konkurrenz im Verteidigungs- und Raumfahrtsektor Boden zu gewinnen.

- **Ausweitung des weltweiten Einflusses von EADS**

EADS ist einer der führenden Akteure in seinen vier Heimatländern: Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien. Hier, und in ganz Europa besteht die Hauptherausforderung von EADS darin, den Verteidigungshaushalt ihrer Kunden so effizient wie möglich zu nutzen. Die Gesellschaft strebt eine Harmonisierung bei Beschaffungsanstrengungen und eine Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsprojekten an, um die Leistungsfähigkeitslücke zwischen den USA und Europa zu verringern.

EADS wird energisch alle Gelegenheiten wahrnehmen, in der lokalen Industrie und bei Technologie-Kooperationen in wichtigen Exportmärkten Fuß zu fassen. Die Gesellschaft möchte ihren anerkannten Ruf als führender Technologieanbieter und ihre wachsende Glaubhaftigkeit als Systemintegrator nutzen, um ihre regionalen geschäftlichen Bemühungen zu stärken.

In Großbritannien beschäftigt EADS ungefähr 12.000 Mitarbeiter und die Gesellschaft erwägt eine Verstärkung ihrer lokalen Präsenz durch Akquisitionen und strategische Partnerschaften im Verteidigungssektor. EADS beabsichtigt, ihre Position als Hauptverteidigungsvertragspartner für Großbritannien auszubauen, welches das am stärksten wachsende Beschaffungsbudget im Verteidigungsbereich in Europa hat. Zu diesem Zweck leitet EADS entscheidende Projekte, wie z.B. das Projekt Paradigm/Skynet 5, das strategische Tankflugzeug der Zukunft („FSTA“) und die bodengestützte Luftabwehr („GBAD“).

In den Vereinigten Staaten versucht EADS ein im Bereich der Verteidigungsbeschaffung anerkanntes Unternehmen zu werden. EADS baut mit der Eröffnung eines Airbus-Konstruktionszentrums in Kansas im Jahr 2002 und einem Eurocopter-Werk in Mississippi im Jahr 2003 weiterhin ihre Gesamtpräsenz in den Vereinigten Staaten aus. Die Stärken von EADS hinsichtlich Technologie und Marktstellung ermöglichten es der Gesellschaft außerdem, strategische Partnerschaften mit den wichtigsten Teilnehmern des amerikanischen Marktes für Luft-, Raumfahrt und Verteidigung aufzubauen. In den Bereichen Abwehr ballistischer Flugkörper, Missionsflugzeuge sowie Intelligence, Surveillance und Reconnaissance- („ISR“-) Systeme bieten sich Gelegenheiten zum Wachstum, die gemeinsam mit Partnern wie Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman und Raytheon wahrgenommen werden und attraktive Wachstumsperspektiven in den Vereinigten Staaten bieten.

Das Management betrachtet Asien, und insbesondere China, als einen künftigen Wachstumsmarkt und unternahm im Jahr 2003 durch seine Beteiligung an AviChina und die Ansiedlung einer Eurocopter-Fertigungsstätte in Peking die ersten Schritte in den chinesischen Markt. In Japan hat EADS nun Partnerschaften mit über 15 japanischen Partnern für das A380-Programm, dem kürzlich auch die Bridgestone Corporation und die Mitsubishi Rayon Co. beigetreten sind.

In Russland plant EADS eine aktive Teilnahme an laufenden Umstrukturierungen in der Industrie durch Kooperation mit lokalen Partnern und durch eine Konsolidierung der bereits vorhandenen Tätigkeiten in einer neuen EADS Gesellschaft unter der Führung von EADS International.

- **Nutzung geschäftsübergreifender Synergien durch das Einbringen des breiten Produkt- und Dienstleistungsportfolios von EADS**

Durch die Kombination aus einer breiten Produktpalette und Fachwissen zu integrierten Systemen mit erhöhtem Mehrwert wird sich EADS bemühen, in neue Märkte einzutreten, die Margen zu maximieren und stark differenzierte Lösungen zu bieten, die den immer komplexeren Bedürfnissen der Kunden sowohl im zivilen Bereich als auch im Verteidigungsbereich angepasst werden. Das laufende FSTA-Tankerprogramm und das A400M Militärtransportflugzeugprogramm illustrieren die Fähigkeit von EADS, Know-how und Produkte bei der schrittweisen Entwicklung neuer Geschäfte zu kombinieren. Des

Weiteren ist EADS auf Grund des umfassenden Portfolios an Produkten und Dienstleistungen, das sowohl den privaten Sektor als auch den Regierungssektor abdeckt, in der Lage, die Auswirkungen der Konjunkturschwankungen im kommerziellen Luftfahrtmarkt durch ein Wachstum im Regierungssektor abzumildern.

Die Bandbreite der Aktivitäten und Technologien von EADS versetzt diese auch in die Lage, von den konzernweiten Investitionen in Forschung und Entwicklung und Refinanzierung zu profitieren, was ihre Konkurrenzfähigkeit und Kosteneffizienz im Hinblick auf ihre Konkurrenten aus den Vereinigten Staaten steigert.

- **Entwicklung der Rolle von EADS als Anbieter von Systemen und Lösungen**

Die Umstellung der US-amerikanischen und europäischen Verteidigungskräfte und anderer öffentlicher Stellen, die sich mit der öffentlichen Sicherheit befassen, steigert die Nachfrage nach netzwerkfähigen Funktionen in der erweiterten Luftverteidigung, C4ISR, und der unbemannten Luftfahrt und militärisch genutzten Raumfahrt, wo EADS eine führende Position als Systemintegrator, Dienstleister und Lösungsanbieter anstrebt. Als einziger europäischer Konzern, dem sowohl Raumfahrt- als auch Verteidigungsprogramme unterstehen, verfügt EADS über die entscheidende Kombination aus technologischer Überlegenheit und ist daher optimal positioniert, diese neue Nachfrage durch das Angebot innovativer aus vorhandenen Systemen entwickelter neuer System-Lösungen die Bedürfnisse ihrer Kunden zu befriedigen.

Im zivilen Bereich strebt EADS danach, sich auf ihr technologisches Wissen zu stützen, um komplexe zivile Systeme wie etwa Luftverkehrsüberwachungssysteme (*air traffic management*) und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber anbieten zu können.

Zusätzlich zu den Systemen hat sich EADS der Ausweitung ihrer Führungsrolle bei Programmen und dem Angebot von Dienstleistungslösungen, was auch Ausgliederung (*outsourcing*) mit einschließt, für Verteidigungskräfte und öffentliche Sicherheitsbehörden, wie den Sicherheits-Kommunikationsdienstleistungen von Paradigm und der Luftbetankung unter dem FSTA-Programm, verschrieben.

Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

Das Geschäft von EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Luftfahrt, (4) Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie (5) Raumfahrt. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser fünf Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in Abschnitt 3.3.6.

Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Seit der Gründung der Gesellschaft im Jahr 1970 und bis Ende des Jahres 2003 hat Airbus 4.886 Aufträge für Flugzeuge von 186 Kunden welt-

weit erhalten. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 52 % im Jahr 2003 gestiegen, womit sie ihre Rivalin Boeing zum ersten Mal überholt. Zum 31. Dezember 2003 belief sich ihr Auftragsbestand (1.454 Flugzeuge) auf 52 % des gesamten Auftragsbestands weltweit. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2003 254 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2003 auf € 19 Mrd., also 61 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „– 1.1.2 Airbus“.

Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittel-schwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportprojekts A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehende Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben wie etwa Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten. Im Jahr 2003 erwirtschaftete der Geschäftsbereich MTF einen konsolidierten Umsatz in Höhe von € 0,9 Mio., also 3 % des gesamten Umsatzes von EADS. Der Vertrag über € 19,7 Mrd. zur Herstellung und Lieferung der A400M wurde im Jahr 2003 unterzeichnet, was zu einer erheblichen Steigerung des Umsatzes bei EADS beitragen sollte. Siehe „– 1.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

Luftfahrt

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u. a. Hubschrauber, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2003 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt € 3,8 Mrd., also 12 % der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „– 1.1.4 Luftfahrt“.

Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme (der „**Geschäftsbereich DS**“) ist auf den Gebieten integrierte Systeme einschließlich Lenkflugkörpersysteme, Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Militärkommunikation und Dienstleistungen tätig. Gemessen an den im Jahr 2003 erzielten Umsatzerlösen ist die EADS-Tochter MBDA der größte Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und der zweitgrößte weltweit. Der Geschäftsbereich Militärflugzeuge, der im Jahr 2003 aus dem Geschäftsbereich Luftfahrt ausgegliedert wurde, ist ein führender Partner im Eurofighter-Konsortium. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa

und spielt eine bedeutende Rolle auf dem Markt für sichere und verschlüsselte militärische Kommunikation. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2003 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,2 Mrd., was einem Anteil von 16 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS entspricht. Siehe „– 1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme“.

Raumfahrt

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen größtenteils durch seine Tochtergesellschaften EADS Astrium und EADS Space Transportation („**EADS ST**“) und bietet Raumfahrt-dienstleistungen durch ihre Tochtergesellschaft EADS Space Services an. Der Geschäftsbereich Raumfahrt bietet zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot sowie über zweckbestimmte Firmen, wie Paradigm im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs EADS Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2003 auf € 2,4 Mrd. oder 8 % der gesamten konsolidierten Umsatzerlöse von EADS. Siehe „– 1.1.6 Raumfahrt“.

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 Finanz- und Betriebsdaten

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten für EADS für das zum 31. Dezember 2003 beendete Geschäftsjahr und das zum 31. Dezember 2002 beendete Geschäftsjahr.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003 und 2002 nach Geschäftsbereich

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Airbus	19,0	61	19,5	63
Militärische Transportflugzeuge	0,9	3	0,5	2
Luftfahrt	3,8	12	3,8	12
Verteidigung und Sicherheitssysteme	5,2	16	4,8	16
Raumfahrt ⁽²⁾	2,4	8	2,2	7
Bereichsumsatzerlöse insgesamt	31,3	100	30,8	100
Zentrale/Eliminierungen ⁽³⁾	(1,2)		(0,9)	
Konzernumsatzerlöse Insgesamt	30,1		29,9	

⁽¹⁾ Prozentualer Anteil an den Bereichsumsatzerlösen insgesamt vor Headquarters/Eliminierungen.

⁽²⁾ Astrium ist in 2003 zu 100 % konsolidiert, in 2002 anteilig zu 75 %.

⁽³⁾ Enthält unter anderem Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003 und 2002 nach geografischen Bereichen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Europa	14,0	47	14,4	48
Nordamerika	8,1	27	10,6	35
Asien/Pazifik	4,7	15	3,2	11
Übrige Welt	3,3	11	1,7	6
Gesamt	30,1	100	29,9	100

⁽¹⁾ Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

Konsolidierte Aufträge für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003 und 2002

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽³⁾
Auftragseingang:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	39,9	52	19,7	62
Militärische Transportflugzeuge	20,3	27	0,4	1
Luftfahrt	3,7	5	5,1	16
Verteidigung und Sicherheitssysteme	6,3	8	4,4	14
Raumfahrt	6,1	8	2,1	7
Bereichsaufträge insgesamt	76,3	100	31,7	100
Zentrale/Eliminierungen ⁽²⁾	(15,1)		(0,8)	
Gesamt	61,2		30,9	

⁽¹⁾ Ohne Optionen.

⁽²⁾ Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

⁽³⁾ Vor Headquarters/Eliminierungen.

Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2003 und 2002⁽⁶⁾

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽⁵⁾	Betrag in Mrd. €	in Prozent ⁽⁵⁾
Auftragsbestand:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	141,8	73	140,9	84
Militärische Transportflugzeuge	20,0	11	0,6	0
Luftfahrt ⁽³⁾	9,8	5	10,1	6
Verteidigung und Sicherheitssysteme ⁽³⁾	14,3	7	13,5	8
Raumfahrt ⁽⁴⁾	7,9	4	3,9	2
Bereichsauftragsbestände insgesamt	193,8	100	169,1	100
Zentrale/Eliminierungen	(14,5)		(0,8)	
Gesamt	179,3		168,3	

⁽¹⁾ Ohne Optionen.

⁽²⁾ Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

⁽³⁾ Die Geschäftseinheit Militärflugzeuge wurde in 2003 aus dem Geschäftsbereich Luftfahrt in den Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme transferiert, was entsprechende Auswirkungen auf den Auftragsbestand dieser Geschäftsbereiche in Höhe von € 3,2 Mrd. mit sich brachte. Die Zahlen für das Jahr 2002 wurden neu erstellt, um einen Vergleich mit 2003 zu ermöglichen.

⁽⁴⁾ Astrium ist in 2003 zu 100 % konsolidiert, in 2002 und 2001 anteilig zu 75 %.

⁽⁵⁾ Vor Zentrale/Eliminierungen.

⁽⁶⁾ Für nähere Erläuterungen zur Berechnung des Auftragsbestands siehe „Teil 1/1.1.3 Bewertung der Leistung des Managements - Auftragsbestand“.

Beziehung Zwischen EADS N.V. und der EADS-Gruppe

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

Für Management-Zwecke handelt EADS N.V. gemäß den in „Teil 1/Kapitel 2 – Corporate Governance“ aufgeführten Richtlinien und Verfahren der Gesellschaft durch ihr Board of Directors, das Executive Committee und die Chief Executive Officers.

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

Nach bestem Wissen des Managements gibt es keine Pfandrechte an irgendwelchen Vermögenswerten von EADS N.V. Als Unternehmensgruppe mit konsolidierten Umsatzerlösen in Höhe von € 30,1 Mrd. im Jahr 2003 haben Tochtergesellschaften von EADS zahlreiche Pfandrechte und andere Sicherheitsleistungen an ihren Vermögenswerten in Zusammenhang mit ihrer jeweiligen Geschäftstätigkeit gewährt.

1.1.2 Airbus

Einführung und Überblick

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 52 % im Jahr 2003 gestiegen. Am 31. Dezember 2003 belief sich ihr Auftragsbestand (1.454 Flugzeuge) auf 52 % des gesamten Auftragsbestands weltweit. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2003 254 Flugzeuge. Der Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2003 auf € 19 Mrd., also 61 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Auf Grund der Auslieferungen für das Jahr 2003 war Airbus der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit und übertraf den Konkurrenten Boeing zum ersten Mal. Von der Gründung 1970 bis zum 31. Dezember 2003 sind bei Airbus von 186 Kunden aus aller Welt 4.886 Flugzeuge bestellt worden.

Zum Erfolg von Airbus haben mehrere Faktoren beigetragen: seine Produktpalette moderner Flugzeuge, seine stetige technologische Innovation, seine stabile Belegschaft bestehend aus hochqualifizierten Mitarbeitern und sein Konzept der „Flugzeugfamilien“. Dieses verschafft den Kunden Kostenvorteile sowohl bei der Ausbildung ihrer Crews als auch bei der Wartung und Beschaffung von Ersatzteilen für ihre Flotten verschieden großer Airbus-Maschinen. Außerdem ist das Management der Ansicht, dass die internationale Zusammensetzung von Airbus einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt darstellt.

Die Airbus-Gruppe wird von EADS (80 %) und BAE SYSTEMS (20 %) gemeinsam gehalten. Der Leiter des Geschäftsbereichs Airbus von EADS ist President und Chief Executive Officer von Airbus, was die effektive Managementkontrolle von EADS über dessen Tätigkeit gewährleistet.

Strategie

Strategisch gesehen, besteht das Hauptziel von Airbus im Erreichen von erstklassigen, auf lange Sicht haltbaren, wirtschaftlichen Erträgen, die mittels der Entwicklung einer qualitativ überlegenen Produktfamilie und eines langfristigen Anteils in Höhe der Hälfte des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge ermöglicht werden. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

- **Vollendung der umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittenen Produktlinie**

Dies bringt (i) einen Schwerpunkt bei der Entwicklung, Prüfung, Herstellung und Lieferung der A380 innerhalb des vorgegebenen Budgets bis Anfang 2006, (ii) die allmähliche Ausweitung maßgeblicher Frachtflugzeug-Anwendungen innerhalb der Palette von Airbus-Flugzeugen und (iii) die ununterbrochene Erhaltung des Wettbewerbsvorteils vorhandener Modelle in den jeweiligen Märkten mit sich.

- **Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte**

Airbus strebt ein Eindringen in bestimmte Schlüsselmärkte wie Japan, China und Russland und eine Konsolidierung ihrer Position im schwierigen US-Markt für Luftfahrtgesellschaften an.

- **Verbreiterung ihres Kundendienstangebots**

Die Verbreiterung des Kundendienstangebots wird Airbus in die Lage versetzen, in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einzunehmen, indem die Gesellschaft (i) für die sich entwickelnden Bedürfnisse ihrer Kunden Lösungen entwirft und (ii) für eine optimale Platzierung von Airbus entlang der Wertkette der Branche sorgt.

- **Perfektionierung ihres industriellen Betriebs**

Das Ziel des Managements besteht darin, von der Integration zu profitieren, ihre Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen bei Mengen und Angebot zu verbessern und sich bei den Investitionen im Zusammenhang mit dem A380 auf Flexibilität und Effizienz zu konzentrieren.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche die Nachfrage am Flugzeugmarkt bestimmen, sind die Nachfrage nach Flugreisen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung) sowie die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden. Die Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsposition und Strategie von Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen, Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

Highlights auf dem Markt für Luftfahrtgesellschaften im Jahr 2003.

Der Marktrückgang, der 2001 seinen Anfang nahm und von den sich abschwächenden Volkswirtschaften geprägt sowie von den Terroranschlägen am 11. September 2001, dem Krieg im Irak und dem Ausbruch von SARS in Asien verschärft wurde, steht im Mittelpunkt der Branche. Die Nachfrage nach Flugreisen im Jahr 2003 blieb im Vergleich zur Periode vor dem Abschwung (dem Jahr 2000) weiterhin schwach, wobei besonders der US-Inlandmarkt, der transatlantische und transpazifische Flugverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. In Folge der oben erwähnten Faktoren ging nicht nur die Nachfrage insgesamt zurück, sondern es blieb auch das Aufkommen von Geschäftsreisen niedrig, da diese besser zahlenden Fluggäste auch weiterhin mehr auf den Preis achteten. Die sich daraus ergebenden niedrigeren Renditen in Kombination mit höheren Kosten, hauptsächlich auf Grund der in den letzten Jahren gestiegenen Lohnkosten, führten für Fluggesellschaften im Jahr 2003 zu finanziellen Schwierigkeiten.

Im Gegensatz dazu haben sich Billigfluggesellschaften als wichtiger Sektor im Gesamtmarkt entwickelt. In den USA und Europa haben sie sich dadurch entwickelt, dass sie Geschäftsmodelle verfolgen, welche die Vorteile der maximalen Kostenreduzie-

zung nutzen, während sie gleichzeitig durch Billigangebote für Kurz- und Mittelstrecken zu Zielorten, für die häufig ein nicht ausreichendes Angebot besteht, die Nachfrage anheizen. Dieses Geschäftsmodell, das sich im Zuge der Markt deregulierung besonders in den USA bewährt hat, wird jetzt auch von einer wachsenden Anzahl von Fluggesellschaften in Europa angewendet, was zu einer gesteigerten Nachfrage und einem höheren Marktanteil von Billigfluggesellschaften führt. Die Airbus-Familie moderner „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basiert, ist ausgezeichnet positioniert, um die Betriebskostenbasis und Flexibilität zu bieten, die für dieses Marktsegment gefordert wird. Airbus hat mit JetBlue, America West und Frontier bereits eine starke Präsenz im US-Markt der Billigfluggesellschaften.

Die Auswirkungen des Abschwungs des Marktes unterscheiden sich abhängig vom Geschäftsmodell der Fluggesellschaft, dem Reisesegment und der Geografie. Im Jahr 2003 arbeiteten zahlreiche Luftfahrtgesellschaften weiter daran, durch die Eliminierung von Flugstrecken und dem Ausrangieren von älteren und weniger effizienten Flugzeugen ihre Kapazitäten an die Anforderungen des Marktes anzupassen und überschüssige Kapazitäten abzubauen. Folge dieser Aktivitäten ist es gewesen, dass die Anzahl der außer Betrieb genommenen Flugzeuge Ende des Jahres 2003 etwa 2.200 betrug, von denen zahlreiche Maschinen älter, weniger effizient und kostspieliger in der Wartung und Unterhaltung sind als die moderne Generation von Flugzeugen von heute. Ein großer Prozentsatz dieser Maschinen der älteren Generation werden wahrscheinlich nicht mehr zur Erwirtschaftung von Gewinnen genutzt, sondern vielmehr wird erwartet, dass sie durch neuere Typen wie etwa die der Airbus-Produktlinie ersetzt werden. Durch den Abbau überschüssiger Kapazitäten optimieren die Fluggesellschaften des Weiteren ihre Auslastung, was zu einer Kostenreduzierung insgesamt beiträgt. Diese Kostenreduzierungen bilden angesichts des derzeitigen Konjunkturrückgangs das Kernstück der Strategie der Fluggesellschaften, besonders da zusätzliche Kosten durch neu auferlegte Sicherheitsanforderungen sowie höhere Treibstoffpreise (zum Ende des Jahres 2003) die Fluggesellschaften zusätzlich belasten. Die fortwährenden finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften, besonders in den Vereinigten Staaten und in den Märkten, die im Verlauf des Jahres 2003 am meisten von der Rezession betroffen waren, führten dazu, dass einige dieser Fluggesellschaften Insolvenz anmeldeten oder mit Flugzeugherstellern über die Stornierung oder die Verschiebung vertraglich festgehaltener Auslieferungen verhandelten. Obwohl dies zunächst bezüglich der erwarteten Lieferungen durch Airbus und Boeing zu einer Korrektur nach unten führte, übertraf Airbus das erklärte Lieferziel für das Jahr 2003 von 300 Flugzeugen mit 305 verbuchten Auslieferungen bis zum Jahresende.

Gesamtwachstum. Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts 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, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 % pro Jahr gewachsen. Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2002 – die sich, obwohl sie geringfügig niedriger ausfielen, mit entsprechenden Studien von Boeing deckten, – soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2000-2020 um durchschnittlich 4,7 % jährlich wachsen.

Konjunkturschwankungen. Obwohl Industrieexperten der Meinung sind, dass das langfristige Wachstum des Flugverkehrs gesichert ist, hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, dem eine Periode anhaltend lebhafter Auftrags- und Lieferaktivitäten folgte. Nach dem letzten Abschwung während des Golfkrieges im Jahr 1991 folgte dieser Periode verringerter Aufträge und Auslieferungen ein Zeitraum von sechs Jahren mit starker Aktivität – einschließlich dem Jahr 2000, in dem ein neuer Branchenrekord für neue Bestellungen von Passagierflugzeugen erzielt wurde. Trotz des derzeitigen Geschäftszyklus haben sich die Auslieferungen von Airbus als stabil erwiesen bzw. sind seit dem Jahr 1994 auf Grund des wachsenden Kundenstamms, Marktanteils und expandierenden Produktportfolios gewachsen.

Das Management ist davon überzeugt, dass es die Auswirkungen des aktuellen Konjunkturrückgangs durch effektives Management, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdunternehmen, abmildern kann. Siehe „– Produktion – Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen“. Dies wurde bei früheren Konjunkturschwächeperioden unter Beweis gestellt: obwohl der Flugzeugmarkt insgesamt schrumpfte, konnte Airbus seinen Anteil an diesem verkleinerten Markt erhöhen und dadurch die Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit abfangen. Ein Rückgang der Aufträge und des Auftragsbestands muss keinen sofortigen Rückgang der Lieferungen im selben Maße bedeuten.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrensdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. Im Jahr 1978 haben die Vereinigten Staaten ihren inländischen Flugverkehr dereguliert. Andere Regionen sind diesem Beispiel gefolgt, insbesondere Europa ab 1985.

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der Federal Aviation Authority („FAA“) hatten zur Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten, ein weiterer Grund für die Zunahme der Nachfrage, insbesondere der aus Nordamerika, die in den Jahren bis zur Implementierung der Vorschriften und danach erheblich gestiegen ist.

Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuze. Infolge der Deregulierungsmaßnahmen adaptieren die großen Fluggesellschaften laufend ihre Flotte, ihre Flugnetze und ihre kommerziellen Strate-

gien. Dies ist möglich, weil neue Flugzeuge verfügbar sind, die den Anforderungen der Kunden bezüglich Kosten und Leistungen entsprechen. Als Reaktion auf die Preisforderungen der Fluggäste und die Konkurrenz seitens der neuen Billigfluggesellschaften haben die großen Fluglinien ihren Betrieb um „Drehkreuze“, d.h. Flughäfen an strategischen Standorten, organisiert, wodurch sie mehr Städte zu niedrigen Flugpreisen verbinden können. Dadurch wird die Nachfrage beeinflusst, 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) geeigneten Flugzeuge. Somit hat die weltweite Deregulierung zur Diversifikation der Strategien von Fluglinien beigetragen. Dies wiederum hatte zur Folge, dass Fluglinien für die Umsetzung dieser Strategien eine breitere Palette an Maschinen benötigen.

Fragmentierung. Der Begriff „Fragmentierung“ beschreibt Märkte, in denen Direktflüge den Platz von traditionellem Drehkreuz- und Speichen-/Anschlussverkehr einnehmen oder anteilig verdrängen. Eine Fragmentierung dieser Art ist hauptsächlich bei Kurz- und Mittelstreckenflügen innerhalb der USA zu beobachten, und zwar als Reaktion auf Wettbewerb und als ein Mittel der Fluggesellschaften, ihre Dienstleistungen von denen anderer Anbieter zu differenzieren.

Der Tendenz in Richtung Fragmentierung bei langen und sehr weiten Strecken, die durch die Entwicklung neuer Strecken zwischen sekundären Städten verstärkt wird, kann durch die Verfügbarkeit moderner, effizienter Flugzeuge Rechnung getragen werden. Von der Einrichtung neuer Nonstop-Services im transatlantischen Markt zwischen sekundären Städten wird erwartet, dass sie die Nachfrage nach mittelgroßen „Wide-Body“-Flugzeugen, wie dem A330, anheben. Die Konzentration der Bevölkerung zahlreicher asiatischer Länder in weniger Großstädten führt zu einer reduzierten, jedoch weiterhin bedeutenden Nachfrage nach neuen Flugstrecken zwischen sekundären Städten im pazifischen Markt.

Airbus hat diese Tendenz zu einer Fragmentierung erkannt und reagiert darauf durch die Entwicklung des A340-500/600-Flugzeugs für sehr weite Strecken. Diese Flugzeuge bieten eine gesteigerte betriebliche Rentabilität, und zwar nicht nur in Märkten, in denen die Nachfrage nach Direktflügen bereits vorhanden ist, sondern auch in Märkten, die bisher auf Grund von Beschränkungen hinsichtlich Reichweite und Kosten durch ältere Flugzeugtypen nicht bedient werden konnten.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut Daten von *Airclaims*, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Dezember 2002 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 22 größten 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 gewähren, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Verwendung 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 von Seiten des Verteidigungsministeriums und der NASA benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildet die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entspricht den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes. „Single-Aisle“-Flugzeugen wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen in zwei Reihen und durch einen Gang getrennt, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden. „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“)-Flugzeuge wie die A300/A310-Familien und die A330/A340-Familien mit einem breiterem Rumpf, die in drei Reihen und durch zwei Gänge getrennt über 210 Sitzplätze haben. Im Falle der A300/310 werden sie auf Kurz- und Mittelstreckenflüge sowie im Falle der A330/340-Familie auf Langstreckenflüge eingesetzt. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg und mit besonderem Komfort zu befördern. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „1.1.4 Luftfahrt – Flugzeugumrüstungen und technische Serviceleistungen für Flugzeuge“. Die A300-600F ist darüber hinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr vollständig neu gebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten und Fluggesellschaften wie Federal Express, UPS und Cathay Pacific immer mehr Anklang findet. Airbus konkurriert mit dem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner, der sich als Firmenjet und für Regierungs- und VIP-Zwecke bewährt hat, auch im Markt für Jets für Unternehmen und VIPs.

Laut einer Studie von Airbus waren im Dezember 2003 insgesamt 16.241 Flugzeugen mit über 100 Sitzen in Betrieb.

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 weniger großstädtischen Zentren konzentriert ist als in den Vereinigten Staaten. Dieser Unterschied wird noch 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.

Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge wurden im Jahr 2003 insgesamt 586 neue Flugzeuge mit über 100 Sitzen ausgeliefert. Davon waren 74 % „Single-Aisle“- und 26 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge.

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften bilden einen separaten Marktsektor, der zu ca. 27 % der Auslieferungen von Flugzeugen im Jahr 2003 beitrug, da die den geleasten Flugzeugen zugeordnete Einsatzregion häufig von der Region abweicht, in der die Leasing-Gesellschaft ihren Sitz hat. Im Jahr 2003 wurden 6 % der von Leasing-Gesellschaften erworbenen Flugzeuge bei US-Fluggesellschaften eingesetzt. Zum 31. Dezember 2003 wurden 98 % der Aufträge von Leasing-Gesellschaften, die zur Auslieferung im Jahr 2004 vorgesehen sind, den Endkunden geliefert.

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 2003 auf Airbus und Boeing jeweils 52 % bzw. 48 % der Auslieferungen insgesamt, 54 % und 46 % der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 57 % und 43 % des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die massiven Hindernisse in Bezug auf den Zugang zum Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen lassen es unwahrscheinlich erscheinen, dass ein neu hinzukommender Konkurrent in naher Zukunft wirksam mit den beiden etablierten Unternehmen in diesem Markt in Wettbewerb treten kann.

Kunden

Zum 31. Dezember 2003 verfügte Airbus über ca. 186 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 3.432 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 1.454 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge (brutto) für Airbus im Jahr 2003.

Kunde	Festaufträge ⁽¹⁾
Jet Blue	67
Emirates	41
Qatar Airways	22
CASC	30
Frontier	15
China Airlines	14

⁽¹⁾ Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Jahresendbestand unerledigter Aufträge nicht mit enthalten.

Quelle: Airbus

Organisation von Airbus

Integration der Aktivitäten von Airbus

Am 11. Juli 2001 stellten EADS und BAE SYSTEMS ihre mit Airbus im Zusammenhang stehenden Konstruktions-, Engineering, Herstellungs- und Produktionsaktivitäten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie ihre sämtlichen Mitgliedsrechte an GIE Airbus Industrie unter die gemeinsame Leitung von Airbus S.A.S. und unter die tagtägliche Leitung eines Managementteams. Das Managementteam von Airbus ist auch für Marketing und Kundenbetreuung verantwortlich. Der Grund für diese Maßnahmen war, dass das Geschäft von Airbus, das der Konsortiumsstruktur *groupement d'intérêt économique* („GIE“) – die gut geeignet war, um Kompetenzen und Ressourcen zusammenzulegen, um eine gewisse Marktposition zu erlangen – entwachsen war, eine neue gesellschaftsrechtliche Organisation benötigte, in der das Management die zentrale Kontrolle über alle Aspekte der Aktivität übernimmt.

EADS hält einen 80 %igen Anteil an Airbus S.A.S. und übt die effektive Management-Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten aus, während BAE SYSTEMS, die die restlichen 20 % hält, spezielle Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über US\$ 500 Mio., die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplans (jedoch nicht die jährlichen Budgets oder die Einführung neuer Programme) sowie bestimmte Handlungen, die die Beteiligungsinteressen von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. schwächen würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE SYSTEMS wurde eine Option gewährt, seine Anteile an Airbus S.A.S an EADS zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS-Aktien – wie von EADS bestimmt – zu verkaufen. Wenn jedoch die Ausgabe von Aktien von EADS zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erforderlich machen würde, die die Verteilung von EADS-Aktien erheblich beeinflussen würde, kann BAE SYSTEMS sich für die Barzahlung entscheiden. Während des ersten Dreijahreszeitraums kann diese Verkaufsoption nur dann ausgeübt werden, wenn BAE SYSTEMS mit bestimmten strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist sie ohne besonderen Grund ausübbar. EADS profitiert von einer Kaufoption hinsichtlich der Airbus S.A.S-Aktien zum Marktwert für den Fall des Wechsels der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen. Umgekehrt kann BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen von EADS verlangen, die Anteile von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 erhielt BAE SYSTEMS einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil, wenn eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschritten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigem Wachstum von Airbus gemessen wird, kann einen nicht-indexierten Wert in Höhe von € 0 bis zu einer

Höhe von maximal € 237,5 Mio. (entsprechend der aktuellen wirtschaftlichen Lage) über die nächsten zehn Jahre erreichen.

Ein Gremium der Anteilseigner (das sog. Shareholder Committee), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE SYSTEMS benannten Mitgliedern, entscheidet über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten von Airbus S.A.S. Chairman des Shareholder Committees ist Rainer Hertrich, Co-CEO von EADS. Für das operative Geschäft von Airbus verantwortlich ist Noël Forgeard als President und CEO von Airbus S.A.S. zusammen mit einem Executive Committee, bestehend aus ihm und bis zu neun weiteren Mitgliedern, von denen zwei von BAE SYSTEMS vorgeschlagen werden und die alle mit dem President und CEO von Airbus S.A.S. abgestimmt sind und die vom Shareholder Committee ernannt werden.

Auf Grund der Mehrheitsbeteiligung an Airbus S.A.S. und der Kontrolle, die sich aus dem auf Airbus S.A.S. bezogenen Aktiönärsvertrag ergibt, konsolidiert EADS seit dem 1. Januar 2001 100 % der neu integrierten Gruppe in ihrem Jahresabschluss.

Produkte und Dienstleistungen

Technologische Meilensteine

Seit der Gründung von Airbus standen technologische Innovationen im Mittelpunkt ihrer Strategie. Viele der Innovationen, die Airbus einen deutlichen Wettbewerbsvorteil ermöglichten, definierten in der Folgezeit den Standard in der Flugzeugindustrie.

- A300 – Der A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte, einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten. Der A300 B4, ein Derivat des ursprünglichen A300, war das erste „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich Betriebskosteneinsparungen im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews ergaben, die zu dieser Zeit Marktstandard waren.
- A310 – Der A310, der 1983 auf den Markt gebracht wurde, hatte anstelle der herkömmlichen mechanischen Anzeigen die ersten digitalen Cockpit-Anzeigen, die mit Kathodenstrahlröhren ausgestattet waren. Diese versorgten den Piloten mit verbesserten Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines weiter verbesserten Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie eine superkritische Tragfläche und der Transsonik-Flügel mit hoher Flügelstreckung eingeführt, die den Treibstoffverbrauch deutlich reduzierten. Für große Bauteile wie das Seitenleitwerk wurden kohlefaserverstärkte Verbundwerkstoffe

eingeführt, die erheblich leichter sind als Aluminium und somit die verfügbare Nutzlast erhöhten. Der Einbau eines Trimm tanks im Höhenleitwerk hat zu deutlich erhöhten Einsparungen bei den Betreibern durch die Optimierung der Bedingungen während des Fluges geführt.

- A320 – Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem A320 eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung eingeführt, mit welcher der Pilot mit einem Sidestick anstelle der herkömmlichen Steuersäule Befehle erteilt. Flugsteuerungscomputer übersetzen diese Befehle in elektrische Signale für die Ansteuerung der Stellmotoren der Steuerflächen und können gleichzeitig verhindern, dass das Flugzeug den vorgeschriebenen sicheren Flugbereich verlässt. Dadurch wurde eine erhöhte Manövrierfähigkeit, eine Vereinfachung des Betriebs durch digitale Verbindung mit dem Autopilot-System und eine Gewichtsreduzierung gegenüber der herkömmlichen mechanischen Flugsteuerung erreicht. Das Fly-by-Wire-Konzept ist jetzt bei allen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und den Flugzeugen der A330/A340-Familie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung für zivile Flugzeuge erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 ebenfalls verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.
- A330/A340 – Vier Typen dieser Familie von Twin-Aisle-Flugzeugen sind mit einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Variante gemeinsamen verwendbaren Flügelkonstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet – ein einzigartiges Konzept, das es erlaubt, jedes Modell für unterschiedliche Marktanforderungen zu optimieren. Die Ultralangstrecken-Version A340 -500/-600 zeichnet sich vor allem durch einen größeren Flügel und den Einsatz von gewichtsparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbalkens und der Druckwand der rückwärtigen Kabine) aus.
- A380 – Bei diesem „Very large“-Flugzeug werden bereits voll entwickelte Technologien weiter entwickelt und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 25 % der Flugzeugstruktur wird unter Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und fortgeschrittenen Metall-Mischwerkstoffen gefertigt, während innovative Produktionstechniken wie Laserstrahl-Schweißen Schrauben eliminieren, das Gewicht verringern und für verbesserte Toleranz gegenüber Materialverschleiß sorgen.

Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte

Die vier Airbus-Flugzeugfamilien begünstigen die Gemeinsamkeiten der Flotte. Diese Philosophie nimmt sich ein zentrales Flugzeug vor, ändert es und entwickelt je nach Bedarf Variationen für die spezifischen Marktsegmente. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen (d.h. ausschließlich A300/310) 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, und die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (*Cross-Crew Qualification*, „CCQ“) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

Diese Gemeinsamkeits-Philosophie zur Verringerung der Entwicklungskosten reduziert überdies 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.

„Single-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie. Zu der Airbus-Familie der „Single-

Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein abgeleiteter Firmenjet, den Airbus seit Juni 1997 einsetzt.

Mit 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Flugkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie hat eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus leichtem Kohlefaserverbundstoff, das von dem A310-300 Modell abgeleitet wurde. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge B737, B757 und B717.

Die A318. Die A318 ist eine gekürzte Version der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen befriedigen soll.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

Typ	Inbetriebnahme	Passagierkapazität ⁽¹⁾	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	5.550	37,6	34,1
A321	1994	185	5.550	44,5	34,1

⁽¹⁾ Ausführung für zwei Klassen.
Quelle: Airbus

In 2003 erhielt Airbus 155 Aufträge über A318, A319, A320 und A321 und lieferte 233 A319, A320 und A321 aus, einschließlich der ersten A318 Auslieferungen an Frontier Airlines und Air France.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A300/A310

Die A300/A310 waren die ursprünglichen Flugzeugtypen der Airbus Produktgruppe und wurden für Routen im Kurz- und Mittelstreckenbereich konstruiert. Die A300, die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde, war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Flugzeug der Welt. Die derzeitige Version der A300-600

ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich und wird bei Federal Express und UPS eingesetzt.

Im Jahr 1988 führte Airbus die A300-600R für größere Reichweiten ein, die über das leichte horizontale Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff verfügt, welches für die A310 entwickelt wurde. Die A310, die nach dem Prinzip der A300 entwickelt worden ist, wurde im Jahr 1983 in Betrieb genommen und war das erste Flugzeug in der Geschichte der zivilen Luftfahrt mit einem elektronischen Cockpit.

Technische Merkmale der A300/A310

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagierkapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A300	1974	266	7.700	54,1	44,8
A310	1983	220	9.600	46,7	43,9

⁽¹⁾ Alle Versionen der A300/A310 einschließlich Frachtflugzeuge.

⁽²⁾ Ausführung für zwei Klassen.
Quelle: Airbus

In 2003 erhielt Airbus 6 Aufträge über A300 und A310 erhalten und lieferte 8 A300 und A310 aus.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die A330/A340-Familie.

Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 in einem gemeinsamen Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten wurde, um vollständig und ökonomisch den Bedarf für alle Routen im Mittel- bis Ultralangstreckenbereich abzudecken.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Ultralangstreckenflugzeuge A340-500 und der großräumigen A340-600 Derivate. Die A340-500 soll mehr Direktflüge über extrem lange Strecken anbieten können. Sie wurde für Nonstop-Flüge beispielsweise von Los Angeles nach Singapur oder von Chicago nach Auckland entwickelt. Die A340-600 absolvierte ihren ersten Flug im April 2001 und die ersten Auslieferungen begannen im Juli 2002.

Die Konkurrenztypen dieser Familie sind die Boeing - Flugzeuge 767, 777 und 747.

Technische Merkmale der A330/A340

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagierkapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.300	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.450	63,	60,3
A340-200	1993	239	14.800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13.900	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.000	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.150	75,3	63,6

⁽¹⁾ Ausführung für drei Klassen.
Quelle: Airbus

In 2003 erhielt Airbus 89 Bestellungen für A330- und A340-Flugzeuge und lieferte 64 A330- sowie A340-Flugzeuge aus. Das erste Flugzeug des Typs A340-500 wurde an Qatar, Emirates und Singapore Airlines ausgeliefert.

„Very large“-Flugzeuge: die A380-Familie. Im Jahr 2003 schätzte Airbus, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2003 und 2022 pro Jahr gleichmäßig um 5 % wachsen würde, was zu zwei parallelen Trends führt: eine zunehmende Fragmentierung eines Teil des Markts, gekennzeichnet durch die Entwicklung neuer Märkte, einer höheren Verkehrsfrequenz auf schwächeren Routen und des Vermeidens von Drehkreuzen; und eine Konsolidierung des übrigen Marktes im Sinne einer Verdichtung des Verkehrs von Drehkreuz zu Drehkreuz bzw. des Drehkreuz-beherrschten Verkehrs, wie sie für Allianznetze typisch ist. Siehe „– Markt“. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine „Very large“ Maschine, die A380, konzipiert, um den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Markts optimal entgegenzukommen.

Ein wichtiger Meilenstein des Programms war im Jahr 2003 die Grundsteinlegung für die A380-Montagewerke in Toulouse und Hamburg, wobei bis zum Ende des Jahres große Fortschritte beim Bau erzielt wurden. Mit der Produktion der Unterbaugruppen wurde in Großbritannien, Spanien, Frankreich und Deutschland begonnen. Außerdem erreichte Airbus ihr Ziel von insge-

samt 6.500 Mitarbeitern und identifizierte 95 % der A380-Programm-Lieferanten.

Die A380 soll mit einer Flügelspannweite von 79,8 m und einem entlang dem gesamten Flugzeug in drei Decks geteilten, aus zwei Passagierdecks und einem Frachtdeck bestehenden Großrumpf größer sein, als das größte bisher vorhandene Verkehrsflugzeug. Die Außenmaße des Flugzeugs entsprechen den bestehenden Flughafenrichtlinien, die eine Begrenzung auf maximal 80 m Flügelspannweite und 80 m Gesamtlänge vorsehen, damit es bei minimalen infrastrukturellen Änderungen für geplante Rollbahnen und Einrichtungen geeignet ist.

Die Grundversion der A380 kann 555 Passagiere in drei Klassen mit mehr Platz pro Passagier und daher mit größerem Komfort befördern. Auf Langstrecken mit einer Reichweite von 14.825 km (8.000 nm) wird sie im Betrieb effizienter sein und überragende wirtschaftliche Leistungen erbringen, indem sie wichtige Drehkreuze in Europa, Nordamerika und Asien sowie innerhalb Asiens miteinander verbindet. Zur gleichen Zeit wie das Grundmodell des Passagierflugzeugs wird ein neues großes Frachtflugzeug mit einer Nutzlast von 150 t für eine Reichweite von 10.410 km im Markt eingeführt. Damit wird im Vergleich mit dem 747-Frachtflugzeug eine erhebliche Steigerung der Nutzlast, des Volumens und der Reichweite erzielt und dabei gleichzeitig eine Reduzierung der Betriebskosten pro Tonne und Meile von mehr als 20 % erreicht. Der Typ A380 ist außerdem in hohem Maße der vorhandenen Palette von Airbus-Maschinen angeglichen, damit die Cross-Crew-Qualifikation und

damit Betriebskosteneinsparungen innerhalb der Airbus-Flotte umgesetzt werden können.

Airbus schätzt die Nachfrage nach „Very large“-Flugzeugen zwischen 2003 und 2022 auf etwa 1.163 Maschinen mit einem Marktwert von US\$ 339 Mrd. bzw. 21 % des Gesamtmarktwerts von Verkehrsflugzeugen. Ein Teil dieser Flugzeuge entfällt auf den Frachtmarkt. Im Dezember 2000 startete Airbus das A380-Programm, nachdem man festgestellt hatte, dass der Bau der Maschine technisch durchführbar und wirtschaftlich rentabel ist und, gemessen an eingegangenen Kaufzusagen, dem Ansehen potenzieller Kunden und geographischer Verteilungen, eine ausreichende Nachfrage besteht. Die Indienststellung der ersten A380-Flugzeuge ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

Zum Jahresende 2003 hat Airbus Festaufträge über insgesamt 129 Flugzeuge für den A380 von führenden Luftfahrtgesellschaften der Welt erhalten. Kaufverträge mit Lufthansa, Emirates, Federal Express, Malaysia Airlines und Korean Air, die sich auf insgesamt 47 Flugzeuge belaufen, wurden nach dem 11. September 2001 unterzeichnet, was die starke und solide Nachfrage nach diesem Flugzeugtyp sowohl im Passagier- als auch Frachtbetrieb unterstreicht.

Die Kosten der Entwicklung des Typs A380, die das Management auf etwa US\$ 10,7 Mrd. schätzt, decken sowohl die F&E-Kosten als auch die Werkzeugbestückung für verschiedene Versionen der A380 ab. Diese Schätzung berücksichtigt weder bestimmte infrastrukturelle Elemente noch Kosten im allgemeinen und im Verwaltungsbereich.

Zurzeit beabsichtigt das Management, das Projekt wie folgt zu finanzieren:

- vorbehaltlich des Abschlusses von Verhandlungen durch die Maximierung von Einbringungen seitens des Risikomitragender Partner, die in Höhe von US\$ 3,1 Mrd. einmaliger Projektkosten gefunden wurden; zurzeit haben sich etwa zehn Hersteller im Prinzip dazu verpflichtet, sich an der Entwicklung und Produktion der A380 als Risiko mittragende Partner zu beteiligen; und
- durch die Verwendung rückvergütbarer Startinvestitionen von Regierungsseite unter Einhaltung des bilateralen Abkommens von 1992 zwischen den USA und der EU sowie allen anderen einschlägigen Vorschriften, was nach Schätzungen des Managements unter aktuellen Gesichtspunkten etwa US\$ 2,5 Mrd. einbringen sollte; Frankreich, Großbritannien und Spanien haben sich bereits mit diesen Investitionen einverstanden erklärt und Deutschland hat sich prinzipiell bereit erklärt. Siehe „– Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Marktes – Staatliche Finanzierung“.

Auf Grund dessen beläuft sich der von EADS selbst finanzierte Teil des A380-Projekts auf rund US\$ 4,2 Mrd. und derjenige von BAE SYSTEMS auf rund US\$ 1 Mrd.

Bei der Entscheidung, das Projekt zu starten, hat das Management sich zusammen mit einer Rentabilitätsschwelle von etwa 250 Flugzeugen ein internes Rendite-Ziel von 20 % vor Steuern gesetzt. Es sieht sich davon überzeugt, dass die bisher mit den Kunden vereinbarten Bedingungen die wirtschaftliche Rechnung stützen.

Die Endmontage der A380 findet in Toulouse statt, während die Innenausstattung und die kundenspezifische Anpassung in Hamburg erfolgen. Die Abschnitte des Rumpfs werden an denselben Standorten in Frankreich und Deutschland produziert wie die der derzeitigen Airbus-Maschinen. Die Flügel werden in Werken im Vereinigten Königreich und die Höhenflosse sowie andere Teile in Spanien gefertigt.

Entwicklung neuer Produkte: A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus, das Francisco Fernandez leitet, der ebenfalls der Executive Vice-President des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge ist, führt als Outsourcing-Anbieter für Airbus Military S.L. Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Rahmen des A400M-Projekts durch. Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „1.1.3 Militärische Transportflugzeuge – Produkte – Airbus A400M Programm – Schweres militärisches Transportflugzeug“ beschrieben.

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 ihrer 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 2003 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 53 Flugzeuge, was im Vergleich zum Vorjahresende einer Nettoerhöhung um 12 Flugzeuge gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

Absatzfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Finanzierung ausweiten. Sie ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung

neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der eigentlichen Finanzierung zu beteiligen. Für die Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Ein hierfür zugeordnetes Finanzierungsteam 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, um das von Airbus eingegangene Risiko zu verringern. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen erleichtern. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass der Schutz vor Verzugsschäden angemessen ist und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Teil 1/ 1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung – Verkaufsfinanzierung“.

Kundenbetreuung

Airbus unterstützt die Kunden dabei, ihre Airbus-Flotte möglichst effizient zu betreiben. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge leitet der Airbus Customer Service eine Gruppe für Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteillagern und Teams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Ziel dieser einen zentralen Schnittstelle ist es, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme, einschließlich (1) Engineering und technischer Betreuung, (2) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (3) Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden.

Engineering und technische Betreuung beinhalten eine detaillierte Einweisung vor der Auslieferung über Wartungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie ein kundenspezifisches Kosteneinsparungsprogramm, welches dazu dient, die Wartungskosten beim betreffenden Kunden durch detaillierte Untersuchungen seiner Tätigkeiten auf ein bestmögliches Niveau zu beschränken.

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 fest angestellte Ausbilder in allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Luft- und Bodencrews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus hat drei Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, ein zweites in Miami, USA, und ein drittes in Beijing (Peking), China. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus ein CCQ-Programm für Piloten an, das diesen ermöglicht, die starke Gemeinsamkeit unter den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen.

Der Bereich Ersatzteilversorgung von Airbus hat mehr als 130.000 Ersatzteile mit je eigenen Nummern auf Lager und versorgt ein weltweites Vertriebsnetz von Hamburg, Washington D.C., Singapur und China aus. Der 24 Stunden in Bereitschaft stehende Bodenwartungsservice versendet ein im Lager vorräti-

ges Ersatzteil in der Regel binnen zwei Stunden nach Eingang der Bestellung. Dieser Bereich bietet des Weiteren aktuelle kundenspezifische Ersatzteil-Servicepakete, die es den Betreibern ermöglichen, die regelmäßigen Kontrollwartungen, die Betreuung älterer Flugzeuge und Notbestellungen mit der größtmöglichen Effizienz zu erledigen.

Produktion Arbeitsteilung

Airbus-Flugzeuge werden nach einem effizienten und flexiblen System produziert, mit dem das in den letzten drei Jahrzehnten entwickelte fachliche Know-how optimiert wurde. Jede Aufgabe (von Design, Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) beim Bau eines Airbus-Flugzeugs wird entsprechend ihres fachlichen Könnens auf die einzelnen Standorte verteilt. Der Aufbau und die Entwicklung von bestimmten Kompetenzzentren bildet eine ursprüngliche und wettbewerbsmäßig vorteilhafte Eigenschaft, obwohl es sich dabei um ein Vermächtnis der Vergangenheit handelt.

Engineering

Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und nicht-spezifischen Flugzeug-Designs zur Erstellung von Lösungen, die sicherstellen, dass das Unternehmen Marktführer bleibt. Durch die Nutzung innovativer Arbeitspraktiken, bekannt unter dem Namen Airbus Concurrent Engineering („ACE“), können Teams, gleich an welchem geografischen Standort sie sich befinden, zeitgleich effektiv zusammen arbeiten.

Engineering-Innovationen erfolgen bei Airbus in fünf Kompetenzzentren (Centres of Competence – „CoCs“), wo allgemeine Flugzeug-Technologien entwickelt werden und die führende funktionelle Entwürfe für spezielle Flugzeugkomponenten liefern. Die CoCs arbeiten über die nationalen Grenzen hinweg mit Ingenieuren von jedem CoC an jedem Airbus-Standort zusammen.

Auf die Erfahrungen der CoCs aufbauend liefern die Engineering Integration Centers („EICs“) betriebliche Leitung für die Airbus Konstruktions-Teams, die auf die verschiedenen Sektionen eines Flugzeugs verteilt sind. Die Konstruktions-Teams, ansässig in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, bestehen aus den geeignetesten Fachkräften mit dem besten Know-how und den größten Erfahrungen, um den Anforderungen der Produktionseinheiten gerecht zu werden und dazu beizutragen, spezielle Airbus-Programme zu liefern.

Airbus Ingenieure haben auch „Colleges of Experts“-Teams entwickelt, bestehend aus den in jeder Disziplin erfahrensten Spezialisten, die Führungs- und Beratungsfunktionen gehobenen Niveaus zur Verfügung stellen können. Dieser Ansatz bringt nicht nur Konstruktionslösungen mit sich, die den höchsten Anforderungen an technischer Qualität und Leistung gerecht werden, sondern gewährleistet auch, dass individuelle wie auch kollektive Kenntnisse innerhalb der CoCs entstehen.

Die Konstruktionsteams werden durch Systemerprobungen und Integrationslabors, durch Testzentren für Bauteile und das Airbus-Flugerprobungszentrum unterstützt.

Dieser Ansatz hat es Airbus ermöglicht, Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), USA und in Moskau, Russland zu eröffnen und den großen Pool erfahrener Luftfahrtingenieure anzuzapfen, der in diesen beiden Regionen vorhanden ist. Das technische Zentrum in Wichita wurde Anfang des Jahres 2001 eröffnet und hat bereits einen wichtigen Beitrag zur Airbus-Flügelkonstruktion geleistet. Das technische Zentrum in Russland, das als Joint-Venture mit Kaskol eingerichtet wurde, wurde Ende des Jahres 2002 eingeweiht.

Betriebsstätten

Airbus hat hochspezialisierte Leistungszentren geschaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Standorts in dessen Fachgebiet basieren. Diese Zentren befinden sich in Nantes, Meaulte, St. Nazaire und Toulouse in Frankreich, in Hamburg, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade und Buxtehude in Deutschland, in Getafe, Illescas und Puerto Real in Spanien und in Filton und Broughton in Großbritannien.

Produktionsfluss

Die Spezialisierung auf der Engineering- und Produktionsstufe hat einen Produktionsfluss gewährleistet, bei dem die relevanten Teile den entsprechenden Bauteil- und Unterbaugruppen-Kompetenzzentren zwecks Integration der Systeme und Einbau der Innenausstattung zugeliefert werden. Die Montage der Unterbaugruppen erfolgt an verschiedenen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien. Die fertig gestellten Unterbaugruppen werden von einer Flotte aus fünf Airbus A300-600 ST „Beluga“ Super Transportern, die speziell für das Airbus-Produktionsnetz konstruiert wurden, zur Endmontage

und Auslieferung entweder nach Toulouse (A300-, A320- und A330/A340-Familie) oder nach Hamburg (A318/A319/A321) geflogen. Die typische Produktionslieferzeit für ein „Single-Aisle“-Flugzeug beträgt 8-9 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeuge 12-15 Monate.

Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Als Reaktion auf den anhaltenden wirtschaftlichen Rückgang reduziert Airbus die Lieferungen entsprechend den geänderten Verpflichtungen. Airbus lieferte im Jahr 2003 305 Flugzeuge aus und hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2004 etwa 300 Flugzeuge auszuliefern. Eine erhebliche Marktstörung oder Verschlechterung der Wirtschaft könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

Um das Lieferziel für das Jahr 2004 erfüllen zu können, begann Airbus verschiedene Elemente des anpassbaren Produktionsprozesses einzusetzen, zu denen die verbesserte integrierte Wahrnehmung von Kunden und Marktsituation zählen, um über ein Frühwarnsystem zu verfügen, sowie die Wiedereingliederung verschiedener ausgelagerter Aufgaben und die Anpassung von Kauf- oder Herstellungskriterien. Darüber hinaus nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und zeitlich befristet eingestellten Arbeitskräften. Dadurch kann Airbus seine Anpassungsfähigkeit steigern, ohne sich von erfahrenen, geschulten Mitarbeitern zu trennen, die das Management für einen der wichtigsten Vermögenswerte von Airbus hält, die das langfristige Wachstum unterstützen.

Die einmalige flexible Produktion bei Airbus ist in ihrer Organisation verankert, die die Lektionen umsetzt, die aus den letzten Konjunkturabschwächungen gelernt wurden.

1.1.3 Militärische Transportflugzeuge

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge („Geschäftsbereich MTF“).

Der Geschäftsbereich MTF fertigt und vermarktet von bestehenden Transportflugzeug-Plattformen abgeleitete Militärflugzeuge, die für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Zudem entwickelt, produziert und verkauft der Geschäftsbereich MTF leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugprojekts A400M zuständig. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten.

Der Geschäftsbereich MTF erwirtschaftete einen Konzernumsatz in Höhe von € 934 Mio., also 3 % des gesamten Konzernumsatzes von EADS für das Jahr 2003.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt das strategische Ziel, sein Kerngeschäft auszubauen, den EADS-Technologiepool zu fördern und neue Anteile an seinen Märkten zu erwerben und die Profitabilität zu verbessern. Zu diesem Zweck verfolgt der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, zweiteilige Strategie:

- **Konsolidierung seiner Führungsposition und Befriedigung der zunehmenden Nachfrage nach modernen und zuverlässigen taktischen Militärtransportflugzeugen.**

EADS ist Weltmarktführer in den Marktsegmenten leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M erwartet EADS, eine breitere Palette taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können und einen Markt mit hohem Ersatzpotenzial zu erobern, der bisher von Lockheed Martin beherrscht wurde.

- **Optimierung der Fähigkeiten von EADS, um sich als bedeutender Hersteller von aus ziviler Nutzung abgeleitetem Militärgerät zu etablieren.**

Der Geschäftsbereich MTF greift ebenso auf seine eigenen spezifischen Technologien wie auf die des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme, die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen und auf die Umrüstungserfahrung im Geschäftsbereich Luftfahrt zurück, um Flugzeuge entsprechend dem aufgabenspezifischen Bedarf der Kunden voranzubringen.

Vor der Gründung von EADS hatte CASA hervorragende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen entwickelt, die jetzt bei EADS unternehmensweit genutzt werden können.

Markt

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTF im Markt für taktische militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und

multinationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (1) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (2) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (3) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Laut einer Studie der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der Markt für militärische Transportflugzeuge im Verlauf der nächsten zehn Jahre auf ca. US\$ 39 Mrd. belaufen.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittlere militärische Transportflugzeuge leisten können, geschrumpft ist. Die CASA C-212 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 15 % über die letzten zehn Jahre gerechnet führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. In diesem Marktsegment sind die EADS-Flugzeugtypen stark vertreten; so lag der durchschnittliche Marktanteil der Typen CN-235 und C-295 in den letzten zehn Jahren bei 45 %, gefolgt von ihren Konkurrenten, der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird, und der von Antonov produzierten An-32.

Schwere militärische Transportflugzeuge. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der Vereinigten Staaten geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. Während die USA ihre vorhandene Transportflotte reduzieren und nachrüsten, stellt das Bedürfnis nach Erneuerung und Vergrößerung der europäischen Transportflotte eine Gelegenheit für das neue Flugzeug A400M dar.

Bisher hat sich EADS an dem separaten Markt für überschwere strategische Transportflugzeuge, zu denen die Boeing C-17 gehört, nicht beteiligt.

Speziell entworfenes Militärgerät

Einer Umfrage der Teal Group zufolge wird sich der Markt für Missionsflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf ca. US\$ 24 Mrd. belaufen. Es handelt sich dabei um einen Markt für fortschrittliche Technologien und Lösungen mit hohem Mehrwert, in dem Kunden zunehmend umfassende Systeme verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die moderne Verteidigung und Kriegsführung erfordern auf verschiedenen Einsatzgebieten zunehmend unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung und der noch nicht zufriedengestellte Bedarf Europas im Verteidigungsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten Missionsflugzeugen führen wird. Dieser Markt wird allerdings auch künftig von US-Gesellschaften dominiert werden.

Produkte

Taktische Transportflugzeuge

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 neue Version der C-212, die Serie 400, mit einer Nutzlast von 2.950 kg, folgte im Jahr 1997. Sie weist Verbesserungen wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und -landeeigenschaften (short take-off and landing, „STOL“) auf. Die hintere Laderampe der C-212 ermöglicht die direkte Beladung mit Fahrzeugen, Fracht und Truppen. Die C-212 kann schnell und einfach umkonfiguriert werden, wodurch Standzeiten am Boden reduziert werden. Das Flugzeug ist zum Lastenabwurf und sonstigen Lieferungen aus der Luft geeignet. Zum 31. Dezember 2003 sind 471 C-212 an 88 Betreiber in 42 Ländern verkauft worden.

CN-235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in den Einsatz, die neueste Variante dieser Familie, die Serie 300, folgte im Jahr 1998. Es handelt sich dabei um eine neue Flugzeuggeneration mit zwei Turboprop-Triebwerken und einer Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (1) 48 Fallschirmjägern, (2) 21 Tragen und vier Sanitätern, (3) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (4) 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, u.a. als Seeüberwachungsflugzeuge, für die elektronische Kampfführung und die Bildvermessung (Kartografie) eingesetzt. Zum 31. Dezember 2003 waren 257 CN-235 an 34 Betreiber in 23 Ländern verkauft worden.

C-295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat die Grundkonfiguration der CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50 % schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare 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. Die CN-235 und die C-295 erfüllen die meisten ihrer Missionen mit niedrigeren Betriebskosten, so dass die C-130 nur noch für den Transport schwerer Frachten eingesetzt werden muss und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird. Im Jahr 2002 wurde die C-295 sowohl von Brasilien als auch Jordanien als mittelschweres militärisches Transportflugzeug ausgewählt. Zum 31. Dezember 2003 waren 19 C-295 an drei Betreiber verkauft.

Airbus A400M-Programm – Schweres militärisches Transportflugzeug. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Neben dem schnellen, flexiblen Transport von Militärstreitkräften zwischen Kontinenten soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, insbesondere der zunehmenden Anzahl von humanitären und friedenserhaltenden Missionen, Rechnung tragen.

Die A400M wird eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u. a. ein Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kommen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Airbus Military ist eine spanische *sociedad limitada* („S.L.“), zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des A400M zählen. Die Anteile an Airbus Military werden derzeit zu 69,44 % von Airbus S.A.S., zu 20,56% von EADS CASA, zu 5,56 % von Tusas Aerospace Industries Incorporated of Turkey, zu 4,44 % von Flabel Corporation NVSA of Belgium gehalten. Der für den Geschäftsbereich MTA verantwortliche Executive Vice President fungiert zugleich als Chief Executive Officer von Airbus Military und bringt somit die Erfahrung des Geschäftsbereichs MTA im Management von militärischen Transportflugzeugprogrammen und dessen großer Stammkundschaft in das A400M-Programm mit ein.

Airbus Military hat Airbus mit der Gesamtprojektleitung des A400M-Programms betraut, die über eine zentrale Programm-Managementstelle (Central program management office, „CPMO“) mit Hauptsitz in Toulouse und Nebensitzen in Madrid ausgeübt werden wird. Für die Produktionsphase des A400M-Programms, die vom Geschäftsbereich MTF geleitet werden wird, wird die Hauptstelle des CPMO nach Spanien verlegt werden.

Im Mai 2003 unterzeichnete die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („OCCAR“) im Auftrag von sieben Ländern einen Vertrag über 180 A400M mit Airbus Military. Belgien bestellte acht Flugzeuge (darunter eines für Luxemburg), Frankreich 50, Deutschland 60, Spanien 27, die Türkei 10 und Großbritannien 25.

Das Management ist der Auffassung, dass das A400M-Programm es EADS ermöglichen wird, ihrer neuesten Verkehrsflugzeug-Technologie einen neuen und attraktiven Markt zu öffnen und gleichzeitig den Einfluss der Geschäftszyklen des Marktes für Verkehrsflugzeuge zu dämpfen.

Spezialflugzeuge

Spezialflugzeuge sind Transportflugzeuge, die von existierenden Plattformen abgeleitet und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden, angepasst werden. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis des Flugwerks, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Ins-

gesamt erfordert die Systemintegration in ein derartiges Flugzeug umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt sehr gering.

Da die Entwicklung mit erheblichen Kosten verbunden und jeder einzelne der europäischen Märkte vom Umfang her begrenzt ist, werden diese Programme in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt, mit der Absicht, bewährte Technologien zu verwenden. EADS geht davon aus, dass ihre starke Position in Europa es ihr erlauben wird, Geschäftsmöglichkeiten auf weltweiter Ebene zu nutzen.

Strategisches Tankflugzeug. Mittelfristig wird EADS versuchen, eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Eine derartige Alternative würde auch gewährleisten, dass Europa selbständig in der Lage ist, solche Projekte durchzuführen. Das Management ist der Auffassung, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten bietet. In diesem Jahr wurde der Deutsche Luftwaffentanker MRTT A310 eingeführt und ein Vertrag über zwei Tankerausrüstungen für die kanadische Luftwaffe gewonnen. EADS, Rolls Royce, Cobham und Thales arbeiten im Rahmen des AirTanker-Konsortiums zusammen, um als ein Bieter für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“) aufzutreten. Wahrscheinlich unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf der Langstrecken-Familie des Airbus beruhenden Systems die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Zusätzlich ist das Management der Auffassung, dass das KC-X-Programm als Ersatz für die alternde US-Flotte strategischer Tankflugzeuge eine Marktchance hat. In dem Bemühen, den wichtigen Markt für strategische Tankflugzeuge besser bedienen zu können, implementiert der Geschäftsbereich MTF ein technologisches Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger zu entwickeln, das auf der A330-Plattform basiert.

Kundenspezifische und umgerüstete Plattformen. In dieser Kategorie kann EADS logistische Transportflugzeuge wie die Airbus Frachtflugzeugvarianten, Flugzeuge mit besonderem Schutzvorkehrungen für Regierungsmitglieder wie die A340 VIP und an neue Aufgaben angepasste Kampfflugzeuge anbieten.

Fluggestütztes Bodenüberwachungssystem (Airborne Ground Surveillance, „AGS“). Im Rahmen der NATO haben Frankreich, Deutschland, Italien und die Niederlande Interesse an der Entwicklung eines AGS-Systems geäußert. Der Geschäftsbereich MTF könnte auf der Airbus A321 Plattform basierende Lösungen anbieten, welche vom Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme gelieferte Systeme einbeziehen würden.

Seeüberwachungsflugzeuge. Der Geschäftsbereich MTF kann verschiedene Lösungen anbieten, die von Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge, die auf der C-212, CN-235, C-295 Atlantic oder P-3 Orion-Plattform basieren, reichen

und für die EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens Fully Integrated Tactical System (FITS) entwickelt hat. Im Jahr 2003 fand der erste Flug der modernisierten Version der spanischen P3-Orion statt. Ferner beauftragte die brasilianische Luftwaffe im Jahr 2003 den Geschäftsbereich mit der Modernisierung ihrer Flotte von neun P-3 Orion-Flugzeugen.

Im Februar 2003 unterzeichnete EADS im Zusammenhang mit dem Deepwater-Programm für die US-Küstenwache einen Vertrag mit Lockheed Martin über den Verkauf von zwei CN-235 Seeüberwachungsflugzeugen im Wert von US\$ 87,4 Mio. Der Vertrag enthält auch Optionen für Ersatzteile und Unterstützung bei der integrierten Logistik sowie eine Option für sechs weitere Flugzeuge. Der potenzielle Vertragswert liegt, samt allen Optionen, bei etwa US\$ 300 Mio.

Luftgestützte Frühwarnung und Luftraumüberwachung (Airborne Early Warning and Sky Surveillance, „AEW“). EADS untersucht derzeit, ob die Entwicklung eines AEW-Flugzeugs mit fortschrittlichem aktivem Modulradar wirtschaftlich machbar ist. Dieses Projekt würde es EADS ermöglichen, eine neue Generation von Hochleistungs- AEW-Flugzeugen zu liefern, deren Betrieb kostengünstiger ist als die gegenwärtige Generation. EADS geht davon aus, dass derartige AEW-Systeme in Zukunft auf mehreren verschiedenen Plattformen angeboten werden könnten.

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. Die Endmontage der A400M wird im Werk am Flughafen San Pablo stattfindet, während andere Kompetenzzentren in ganz Europa je nach ihren jeweiligen Kapazitäten Baugruppen und Unterbaugruppen liefern werden.

1.1.4 Luftfahrt

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u. a. Hubschrauber, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2003 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt € 3,8 Mrd., also 12 % der Gesamtumsätze von EADS.

Mit Eurocopter ist EADS einer der weltweit führenden Hersteller von Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von Zivil- und Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands für den militärischen Transporthubschrauber NH90 bei verschiedenen europäischen Regierungen und auf Grund der wachsenden Nachfrage in militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden.

Neben Eurocopter hat der Geschäftsbereich Luftfahrt auch bedeutende Aktivitäten in den Geschäftsfeldern Regionalflugzeuge (ATR), leichte Flugzeuge (EADS Socata) sowie Flugzeug-Umrüstung und technische Serviceleistungen für Flugzeuge (EFW und EADS Sogerma Services) und Flugzeugkomponenten.

Im Jahr 2003 wurde das Militärflugzeuggeschäft in den Geschäftsbereich DS verlegt. Siehe „1.1.5. – Verteidigungs- und Sicherheitssysteme - Einführung und Überblick“.

Strategie

Der Geschäftsbereich Luftfahrt soll die Entwicklung solcher Geschäfte vorantreiben, die nach Ansicht des Managements gute Chancen für ein anhaltendes Wachstum, auch in der Zukunft, bieten:

- **Erhaltung der führenden Stellung im Markt für Zivilhubschrauber.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt hat die umfassende Produktlinie moderner Zivilhubschrauber erneuert und wird die Tätigkeit im Markt für Zivilhubschrauber verbessern, wobei vor allem die Synergien zwischen seinem Zivil- und Militärhubschraubergeschäft ausgenutzt werden sollen. Da über Customer Services ein bedeutender Teil der Umsatzerlöse erzielt wird und dies ein wichtiger Wertfaktor für Kunden ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und Unterstützungssystemen für derzeit ca. 9.000 Eurocopter Hubschrauber bei 2.180 Betreibern weltweit weiter ausbauen.

- **Ausnutzung der Rolle von EADS als Hersteller von Originalteilen (*original equipment manufacturer*, „OEM“), um von dem ständig wachsenden Umrüstungs- und Kundenbetreuungsmarkt zu profitieren.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird weiterhin das außerordentliche Know-how von EADS in Bezug auf Airbus-Flugzeuge sowie seine Beziehung zu Airbus-Kunden nutzen, um sein Airbus-Umrüstungs- und Wartungsgeschäft auszubauen. EFW bietet die einzige OEM-Lösung zur Umrüstung vorhandener Airbus-Passagierflugzeuge in Frachtflugzeuge. Der Geschäftsbereich Luftfahrt kann darüber hinaus auf seine starke Position in der industriellen Wartung für Luftstreitkräfte aufbauen, seine Dienstleistungen diversifizieren und die Schulung einbeziehen und entlang der Wertschöpfungskette bei logistischer Unterstützung für seine staatlichen Kunden expandieren.

Eurocopter Überblick

Eurocopter ist einer der weltgrößten Hersteller von Hubschraubern und verfügt über ein sehr großes Angebot an Zivil- und Militärhubschraubern. Im Jahr 2003 hat Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 53 % und 20 % des Exportmarktes für Militärhubschrauber erobern können. Über seine Hubschrauberfertigungs- und Wartungsaktivitäten sowie durch seinen Beitrag zum Geschäft für Flugzeugkomponenten generierte Eurocopter im Jahr 2003 68 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt.

Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2002 auf über € 7 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2010 auf € 10 Mrd. wachsen wird. Laut einer von der Teal Group im Jahre 2002 durchgeführten Studie wird für den Zeitraum zwischen 2002 und 2011 mit dem Bau von 4.570 Zivil- und 4.667 Militärhubschraubern weltweit gerechnet. Diese Prognose hängt besonders im Hinblick auf das Militärsegment weitgehend von der Zukunft großer US-Entwicklungsprogramme ab, z. B. die Hubschrauber V-22 Osprey und RAH-66 Comanche.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern 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 Technologiesystemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Die jüngsten umfassenden Militärprogramme, wie z. B. die von Australien, Brasilien, Indonesien und Spanien eingeleiteten Programme und das Nordics Standard Helicopter Project bestätigten diesen Trend. Die Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Militärhubschrauber, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, trugen zu den Gesamtlieferungen im Jahr 2003 mit 49 % bei. Im Jahr 2002 gehörten 70 % der bestellten Militärhubschrauber zu den hochwertigen Marktsegmenten Angriffs- und schwere Hubschrauber.

Der militärische Sektor ist durch starken Konkurrenzkampf gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Auf Grund dessen war der Anteil von Eurocopter im Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher relativ klein, aber die Einführung von Tiger und NH90 wird diesen Anteil wahrscheinlich steigern.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber sind die vier weltweit tätigen Hubschrauberhersteller: einer in Europa (Agusta-Westland) und drei in den Vereinigten Staaten (Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky). Außerdem konkurrieren eine Reihe einheimischer Hersteller auf ihrem jeweiligen nationalen Markt.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Ölbohrinseln, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter ande-

rem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass der Wert der Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten zehn Jahren um durchschnittlich 3 % steigen wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2002 weltweit 495 Zivilhubschrauber geliefert wurden.

Im Markt für Zivilhubschrauber ist der Hauptwettbewerber von Eurocopter weltweit Bell Helicopter, ein Unternehmen der amerikanischen Textron-Gruppe. Der Markt für Zivilhubschrauber ist relativ konzentriert, so dass im Jahr 2003 allein auf Eurocopter und Bell Helicopter etwa 80 % des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern entfallen sind.

Produkte und Dienstleistungen

Bestehende Produkte. Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette, die über 85 % des gesamten zivilen und militärischen Marktspektrums abdeckt, anzubieten hat. Das Modellprogramm von Eurocopter umfasst leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber, 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. Die nachstehende Tabelle stellt die vorhandene Produktlinie von Eurocopter dar:

Hubschraubertyp	Typische Verwendung	Inbetriebnahme
Leichtes einmotoriges Modell		
EC120	Firma/Privat	1998
Einmotoriges Modell		
AS350	Versorgungsunternehmen, Polizei, Firma/Privat	1975
EC130	Shuttle-Service, Tourismus, Offshore, Firma/Privat	2001
Leichtes zweimotoriges Modell		
AS355N	Halböffentlich ^(*) , Versorgungsunternehmen, Firma/Privat	1988
EC135	Rettungsdienst, Halböffentlich ^(*)	1996
EC145	Rettungsdienst, Halböffentlich ^(*) Shuttle-Service	2002
Mittleres Modell		
Dauphin	Offshore, Halböffentlich ^(*)	1977
EC155	Firma/Privat, Offshore, Halböffentlich ^(*) , Shuttle-Service	1999
Mittelschweres Modell		
Super Puma/Cougar	Offshore, Shuttle-Service	1980
MK II	Offshore, Shuttle-Service	1993

^(*) Halböffentlich umfasst Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

- **Tiger.** Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tiger. Die Entwicklung der beiden auf dem gleichen Flugwerk basierenden Varianten – ein Panzerabwehr- und ein Unterstützungs- und Schutzhubschrauber – ist fast abgeschlossen. Zunächst sollen die Panzerabwehrhubschrauber für die französische und die deutsche Armee gebaut werden, wobei nur die französische Armee einen Bedarf an dem Unterstützungs- und Schutzhubschrauber angemeldet hat. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 182 für Deutschland bestätigt. Im Jahre 2002 wurde ein Vertrag über 22 Tiger-Angriffshubschrauber mit dem australischen Verteidigungsministerium unterzeichnet und im Jahr 2003 unterzeichnete Spanien eine Absichtserklärung für den Ankauf von 24 Hubschraubern.

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, so dass sich ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor verbessert hat und ihr Anteil am Weltmarkt zurzeit mehr als 50 % beträgt. Eurocopter hat neu entwickelte Produkte wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, der die neueste Fortentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, sowie den leichten Hubschrauber EC145, ein Derivat des BK117, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Die Auslieferung des EC130, des neuesten einmotorigen Hubschraubers aus der Ecureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen.

Produkte in Entwicklung. Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten im Militärgesamt zählen (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze, (2) der Kampfhubschrauber Tiger und (3) der EC725, der neueste Vertreter der Cougar-Familie.

- **NH90.** Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport und die Marine entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, Agusta (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 %. Der bestätigte Bedarf liegt beim NH90 bei 325 Hubschraubern zuzüglich 85 Optionen. Die Produktion der ersten Serie von 243 Hubschraubern sowie von 55 optional bestellten Hubschraubern für die vier beteiligten Länder begann im Jahr 2000, und die ersten Hubschrauber werden voraussichtlich Ende 2004 ausgeliefert. Im Jahre 2001 bestellte Portugal 10 NH90-Hubschrauber; Finnland, Schweden und Norwegen wählten ebenfalls gemeinsam den NH90, was eine Festbestellung über 52

Stück und eine Option für 17 weitere erwarten lässt. 38 dieser Festbestellungen wurden im Jahr 2001 in Auftrag gegeben, während 14 im Jahr 2002 bestellt wurden. Griechenland bestellte im Jahr 2003 20 Hubschrauber und gab eine Option auf weitere 14. Diese ersten Erfolge zeigen das große Exportpotenzial der NH90-Plattform als Militärplattform, die in der Zukunft auch zivile Anwendungen haben könnte.

Im Jahr 2003 entsprach die Entwicklungstätigkeit 16 % der gesamten Umsatzerlöse von Eurocopter. Dieser Umsatz stammte vor allem aus der extern finanzierten Entwicklung der Tiger und NH90 Projekte.

Kundenbetreuung. Bis einschließlich 31. Dezember 2003 bildeten die Eurocopter-Produkte mit ca. 9.000 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Daher hat der Kundenservice im Jahr 2003 34 % des Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen und Lieferung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zur Erweiterung des Dienstleistungsangebots für ihre Kunden haben Eurocopter und Thales gemeinsam HELISIM gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2002 eröffnet wurde.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind europäische Staaten, gefolgt von Kunden in Asien und dem Nahen Osten. Die Durchdringung des zivilen und para-militärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und para-militärischen Markt in Europa, den USA und Kanada ist von allen Herstellern der größte.

Die globale Strategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzes von zurzeit 15 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann.

Ferner hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei der Vergabe von Unteraufträgen und hat Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in über 35 Ländern aufgebaut.

Rund 2.180 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 90 % der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis fünf Hubschraubern.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten bekannten Kunden bevor-

zugt. Die U.S. Coast Guard betreibt 95 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber, und die weltgrößten Offshore-Betreiber (Norwegian Helicopter Services und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Beförderung von Passagieren und die Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Rocky Mountain Helicopter in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebsfähigkeit wie Polizei und Streitkräfte verlassen sich auf Eurocopter-Produkte.

Produktion

Die Fertigungsaktivitäten finden hauptsächlich an vier Standorten statt, von denen zwei in Frankreich und zwei in Deutschland liegen. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte sind Donauwörth und Ottobrunn bei München.

Die Eröffnung einer Endmontagelinie-Fabrik für den AS350 in Mississippi (mit Ausrichtung auf den halbstaatlichen Sektor in den USA) und eines Endmontagewerks für das Tiger-Modell in Australien (das sich auf die Entwicklung der spezifischen australischen Version im Rahmen des AIR 87-Programms bezieht) spiegeln die kommerzielle Strategie von Eurocopter zur Stärkung der Präsenz in diesen strategischen Ländern wider.

Regionalflugzeuge – ATR Überblick

ATR ist weltweit führender Anbieter von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. Im Jahr 2001 beschlossen EADS und Alenia, den Übergang von der ursprünglichen Konsortiumstruktur von ATR in ein neues Unternehmen, ATR Integrated, einzuleiten. Nach Einbringung ihrer Anteile und bestimmter industrieller Vermögenswerte in die ATR-Konsortiumstruktur im Jahr 2001 verfügen EADS und Alenia jeweils über eine 50 %ige Beteiligung an ATR Integrated. Die neue Organisation soll die Reaktion auf die Nachfrage des Marktes und die Betriebsmittelallokation vereinfachen und schließlich die Produktions- und Betriebskosten senken. Die 50 %ige Beteiligung von EADS an ATR Integrated machte im Jahr 2003 7 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt aus.

Markt

In dieser Branche hat in den letzten Jahren eine Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum 31. Dezember 2003 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR mit 50 % der Gesamtbestellungen und die kanadische Firma Bombardier mit 50 %. ATR konnte im Jahre 2003 Bestellungen über 1 neues und 6 gebrauchte Flugzeuge verzeichnen und 9 neue Flugzeuge ausliefern.

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 40-70 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 der Launch 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.

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. Die Implementierung des Zusammenarbeitsabkommens, das im Jahr 2001 mit EMBRAER über die Gründung von AEROCHAIN, einem E-Marketplace für die Verbesserung der Unterstützung auf allen Gebieten des Flugbetriebs von Fluggesellschaften (Schulung, Ersatzteile, technische Veröffentlichungen und Wartungsplanung) abgeschlossen wurde, begann im Jahr 2002.

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 entweder durch Leasing oder Kreditbürgschaften behilflich ist. Das ATR Asset Management verwaltet das sich daraus ergebende Risiko und wendet sich damit an den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat das ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert, 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. ATR ist erfolgreich gewesen bei der Implementierung seiner Strategie der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung.

Produktion

Die Betriebsstätten von ATR befinden sich in der Nähe von Neapel, Italien, in Saint-Nazaire 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 den Geschäftsbereich Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

Leichte Flugzeuge

EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge für den Markt für Privatflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Es stellt Teile und Baugruppen für die anderen EADS Flugzeuge her, darunter auch für Airbus. Im Bereich Verkehrsflugzeuge hat Socata in den letzten 20 Jahren eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie, und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 entwickelt. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Viele Flugzeuge in diesem Markt nähern sich dem Ende ihrer Dienstzeit. EADS Socata baut ein US-Vertreibernetz auf, um die Durchdringung des amerikanischen Marktes zu verbessern, der 60 % zum Umsatz des Unternehmens bei der allgemeinen Luftfahrt beiträgt.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich EADS Socata als führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. EADS Socata verfügt über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung großdimensionierter Metallplatten. Außerdem erbringt EADS Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

Flugzeugumrüstungen und Technische Serviceleistungen für Flugzeuge

Überblick

EADS ist ein bedeutender Anbieter von Flugzeugumrüstungen und technischen Serviceleistungen für Fluggesellschaften.

Im Bereich der Flugzeugumrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von EADS Sogerma Services und Elbe Flugzeugwerke GmbH („EFW“) in EADS zusammengefasst worden. Das Management ist der Auffassung, dass die Bündelung von Spezialkenntnissen in einem stabilen Kreis von hochqualifizierten Facharbeitern der Gruppe für Umrüstung und technische Betreuung von EADS die Möglichkeit eröffnet, für eine breite Palette von Flugzeugen, darunter alle von EADS hergestellten Maschinen, Leistungen zu erbringen. Außerdem könnten bei zyklischen Veränderungen der Marktlage innerhalb der Gruppe für Umrüstung und technische Serviceleistungen zunehmend Facharbeiter ausgetauscht werden, was für Synergie-Effekte sorgt. Darüber hinaus kann EADS die bei der Wartung von Airbus-Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen zur Verbesserung der anfänglichen Qualität seiner Produkte und Reduzierung der Wartungskosten nutzen.

Im Bereich der technischen Serviceleistungen für Verkehrsflugzeuge wird der Wissensaustausch innerhalb EADS der Wartung der ersten Airbus-Generationen zugute kommen und die Wartung neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 erleichtern. Das Management glaubt, dass integrierte Wartungspakete,

die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine und mittelgroße Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

Das Management ist davon überzeugt, dass die gemeinsame Vermarktung von Wartung und Umrüstung vorteilhaft war, da EADS für zahlreiche zuvor umgerüstete Flugzeuge nunmehr ebenfalls die Wartung übernimmt.

Umrüstung von Passagierflugzeugen – EFW

Die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P in F“) erfordert normalerweise 30.000 bis 40.000 Arbeitsstunden und den Einsatz qualifizierter Fachkräfte, um die Zelle des Flugzeugs sowie seine passagierbezogenen Systeme wie Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung umzubauen. Das ist die Umrüstungsform, die Eigentümern von Verkehrsflugzeugen am häufigsten angeboten wird. Sogenannte „Umrüstungskits“ enthalten Originalteile (Original Equipment Manufacturer oder „OEM“-Teile) der entsprechenden serienmäßigen Airbus-Frachtversionen, so dass die umgerüsteten Flugzeuge den serienmäßig hergestellten Frachtflugzeugen sehr ähnlich sind.

Markt. Der Markt für die Umrüstung von Zivil- in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie UPS und Federal Express, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Für die Umrüstung existierender Passagier- in Frachtflugzeuge sind zwei Überlegungen ausschlaggebend: erstens ist die Umrüstung die günstigste Möglichkeit, ein relativ modernes Frachtflugzeug zu erhalten, und zweitens bleibt der Restwert des Flugzeugs relativ hoch, da die Gewinn bringende Nutzungszeit verlängert wird.

Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen, als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 1.900 Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75 % umgerüstete Passagierflugzeuge wären.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Bereich der Umrüstung ist Boeing, die jetzt für ihre sämtlichen Flugzeuge mit Ausnahme der B777 und ehemaligen MD-Flugzeuge die Umrüstung von P in F-Flugzeuge anbietet. Durch die Einstellung der A300 B4- und A300-600-Umrüstungsprogramme von BAE Services gibt es zurzeit kurzfristig gesehen für Airbus keinen Konkurrenten für P in F-Umrüstungen.

Produkte. Auf dem Gebiet der Umrüstung von Passagier- in Frachtflugzeuge hat sich EADS auf die Umrüstung von Airbus A300 und A310 für den Frachtverkehr spezialisiert. EADS erweitert diese Spezialisierung noch durch zusätzliche Versionen wie im Jahre 2001 die A310-300 und im Jahre 2002 die A300-600, um sich eine günstige Position für zukünftig anstehende Umrüstungsprogramme zu sichern. Zusätzlich zur Umrüstung von Frachtflugzeugen für Airbus fungiert EFW als Single-Source-Lieferant von Bodenplatten für Airbus-Passagierflugzeuge für alle Airbus-Typen.

Kommerzielle Technische Serviceleistungen – EADS Sogerma Services

EADS Sogerma Services konzentriert sich hauptsächlich auf drei Sektoren: (1) Flugzeug- und Ausrüstungswartung, Reparatur und Überholung (maintenance, repair and overhaul, „MRO“), (2) Kabinenausstattung und Endmontage und (3) Fertigung von Flugzeugkomponenten, hauptsächlich für Airbus. Die Umsatzerlöse von EADS Sogerma Services betragen im Jahr 2003 insgesamt 17 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt.

MRO. Die von Sogerma bereitgestellten Wartungsleistungen umfassen regelmäßige Flugwerkwartungsservices, Systemmodifikationen und Nachrüstung von Kabinen sowie, je nach Bedarf, strukturelle Reparaturen für große Passagierflugzeuge. Diese Arbeiten werden in Werken in Bordeaux, Frankreich, Lake Charles, Vereinigte Staaten und Monastir, Tunesien durchgeführt. Sogerma bietet im Werk Maroc Aviation in Casablanca außerdem Serviceleistungen für militärische Kampf- und Transportflugzeuge an, einschließlich Checks der C-130 für afrikanische und lateinamerikanische Kunden.

Kabinenausstattung und Endmontage. Sogerma ein zugelassener Ausstatter für Airbus-Firmenjets, wobei die entsprechenden Serviceleistungen derzeit in Toulouse, Frankreich ausgeführt werden, und diese Leistungen ab dem Jahr 2005 auch in den Vereinigten Staaten, Lake Charles angeboten werden sollen. Das Unternehmen verfügt über die für die Fertigstellung von großen VIP-Flugzeugen benötigten Hangarstellplätze in Bordeaux. Sogerma konstruiert und fertigt erstklassige Kabinenkomponenten und Passagiersitze für die First und Business Class.

Darüber hinaus ist Sogerma Spezialist für Kleinmotoren (SECA in Le Bourget, Frankreich), Fahrwerke, APU (Revima in Rouen, Frankreich) und Avionik MRO (Bordeaux, Frankreich) und verfügt über zusätzliche Anlagen in den Vereinigten Staaten (Barfield, Miami) und dem Fernen Osten (Sogerma Asia in Hongkong).

Flugzeugkomponenten. Im Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich Sogerma mit der Konstruktion und Fertigung von Rumpflatten und -abschnitten für Airbus-Flugzeuge sowie Verbundstoffbauteile für Luftfahrt- und allgemeine Industrieapplikationen. Die Metallarbeiten werden in Rochefort, Frankreich, die Verbundstoffarbeiten dagegen bei Composites Aquitaine in Frankreich und Composites Atlantic in Kanada durchgeführt.

1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme (der „Geschäftsbereich DS“) ist auf dem Gebiet der ganzheitlichen Systeme, einschließlich Raketensysteme, Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Militärkommunikation und -dienstleistungen aktiv. Aufgrund der Ergebnisse im Jahr 2003 ist die EADS-Tochter MBDA der größte Hersteller von taktischen Raketensystemen in Europa und der zweitgrößte weltweit. Der Geschäftsbereich Militärflugzeuge, der im Jahr 2003 aus dem Bereich Luftfahrt transferiert wurde, ist ein führender Partner im Eurofighter-Konsortium. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt im Markt für gesicherte und verschlüsselte Militärkommunikation eine wesentliche Rolle. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2003 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,2 Mrd., was einem Anteil von 16 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS im Jahr 2003 entspricht.

Im Jahr 2003 wurde der Geschäftsbereich Militärflugzeuge des Luftfahrtbereichs in den Geschäftsbereich DS transferiert. Durch die Zusammenfassung ihrer Aktivitäten auf dem Gebiet der Raketensysteme (MBDA und EADS/LFK), der Verteidigungs- und Kommunikationssysteme („DCS“), der Verteidigungselektronik („DA“), der Militärfluggeräte („MA“) und Dienstleistungen in einen einzigen Geschäftsbereich versucht EADS sein Verteidigungsgeschäft zu stärken, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Seit der Gründung von EADS hat der Geschäftsbereich DS seine Kompetenzen in Schlüsselsegmenten des deutschen, französischen und spanischen Marktes gefestigt und auch ihren Zugang zum britischen Markt verbessert.

Im Jahr 2003 führte der Geschäftsbereich DS die Integrations- und Umstrukturierungs-Tätigkeiten, einschließlich der Anpassung der Arbeitsplätze und Optimierung von Standorten, die in früheren Jahren begonnen wurden, fort. Diese Anstrengungen trugen zur Rentabilität des Geschäftsbereich im Jahr 2003 bei.

Das kurzfristige Wachstum des Geschäftsbereichs DS stützt sich in erster Linie auf bereits vorhandene, vertraglich festgelegte Programme und neue Programme, die durch langfristige Finanzierungspläne von Regierungen abgesichert sind. Diese Programme umfassen:

- die Wartung und Nachrüstung der Tornado-Flugzeuge,
- die Produktion des Eurofighters,
- die MBDA- und LFK-Lenkflugkörpersysteme (z. B. Meteor, Taurus, Aster/PAAMS, Scalp EG/Storm Shadow),
- Command/Control/Communication/Intelligence- („C3I“) Systeme wie SIR für Frankreich und Faust für Deutschland,
- Luft- und See-Verteidigungssysteme wie Samoc für Deutschland und die GBAD-Studie für Großbritannien,
- Telekommunikationssysteme für die öffentliche Sicherheit wie Acropol in Frankreich,

- Kommunikations- und Informationssysteme für gewerbliche und Verteidigungsanwendungen,
- elektronische Verteidigungsunterstützungssysteme wie Marine- und Bodenradars,
- luftgestützte Systeme für Eurofighter, Tiger, NH90 und sonstige EADS-Plattformen und
- ausgelagerte Verteidigungsdienstleistungen wie etwa Flugbetriebsdienstleistungen, die von Niederlassungen in Frankreich (AVDEF) und Deutschland (GFD) bereitgestellt werden.

In Frankreich bietet das aktuelle *Loi de Programmation Militaire* (mehrjähriges Verteidigungsfinanzierungsprogramm) für den Geschäftsbereich DS Geschäftsmöglichkeiten auf den Gebieten neue und modernisierte Lenkflugkörper (Exocet, Scalp Naval) und unbemannte Flugkörper (*unmanned aerial vehicles*, „UAVs“). Jüngste Bemerkungen der deutschen Regierung lassen auf die Priorisierung von Fähigkeiten wie globale Aufklärung, vollständig kompatible Kommandosysteme und Raketenabwehr, zu denen DS beitragen kann, schließen. Der deutsche Verteidigungsminister bestätigte auch Schlüsselprojekte, die EADS involvieren: die deutsche Teilnahme an den AGS der NATO und dem transatlantischen Projekt MEADS, Aufträge für Trigat-Langstreckenbewaffnung von Tiger-Hubschraubern und die Anschaffung von 180 Eurofightern. In Großbritannien ist der Geschäftsbereich DS an wichtigen Ausschreibungen für Programme wie Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“), Ground Based Air Defence („GBAD“) und Combined Aerial Target Services („CATS“) beteiligt.

Außerdem lassen verschiedene französisch-deutsche und NATO-Verteidigungsinitiativen erwarten, dass sich voraussichtlich neue Chancen für verteidigungsbezogene Systeme und Dienstleistungen von EADS bieten.

Strategie

Durch stetiges organisches Wachstum bestehender Geschäftsfelder und die Entwicklung neuer Märkte für Systeme und Produkte zielt der Geschäftsbereich DS darauf ab, einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Entwicklung der Verteidigungsaktivitäten von EADS insgesamt zu leisten. Die strategischen Prioritäten des Geschäftsbereichs DS können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Wachstum durch Verbesserung des Zugangs zu rasch wachsenden Märkten**
Über die Fokussierung auf die Steigerung des Umsatzes vorhandener Produkte in traditionellen Exportmärkten hinaus strebt EADS danach, ihre lokale Präsenz im britischen Verteidigungsmarkt (einer ihrer vier „Heimmärkte“) auszubauen und in höherem Maß im US-Verteidigungsmarkt tätig zu sein.

Unter den europäischen Ländern verfügt Großbritannien über das größte und am schnellsten wachsende Beschaffungsbudget für die Landesverteidigung. Um diese Chancen am britischen Markt zu nutzen, strebt der Geschäftsbereich DS den Übergang vom Anbieter von Subsystemen zum Hauptlieferanten für Projekte wie das GBAD-Programm an.

Zur weiteren Verbesserung des Zugriffs auf diesen wichtigen Markt wird EADS ihre starke industrielle Präsenz in Großbritannien und Partnerschaften mit Verteidigungszulieferern, die ebenfalls in Großbritannien vor Ort präsent sind, vereinheitlichen, koordinieren und nutzbringend einsetzen.

Das Eindringen in den US-amerikanischen Verteidigungsmarkt bleibt für den Geschäftsbereich DS, der seine derzeitige industrielle Präsenz bei Raketen, Verteidigungselektronik, Telekommunikation sowie Tests und Dienstleistungen ausdehnen möchte, weiterhin das vorrangige Ziel. Die Expansion in die Vereinigten Staaten involviert mehrere Wege. Dazu zählen (i) die Eroberung von Nischenmarktsegmenten, in welchen der Geschäftsbereich hervorragende Produkte und Technologien wie das Hellas Hinderniswarnsystem für Hubschrauber und das TRS 3D-Radar für die US-Küstenwache zu bieten hat; (ii) der Ausbau der starken transatlantischen Partnerschaft mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern, einschließlich Northrop Grumman (NATO AGS und Global Hawk), Lockheed Martin („MEADS“, Deepwater) und Boeing (JDAM); um neue Geschäftsmöglichkeiten zu erschließen, die durch die Umgestaltung der Streitkräfte entstehen; und (iii) Übernahmen und neue Partnerschaften, die die Kompetenzen und Lösungsangebote des Geschäftsbereichs DS erweitern könnten.

- **Wachstum in neuen Marktsegmenten - Nutzung vorhandener Kompetenzen, um führender Anbieter von integrierten Verteidigungs- und Sicherheitssystemen zu werden**

Der Geschäftsbereich DS ist ideal positioniert, um die Nachfrage europäischer Regierungen nach neuen Militär- und Sicherheitsmöglichkeiten, wie integrierten, netzwerkfähigen Systemen für Verteidigung und innere Sicherheit zu erfüllen. Die Änderung der Struktur von EADS, einschließlich des Transfers der Geschäftseinheit Militärflugzeuge aus dem Geschäftsbereich Luftfahrt in den Geschäftsbereich DS im Jahr 2003, wurde vorgenommen, um den Geschäftsbereich DS so zu positionieren, dass er in der Lage ist, den neuen Anforderungen der Kunden gerecht zu werden. Als der integrierte Geschäftsbereich von EADS für Verteidigung und Sicherheit nutzt der Geschäftsbereich DS Synergien über alle Geschäftsbereiche hinweg, um Geschäftsmöglichkeiten für Systeme zu erschließen, Systemintegrationsmöglichkeiten (mit Schwerpunkt in den Unternehmenseinheiten Verteidigungs- und Kommunikationssysteme) und elektronische Verteidigungsunterssysteme zu stärken und als ein netzwerkzentriertes Unternehmen zu handeln. Somit ist es möglich, den Wandlungsprozess unserer Militärkunden zu unterstützen. Die einzigartigen Fähigkeiten in den Sektoren Telekommunikation, C3I und ISR, versetzen den Geschäftsbereich DS in das Zentrum der Bemühungen, einen europäischen Ansatz für netzwerkzentrierte Kriegsführung zu entwickeln. Investitionen in neue Systeme wie UAVs für strategische und Gefechtsfeldaufklärung, C3I für Gefechtsführung und sichere Telekommunikationsnetze zielen auf eine Verbesserung der Effizienz von Gefechtsstreitkräften und der Kräfte für die innere Sicherheit ab. Innerhalb von EADS wird der Geschäfts-

bereich DS die Rolle des Hauptlieferanten für integrierte Verteidigungssysteme übernehmen.

Der Geschäftsbereich DS erhielt kürzlich den Zuschlag für einen wichtigen Vertrag für die EuroMALE UAV und hat zusammen mit Northrop Grumman einen Global Hawk getestet. Der Global Hawk ist ein Langstrecken-UAV für große Höhen, das an von EADS konstruierte europäische Missionssysteme angepasst wird. Der Geschäftsbereich DS nimmt auch mit der transatlantischen TIPS-Initiative (gemeinsam mit Northrop Grumman, Finmeccanica, Thales und Indra) an der Frühphase des NATO-Bietverfahrens für AGS teil. In Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen innerhalb EADS ist DS außerdem an der Entwicklung eines künftigen europäischen Abwehrkonzepts für ballistische Flugkörper für die NATO beteiligt.

Militärflugzeuge Überblick

Das Militärflugzeuggeschäft innerhalb des Geschäftsbereichs DS konzentriert sich auf die Entwicklung und Herstellung des Eurofighter-Kampfflugzeugs, MRO (Wartung, Reparatur und Überholung), die logistische Unterstützung und Umrüstung bestehender Kampfflugzeuge sowie die Bereitstellung von Schulungsdienstleistungen und die Entwicklung von Airbus-Flugzeugstrukturen. Zusätzlich werden die Entwicklung und der Bau eines leichten Kampf- und Schulungsflugzeugs sowie eines unbemannten Kampfflugzeuges (UCAV) über den Geschäftsbereich Militärflugzeuge ausgeführt. Im Jahr 2003 kamen 32 % des Gesamtumsatzerlöses des Geschäftsbereichs DS aus dem Militärflugzeuggeschäft.

Eurofighter

Der Eurofighter (für den Export außerhalb von Europa unter der Bezeichnung „Typhoon“ bekannt) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für die Lufthoheit in komplexen Luftkampf szenarien optimiert wurde. Er ist mit den modernsten Waffensystemen der NATO absolut kompatibel. Der Eurofighter soll die Flotteneffizienz durch einen Kampfradius bis in den nicht mehr sichtbaren Überschallbereich, die Nahkampffähigkeit im Bereich unterhalb des Überschalls, den Luftraumschutz, die enge Luftunterstützung, die Bekämpfung von Flugabwehrsystemen und Seeangriffsaufgaben erhöhen, wobei all diese Aufgaben auf nur einer Plattform basieren. 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.

Das Eurofighter Programm ist wie folgt organisiert:

- Die NATO Eurofighter and TORNADO Management Agency (NETMA) ist die Verwaltungsgesellschaft für die teilnehmenden Nationen. Die NETMA schließt Verträge mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (Eurofighter GmbH), der Programmverwaltungsgesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab.

- Die Anteilseigner und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind die EADS (46 % der Anteile), BAeS (33 % der Anteile) und Alenia Aerospazio, ein Geschäftszweig der Finmeccanica (21 % der Anteile).

Im Januar 1998 unterzeichnete die NETMA den Rahmen-Eurofightervertrag 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 jede einen stufenweisen geringeren Festpreis als die vorhergehende hat. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Österreich unterzeichnete im Jahr 2003 einen Vertrag über 18 Eurofighter.

Die Lieferung der ersten Eurofighter-Tranche mit 148 Flugzeugen ist zwischen 2003 und 2005 geplant. Es wird erwartet, dass die Produktion bis 2015 weiterläuft und ab dem Jahr 2004 ein Volumen von 52 Flugzeugen pro Jahr erreichen wird. Die ersten

sieben Eurofighter wurden im Jahr 2003 an Deutschland und Spanien ausgeliefert.

Der Eurofighter wurde zur langfristigen Verbesserung entsprechend der Entwicklung und dem Fortschreiten der Luftfahrt-elektronik und der Waffensysteme für geeignet befunden, und liefert das Potenzial für eine längere Nutzungsdauer.

Markt und Kunden für Kampfflugzeuge. Zwei bedeutende US-amerikanische Lieferanten (Lockheed Martin, Boeing) bedienen zusammen mit einigen kleineren europäischen und russischen Konkurrenten den weltweiten Markt für Kampfflugzeuge.

Die Kampffliegerbeschaffungsüberlegungen der Verteidigungsministerien (MoD) richten sich nach strategischen Erfordernissen (der Bedarf an Luftverteidigungs- und/oder Erstschlagsfähigkeit) sowie nach politischen und ausgabenseitigen Beschränkungen, insbesondere nach Ende des kalten Krieges.

Folgende Plattformen sind derzeit hinsichtlich der Beschaffung von Kampfflugzeugen bei der Mehrzahl der Verteidigungsministerien weltweit im Gespräch:

Hersteller	Flugzeugtyp	Datum der ersten Lieferung
Vereinigte Staaten		
Boeing (McDonnell Douglas)	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas)	F/A-18C/D (<i>Hornet</i>)	1980
Boeing	F/A-18E/F (<i>Super Hornet</i>)	1997
Mitsubishi/Lockheed Martin	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin	F-22 (<i>Raptor</i>)	2003
Lockheed Martin	F-35 (<i>Joint Strike Fighter</i>)	2009
Europa		
Dassault Aviation	Mirage 2000	1983
Saab	Gripen	1993
Dassault Aviation	Rafale	2000
Eurofighter-Konsortium	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2003
Russland		
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986

Laut der Teal Gruppe liegen die „Abflugbereit“-Preise für Kampfflieger, abhängig vom Modell und der Ausstattung in einem Bereich von US\$ 30 Mio. bis US\$ 100 Mio., wobei jeder der wichtigsten Bestandteile eines Kampfflugzeugmodells – die Flugzeugzelle, der Motor und die Flugzeugsysteme/-ausstattung – üblicherweise etwa ein Drittel des Gesamtpreises je Stück darstellen. Die Teal Gruppe schätzt den weltweiten Markt für Kampfflugzeuge zwischen 2003 und 2012 auf eine Größenordnung von etwa US\$ 142 Mrd. und gibt den Anteil des Eurofighter daran mit 17 % an.

Das Eurofighter-Konsortium zielt auf einen bis zu 50 %igen Anteil am Exportmarkt ab, der auf 800 Flugzeuge über die nächsten 30 Jahre geschätzt wird und einen Wert von über € 50 Mrd. darstellt. Der Eurofighter wurde bereits nach Österreich (18 Flugzeuge) verkauft, wurde in Griechenland ausgewählt und weitere Exportmöglichkeiten werden in Europa, dem Nahen und dem Fernen Osten vermutet.

Eurofighter-Herstellung. 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; dies verhältnismäßig bemessen an der Zahl der bestellten Flugzeuge. EADS ist für den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des vorderen Vorflügels sowie für die Endmontage von 180 Flugzeugen für das deutsche Militär und 87 Flugzeugen, die von den spanischen Streitkräften bestellt wurden, verantwortlich. Das Eurofighter-Programm ist so zentralisiert, dass es keine Redundanzen bei der Design- oder Produktionsverantwortung gibt, woraus eine effiziente Programmkostenstruktur resultiert. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: für Deutschland in Manching, für Spanien in Getafe, für Großbritannien in Warton und für Italien in Turin.

Die künftige Entwicklung der europäischen unbemannten Kampfflugzeuge (UCAV)

Das Management ist der Ansicht, dass der Erfolg der nächsten Generation von europäischen Luftkampfsystemen von der gemeinsamen Entwicklung mit den europäischen Konkurrenten von EADS abhängt. Die wichtigsten europäischen Verteidigungslieferanten arbeiten über das sechs Nationen umfassende Europäische Technologie-Akquisitionsprogramm (ETAP) an Mehrzweck-Technologien und sind daran, Luftkampfsysteme der 5. Generation (vermutlich unbemannt) zu entwickeln, die voraussichtlich zwischen 2018 und 2020 in Dienst gestellt werden sollen.

Schulungsflugzeuge und Leichte Kampfflugzeuge

Das Management ist der Ansicht, dass es sich bei den Schulungs- und Leichtkampfflugzeugen um einen Markt mit großen Zukunftsaussichten handelt. Mit Angeboten von BAE SYSTEMS (Hawk), KAI/Lockheed Martin (T-50), Aermacchi (AM-346) und anderen ist der Konkurrenzkampf in diesem Bereich groß.

EADS ist mit dem Advanced European Jet Pilot Training Team gut positioniert, um den zwölf teilnehmenden Luftstreitkräften Schulungen für Jetpiloten anbieten zu können. Der neueste Hochenergie-Jettrainer MAKO, der sich zurzeit in der Definitionsphase bei EADS befindet, ist darauf ausgerichtet, optimale Lösungen für diese Schulungsart anzubieten.

Modernisierung von Militärflugzeugen und Technische Dienstleistungen

Das Management ist der Ansicht, dass die Modernisierung von Militärflugzeugen ein wichtiger Bereich für Wachstum und Ertrag darstellt. Der Flugzeugmodernisierungsbetrieb bietet sowohl profitable Nachverkaufsdienstleistungen für bestehende Kunden wie auch Zugang zu neuen Exportmärkten für künftige Verkäufe aller Arten von Militär- und Passagierflugzeugen. Die Modernisierung von Militärflugzeugen ist besonders für Länder mit eingeschränkten nationalen Verteidigungsbudgets attraktiv. Hierzu zählen der ehemalige „Ostblock“, Lateinamerika, Nordafrika und einige Regionen in Asien. Für diese Nationen ist der Kauf von Mehrzweck-Flugzeugen entweder politisch oder wirt-

schaftlich unmöglich und die Nachrüstung die kosteneffektivste Alternative.

EADS hat sich über Programme 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-3A Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 Fachwissen im Bereich der Modernisierung und der Nachrüstung von Militärflugzeugen erworben. Diese Fähigkeiten sind insbesondere bei der Erschließung neuer Märkte, wie denen zur weiteren Modernisierung von Flugzeugen zentraler europäischer Luftstreitkräfte und für künftige Modernisierungsverträge für den Eurofighter wertvoll.

Die ergänzenden Fähigkeiten und das Fachwissen von EADS bei vielen Militärflugzeugprogrammen, einschließlich der Herstellung von wesentlichen Flugzeugkomponenten für die gesamte Airbus-Familie, gestatten ihr, ein weites Spektrum an Produkten an internationale Kunden anzubieten und ihren Kundenstamm und ihre Exportmöglichkeiten zu erweitern.

Lenkflugkörpersysteme Einführung und Überblick

Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme des Geschäftsbereichs DS (das aus MBDA und EADS/LFK besteht) bietet durch das innovative Angebot an taktischen Lenkflugkörpersystemen Lösungen für Luftüberlegenheit, Landkontrolle und Seemacht an. MBDA produziert bzw. betreibt derzeit insgesamt 45 Lenkflugkörper-, Lenkflugkörpersystem- und Gegenmaßnahmen-Programme. Weitere 30 befinden sich in der Entwicklung oder stellen fortgeschrittene Studien dar. Die Kompetenzen von MBDA/LFK umfassen alle wichtigen Untersysteme wie Gefechtsköpfe, Suchköpfe, Antriebseinrichtungen, Annäherungszünder (Raketentriebwerke und Staustrahltriebwerke) und Steuerungssysteme. MBDA vereint die Lenkflugkörper-Aktivitäten von EADS in sich und liefert die industrielle Basis für die dringend benötigte Standardisierung der Waffen der wichtigsten europäischen Länder. Das Unternehmen verfügt über ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio: EADS hat über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Märkten für Lenkflugkörpersysteme in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme hat auch eine feste Stütze in Exportmärkten einschließlich enger Verbindungen zum transatlantischen Geschäft über Kooperationen bei MEADS, PAC3 und RAM.

Die Umsatzerlöse aus dem Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme beliefen sich im Jahr 2003 auf 31 % des Gesamtumsatzes des Geschäftsbereichs DS.

Märkte

Für den Bereich Lenkflugkörpersysteme stehen Marktdaten nur in begrenztem Umfang zur Verfügung, da diese Daten gewöhnlich der Geheimhaltung unterliegen und es sich sowohl für Käufer als auch Verkäufer von Lenkflugkörpersystemen um geheim zu haltende Informationen handelt. Die in diesem Abschnitt angegebenen Zahlen beruhen deshalb lediglich auf Schätzungen

von EADS und nicht auf offiziellen, öffentlich zugänglichen Informationen.

Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über € 10 Mrd. geschätzt. Man geht davon aus, dass diese Zahl durch (i) die Entwicklung neuer Produkte (wie der taktischen Systeme zur Abwehr ballistischer Flugkörper und gelenkter Abstandswaffen), (ii) neue Trägersysteme für Flugkörper, die in die Produktionsphase kommen (Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger) und (iii) neue Anforderungen, die sich aus veränderten operativen Richtlinien, Änderungen des geopolitischen Umfelds und den Erfahrungen aus den jüngsten Konflikten ergeben, steigen wird.

Die Konflikte im Kosovo, in Afghanistan und im Irak bestätigten die Bedeutung von präzisionsgesteuerten Luft-Boden-Waffen, die aus größerer Entfernung abgefeuert werden. Die zunehmende Bedeutung der Beherrschung des Luftraums und die aktuelle Fokussierung auf die innere Sicherheit lässt voraussichtlich den Boden-Luft- (land- und seegestützt) und Luft-Luft-Lenkflugkörpern der nächsten Generation in den europäischen Verteidigungshaushalten ein größeres Gewicht zukommen (was durch den vor kurzem abgeschlossenen ASTER-Phase-3-Vertrag bestätigt wird). EADS ist durch seine erneuerte Produktpalette besonders gut positioniert in diesem Segment.

Gegenwärtig ist es für europäische Unternehmen nicht leicht, auf dem US-amerikanischen Markt, der von nationalen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin und Boeing beherrscht

wird, Fuß zu fassen. Andere Länder wie Russland und China sind aus politischen Gründen ebenfalls nicht zugänglich. Gewisse transatlantische Programme im Zusammenhang mit der Defence Capability-Initiative der NATO können allerdings Grundlagen für eine zukünftig engere Zusammenarbeit schaffen.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Am Umsatz gemessen rangiert MBDA auf dem zweiten Platz hinter Raytheon (USA), auf dem gleichen Rang wie Lockheed Martin (USA) und vor Boeing (USA). Abgesehen von politischen Überlegungen und Budgeterwägungen spielen bei der Kaufentscheidung der Kunden vor allem der Preis, die Leistungsfähigkeit einzelner Produkte, die Einhaltung von Spezifikationen, Trägerplattformen und Systemunterstützung eine maßgebliche Rolle.

Produkte

Nach den strategischen Hauptzielen Luftüberlegenheit und territorialer Kontrolle bzw. Seemacht können die Lenkflugkörpersysteme je nach Trägerplattform und Ziel in sieben Hauptkategorien unterteilt werden: (1) Luft-Luft, (2) Luft-Boden, (3) Boden-Luft/ATBM (Anti-Tactical Ballistic Missile), (4) Boden-Luft, seegestützt, (5) Schiffsabwehr-Lenkflugkörper, (6) Panzerabwehr und (7) Boden-Boden Deep Attack. EADS ist in sämtlichen Kategorien vertreten.

In der nachstehenden Tabelle sind die Programme aufgeführt, an denen EADS entweder selbst oder durch Joint Ventures als Hauptunternehmer oder Unterauftragnehmer beteiligt ist.

Lenkflugkörpertyp	Spezifikationen	Schlüsselprodukte oder -projekte
Luft-Luft	Kurze Reichweite	ASRAAM
	Mittlere Reichweite	MICA
	Große Reichweite	Meteor
Luft-Boden	Kurze Reichweite	Diamont Back – Bang
	Abstandswaffe mit Submunitionen	Apache
	Abstandswaffe mit Punktzielgefechtsskopf	Scalp EG/Storm Shadow – Taurus
	Prästrategische Abstandswaffe	ASMP – ASMP A/VESTA
Boden-Luft/ATBM	Anti-Radar	ALARM
	Sehr kurze Reichweite	Mistral – Stinger (unter Lizenz)
	Kurze Reichweite	VL Mica – Roland – Rapier – Spada
	Mittlere Reichweite	Aster SAMP/T – MEADS – Patriot/PAC 3
Boden-Luft, seegestützt	Sehr kurze Reichweite	Mistral
	Kurze Reichweite	VL Mica – VL Seawolf
	Mittlere Reichweite	Albatros – RAM
Schiffsabwehr	Leicht	Aster/PAAMS – Aster/SAAM – ESSM
	Schwer	Sea Skua – AS 15 TT – NSM – Marte
	Anti-U-Boot	Exocet Familie - TESEO
Panzerabwehr	Kurze Reichweite	Milas
	Mittlere Reichweite	Eryx
	Große Reichweite	Milan
Boden-Boden, Deep Attack	Boden-Boden	HOT – LR Trigat - Brimstone
	See-Boden	G-MLRS
		Scalp Naval

Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Entwicklungs- und Produktionsphase befinden, gehören Mica, Aster, Scalp EG/Storm Shadow, Taurus und Meteor, wobei ein Großteil der Lieferungen zwischen 2003 und 2007 geplant ist.

Die Unterzeichnung des FSAF (künftige Boden-Luft-Familie) Phase 3 Vertrags war der Schlüsselerfolg für MBDA im Jahr 2003. Der Vertrag wurde von OCCAR (im Namen der Verteidigungsministerien von Frankreich, Italien und Großbritannien) und der MBDA am 12. November unterzeichnet und hat ein Volumen von € 3 Mrd (wovon der Anteil der MBDA € 2,3 Mrd. beträgt). Er umfasst die Serienproduktion von 18 ASTER-SAMP/T Batterien für Frankreich und Italien und bis zu 1400 ASTER Lenkflugkörpern und die logistische Unterstützung, Schulung sowie die komplette Entwicklung und Bewertung der ASTER Block 1 Anti-Tactical Ballistic Missile Konfiguration für Frankreich, Italien und Großbritannien.

Das ASTER-SAMP/T-System, das erste europäische Luftverteidigungssystem mit der Möglichkeit des Einsatzes von antibalistischen Lenkflugkörpern in Europa, ermöglicht die Flächenverteidigung von „außerhalb der Region“ Truppen, die in entlegenen Regionen stationiert sind, sowie die Verteidigung gegen manövrierfähige und Hochgeschwindigkeitsziele, wie Flugzeuge,UCAVs, Marschflugkörper und taktische ballistische Lenkflugkörper in Umgebungen mit starken elektromagnetischen Gegenmassnahmesystemen (ECM). Die französische und die italienische Armee erwarten, das SAMP/T Block 1 System ab 2007 einsetzen zu können. Der Vertrag beginnt dieses Jahr und endet im Jahr 2015.

Das Jahr 2003 brachte für eine Reihe von Lenkflugkörperprogrammen das Erreichen wichtiger Meilensteine mit sich – für ASRAAM wurde das sog. Certificate of Design vom britischen Kunden anerkannt, die ersten Lieferungen von Storm Shadow SCALP wurden vom französischen Kunden abgenommen, alle Meteor-Entwicklungs-Meilensteine wurden zeitgerecht erfüllt und es kamen erste Integrationsverträge bezüglich Rafale und Gripen zustande.

Im Dezember 2003 gab das britische Verteidigungsministerium bekannt, dass das EADS/MBDA Team einen Vertrag zur Auswahl eines neuen integrierten Luftverteidigungskommando- und -kontrollsystems (GBAD) für die britischen Streitkräfte unterzeichnet hat. Der Vertragswert liegt bei etwa £ 40 Mio. Unter dem Hauptvertrag wird das aus dem EADS Geschäftsbereich Verteidigungs- und Kommunikationssysteme und MBDA zusammengestellte Team ein neues Luftverteidigungskommando- und -kontrollsystem entwickeln, das integriert sein wird in das MBDA Rapier Field Standard C Raketen-Luftverteidigungssystem und das Starstreak High Velocity Missile (HVM). Beide Systeme sind zurzeit bei den britischen Streitkräften im Einsatz sind. Das Gesamtbudget für die GBAD Phase 1 beträgt £ 1 Mrd.

Für Taurus KEPD 350, das Präzisions-Standard-Waffensystem für TORNADO und Eurofighter, besteht ein Vertrag zur Serien-

herstellung für die deutsche Luftwaffe. Im September 2003 gab EADS/LFK ihr bestes und endgültiges Angebot für die Beschaffung von Taurus KEPD 350 und die Integration in die spanischen EF-18 bei GECOIN (das spanische Beschaffungsamt) ab. Zusätzlich wurde ein Kooperationsabkommen zwischen TAURUS Systems und Sener (Spanien) vereinbart. Die schwedische Luftwaffe hat ebenfalls ihr Interesse an Taurus KEPD 350 bestätigt.

MEADS ist das künftige Boden-Luft-Verteidigungssystem der deutschen Luftwaffe und wird in den Vereinigten Staaten Patriot und in Italien NIKE ersetzen. Es wird erwartet, dass die erfolgreiche trilaterale (USA, Deutschland, Italien) Risikoreduzierungsphase im Jahr 2004 abgeschlossen sein wird. Das Angebot für die Konstruktions- und Entwicklungsphase, die von 2004 bis 2010 geplant ist, wurde der NATO-Agentur NAMEADSMA am 30. Juni 2003 von MEADS International übergeben und für April 2004 wird eine trilaterale Absichtserklärung für die Konstruktions- und Entwicklungsphase erwartet. MEADS ist das wichtigste transatlantische Kooperationsprogramm innerhalb der NATO.

Im April und Mai 2003 wurden die Fähigkeiten des LR TRIGAT Mehrzweck-Lenkstoffensystems mit einer erfolgreichen Abschussserie demonstriert. Deutschland gab bekannt, dass es vorhat, LR TRIGAT Lenkwaffen für seine 80 TIGER Hubschrauber anzuschaffen. Der Start der Serienvorbereitung und der Serienproduktion wird für 2005/06 erwartet.

Der spanische Ministerrat gab am 5. September 2003 seine Entscheidung bekannt, 24 TIGER Hubschrauber samt dem LR TRIGAT Waffensystem anzuschaffen.

Zusätzlich zu den Schlüsselaktivitäten in den Bereichen Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme befasst sich EADS selbst und durch Beteiligungen an Unternehmen auch mit der Entwicklung und Produktion von wichtigen Untersystemen für Lenkflugkörper wie Gefechtsköpfen, Antriebseinrichtungen, Annäherungszündern und Steuerungssystemen. Mehr als die Hälfte der Kosten für einen Lenkflugkörper entfallen auf diese Untersysteme. Über drei Viertel der von EADS produzierten Untersysteme sind für das Lenkflugkörpergeschäft von EADS selbst bestimmt. Des Weiteren befasst sich EADS mit anderen Lenkflugkörper-Untersystemen wie Startvorrichtungen, elektronische und mechanische Schnittstellen für Lenkflugkörper-Plattformen und Thermobatterien für Flugkörper. Im Februar 2003 legten EADS, MBDA, Finmeccanica, BAE SYSTEMS und SNPE ihr Raketenmotorengeschäft durch die Gründung des ROXEL Joint Ventures (an dem die Anteile zu gleichen Teilen von MBDA und SNPE gehalten werden) zusammen. Dieses Joint Venture spiegelt die laufende Konsolidierung der europäischen Industrie für Lenkflugkörper-Untersysteme wider.

MBDA ist auch ein wichtiger Lieferant luftgestützter Selbstschutz-Gegenmaßnahmen-systeme für Kampfflugzeuge, Transportflugzeuge und Hubschrauber.

Kunden und Marketing

Aufträge für Lenkflugkörper-Systeme werden von Verteidigungsministerien erteilt. Kürzungen der Verteidigungsbudgets haben dazu geführt, dass sich die europäischen Verteidigungsministerien zunehmend auf standardisierte Produkte konzentrieren, und dass die europäischen Regierungen ihre Beschaffung harmonisiert haben. Das Management geht davon aus, dass sowohl EADS als auch ihre Kunden von diesem Trend profitieren können, da er die Interoperabilität, eine bessere Verteilung der Forschungs- und Entwicklungshaushalte, größere Produktionsmengen und die Standardisierung der Produktlinie fördert.

Verteidigungs- und Kommunikationssysteme Einführung und Überblick

Durch die Neugruppierung verschiedener Verteidigungsaktivitäten mit den Telekommunikationsaktivitäten von EADS wurde der EADS Geschäftsbereich Verteidigungs- und Kommunikationssysteme („DCS“) eingerichtet, um auf die Entwicklung der Verteidigungsmärkte, die auf globale Lösungen und integrierte Systeme ausgerichtet sind, besser reagieren zu können. Der Kompetenzbereich schließt bemannte und unbemannte Systeme, wie taktische und strategische UAVs, bemannte Einsatzflugzeuge, C3I, Luft- und Seeverteidigung, öffentliche Sicherheit (inklusive der Landesverteidigung) und Kommunikations- und Informationsnetzwerke ein. DCS implementiert als Systemhaus von EADS fortschrittliche Verteidigungskonzepte, Simulations- und Experimentierwerkzeuge wie Network Centric Operations and Simulations (NETCOS).

Im Jahr 2003 trug DCS 23 % zum Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs DS bei.

Markt

EADS geht davon aus, dass der Bedarf für eine Transformierung der Streitkräfte und der inneren Sicherheit mittel- bis langfristig wachsen wird, auch wenn die europäischen Verteidigungshaushalte insgesamt rückläufig sein sollten. Jüngste Konflikte zeigten den zunehmenden Bedarf an untereinander kombiniert einsetzbaren Aufklärungs- und Kommunikationssystemen für Streitkräfte. Der Geschäftsbereich DS hat die Aufgabe, Werte für EADS zu schöpfen, indem dieses neue Marktsegment der Führungssystemintegration (LSI) angesprochen wird und Lösungen über die Geschäftsbereiche hinweg angeboten werden.

In diesem Markt hat der Geschäftsbereich DS Konkurrenz von großen US-amerikanischen und europäischen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin, Thales, BAE SYSTEMS, Motorola und SAIC.

Produkte

Command, Control, Communication und Informationssysteme (C3I). Die C3I-Systeme bilden einen wesentlichen Teil des heutigen und zukünftigen Gefechtsfeld-Managements. Sie verbessern den Gesamtüberblick des Kampfgeschehens und unterstützen Führungsvorgänge auf allen Führungsebenen, von der taktischen Gefechts-ebene bis zur übergeordneten strategischen Be-

fehlebene. Sie können ferner im Simulations- und Testmodus verwendet werden.

Die Hauptziele von C3I-Systemen sind die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen sowie der zuverlässige und schnelle Datenaustausch zwischen Streitkräften, einschließlich koalierender Streitkräfte. Als Antwort auf die zunehmende Nachfrage nach Interoperabilität und verbessertem Datenaustausch integriert EADS standardisierte Protokolle und elektronische Dokumente. EADS ist 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.

Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme („ISR“). Die Systeme von EADS verfügen über beträchtliche Fähigkeiten im Bereich der strategischen und taktischen luft- und satellitengestützten Aufklärung und Überwachung. Die Aktivitäten von EADS umfassen die Entwicklung und Herstellung von Systemen und Sensoren, Nutzlastintegration auf Plattformen, Bodenstationen sowie Bildauswertung und Datenverarbeitung.

Im Anschluss an die erste Generation der Aufklärungsdrohnen (CL289), die von EADS an die französische und deutsche Armee ausgeliefert und bei Operationen im ehemaligen Jugoslawien eingesetzt wurde, entwickelt EADS derzeit ein neues Langstrecken-UAV-System für mittlere Höhen (Medium Altitude Long Endurance, „MALE“), das das volle Spektrum der Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungsmissionen abdeckt. Die erste Evaluierung des MALE UAV wurde im Rahmen eines Vertrags mit dem französischen Verteidigungsministerium vorgenommen, wobei im Jahr 2002 ein erfolgreicher Testflug durchgeführt wurde. Das MALE UAV wird global vermarktet, der Schwerpunkt richtet sich dabei besonders auf europäische Kunden.

Auf Initiative der amerikanischen und deutschen Verteidigungsministerien führten Northrop Grumman und EADS gemeinsam den ersten europäischen Demonstrationsflug der EuroHawk-Drohne, einem unbemannten Flugkörper, einer Kombination aus einem vorhandenen US-System (GlobalHawk) mit europäischen Elektronik- und Sensorsystemen, durch. EADS ist für das Konzept, das Sensorsystem und die Integration der Sensoren in die EuroHawk-Plattform verantwortlich. Durch die Zusammenarbeit von EADS und Northrop Grumman an diesem Langstrecken-UAV-System für große Höhen soll dem dringenden Bedarf an luftgestützten ISR in Europa entsprochen werden. Die erfolgreichen Flugvorführungen in Deutschland Ende 2003 zeigten die Systemintegrationsfähigkeiten im UAV-Bereich.

Da EADS ein europäischer Marktführer im Bereich Satellitenbildverarbeitung und Bodenstationen ist, wurde sie von der US-Luftwaffe als Lieferant für die Eagle Vision-Bodenstation, die an mehrere Beobachtungssatelliten angeschlossen ist, ausgewählt. EADS hat einen erheblichen Anteil am Bodensegment für das

deutsche SAR-Lupe- Radar-Satellitenprogramm und ist darüber hinaus ein Hauptlieferant für Bildverarbeitungsstationen der militärischen Beobachtungssatelliten Helios und der zivilen Beobachtungssatelliten SPOT in Frankreich.

EADS wird als Teilnehmer am Transatlantic Industrial Proposed Solution Programm (TIPS) eine Schlüsselrolle im Bereich der zukünftigen integrierten ISR-Systeme spielen, zu denen bemannte Flugkörper, unbemannte Flugkörper und satellitengestützte Ressourcen einschließlich des luftgestützten Bodenüberwachungsprogramms (AGS) der NATO gehören. EADS ist die führende Gesellschaft in der von fünf Nationen gemeinsam getragenen Entwicklung eines Synthetic-Aperture-Radars für die luftgestützte Bodenaufklärung der NATO und des Demonstrationsprojekts SOSTAR-X sowie die gemeinsame Bodenstation. Im Rahmen der integrierten ISR-Systeme hat EADS bereits einen Vertrag über die Lieferung eines Bodensystems zur Integration heutiger und zukünftiger Aufklärungs- und Überwachungssysteme auf der Basis von Internet-Technologien abgeschlossen.

Luft- und Seeverteidigung (AND). AND umfasst alle Fähigkeiten eines Lieferanten für schlüsselfertige Systeme der Luftverteidigung, Luftoperationen, des Seekampfes, elektronischer Kriegsführung und Küstenüberwachung. Basierend auf fortschrittlichen Fähigkeiten auf den Gebieten Kommando und Kontrolle bietet AND integrierte Netzwerke von der Feststellung bis zur Auswirkung.

EADS verbessert seine Fähigkeiten im Bereich der Entwicklung und Integration großer Systeme laufend. Die kombinierte Einsatzfähigkeit (CEC) ist ein Bereich mit Entwicklungspotential in der Zukunft. Ständige Fortschritte bei der Entwicklung kostengünstiger, konkurrenzfähiger Systemlösungen, die auf gemeinsamen Technologien und Architekturen beruhen, sind der wichtigste Erfolgsfaktor im schnell wachsenden globalen Markt der fortschrittlichen Verteidigungsnetzwerke. AND entwickelt, testet und bewertet komplexe Systemlösungen innerhalb ausgedehnter virtueller Verteidigungsszenarien, inklusive simulierter Daten- und Hardwarezyklen. Das GBAD Programm für Großbritannien ist **das** Beispiel für den Erfolg von DCS in diesem Bereich.

Öffentliche Sicherheit. EADS stellt sichere mobile Netzsysteme für Polizei, Feuerwehren, die Gesundheitsversorgung und zivile Schutzorganisationen bereit. Diese Systeme bieten drahtlose Kommunikation mit Funktionen wie Verschlüsselung und Integration mit Anwendungen wie beispielsweise GPS-Positionierung, Datenbanken und Portale, Gruppenkommunikation, Kommunikation einzelner Personen mit unterschiedlicher Priorität und Walkie-Talkie-Modus. EADS bietet auch integrierte Kommunikationssysteme für Flughäfen, Transportunternehmen (zur Fuhrparkverwaltung) und schutzbedürftige Industriestandorte (z. B. Atomkraftwerke) an. Die schlüsselfertigen Lösungen von EADS basieren hauptsächlich auf Funkkommunikationssystemen sowie auf PABXs (Private Area Branch Exchange).

TETRAPOL bewies Verlässlichkeit und Effizienz als Funkkommunikationslösung, die in einem breiten Anwendungsspektrum einsetzbar ist. Es werden derzeit 80 Netzwerke, die Technologien auf der Basis von TETRAPOL Standards verwenden, in 34 Ländern eingesetzt oder sind im Bau. Die Netzwerke sind von der internationalen Telekommunikationsvereinigung (IUT) und der Polizei-Kooperationsgruppe (früher Schengen Gruppe) getestet worden. Viele dieser Netzwerke decken ganze Länder ab: RIBIS (die französische Gendarmerie), ACROPOL (die französische Staatspolizei), SIRDEE in Spanien, POLYCOM in der Schweiz, SITNO in der Slowakischen Republik, PHOENIX in Rumänien und IRIS in Mexiko.

Derzeit beträgt die von TETRAPOL Netzwerken abgedeckte Gesamtfläche mehr als 1,4 Mio. Quadratkilometer und versorgt 420 000 Nutzer. Sobald der zurzeit in Arbeit befindliche Aufbau abgeschlossen ist, wird TETRAPOL seine Dienste einer Million Nutzern auf einer Fläche von 4 Millionen Quadratkilometern zur Verfügung stellen.

Kommunikations- und Informationsnetzwerke (CIN). CIN ist Anbieter und Integrator von sicheren Kommunikationsinfrastrukturen und Informationssystemen, die auf zivilen Technologien basieren. Diese Lösungen, die sich mit den Bedürfnissen ziviler und staatlicher Kunden beschäftigen, basieren auf Schlüsseltechnologien wie der Telefonie über IP, der Sicherheitslösungen, der sicheren Versendung von Nachrichten, dem sicheren Systemmanagement, sicheren Verzeichnissen sowie sicheren Internetkommunikationsportalen.

EADS bietet basierend auf ihrer Private Branch Exchange Internet Protocol (PBX IP)-Produktpalette Kommunikationsnetze für Unternehmen an. Die Kommunikationsnetzwerke großer Unternehmen organisieren und übertragen Daten und Sprache über ihre internen Computer- und Telefonsysteme. Das Lösungskonzept für Unternehmensnetze besteht aus Vermittlungsanlagen und Verbindungsleitungen, die den zentral gesteuerten Sprach- und Datenverkehr zwischen den lokalen Netzen und Anwender-Endgeräten privater Firmennetze abwickeln. Aktuelle Markttrends konzentrieren sich auf die Integration von Sprach- und Datennetzen, wobei sie sich in immer stärkerem Maße auf Internetprotokolle verlassen.

Im zivilen Markt bietet EADS eine Reihe führender Produkte, einschließlich NeXspan ToIP-Lösungen, Telefonzentralen und Sicherheitslösungen, die es CIN gestatten, seinen Kunden eine große Anzahl von Verbesserungen sowohl in Frankreich (MTGT, das neue Garnisonsübertragungsnetzwerk der Landstreitkräfte und MUSE, System zur sicheren Nachrichtenübertragung von DGA (Directeur Général Administration) als auch in Großbritannien (Hourglass, Skynet 5 und NATO Messaging) anzubieten.

Die aktuellen Projekte und Aussichten von CIN sind das HERKULES- und das DII-Projekt (die Auslagerung der Kommunikationsinfrastruktur für die deutsche und die britische Armee) und NMS (das sichere Nachrichtensystem der NATO). Mittelfristig ist

das kooperative Kampfsystem BOA (Bulle Opérationnelle Aérot-errestre) in Zusammenarbeit mit C3I ein in Aussicht stehendes Projekt.

Kunden und Marketing

Schlüsselkunden im Verteidigungsgeschäft von DCS sind die Verteidigungsministerien, Innenministerien, Feuerwehren, Gesundheits- und Zivilschutzorganisationen vornehmlich in Frankreich, Deutschland und Großbritannien. EADS hat über verschiedene Joint Ventures und Kooperationen Zugang zu NATO Kunden und europäischen Ländern. Auch die Exportmärkte bieten Wachstumsmöglichkeiten.

EADS bietet ihre Dienste im kommerziellen Bereich mit daten- und stimmenorientierten Kommunikationslösungen an.

Verteidigungselektronik Einführung und Überblick

Die Verteidigungs- und Sicherheitsmärkte sind zunehmend durch integrierte Kampfgebiete, Net Centric Operationen und interoperable Plattformen und Systeme gekennzeichnet. Die Wichtigkeit der absoluten Erfassung der jeweiligen Situation und effektives Aktionsmanagement werden in einem sich verändernden militärischen Umfeld immer wichtiger.

Überlegenheit auf dem Gefechtsfeld und in der inneren Sicherheit erfordern zunehmend robuste Lösungen für das Sammeln, die Verwaltung und Verteilung von Informationen sowie eine nahtlose Integration von der Feststellung bis zur Reaktion in einem netzzentrierten Umfeld, sowohl für luft-, als auch für land- und seegestützte Systeme. Der Geschäftsbereich Verteidigungselektronik repräsentiert das Sensoren und Avionik Haus von EADS, das wesentliche Elemente der Datensammlung, -verteilung und Selbstverteidigung bietet.

Im Jahr 2003 stammten 10 % des Gesamtumsatzes des Geschäftsbereichs DS aus der Verteidigungselektronik.

Märkte

Der Geschäftsbereich Verteidigungselektronik spricht den Markt für militärische Luftfahrtelektronik, einschließlich Bodenunterstützung, Überwachung, Land- und Seeradar und Gefechtsfeldmanagement, an. Das Hauptgeschäftsfeld sind die Sensoren und Untersysteme als Lieferant der 2. Linie.

Die Hauptkonkurrenten von EADS im Bereich Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (i.e. Raytheon, Northrop-Grumman, Thales, BAE SYSTEMS, Galileo Avionica, Indra, Saab) und Unternehmen aus Israel.

Produkte

Sensoren. Die Verteidigungselektronik ist der Hauptpartner für luftgestützte Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms und ist auch wesentlich in den Sparten Systemlogistik, -wartung und Nachrüstung engagiert.

Kampfflugzeuge und Hubschrauber werden normalerweise im Laufe ihrer Lebensdauer mehrfach nachgerüstet und EADS Verteidigungselektronik kann davon profitieren. Zu den Projektbeispielen jüngerer Datums gehören die Verbesserungen an den deutschen und griechischen Radars der Kampfflugzeuge Phantom-4 und das Nasen-Radar-Programm für den Tornado.

EADS ist in die technologische Entwicklung und Anwendung der nächsten Generation für Phasenbereichs-Radarsysteme für Luft-, See- und Boden Anwendungen, wie Eurofighter und MEADS, stark eingebunden. Im Bereich der Luftverteidigung stellt EADS Radars für Schiffs- (TRS-3D) und Land-(TRML-3D) Verwendung im mittleren Reichweitenbereich her. Als Unterlieferant für K-130-Corvetten-Konstruktionen für die deutschen Seestreitkräfte und für das Finnish Squadron-2000 Programm ist EADS für die Untersysteme der Schiffshauptsensoren, einschließlich der multifunktionalen Radars verantwortlich.

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.

EADS hält eine 50 %ige Beteiligung an United Monolithic Semiconductors („UMS“), einem Joint Venture mit Thales. UMS verschafft EADS den für den Erfolg der oben genannten Radargeräte der nächsten Generation wesentlichen Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie.

Elektronische Kriegsführung und Selbstverteidigung. EADS liefert passive Einheiten für die elektronische Kampfführung, wie Laser- und Lenkwaffenwarneinrichtungen und aktive Einheiten für elektronische Gegenmaßnahmen, wie das Selbstschutz-Störsystem und geschleppte Tauschkörper. EADS liefert verschiedenen Kunden eine geeignete elektronische Kriegsführungssuite für Tiger und NH-90-Hubschrauber. EADS integriert das EuroDASS (Defensive Aids Subsystem) Untersystem der 180 Eurofighter der deutschen Luftwaffe und liefert Untersystemkomponenten für das weitere Eurofighterprogramm.

EADS entwickelt für militärische Spezialflugzeuge und kommerzielle Flugzeuge Lösungen zur Vorbeugung gegen Terrorgefahren durch bemannte Lenkflugkörper.

Für Schiffe, gepanzerte Fahrzeuge und die Artillerie bietet EADS Selbstverteidigungspakete und Feuerleituntersysteme für Land- und Seeinsatz.

Missionssysteme. Das EADS-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Des Weiteren ist EADS nach ihrer Entwicklung des Freund-Feind-Erkennungsuntersystems (Identification Friend Foe, „IFF“) für den Eurofighter über ein mit Thales Communications betriebenes 50/50 Joint Venture ein Produktionsauftrag für ein IFF-System der nächsten Generation von Seiten der deutschen Luftwaffe erteilt worden.

EADS entwickelt auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die in diesem Bereich im Hinblick auf die Zukunft von entscheidender Bedeutung sind. EADS ist zum Beispiel für die Sensordatenzusammenführung beim NATO AWACS E3A Programm, einschließlich der Lieferung der COTS-Mission-Computerausstattung und der Multi-Sensor-Tracking- und Identifizierungssoftware verantwortlich.

Zusätzlich bietet EADS Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen Breitband-Modular-Datenverbindungen und Multifunktions-Informationsverteilungssysteme (Multi-Function Information Distribution System, „MIDS“) zählen.

Das französische DGA erteilte EADS einen wichtigen Auftrag für integrierte luftgestützte Kommunikation. Dabei handelt es sich um wesentliche Elemente zur Meisterung interoperabler netzzentrierter Gefechtsfeldumgebungen.

Als wichtiger Arbeitspartner auf dem Gebiet der Militärmissions-avionik für den A400M hat EADS die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungs-untersystem übernommen.

EADS Verteidigungselektronik unterstützt internationale Streitkräfte bei der erfolgreichen Ausführung von "out of area"-Bodeneinsätzen in Krisen- und Konfliktgebieten mit mobilen Brücken und mobilen Spitälern, um dieselbe Qualität der medizinischen Betreuung wie in stationären Einrichtungen zu gewährleisten.

Für die Infanterie arbeitet der Geschäftsbereich Verteidigungselektronik an Soldatensystem-Modernisierungsprogrammen für technisch rückständige Infanteriebereiche. Dazu zählen sowohl die Bereitstellung von elektronischen Geräten und Schulungen.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Kunden der EADS auf dem Gebiet der Verteidigungselektronik sind die Verteidigungsministerien, die Innenministerien, Militärdienste, Sicherheitskräfte, unser interner EADS Systemlieferant und andere führende Systemintegratoren weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Kooperationen hat EADS Zugang zu den Verteidigungsministerien aller NATO-Länder, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien. Exportmärkte, insbesondere im Nahen Osten und im asiatischen Pazifikraum bieten ebenfalls Wachstumschancen.

EADS Dienstleistungen Einführung und Überblick

Bis Ende 2003 unterteilte EADS ihre Dienstleistungsaktivitäten im Sektor Verteidigung und zivile Systeme in vier Hauptbereiche: (1) an Dritte vergebene Dienstleistungen, (2) Tests und damit verbundene Dienstleistungen, (3) technische Dienstleistungen und (4) Dienstleistungen für technische Lösungen.

Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz

haben dazu geführt, dass Kunden zunehmend anstatt einzelner Geräte schlüsselfertige Lösungen wünschen. Auf Grund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten kann EADS die technischen Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten und externen Lieferanten zusammenlegen, um entsprechende schlüsselfertige Lösungen anzubieten.

Für Streitkräfte bietet Outsourcing eine wirksame Lösung des Problems knapper Staatshaushalte und der Reduzierung des militärischen Personals. Um ihre Stellung als Hauptauftragnehmer für militärische Kunden zu behaupten und um ein profitables Wachstum in stabilen Verteidigungsmärkten zu erwirtschaften, strebt EADS eine Schlüsselrolle beim Outsourcing von Dienstleistungen im Verteidigungsbereich an.

Die Geschäftseinheit EADS Dienstleistungen machte im Jahr 2003 4 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs DS aus.

Produkte

An Dritte vergebene Dienstleistungen. EADS Services bildet einen Teil eines Konsortiums (ISIC 21) mit CSC Ploenzke und Mobilcom, das vom deutschen Verteidigungsministerium als „bevorzugter Bieter“ für das Herkules-Projekt im Wert von € 6,7 Mrd. eingestuft wurde (Outsourcing der Kommunikations- und IT-Dienstleistungen des deutschen Verteidigungsministeriums für 10 Jahre). Der EADS-Anteil an diesem Projekt beläuft sich, wenn eine Vergabe erfolgt, voraussichtlich auf € 2 Mrd. über die nächsten zehn Jahre verteilt. Die Projektvergabe wird für das Jahr 2004 erwartet.

EADS Services nimmt zusammen mit anderen Geschäftseinheiten von EADS sowie Partnern in Großbritannien am Air Tanker-Konsortium teil. Das FSTA-Projekt stellt das größte auf Basis einer Privatinitiative finanzierte Projekt in Europa dar. EADS nimmt außerdem an verschiedenen Outsourcing-Projekten für französische, deutsche, spanische und britische Militärkunden auf dem Gebiet Logistik, Schulung, Telekommunikation und Flugbetrieb teil.

Im Jahr 2002 erwarb EADS zur weiteren Stärkung ihres Portfolios des Outsourcings von Militärdienstleistungen die Gesellschaft für Flugzieldarstellung („GFD“) und ergänzte somit ihre Akquisition einer Mehrheitsbeteiligung an Aviation Defense Services (AVDEF) im Jahr 2001. GFD (in Deutschland) und AVDEF (in Frankreich) bieten Ausbildungsdienstleistungen für die deutsche und französischen Marine und Luftwaffe für die Luftverteidigung an und stellen darüber hinaus weitere Dienstleistungen in Europa bereit. GFD wurde vom deutschen Verteidigungsministerium als Vertragspartner für einen 5-Jahres-Flugbetriebs-Vertrag in den Jahren 2004 bis 2008 ausgewählt (Target-Towing, ELOKA-Ausbildung).

In einem 50:50 Konsortium mit Serco war EADS Services auch auf der Slotlist des britischen Verteidigungsministeriums zur Teilnahme an einer Ausschreibung für CATS (Combined Aerial Target Service), ein Projekt des britischen Verteidigungs-

ministeriums zur Bereitstellung von Luftzieldiensten für verschiedene Militärbereiche für die drei Bereiche (Armee, Marine und Luftwaffe). Es wird erwartet, dass dieser Vertrag über die nächsten 10 Jahre einen Wert von € 1,2 Mrd. erbringt.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen. Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die sowohl in zivilen wie auch in militärischen Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, erfordert ständige Wartungstests der Ausrüstung.

EADS Services hat über ihre Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen im Jahr 2003 ihre weltweit führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und zugehörige -dienstleistungen für Zivilflugzeuge und ihre führende Position in Europa für Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor bestätigt. Im Jahr 2003 konnte die Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen trotz des nachlassenden Geschäfts im Bereich Zivilflugzeuge eine große Zahl neuer Aufträge von Fluglinien weltweit erhalten.

Die Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen verstärkte ihre Zusammenarbeit mit wichtigen OEMs, die nach Lösungen suchen, die von der Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen kommen, um ihre eigenen hausinternen Testlösungen zu ersetzen.

Im Bereich der Testtechnik bestätigte die Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen ihr starkes Wachstum in Frankreich und in den USA durch ARC. Im Jahr 2003 erhielt die Geschäftseinheit Tests und Dienstleistungen wichtige Aufträge für den F2-Standard des RAFALE-Programms über Dassault und Thalès und D2G Testbanken für das französische Verteidigungsministerium.

Technische Dienstleistungen. EADS stellt über APSYS technische Studien und Know-how in Bezug auf die Sicherheit und Sicherung komplexer Systeme zur Verfügung. Im Jahr 2003 waren die Hauptmärkte die Luftfahrt-, die Verteidigungs-, die Chemie- und die Ölindustrie.

Technische Lösungsdienste. EADS Services bietet über MULTICOMS internationale Sprachkommunikationsdienste für schwierig zu bedienende Zielorte und für Mobilfunknetze an.

1.1.6 Raumfahrt

Einführung und Überblick

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2003 auf € 2,4 Mrd. oder 8 % der gesamten Umsatzerlöse von EADS.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen und bietet RaumfahrtDienstleistungen. Der Geschäftsbereich besteht aus drei Hauptgesellschaften: EADS Astrium, EADS Space Transportation („EADS ST“) sowie EADS Space Services.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt bietet über seine Beteiligungen an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete), Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen, sowie über Zweckgesellschaften wie Paradigm, Infoterra und Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Die Aufgabengebiete des Geschäftsbereiches im Raumfahrtprogramm werden durch seine spezialisierten Tochtergesellschaften ergänzt: EADS CASA Espacio für (Subsysteme für Trägerraketen, Satelliten und Raumfahrt-Infrastrukturen); EADS Sodern für den Bereich Optronik und Raumfahrtgeräte und CILAS für den Bereich der Lasertechnologie und Hochpräzisionsoptik.

EADS Astrium ist im Bereich Satellitenentwicklung und –herstellung die führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten (Plattformen, Nutzlasten, Ausstattung) ab. Sie stellt (1) Telekommunikationssatelliten für führende Telekommunikationsdienstleister sowie (2) Erdbeobachtungs-, Navigations- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden und (3) Satelliten zur militärischen Nutzung für europäische Verteidigungsministerien bereit. EADS Astrium konstruiert und fertigt auch Nutzlastausstattung und Subsysteme für die Raumfahrtindustrie weltweit. Am 31. Januar 2003 mit Wirkung zum 1. Januar 2003 schloss EADS die Akquisition des 25%-Anteils von BAE SYSTEMS an Astrium (anschließend in EADS Astrium umbenannt) ab. Nach dieser Akquisition kontrolliert EADS 100 % der Stimmrechte von EADS Astrium.

EADS ST ist auf europäischen Raumtransport und Raumfahrtinfrastruktur spezialisiert. Sie konstruiert, entwickelt und fertigt Ariane-Trägerraketen, das Columbus-Labor, ATV-Frachträger für die internationale Raumstation, Kapseln für den Wiedereintritt in die Atmosphäre, Raketensysteme für die französischen Nuklearabwehrkräfte, Antriebssysteme und allgemeines Raumfahrtgerät. Als Generalunternehmer für das Ariane-5-System ist dieser Geschäftsbereich für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Ariespace verantwortlich. Die Gesellschaft liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Geräterhangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen.

EADS Space Services ist ein spezialisierter Geschäftsbereich von EADS Space und verantwortlich für die Entwicklung und den Vertrieb von Satellitendienstleistungen, der sich aktuell auf die Bereiche Telekommunikation und Navigation konzentriert. Zu EADS Space Services gehören die 100 %-Tochter Paradigm Secure Communications („Paradigm“) und Paradigm Services, der erste kommerzielle Anbieter gesicherter Militärkommunikationsdienstleistungen unter dem Skynet-5-Programm für das britische Verteidigungsministerium. Paradigm betreibt derzeit das Skynet-4-System für das britische Verteidigungsministerium, das durch das Skynet-5-System in 2007 ersetzt werden wird. EADS Space Services verwaltet außerdem Beteiligungen an Gesellschaften, die Telekommunikationssatellitendienstleistungen und den Betrieb dieser Satelliten anbieten und bietet selber Satellitennavigationssysteme über seine Teilnahme am Galileo-Projekt an.

Im Jahr 2003 intensivierte der Geschäftsbereich Raumfahrt seine Umstrukturierungsmaßnahmen, in deren Rahmen die Mitarbeiterzahl von EADS ST und EADS Astrium reduziert wurde, und leitete weitere Initiativen ein, um die Effizienz zu steigern und die Rentabilität trotz einer herausfordernden Wettbewerbssituation zu erhöhen. Im Mittelpunkt steht hier verstärkt die Zufriedenheit der Kunden, aggressive Kostensenkung durch Integration und die Rationalisierung des Management und anderer Tätigkeiten. Der Geschäftsbereich Raumfahrt begann im Jahr 2002 mit der Implementierung eines durchgreifenden Verbesserungsplans für den Tätigkeitsbereich Satelliten, der im Jahr 2003 fortgesetzt und verbessert wurde. Es wird erwartet, dass die Umstrukturierungsaktivitäten im Jahr 2004 zur Rückkehr in die Rentabilität führen werden.

Strategie

Das Management ist der Auffassung, dass der Geschäftsbereich Raumfahrt das zukünftige Wachstum von EADS durch die Bereitstellung von umfassenden militärischen und großen zivilen Systemen entscheidend beeinflussen wird. Im militärischen Sektor ergänzen sich die Kompetenzen des Geschäftsbereichs Raumfahrt mit den Anstrengungen innerhalb von EADS im Hinblick auf die Entwicklung der Befähigung zur netzzentrierten Kriegsführung, von Abwehrsystemen für ballistische Flugkörper und sicheren Telekommunikationsnetzen. Im zivilen Sektor ist der Geschäftsbereich Raumfahrt so positioniert, dass neue Wachstumschancen in Bereichen wie Flugüberwachungsmanagement und Navigation realisiert werden können.

Nach Auffassung von EADS ist eine florierende kommerzielle Raumfahrtindustrie notwendig, um eine kritische Masse für den Unterhalt des gesamten Raumfahrtgeschäfts – einschließlich der Militärprogramme, die für die Gesamtstrategie von EADS wichtig sind – zur Verfügung zu stellen. EADS vertritt die Auffassung, dass die Konsolidierung und Neukonzipierung der europäischen Raumfahrtindustrie die unausweichliche Reaktion auf den derzeitigen kommerziellen Raumfahrtmarkt darstellt. Über den Geschäftsbereich Raumfahrt beabsichtigt EADS, eine Vorreiterstellung bei dieser Konsolidierungspolitik einzunehmen, um ihre zukünftige Rolle in der Raumfahrtindustrie zu sichern.

Zur Erreichung dieser Zielsetzung stützt sich der Geschäftsbereich Raumfahrt auf folgende Aktivitäten:

- **Neukonzipierung der Geschäftseinheiten Satelliten und Trägerraketen.**

Um das Raumfahrtgeschäft in einem Markt, der von sinkender Nachfrage und überhöhter Kapazität gekennzeichnet ist, wieder in die Gewinnzone zu bringen, bemüht sich EADS, den Geschäftsbereich Raumfahrt umzustellen. Die Akquisition des 25 %igen Anteils an Astrium von BAE SYSTEMS ermöglicht es dem Geschäftsbereich Raumfahrt, die Geschäftsfelder Satelliten und Trägerraketen durch die Schaffung von Kernkompetenz-Zentren in beiden Geschäftsfeldern umzustrukturieren. Die Umstrukturierung wird voraussichtlich Kosteneinsparungen mit sich bringen, da Synergien zwischen EADS Astrium und EADS ST entwickelt werden, was den Geschäftsbereich Raumfahrt besser für die Teilnahme an einer weiteren Konsolidierung der europäischen Raumfahrtindustrie positioniert.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt wird zusätzlich zur Umsetzung des bereits angekündigten Stellenabbaus (1.600 Stellen) weitere 1.700 Stellen kürzen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt plant über das Programm Space Ambitious Recovery Actions („SARA 1 und SARA 2“) weitere Kosteneinsparungen zu erzielen, indem das Konzept der integrierten länderübergreifenden Kompetenzzentren implementiert wird und, unter Anpassungen an die Marktnachfrage, indem Finanzierungs-Aktivitäten mit dem Ziel einer erheblichen Reduzierung von Beschaffungskosten umorganisiert und indem die verschiedenen Ressourcen für technische Programme, Systemkonstruktion und -integration und Tests integriert werden.

- **Beibehaltung der Marktposition von Ariane im Markt für kommerzielle Trägerdienste.**

Als größter industrieller Anteilseigner und Hauptlieferant von Arianespace beabsichtigt EADS mit Unterstützung europäischer Staaten die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie als Reaktion auf die wachsende Konkurrenz im Bereich der Trägerraketen und den schwachen kommerziellen Telekommunikationssatellitenabschuss-Markt anzuführen. Zur Gewährleistung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Ariane-Programms hat der Geschäftsbereich Raumfahrt sich als Hauptlieferant für die Entwicklung und Produktion der Ariane-Trägerrakete positioniert und ebnet den Weg zu einer Überholung der derzeitigen Fertigungs- und Marketingorganisation, wobei eine Kostenreduzierung und eine gesteigerte Leistung und Zuverlässigkeit der Trägerrakete angestrebt wird.

- **Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Raumfahrtprogrammen.**

Das Management ist der Auffassung, dass nationale und europäische Raumfahrtprogramme wie das Paradigm Skynet-5-Programm für das zukünftige Wachstum der Gesellschaft von großer Bedeutung sind. Die komplette Übernahme von

Paradigm (nach der Akquisition der 25 %igen Beteiligung von BAE SYSTEMS an Astrium) ermöglicht EADS die Expansion ihres Dienstleistungsangebots über militärische Telekommunikationssatelliten, was durch das aktuelle Angebot an die NATO hinsichtlich eines sicheren Satellitenkommunikationssystems deutlich wird. EADS ist ebenfalls gut bei militärischen Aufklärungssystemen wie Helios II, Pleiades oder Essaim positioniert sowie auf dem sich entwickelnden Markt für zivile und militärische Erdobservationssatellitensysteme (z. B. Spot, Helios, ERS). Das Management ist der Ansicht, dass europäische Regierungen durch die Konflikte im Irak, in Afghanistan und im Kosovo die zunehmende Bedeutung von Raumfahrtssystemen erkennen und dass sie der unabhängigen Nutzung von Weltraum-Systemen vermehrt Ressourcen widmen sollten – einem entscheidenden strategischen Faktor im Zusammenhang mit den zunehmenden asymmetrischen Bedrohungen.

Satelliten Überblick

Satellitensysteme können in vier Gruppen eingeteilt werden: Telekommunikation (zivile und militärische), Erdbeobachtung (zivile und militärische), Wissenschaft und Navigation. Dabei finden die Telekommunikationssatelliten in mehreren Bereichen Anwendung; so z. B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobiltelefonie, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Anwendungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden. Beobachtungssatelliten erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcenmanagement sowie militärische Aufklärung. Forschungssatelliten sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind, wie z. B. zur astronomischen Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften. Navigationssatelliten senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Landtransportbetriebe, See- und Luftnotdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von wesentlicher Bedeutung ist.

Markt

EADS ist einer der größten Satellitenhersteller Europas und profitiert von langfristigen, engen Beziehungen zu institutionellen Kunden in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, die Zugang zu den jeweiligen Haushaltsmitteln besitzen. Der Markt für die Herstellung kommerzieller Telekommunikationssatelliten ist von starkem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung zum Kauf richtet sich hauptsächlich nach dem Preis, technologischer Expertise und dem Nachweis von Referenzprojekten. Die Hauptkonkurrenten von EADS sind weltweit Boeing, Loral und Lockheed Martin in den USA und Alcatel Space in Frankreich.

Im Segment Telekommunikationssatelliten, das derzeit auf Grund der Wirtschaftsrezession und der Schwierigkeiten der Satellitenbetreiber in einer ungünstigen Lage ist, erwartet das Management eine Erholung auf Grund folgender Faktoren: (1) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf, und (2) eine erhöhte Nachfrage nach Ersetzung vorhandener Satelliten. EADS plant, sich als wichtiger Marktteilnehmer in diesem Bereich zu positionieren, um an einer potenziellen Markterholung teilnehmen zu können.

In Europa ist der Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten entweder auf nationaler oder auf multilateraler Basis und nach dem Prinzip des geografischen Rückflusses organisiert, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen der Herkunftsländer der Lieferanten an inländische Firmen vergeben werden.

Bei Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten schätzt das Management, dass der Marktanteil von EADS etwa 50 % beträgt. EADS ist der Ansicht, dass sich zusätzlich zum europäischen institutionellen Markt ein Exportmarkt für Erdbeobachtungssysteme entwickelt.

Darüber hinaus wird sich wahrscheinlich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der Europäischen Raumfahrtbehörde (European Space Agency, „ESA“) an Erdbeobachtungssatelliten erhöhen. Dies wurde als wichtigster Schwerpunkt der Rahmenvereinbarung über eine Europäische Raumfahrtspolitik im Jahr 2003 festgelegt und durch die Stärkung der GMES-Initiative unterstrichen.

EADS geht davon aus, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Diese Vereinbarung auf EU-Ebene und unter den ESA-Mitgliedsstaaten aus dem Jahr 2003 öffnet den Weg für die Entwicklung und Implementierung von Galileo, dem neuen globalen europäischen Satelliten-Navigationssystem. Dies stärkt den Satellitennavigationssystemmarkt (Systementwicklung und –implementierung und navigationsbezogene Dienstleistungsbereiche) und wird die Nachfrage nach nutzer- und kundenorientierten Lösungen erhöhen.

Auf dem institutionellen Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten steht EADS mehreren Konkurrenten gegenüber, von denen zahlreiche als Hauptauftragnehmer in Frage kommen. Es kann auch vorkommen, dass eine Raumfahrtorganisation oder andere wissenschaftliche institutionelle Kunden als alleinige oder gemeinsame Hauptauftragnehmer die Kontrolle über die Konzeption eines Projekts behalten möchten.

Auf dem Markt für militärische Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten. Während der jüngsten Konflikte wurde die Unzulänglichkeit der europäischen Militärkapazitäten vor Ort immer stär-

ker deutlich, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, derartige Ausrüstungen zu einer wichtigeren Priorität macht. Ein nennenswertes Merkmal dieser Militärmärkte ist die langfristige Vorhersehbarkeit der Volumina. Das Wachstum des Marktes für militärische Telekommunikationssatelliten wird durch die Teilnahme von Paradigm am Skynet-5-Programm deutlich.

Produkte

EADS Astrium fertigt Satellitenplattformen, Nutzlast- und andere wichtige Teilsysteme und ein breites Ausstattungssortiment an und ist somit in der Lage, ihren Kunden schüsselfertige Satellitensysteme anzubieten.

Telekommunikationssatelliten. EADS Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR, von denen der EUROSTAR 3000 (35 dieser Satelliten wurden bisher geordert) das neueste Modell ist.

Im Jahr 2003 erhielt EADS Astrium den Zuschlag von Telesat, einer kanadischen Gesellschaft, für den Bau des Anik-F1R-Satelliten, von Eutelstat über den Bau des Hotbird-8-Satelliten und für den Arabasat 4A und 4B Vertrag zur Entwicklung von zwei Satelliten und die Aufrüstung des Bodenkontrollzentrums für Arabasat.

Der Hellas-Sat EUROSTAR 2000+ Satellit, der die Telekommunikation für die Olympischen Spiele in Griechenland im Jahr 2004 gewährleisten wird, wurde im Mai 2003 erfolgreich gestartet.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten erhielt Paradigm im Jahr 2003 den Skynet-5-Vertrag vom britischen Verteidigungsministerium. EADS Astrium ist unter dem Vertrag mit Paradigm als Hauptsystemlieferant verantwortlich für den Bau von zwei Skynet 5 und die Implementierung des Ausbaus der Bodenelemente sowie der Lieferung von zusätzlichen Satellitenkommunikationsterminals.

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

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die folgenden zivilen Erdbeobachtungsprojekte der ESA: Envisat, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit, der im März 2002 abgeschossen wurde; Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, das 2005 betriebsbereit sein soll, und Spot 5, ein Beobachtungssatellit mit hoher Auflösung und größerer Abdeckung, die im Mai 2002 abgeschossen wurden.

EADS Astrium gewann im Jahr 2003 die Ausschreibungen für mehrere wichtige Verträge für Beobachtungsprogramme, einschließlich (1) eines € 314 Mio. Vertrags von der französischen

Raumfahrtbehörde („CNES“) als Hauptlieferant für zwei kleine, sehr wendige Pleiades-Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Zwecke, die 2008 und 2009 gestartet werden sollen und (2) einen Vertrag mit der ESA über die Entwicklung des Aeolussatelliten einschließlich der Plattform und des Aladin Windbeobachtungsinstrumentes.

EADS Astrium ist der Hauptauftragnehmer von Helios, dem bisher einzigen optischen militärischen Beobachtungssatelliten Europas. Gegenwärtig arbeitet EADS Astrium an der zweiten Generation, den Helios 2-Satelliten und Bodensegmentssystemen. Daneben ist EADS Astrium auch Hauptauftragnehmer für die experimentellen Essaim-Microsatelliten für die militärische Beobachtung elektromagnetischer Aktivität und deren Träger- und Bodensegment.

Forschungssatelliten. EADS Astrium ist Hauptlieferant für Raumfahrzeuge bei den Hauptforschungsprogrammen der ESA, zu welchen das Soho Solarobservatorium, die vier Cluster II Raumfahrzeuge, der Röntgen-Multispiegel, das Newton Weltraumteleskop und die interplanetarischen Prüfsonden Mars Express, Rosetta und Venus Express zählen. Im Jahr 2003 landete der Mars Express erfolgreich auf dem Mars und EADS Astrium erhielt daraufhin den nächsten Vertrag für eine Mars Mission.

Navigationssatelliten. EADS Astrium hat zusammen mit Alcatel Space, Alenia Spazio und GSS eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. EADS Astrium ist der Hauptaktionär von Galileo Industries S.A. („Galileo Industries“) und spielt daher eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Galileo-Systems, das bis 2008 einsatzbereit sein soll. Im Juli 2003 gewann Galileo Industries die Ausschreibung für einen Vertrag über die ersten zwei Testsatelliten, die Ende 2005 gestartet werden sollen. EADS Astrium Deutschland wird die Luftfahrtelektroniksysteme und Teile der Solarbauteile für den Galileo Testsatelliten liefern, während EADS Astrium Großbritannien verantwortlich für die Nutzlastenentwicklung und die Führung beim Bodensegment ist. Ebenfalls im Juli 2003 unterzeichnete der Thales Konzern ein Absichtserklärung gemäß derer Thales einen 12%-Kapitalanteil an Galileo Industries übernehmen wird.

Raumfahrt-Infrastruktur Überblick

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die International Space Station („ISS“) bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments. Der Unfall des Columbia Shuttle im Jahr 2002 führte zur Verschiebung des Starts der europäischen Columbusmodelle um 2 Jahre, der nun für 2006 geplant ist.

Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisatio-

nen, insbesondere der ESA, der NASA, der RKA (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Der europäische Kernbeitrag zur ISS besteht aus (1) der Columbus Orbital Facility, einem an die ISS ständig angeschlossenen Raumlabor-Modul und (2) dem ATV (Automatisiertes Transfervehikel) für den Transport von Fracht und die Bereitstellung von Logistik und sonstigen Dienstleistungen für die ISS.

Sobald die ISS voll betriebsbereit ist, wird für eine Reihe von Raumfahrt-Infrastrukturprodukten ein allgemeiner Wettbewerb beginnen, so z. B. für die Beschaffung der zusätzlichen Ausrüstung für wissenschaftliche Experimente zusammen mit der Nutzung und Wartung der Raumstation. EADS ST bewirbt sich zurzeit um einen Zwölfjahresvertrag als Dienstleister für die ISS.

Produkte

Bemannte Laboratorien oder Habitate. EADS ST ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility und ist für die bordseitige Datenverarbeitungseinrichtung verantwortlich. Sie ist am Bau des European Robotic Arm beteiligt.

Raumfahrzeuge. EADS ST ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV (Automatisiertes Transfervehikel), das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Das erste ATV wird im Jahr 2005 von Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Bis zum Jahr 2013 sind etwa 8 ATV Missionen geplant.

Forschungs- und Experimentaleinrichtungen. EADS ST liefert unter dem Vertrag mit der ESA und DLR Einrichtungen für Experimente, die für die Erforschung von Mikrogravitationsbedingungen bestimmt sind.

Trägerraketen und Trägerdienste Überblick

Für Raumfahrtsysteme (Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturelemente, interplanetare Sonden) sind Trägerraketen mit mehreren Stufen erforderlich, um sie in die Umlaufbahn zu bringen. Während des Startverlaufs wird die Trägerrakete zerstört. EADS ST ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (i) der Herstellung von Trägerraketen für zivile und für militärische Zwecke und (ii) der Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

Markt

Die Entwicklung des Trägerraketenmarktes hängt von der Nachfrage nach Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Weltraumforschungsfahrzeugen ab. Der durchschnittliche offene Markt für Trägerdienste bleibt laut Schätzung des Management mit ca. 20 Nutzlasten pro Jahr, von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt, weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Dieser Wert kann allerdings den Wirtschaftszyklen entsprechend schwanken. Dieser Markt umfasst

nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietergesellschaften von Trägerdiensten gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Militärraketen von Gesellschaften in der ehemaligen Sowjetunion mit den Marketing-Kenntnissen und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden. Diese Situation führt zu einem starken Wettbewerb auf dem Markt für kommerzielle Trägerraketen.

Bei der Verteidigung verfolgt Frankreich eine unabhängige Politik der eigenen Abwehrkräfte die sich gegenwärtig auf von U-Booten startende ballistische Raketenstützen. Im Jahr 1998 beschloss die französische Regierung, eine neue Generation ballistischer Raketen zu entwickeln. Zusätzlich zu neuen Verkäufen und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten bringen ballistische Raketen einen beträchtlichen Wartungsaufwand mit sich, um sicherzustellen, dass sie über die Lebensdauer des Gerätes, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Die Aktivitäten von EADS Space im Segment Ballistische Raketen werden über EADS ST abgewickelt, dem alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

Produkte und Dienstleistungen

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

Ariespace. Durch die Kontrolle einer 27,13 %igen Beteiligung an Ariespace (direkt und indirekt) ist EADS ST nach CNES der zweitgrößte Gesellschafter und der größte industrielle Gesellschafter. Entsprechend dem Gesamtumsatz des Jahres 2003 ist Ariespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten mit 147 kommerziellen Satellitenabschüssen seit dem Jahr 1984. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Ariespace europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch. Ihr Marktanteil am zugänglichen Markt liegt bei über 50 %. Im Jahr 2003 wurde ein Ariane-4-Start (für einen zivilen Kunden) und drei Ariane-5-Starts mit 7 Nutzlasten (von denen 4 für kommerzielle und 3 für institutionelle Kunden waren) durchgeführt. Die derzeit verwendete Version der Ariane 5 hat die Kapazität, eine oder mehrere Nutzlasten mit einer Gesamtmasse von bis zu 6,9 Tonnen in eine geostationäre Erdumlaufbahn zu bringen. Der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte im Jahr 1999, vier Ariane-5-Raketen sind im Jahr 2000, eine im Jahr 2001 und drei im Jahr 2002 erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn geschossen worden.

Nachdem im Juni 2003 ein Auftrag über € 3 Mrd. unterzeichnet wurde, wird nun zwischen Ariespace und EADS ST über die Lieferung von 30 verbesserten Trägerversionen der Ariane 5 verhandelt, die bis zu zehn Tonnen Nutzlast transportieren können.

Starsem. EADS ST besitzt eine direkte Beteiligung von 35 % an Starsem, einem französischen Unternehmen gemeinsam mit Ariespace (15 %), der russischen Raumfahrtbehörde (25 %) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro „Progress“ (25 %). Starsem vermarktet Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge in niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Die ESA Ministerkonferenz genehmigte im Mai 2003 das Angebot von Soyus für Starts von Kourou aus. Diese Starts sollten ab dem Jahr 2007 stattfinden und werden von Ariespace betrieben. Im Jahr 2003 brachte Soyuz die ESA Mars Express Mission und den israelischen Amos 2 Satelliten erfolgreich in die Umlaufbahn.

Eurockot. Eurockot Launch Services wird gemeinsam von EADS ST (51 %) und Khrunichev (49 %) beherrscht und bietet preiswerte Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Im Jahr 2003 führte Eurockot zwei erfolgreiche Starts (die MOM Mission mit mehreren Umlaufbahnen und den japanischen Servis-1 Satelliten) aus. Eurockot hat ausserdem noch die Aufträge für den Transport von CryoSat für ESA (2004) in die Umlaufbahn, die koreanische Kompsat-2 Mission und den Start des GOCE Raumfahrzeugs der ESA (2005).

Kommerzielle Trägerraketen. EADS ST stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Die ESA finanziert die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Sobald eine Trägerrakete von ESA zertifiziert wird, vermarktet und verkauft Ariespace die entsprechenden Trägerdienste weltweit. Im Mai 2003 bestätigte die ESA Ministerkonferenz EADS als Generalunternehmer für das Ariane 5 System, was bedeutet, dass EADS ST alle Verträge zur Trägervehikelproduktion verwalten wird.

Gegenwärtig konzentriert sich EADS ST auf die Herstellung der Ariane 5 und die Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft der Ariane-5-Version mit einer höheren Schubleistung von 10 Tonnen. Zusätzlich zu ihrer Rolle als Generalunternehmer liefert EADS alle Raketenstufen für die Ariane 5, die Ausrüstungsgestelle, die Flugsoftware und eine Reihe von Unterbaugruppen. Diese Aktivitäten im Ariane-Programm unterstreichen die Schlüsselrolle, die EADS im europäischen Trägerraketengeschäft spielt. Weiterhin liefert EADS Trägerraketausrüstung an nicht-europäische Kunden, insbesondere in den USA.

Das Management bemüht sich weiterhin um die Senkung der Produktionskosten und die Umstrukturierung der Trägerraketen-

Aktivität von EADS zu einer einzigen Gesellschaft, die Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Herstellung von Ariane werden soll.

Die ESA Ministerkonferenz hat im Mai 2003 mit der Entscheidung, die Ariane 5 ECA Qualifizierung zu finanzieren und den Arianespace Wiederherstellungsplan über einen Zeitraum von 5 Jahren zu unterstützen, dem „Garantierten europäischen Weltraumzugangsprogramm“ (EGAS) nachhaltig Bestandskraft gegeben.

Ballistische Raketen. EADS ST ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihrem Vertrag mit dem französischen Staat hat EADS ST die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4, M45) und die Trägereinrichtungen am Marinestützpunkt Brest hergestellt. Die M45 wird an Bord des französischen ballistischen Raketen-U-Boots der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt. Die Gesellschaft wurde beauftragt, die Wartung des M45-Raketensystems bis zum Ende seiner Betriebszeit wahrzunehmen. EADS ST erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Die erste Entwicklungsphase soll im Jahre 2008 beendet sein. EADS ST hat auch beim französischen Verteidigungsministerium Angebote für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 eingereicht. Nach Meinung des Managements wird die Entwicklung und Produktion der M51 durch die damit verbundene, nachfolgende Produktions- und Entwicklungsarbeit EADS langfristig eine technologisch anspruchsvolle Tätigkeit verschaffen.

Da die Entwicklung ballistischer Raketen relativ gut vorhersehbar ist und die gegenwärtigen Aufträge mit dem Einstieg in die Produktionsphase von Ariane 5 zusammenfallen, können die Entwicklungskapazitäten optimal genutzt werden.

Im Rahmen der Bemühungen der USA um die Entwicklung eines Verteidigungssystems gegen Raketenangriffe wurden EADS Astrium und EADS ST von der NATO zu Mitgliedern des transatlantischen Konsortiums ausgewählt, das eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Theatre Missile Defense vorlegen soll. Im Juli 2002 schloss EADS ein Memorandum of Understanding mit Boeing im Hinblick auf das Missile Defence System-Projekt ab, was die entscheidende Rolle von EADS in der europäischen Entwicklung und Implementierung eines Abwehrsystems für ballistische Flugkörper hervorhebt. Außerdem hat EADS ST beim französischen Verteidigungsministerium verschiedene Vorschläge im Bereich der Raketenabwehr eingereicht.

Dienstleistungen im Raumfahrtbereich

EADS hat den Dienstleistungssektor für militärische Telekommunikationssatelliten als wichtigen Bereich für zukünftiges Wachstum identifiziert. Im Juli 2002 gründeten EADS und BAE SYSTEMS gemeinsam das Unternehmen Paradigm, um den Dienstleistungsanforderungen des Skynet 5-Programms des britischen

Verteidigungsministeriums, dem zukünftigen militärischen Telekommunikationssatellitensystem Großbritanniens, Rechnung zu tragen. Im Oktober 2003 erhielt Paradigm vom britischen Verteidigungsministerium den Zuschlag für einen Vertrag über £ 2,5 Mrd. zur Lieferung der neuen Generation von im Weltraum stationierten Kommunikationsdienstleistungen über die Skynet-5-Satelliten, die Bodensysteme und -stationen.

Im Dezember 2003 reichte EADS Space Services zusammen mit einem Team von Partnern, zu dem Inmarsat und Thales zählten, ein Angebot mit der Absicht ein, Konzessionen für die Entwicklungsphase und die darauf folgende Betriebsphase von Galileo zu erhalten. Vom nominierten Konzessionsinhaber wird erwartet, dass er die private Finanzierung der Entwicklungs- und Betriebsphase von Galileo leitet und letztendlich zur Galileo Betriebsgesellschaft wird.

EADS ist an dem sich im Angebotsstadium befindendem Programm zur gesicherten Militätelekommunikation über Satelliten für die NATO und das deutsche Verteidigungsministerium beteiligt.

EADS hat außerdem Beteiligungen an Gesellschaften, die kommerzielle Erdbeobachtungsdienste anbieten (z. B. Spotimage/Infoterra).

Produktion und Zulieferer

Der Geschäftsbereich Raumfahrt unterhält zurzeit Produktionsstätten in Frankreich (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Trauen), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage) und Französisch Guayana (Kourou).

1.1.7 Beteiligungen

Dassault Aviation

EADS hält einen Anteil von 46,03 % an Dassault Aviation – eine am *Premier Marché* der Pariser Börse (Euronext Paris) notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (50,02 %) und dem freien Handel (4,04 %).

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 73 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 Luftfahrt zugeordnet ist.

Militärflugzeuge. Dassault Aviation bietet zwei Mehrzweck-Kampfflugzeuge an, die Rafale und die Mirage 2000-Familie.

- **Rafale.** Zum Rafale-Projekt gehören drei Versionen eines zweimotorigen Mehrzweck-Kampfflugzeuges, das sowohl für Anwendungen der Luftstreitkräfte als auch der Marine konstruiert 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 Mrd., davon entfallen € 9,5 Mrd. auf Entwicklungskosten. 61 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 36 von ihnen sind für die Luftwaffe bestimmt und 25 für die Marine. Im Jahr 2001 wurde die erste einsatzbereite Gruppe von Marine-Rafale auf dem Flugzeugträger Charles de Gaulle in Betrieb genommen. Zwölf Rafale wurden bis Ende 2002 ausgeliefert.
- **Mirage 2000.** Flugzeuge der Mirage-2000-Familie werden in zwei Versionen angeboten.
 - (1) Die Mirage 2000-5, die neueste Version, ist ein Mehrkampf-Kampfflugzeug, das für den Luftkampf gegen Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsflugkörpern ausgerüstet werden.
 - (2) Die Mirage 2000-D, ein Allwetter-Offensiv-Flugzeug, das gegenwärtig von den französischen Luftstreitkräften eingesetzt wird, soll für den Abschuss der neuen Luft-Bodenabstandswaffe MBD SCALP EG umgerüstet werden. Das letzte

von der französischen Luftwaffe im Jahr 1996 in Auftrag gegebene Flugzeug wurde 2001 geliefert.

Bisher wurden über 600 Flugzeuge vom Typ Mirage 2000 bestellt, fast die Hälfte davon von fremden Staaten.

Firmenjets. Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.400 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon 20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 60 Ländern in aller Welt im Dienst und transportierten Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Zur Zeit 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, der seit Oktober 2000 ausgeliefert wird. Zum Jahrtausendwechsel hat sich der Dassault Falcon klar als Branchenführer in seinem Marktsegment etabliert. Im Jahr 2002 gingen 72 Festbestellungen ein gegenüber 73 Festbestellungen im Jahr 2001. Trotz des geringeren Volumens von Firmenbestellungen, das die allgemeine Konjunkturabschwächung widerspiegelt, wurden im Jahr 2002 66 Falcon ausgeliefert. Im Jahr 2001 wurde das neueste Projekt der Falcon-Familie, der Langstrecken-Tri-Jet Falcon 7X, im Werk Teterboro, New Jersey, der Öffentlichkeit vorgestellt. Es befindet sich derzeit in der Entwicklung.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 93,6 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 1,58 %ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt.

1.2 Geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum („IP“), einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, spielt eine wichtige Rolle in der Produktion und bei dem Schutz der Produkte und Technologien von EADS.

Durch die Nutzung der Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe besitzt geistiges Eigentum, das sich auf die jeweiligen Geschäftsbereiche bezieht. Das in der EADS-Gruppe eingesetzte geistige Eigentum kann sich entweder direkt im Besitz der Tochtergesellschaft befinden, die es erworben hat, oder von EADS lizenziert werden, wenn dieses geistige Eigentum für die EADS-Gruppe von gemeinsamem Interesse ist. EADS selbst verfügt ebenfalls über geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen.

EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio der EADS-Gruppe, verwaltet das IP zusammen mit ihren Tochtergesellschaften und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Tochtergesellschaften. Des Weiteren stellt EADS sicher, dass die zum Schutz der Vertraulichkeit des IP der EADS-Gruppe erforderlichen Verfahren angewendet werden, die auch gewährleisten, dass die Rechte Dritter geschützt werden (im Fall von Joint Ventures).

1.3 Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2003 umfasste die Belegschaft von EADS 109.135 Mitarbeiter. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der Mitarbeiter von EADS, aufgeschlüsselt nach Geschäftsbereichen und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z. B. ATR und MBDA), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

EADS-Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen

	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Airbus	49.520	46.409	45.543
Militärische Transportflugzeuge	3.428	3.593	3.573
Luftfahrt	18.031 ^(*)	25.547	24.230
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	24.844 ^(*)	16.782	17.650
Raumfahrt	11.991 ^(**)	10.366	10.414
Zentrale Verwaltung und Forschungszentrum	1.321 ^(***)	1.270	1.557
Summe EADS	109.135	103.967	102.967

^(*) Das Militärflugzeuggeschäft wurde im September 2003 vom Bereich Luftfahrt zum Bereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme verlegt.

^(**) Im Jahr 2003 änderte sich die Konsolidierungsquote von Astrium von 75 % auf 100 %, was zu 2.279 zusätzlichen Arbeitskräften führte.

^(***) Einschließlich der Mitarbeiter von EADS Nordamerika seit Dezember 2003.

EADS-Mitarbeiter nach geografischen Regionen

	31. Dezember 2003		31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent
Frankreich	42.858	39,3	41.744	40,2	41.550	40,4
Deutschland	41.103	37,7	38.733	37,3	38.445	37,3
Spanien	8.063	7,4	7.759	7,5	7.893	7,7
Großbritannien	13.125	12,0	11.893	11,4	11.754	11,4
Italien	682	0,6	765	0,7	767	0,7
USA	2.554	2,3	2.653	2,5	2.175	2,1
Übrige Welt	750	0,7	420	0,4	383	0,4
Summe EADS	109.135	100,0	103.967	100,0	102.967	100,0

1.4 Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in Übereinstimmung mit den folgenden Grundsätzen durchgeführt:

- Jeder Geschäftseinheit wird die volle Verantwortung für die Produktentwicklung gewährt, um die optimale Markt- und Kundennähe sicherzustellen und ein hohes Maß an Autono-

mie für die Einrichtung von Forschungsprogrammen zu ermöglichen;

- Die Forschungs- und Technologieaktivitäten in den verschiedenen Geschäftseinheiten werden durch ein Forschungs- und Technologienetzwerk („EADS R&T-Netzwerk“) koordiniert, das den Austausch von Informationen und Forschungs-

ergebnissen innerhalb der EADS-Gruppe erleichtert und die Einrichtung eines allgemeinen R&T-Programms ermöglicht, das ein langfristiges Innovationspotential gewährleistet; und

- Ressourcen, Kompetenzen und Forschungsmittel werden durch ein gemeinsames Forschungszentrum auf europäischer Ebene („**Corporate Research Center**“ oder „**CRC**“) mit Betriebsstandorten in Hamburg, Suresnes, Toulouse, Ottobrunn und einem Technologiebüro in Moskau genutzt.

Gruppenübergreifende Projekte wurden auf den folgenden zwei Gebieten durchgeführt:

- Betrieb des EADS R&T-Netzwerks und seine Erweiterung auf alle Geschäftseinheiten der Gruppe anhand der Verbreitung der besten bestehenden Verfahren und Unterstützung durch das CRC und gemeinsame Arbeitsgruppen aus den Geschäftseinheiten zur optimalen Nutzung der Potenziale in Arbeitsgebieten wie Materialien, Verbundstoffe, Elektronik, Antriebe, Energie, Aerodynamik, Flugkontrolle, Bildverarbeitung und Informationstechnologie.
- Optimierung und Integration der Kompetenzen und Aktivitäten der CRC-Labors.

Siehe auch „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

1.5 Risikofaktoren

EADS unterliegt vielen Risiken und Unsicherheiten, die auf ihr Finanzergebnis Einfluss haben könnten. 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 negativen Einfluss auf den Geschäftsbetrieb von EADS haben.

1.5.1 Marktrisiken Wechselkursrisiken

Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in US-Dollar erzielt, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und britischen Pfund anfällt. Folglich wären die Gewinne von EADS in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht bei Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen Euro und US-Dollar sowie zwischen Euro und britischem Pfund abhängig. EADS verfolgt daher zur Handhabung und Minimierung dieses Risikos eine Strategie zur Absicherung von Wechselkursrisiken. Um den Wechselkurs, zu dem US-Dollarerlöse (hauptsächlich bei Airbus 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. Siehe „Teil 1/1.1.7 Lenkung des Marktrisikos – Kreditrisiko“. Es 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. Da die Strategie zur Absicherung von Wechselkursrisiken von EADS darauf abzielt, den Gewinn vor Steuern abzudecken, haben Änderungen der Kurse dieser Währungen gegenüber dem Euro Einfluss auf den Euro-Wert der im Jahresabschluss enthaltenen Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva.

Wechselkursschwankungen bei den Währungen, ausgenommen 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 ihren Konkurrenten in US-Dollar ausgewiesen werden. Die Konkurrenzfähigkeit von EADS könnte in jenem Umfang untergraben werden, in dem die Hauptwährungen von EADS gegenüber den Hauptwährungen ihrer Konkurrenten an Wert gewinnen.

Informationen über die Höhe des Wechselkursrisikos von EADS und eine Darstellung ihrer Wechselkurssicherungspolitik finden Sie in „Teil 1/1.1.3 Messung der Leistung des Management – EBIT* Wertentwicklung nach Geschäftsbereich – Kurssicherungsauswirkungen auf EBIT*“ und „Teil 1/1.1.7 Lenkung des Marktrisikos – Wechselkursrisiken“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkurssicherungstransaktionen von EADS buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „Teil 1/1.1.2 Kritische Erläuterungen zur Bilanzierung, Grundsätze und Schätzungen – Bilanzierung von Währungssicherungsgeschäften im Jahresabschluss“.

Risiko sonstiger Veränderungen an den Finanzmärkten

EADS ist nicht nur einem Wechselkursrisiko ausgesetzt, sondern auch Zinssatzrisiken, Bonitätsrisiken, Liquiditätsrisiken und anderen Finanzmarktrisiken. Eine Erörterung dieser Risiken und deren Handhabung durch EADS findet sich in „Teil 1/1.1.7 Lenkung des Marktrisikos“.

Verkaufsfinanzierungsrisiko

Als Verkaufsunterstützung kann EADS (vorrangig über Airbus und ATR) die Beteiligung an Kundenfinanzierungen vereinbaren.

Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien. Das Risiko aus den Verkaufsfinanzierungsaktivitäten von EADS kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen unter 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 Verminderung dieses Risikos ergriffen hat, zählen optimierte Finanzierungs- und Vertragsstrukturen, eine breite Streuung über eine Vielzahl an Flugzeugen und Kunden, Bonitätsanalysen der finanzierenden Kontrahenten, Rückstellungen für das Kredit- und das Vermögenswertrisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es kann nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen EADS völlig vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Verkaufsfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Flugzeugwertrisiko aus, da EADS Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern. U. a., 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 den prognostizierten Wert sinken. Im Falle des Ausfalls eines Kunden mit Finanzierung zu einer Zeit, in der der Marktwert für gebrauchte Flugzeuge unerwartet gefallen ist, wäre EADS dem Differenzrisiko zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallen Marktwert des Flugzeugs 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. Siehe „Teil 1/1.1.6 Liquidität und Mittelherkunft/-verwendung – Verkaufsfinanzierung“.

Über die Vermögensverwaltungsabteilung von Airbus oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Fluktuationsrisiko des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

1.5.2 Geschäftliche Risiken

Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

Im Jahr 2003 entfielen etwa zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Umsatzerlöse von Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge stets zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf

die Sensibilität der Passagiernachfrage im Flugreisenmarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts verbunden. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wesentliche Rolle, 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 und eventuell später wieder eingesetzt werden, (iii) Passagierlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und (iv) Liberalisierungen.

EADS und der Geschäftsbereich Airbus haben eine flexible Fertigungsorganisation eingerichtet, die sich an die Nachfrageänderungen bei solchen zyklischen Schwankungen im Markt anpassen kann (siehe Abschnitt „1.1.2 Airbus – Markt“). Nichtsdestotrotz geht EADS davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen unterworfen sein wird und dass rückläufige Konjunktorentwicklungen, wie sie z. B. derzeit beobachtet werden können, sich möglicherweise negativ auf ihre künftige Finanz- und Ertragslage auswirken.

Einfluss von Terrorismus, Epidemien und Katastrophen auf den Flugzeugemarkt

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung des SARS Virus zeigten, können Terrorismus und Epidemien negativen Einfluss auf das öffentliche Denken hinsichtlich der Flugsicherheit und des –komforts und die Nachfrage nach Flugreisen und kommerziellen Flugzeugen haben. Ferner können große Flugzeugunglücke einen negativen Einfluss darauf haben, wie die Öffentlichkeit und die Aufsichtsbehörden die Sicherheit einer bestimmten Flugzeugklasse, einer bestimmten Konstruktion oder einer bestimmten Fluglinie beurteilen. Als Konsequenz von Terror, Epidemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückgängiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Aufgrund solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden negativen Einfluss auf die Fluggesellschaftsbranche insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte EADS unter einer rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge leiden und die Kunden von EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben

Im Jahr 2003 wurden etwa 20 % der Konzernumsatzerlöse von EADS im Verteidigungsbereich erzielt. In jedem einheitlichen Wirtschaftsraum hängen die Verteidigungsausgaben von einer komplexen Mischung aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltsvorgaben und der Fähigkeit der Streitkräfte ab, spezifischen Bedrohungen zu begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Ungünstige wirtschaftliche und politische Beding-

ungen wie auch deutlich rückläufige konjunkturelle Entwicklungen an den Verteidigungsmärkten, in denen EADS tätig ist, können einen negativen Einfluss auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungsgüter abschließen, können sich wirtschaftliche, politische und/oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder negativ auf die Möglichkeit für EADS auswirken, solche Verträge abzuschließen oder durchzuführen.

Entstehung von Öffentlich-privaten Partnerschaften und Privaten Finanzierungsinitiativen

Im Verteidigungsbereich verlangen Kunden, insbesondere Großbritannien, zunehmend nach Angeboten und schließen Verträge ab unter Modellen, die als Öffentlich-Private Partnerschaften (Public-Private-Partnerships – „PPPs“), oder als private Finanzierungsinitiativen („PFIs“) bekannt sind. PPPs und PFIs unterscheiden sich grundlegend von den traditionellen Käufen 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 Wartungsdienstleister 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.

Da diese Teilnahme an PPPs und PFIs für EADS neu ist, können keine Zusicherungen darüber abgegeben werden, in welchem Umfang EADS effizient und tatsächlich (i) sich um künftige PFI oder PPP Programme bewerben wird, (ii) die unter den Verträgen vereinbarten Dienstleistungen handhaben wird, (iii) die Anschaffung von Einrichtungen und die dazugehörigen Wartungsdienstleistungen finanzieren wird oder (iv) die Vermarktung von Überkapazitäten in Angriff nehmen wird. EADS kann auch nicht sicher sein, dass sie nicht über die langen Laufzeiten von PPP und PFI Programmen auf unerwartete politische, budgetäre, aufsichtsrechtliche oder konkurrenzbezogene Risiken stoßen wird.

Wettbewerb und Zugang zum Markt

In den meisten ihrer Geschäftsbereiche ist EADS einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge, wo Airbus in der Vergangenheit infolge dieses Wettbewerbs unter einem starken Preisdruck stand. EADS ist der Auffassung, dass einige der Ursachen für diesen Preiswettbewerb durch die derzeitigen Umstrukturierungen in der

Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie entschärft wurden. Die jüngste Abschwächung der Nachfrage hat jedoch dazu geführt, dass bestimmte Kunden im Hinblick auf verschiedene Faktoren, wie etwa Preis und Zahlungsbedingungen, ein größeres Druckmittel zur Intensivierung des Wettbewerbs besitzen. Es können keine Zusicherungen gegeben werden, dass der Wettbewerb sich nicht verschärfen wird, besonders wenn es zu einem nachhaltigen Abschwung kommen sollte.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Obwohl der multinationale EADS-Zusammenschluss einen erweiterten Stammmarkt schafft, kann EADS in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, gegenüber örtlichen Anbietern bei bestimmten Produkten Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein. Bedingt durch die strategische Bedeutung und die politische Sensibilität der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsindustrien werden politische Erwägungen in absehbarer Zukunft bei zahlreichen Produkten auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Verfügbarkeit Staatlicher Zuschüsse

In der Vergangenheit kamen EADS und ihre Hauptwettbewerber in den Genuss staatlicher Zuschüsse für die Produktforschung und -entwicklung und EADS erhielt vor kurzem von bestimmten Regierungen Finanzierungen für das A380-Programm in Bezug auf kommerzielle Flugzeuge. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass derartige Finanzierungen auch für zukünftige Projekte weiterhin zur Verfügung stehen. Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten sind seit dem Jahr 1992 an ein Abkommen gebunden, das die Bedingungen für die Gewährung von Finanzierungshilfen durch Regierungen an die Hersteller von zivil genutzten Flugzeugen festlegt. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass diese Bedingungen in der Zukunft nicht abgeändert werden.

Technologisch Fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

Die meisten der von EADS entwickelten und gefertigten Produkte sind technologisch fortschrittliche und in manchen Fällen neuartige Systeme, die unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen einwandfrei funktionieren müssen. Obwohl EADS der Ansicht ist, dass die von ihr eingesetzten Entwicklungs-, Fertigungs- und Testmethoden technisch ausgereift sind, kann nicht gewährleistet werden, dass die Produkte von EADS erfolgreich entwickelt und betrieben werden oder dass sie ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung entsprechend entwickelt werden oder arbeiten.

Bestimmte von EADS abgeschlossene Verträge sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder ein anderes Produkt geliefert bzw. eine andere Dienstleistung erbracht wird oder dass die Preise für künftige Lieferungen an denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft

sind. EADS hat Verpflichtungen unter Verträgen zur Herstellung von Telekommunikationssatelliten, die zu einer Zeit abgeschlossen wurden, als zwar in den Verträgen enge Lieferfristen angesetzt wurden, es jedoch übliche Praxis im Markt war, diese Zeitpläne zu überschreiten, um den immer komplexer werdenden technologischen Anforderungen gerecht zu werden. Es kann keine Zusicherung darüber gegeben werden, dass keine Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält.

Wie bei anderen Unternehmen haben sich auch bei EADS gelegentlich Produkte als mangelhaft erwiesen und es sind sonstige Probleme aufgetreten, darunter bei einigen Trägerraketen und Satelliten. Es kann nicht gewährleistet werden, dass derartige Probleme in Zukunft nicht auftreten werden. Neben den Kosten für Gewährleistung, Vertragserfüllung oder erforderliche Abhilfemaßnahmen können derartige Probleme zu erhöhten Kosten oder zu einer Verringerung der Umsatzerlöse führen und sich in hohem Maße nachteilig auf die Reputation der EADS-Produkte auswirken. Siehe „Rechtsrisiken – Produkthaftung und Garantiefälle“.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld, in dem zahlreiche der Hauptgeschäftsbereiche von EADS tätig sind, ist durch einen hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand gekennzeichnet, der bedeutende Vorabinvestitionen erfordert. Die dieser Investitionstätigkeit zu Grunde liegenden Geschäftspläne sehen lange Zeiträume für die Amortisierung dieser Aufwendungen vor. 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.

Pensionsverpflichtungen in Großbritannien

EADS ist verschiedene Joint Ventures mit BAE SYSTEMS eingegangen, von denen die wichtigsten im Hinblick auf die Mitarbeiterzahl Airbus und MBDA sind. Solange im Hinblick auf jedes dieser Joint Ventures BAE SYSTEMS ein Anteilseigner daran bleibt, können die Mitarbeiter in Großbritannien im Pensionsversicherungssystem von BAE SYSTEMS, das derzeit ein Pensionskassensystem mit Rechtsanspruch ist, bleiben. BAE SYSTEMS hat ein Defizit bei den Ruhestandsgeld-Aktiva im Vergleich zu den entsprechenden Passiva bekannt gegeben, die sich auf £ 2.099 Mio. belaufen, was aus der Bilanz von BAE SYSTEMS ersichtlich wäre, wenn die neuen britischen Bilanzierungsstandards FRS 17 bereits eingeführt worden wären. Als Teilnehmer am BAE SYSTEMS Pensionssystem sind die EADS Joint Ventures von diesem Defizit potentiell betroffen. Jedoch haben die Joint Venture Verträge zwischen EADS und BAE SYSTEMS die Auswirkung, dass die Beiträge, die das Joint Venture an das Pensionssystem zu erbringen hat, auf einen bestimmten Zeitraum (z.B. bis zum Jahr 2011 für Airbus) begrenzt sind. Jeder zusätzliche Beitrag würde von BAE SYSTEMS bezahlt. Somit ist EADS keinen erhöhten Beitragsleistungen ausgesetzt, die aus der Unterfinanzierung des

Pensionssystems während des Zeitraums der Begrenzung der Beitragsleistung resultieren. Derzeit hat EADS nur begrenzte Informationen darüber, welche Auswirkungen die Unterfinanzierung auf das Joint Venture nach Ablauf des Zeitraums der Begrenzung der Beitragsleistungen haben könnten.

Am 1. November 2003 hat EADS ein neues Pensionssystem für die Mitarbeiter von Astrium Großbritannien eingeführt. Der Anwartschaftsbarwert des neuen Plans, der unter der Annahme berechnet wurde, dass alle Mitarbeiter sich für eine Überführung ihrer Anwartschaften in dieses System entscheiden, beträgt £ 117 Mio. Das Fondsvermögen des Systems wird mit £ 65 Mio. ausgewiesen, woraus sich reine Schulden in Höhe von £ 52 Mio. ergeben. Diese Summe entspricht dem Höchstisiko, das sich aus der Schaffung des neuen Plans ergibt. Siehe „Teil 1/Konzernanhang – Anmerkung 19(b): Rückstellungen für Pensionen“.

1.5.3 Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen und geht davon aus, dass diese Allianzen und Partnerschaften zu einem Wettbewerbsvorteil von EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie:

- das Eurofighter-Konsortium, an dem EADS mit 46 % beteiligt ist;
- zwei wichtige Joint Ventures: MBDA, an dem EADS insgesamt 37,5 % hält, und ATR, an der die EADS-Beteiligung insgesamt 50 % beträgt;
- Mehrheitsbeteiligungen: (a) Airbus, an dem EADS mit 80 % beteiligt ist, (b) Dornier GmbH: DADC, an der EADS mit 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 93,6 % an der Dornier GmbH und (c) LFK, an der EADS mit 81,3 % beteiligt ist; und
- Beteiligung an Partnern: Dassault Aviation, an der EADS eine Beteiligung von 46,03 % hält.

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, oder 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 Unter-

nehmen, 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 Partner von derartigen 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 ihrer Geschäftstätigkeit und Ertragslage.

Produkthaftung und Gewährleistungsansprüche

EADS konzipiert, entwickelt und produziert eine Reihe höchst anspruchsvoller Produkte mit einem hohen Einzelwert, insbesondere zivile und militärische Flugzeuge und Anlagen für die Raumfahrt. Sollte eines dieser Produkte nicht bestimmungsgemäß funktionieren, unterliegt EADS dem entsprechenden Produkthaftungs- und Gewährleistungsrisiko. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass ein ausreichender Versicherungsschutz für derartige Haftungsfälle besteht und dass bislang keine nennenswerten Ansprüche gegen EADS erhoben wurden, kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft keine Ansprüche geltend gemacht werden oder dass der Versicherungsschutz in jedem Fall ausreichend sein wird.

Exportkontrollen und Sonstige Regulierungsinstrumente

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 Lizenzen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Aktivitäten von EADS im Verteidigungsbereich liegt. 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 werden. Der eingeschränkte Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte kann sich in erheblicher Weise negativ auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer staatlicher Gesetze und Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Gesetzen und Vorschriften im Hinblick auf den Umweltschutz, den Einsatz ihrer Produkte, Arbeitsmethoden und Übereinkünfte mit ausländischen Behörden.

Des Weiteren kann die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen.

Aussergewöhnliches und Rechtsstreitigkeiten

EADS (genauer gesagt Euromissile GIE) war kürzlich bei einem von Thalès eingeleiteten schiedsgerichtlichen Verfahren in ihrer Verteidigung erfolgreich, und der Gesellschaft wurde auf Grundlage ihres Gegenanspruchs Ende 2002 Schadensersatz in Höhe von € 107,6 Mio. zugesprochen. Thalès unterließ es, mittels einstweiligen Rechtsschutzes gegen die sofortige Vollstreckbarkeit der schiedsgerichtlichen Entscheidung vorzugehen, und der Schadensersatz wurde am 17. Februar 2003 an Euromissile ausgezahlt. Thalès hat jedoch einen Antrag auf Annullierung der schiedsgerichtlichen Entscheidung gestellt. Es werden Schriftsätze zwischen den Parteien ausgetauscht und eine Entscheidung des Pariser Berufungsgerichtes wird für das Jahresende 2004 erwartet.

EADS ist in eine Reihe von Klagen und Schiedsverfahren involviert, die sich aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben. EADS ist der Auffassung, dass ausreichende Rückstellungen gebildet wurden, um derzeitige und vorhersehbare allgemeine und spezielle Prozessrisiken abdecken zu können.

EADS (genauer gesagt DADC und Dornier GmbH) war und ist in mehrere Gerichts- und Schiedsverfahren mit Anteilseignern der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH sind, involviert. Diese Streitigkeiten betrafen die Gültigkeit verschiedener Beschlüsse von Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH, vor allem in Bezug auf die Einbringung von Aktivitäten und Vermögenswerten von Dornier. Diese Einbringungen waren Gegenstand zweier Schiedsverfahren, die mit einem für EADS/Dornier GmbH günstigem Ergebnis abgeschlossen wurden. Darüber hinaus bestätigte das Oberlandesgericht Stuttgart die Gültigkeit von einigen dieser Einbringungen. Es laufen allerdings noch andere Verfahren, besonders hinsichtlich der Einbringung der Geschäftsanteile der Dornier Luftfahrt GmbH durch Dornier in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs-GmbH. EADS und Dornier GmbH erwarten, dass die verbleibenden Verfahren zu ihren Gunsten abgeschlossen werden können, wie es bei den in jüngster Zeit ergangenen Entscheidungen der Fall war.

Ende 2002 wurde gegen ein Tochterunternehmen von EADS, das im Rahmen eines vor mehreren Jahren abgeschlossenen kommerziellen Vertrages an der Bereitstellung von Anlagen beteiligt war, ein Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung gestellt. EADS ist der Auffassung, dass die Gesellschaft sowohl in verfahrenstechnischer Hinsicht als auch in der Sache selbst eine ausreichend starke Verteidigung besitzt, um sich gegen die Klage zu wehren. Zu diesem frühen Zeitpunkt des Verfahrens kann das finanzielle Risiko noch nicht abgeschätzt werden. EADS wurde im Juni 2003 davon in Kenntnis gesetzt, dass das Schiedsgerichtsverfahren auf Antrag des Beklagten ausgesetzt wurde.

EADS sind mit Ausnahme des Dargelegten keine anderen außergewöhnlichen Elemente bzw. anhängigen oder drohenden gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren bekannt, die sich wesentlich nachteilig auf die Finanzlage, die Aktivitäten, die Ergebnisse oder die Gruppe auswirken könnten oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

EADS bildet Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Ansprüche, wenn (i) sie eine bestehende Verbindlichkeit aus Prozessen, behördlichen Untersuchungsverfahren, sonstigen Verfahren und sonstigen Ansprüchen aus vergangenen Ereignissen hat, die anhängig sind oder zukünftig gegen die Gruppe eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) es wahrscheinlich ist, dass Mittelabflüsse in Form von Wirtschaftsgütern zur Regelung solcher Verpflichtungen verwendet werden müssen und (iii) eine zuverlässige Schätzung der Höhe dieser Verbindlichkeit getroffen werden kann. Die ab dem 31. Dezember 2003 für Rechtsstreitigkeiten und Ansprüche gebildete Rückstellung beträgt € 220 Mio. Siehe „Teil 1/Konzernanhang – Anmerkung 19(d): Rückstellungen.“

1.5.4 Industrielle und Umweltrisiken

EADS hat eine konzernweite Umweltpolitik eingeführt, um zu gewährleisten, dass jeder Geschäftsbereich die Gesetze und Vorschriften jedes Landes, in dem er tätig ist, einhält. Außerdem führte EADS in all ihren Geschäftsbereichen ein Umweltmanagementsystem nach den ISO 14001 oder EMAS Richtlinien ein. Dies soll gewährleisten, dass in systematischer Weise in allen Geschäftsbereichen einheitliche Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung von EADS auf dem Gebiet des Umweltschutzes eingeführt werden.

EADS war zudem bereit, es zu übernehmen, das Umweltberichtsweisen an allen Betriebsstätten zu vereinheitlichen und die Einhaltung der Umweltrichtlinien auf gleiches Niveau zu bringen und investiert in Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die auf Verbesserungen im Umgang mit der Umwelt ausgerichtet sind. In diesem Zusammenhang implementiert Airbus derzeit Forschungsprogramme zur Lärmreduzierung bei zukünftigen Flugzeugmodellen, die von der Europäischen Union mitfinanziert werden. Zusätzlich wurden in allen Geschäftsbereichen mehrere Aufgaben identifiziert, die zur Reduktion von Emissionen und Wasserverschmutzung, zur Eliminierung von Asbest und zur Bevorzugung von natürlichem Gas oder erneuerbaren Energien beitragen sollen. Im Jahr 2003 erhielt der Geschäftsbereich Militärflugzeuge das „Umweltzertifikat“, das Einhaltung des Umweltschutzes bestätigt.

EADS informiert ihre Mitarbeiter und die Öffentlichkeit über Umweltschutzangelegenheiten. Airbus, einer der wichtigsten Geschäftsbereiche von EADS, hat zum Beispiel einen ausführlichen und detaillierten Umweltbericht herausgegeben (auf der Airbus-Webseite (www.airbus.com) verfügbar). EADS unterstützt, soweit dies möglich ist, auch aktiv die Teilnahme der Mitarbeiter bei der Suche nach neuen Produkten und Technologien, die der Erhaltung von Ressourcen, dem Rohstoff-Recycling und der Erhaltung der natürlichen Umwelt dienen.

Ebenso wie andere Unternehmen aus den wichtigsten Branchen ihrer Geschäftstätigkeit unterliegt auch EADS zahlreichen Umweltschutzgesetzen und -vorschriften der Europäischen Union und der einzelnen Länder, Regionen und Gemeinden bezüglich der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen. EADS ist der Auffassung, dass im Rahmen der Geschäftstätigkeit grundsätzlich alle geltenden Umweltschutzbestimmungen eingehalten werden. EADS ist der Ansicht, der in geltenden Gesetzen oder Vorschriften genannten zukünftigen Verschärfung der Umweltschutzaufgaben, die im Lauf der kommenden Jahre insbesondere eine Erhöhung der Qualitätsstandards von Produkten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit beinhalten werden, derzeit ohne wesentliche Investitionen gerecht werden zu können. Allerdings kann nicht gewährleistet werden, dass sich steigende Investitions- und betriebliche Aufwendungen, die sich aus künftigen Verschärfungen der Umweltschutzbestimmungen ergeben, nicht in negativer Weise auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

1.5.5 Versicherung

Das Insurance Risk Management („IRM“) der EADS ist als Zentralbereich des Headquarters für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und für die damit verbundene Gestaltung der Versicherungsprogramme für die EADS Gruppe verantwortlich. Der Aufgabenbereich umfasst die Identifikation und die Bewertung von versicherbaren Risiken sowie Maßnahmen, Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten zu reduzieren. Hierbei 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 Versicherungspolices und -standards.

Es besteht ein umfassendes Informations- und Berichtswesen, mit welchem IRM in enger Zusammenarbeit mit den in den EADS Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten benannten Insurance Managers sicherstellt, dass die versicherbaren Risiken der EADS Gruppe erfasst werden.

Eine konsequente Risikomanagement-Strategie ist Bestandteil des Versicherungsschutzes der EADS. Diese umfasst klare Vorschriften zur Schadenminderung sowie Richtlinien für Beschaffungs- und Verkaufsverträge. Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten werden, bezogen auf technische Schutzsysteme in den Betriebsstätten, systematisch überwacht, um jeweils eine umfassende und zeitgerechte Identifizierung von Risiken sicherzustellen und nach Bedarf Anpassungen des Versicherungsschutzes vorzunehmen.

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

Core-Versicherungspolizen, die von IRM auf Ebene der EADS-Gruppe abgeschlossen werden, decken z.B. folgende Risiken ab:

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung
- Luftfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung
- Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge zum Wiederherstellungswert
- Raumfahrt Haftpflicht einschließlich Produkthaftung
- Industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und -Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht
- Haftung der Directors & Officers

Schadensforderungen hinsichtlich Sachschäden sind bis zu einer Grenze in Höhe von € 2 Milliarden pro Schadenfall und € 2 Milliarden als Jahresgesamtsumme versichert. Die Deckungssumme für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht in Höhe von € 2 Milliarden pro Haftpflichtfall und € 2 Milliarden als Jahreshöchstsumme für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Core-Versicherungen gelten zusätzlich definierte Sublimits.

Non-Core-Versicherungspolizen, die folgende Risiken abdecken:

- Unfälle von Mitarbeitern
- Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge
- Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden während Geschäftsreisen
- Lebensversicherung

Die Versicherungssummen der Non-Core-Versicherungen entsprechen dem Wiederbeschaffungswert bzw. gelten nach festgelegten Höchstbeträgen.

EADS folgt grundsätzlich der Strategie, externen Versicherungsschutz für alle Unternehmens- und Personenversicherungen zu platzieren, welcher zu angemessenen, ausreichenden Bedingungen und Deckungssummen von den internationalen Versicherungsmärkten angeboten wird. Der Versicherungsschutz wird nach verbindlich vorgeschriebenen Standards festgelegt.

Zusätzlich wird EADS in der Zukunft die Möglichkeiten einer konzerneigenen Rückversicherungs-Captive nutzen, um den Volatilitäten der Versicherungsmärkte entgegenzuwirken.

Die Versicherungsmärkte haben, auch als Reaktion auf die Ereignisse vom 11. September 2001, entschieden, ihr Gesamtrisiko zu reduzieren. Folgen dieser Strategie sind Prämienerrhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus nimmt die Zahl der Versicherer, welche Industrierisiken zeichnen, ab. 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.

Kapitel 2

Jüngster Geschäftsgang

2.1 Jüngster Geschäftsgang

Erfolgreicher Abschluss der Kometensonde Rosetta

Am 2. März 2004 wurde die europäische Trägerrakete Ariane 5 mit der Kometensonde Rosetta, deren Bau unter der Federführung von EADS Astrium durchgeführt wurde, erfolgreich gestartet. Die Rosetta-Sonde trat ihre zehnjährige, 5 Milliarden Kilometer lange Reise zum Kometen Churyumov-Gerasimenko an. Um die Erdanziehungskraft überwinden zu können, wurde die Rosetta-Sonde durch die Endstufe der Ariane 5 auf eine Geschwindigkeit von 40.000 km/h beschleunigt. Die Endstufe wurde eigens für diese anspruchsvolle Mission von EADS Space Transportation modifiziert und mit neuen Leistungsmerkmalen ausgestattet. EADS Astrium war der Hauptlieferant für dieses Projekt der europäischen Raumfahrtbehörde, für das Teams und Fachkompetenz von EADS aus ganz Europa bereitgestellt wurden.

EADS CASA Unterzeichnet Vertrag zur Lieferung von Seeüberwachungsflugzeugen an die US-Küstenwache

Am 18. Februar 2004 unterzeichneten EADS CASA und Lockheed Martin einen Vertrag über US\$ 87,4 Mio., mit dem die Beteiligung von EADS am Integrated Deepwater Systems Programm („Deepwater“) der US-Küstenwache formalisiert wurde. Der anfängliche Vertrag sieht die Bereitstellung von zwei Seeüberwachungs- und Aufklärungsflugzeugen des Typs CN-235 für den Mittelstreckeneinsatz vor und umfasst Optionen für Ersatzteile, Wartung und sechs weitere Flugzeuge. Der bei Ausübung aller Optionen mögliche Vertragsumfang beträgt ca. US\$ 300 Mio.

Die Tatsache, dass sich die US-Küstenwache für die CN-235 entschieden hat, untermauert den Ruf, den sich das Flugzeug als Aufklärungsplattform in puncto Funktionalität, Flexibilität und Leistung erworben hat und dient als Beispiel für die Vorteile einer transatlantischen Kooperation, bei der EADS ihre globalen Kompetenzen einbringt, um US-Regierungskunden mit hochwertigen Produkten auszustatten.

EADS als Anbieter eines Luftbetankungsservice für das britische Verteidigungsministerium ausgewählt

Am 26. Januar erhielt AirTanker den Alleinauftrag, die Bedingungen für das FSTA-Programm (Future Strategic Tanker Aircraft – Zukünftige strategische Tankflugzeuge) auszuhandeln, in dessen Rahmen die britische Luftwaffe mit A330-200 MRTT (Multi Role Tanker Transport Aircraft – Mehrzweck-Tankflugzeuge) ausgestattet werden soll. AirTanker übernimmt die Rolle des gewerblichen Partners für das £ 13 Mrd. schwere Luftbetankungsprogramm des britischen Verteidigungsministeriums, das über einen Zeitraum von 27 Jahren laufen soll. Mit einem Anteil von 40 % ist EADS der größte Partner von AirTanker und ist für die vollständige Integration des Flugzeugs verantwortlich.

Kapitel 3

Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

Geschäftssitz (niederländisch *statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (niederländisch: *naamloze vennootschap*).

3.1.3 Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Zivilrechts und ihrer Satzung (nachstehend „Satzung“ genannt). Die Aktien der Gesellschaft sind in den Niederlanden nicht börsennotiert.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) („WTE“). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Vor allem obliegen der Gesellschaft in den Niederlanden gemäß § 5 des WTE verschiedene Veröffentlichungspflichten. Insbesondere handelt es sich um folgende Pflichten:

- (i) die Hinterlegung der jeweiligen Jahresabschlüsse und des gesetzlich vorgeschriebenen Testats des Prüfers beim Register der Handelskammer von Amsterdam und einer Kopie derselben bei der Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (*Autoriteit Financiële Markten*) („AFM“);
- (ii) die Hinterlegung der Halbjahresberichte auf dieselbe Weise;
- (iii) Veröffentlichung aller Neuigkeiten über die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, die in den Niederlanden noch nicht veröffentlicht worden sind und die geeignet sind, bei Veröffentlichung wahrscheinlich einen starken Einfluss auf die Aktienkurse auszuüben. Diese Veröffentlichungen müssen durch eine bei der AFM eingereichte Pressemitteilung erfolgen.

Ferner müssen gemäß § 46b des WTE die Gesellschaft und alle „Insider“ (wie unten definiert), außer bei Vorliegen einer Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung, die AFM über alle Geschäftsabschlüsse informieren, die sie im Hinblick auf Wertpapiere der Gesellschaft, die an einem regulierten Markt zum Handel zugelassen sind (oder Finanzinstrumente bzw. Wertpapiere, deren Wert von den besagten Wertpapieren abhängt) tätigen, allerdings nur dann, wenn diese Geschäftsabschlüsse in oder von den Niederlanden aus getätigt werden.

Zu „Insidern“ gehören insbesondere (i) das Board of Directors der Gesellschaft, (ii) Mitglieder des Board of Managing Directors und des Board of Supervisory Directors ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften (*deelnemingen*), deren konsolidierte Umsätze jeweils mehr als 10 % des konsolidierten Umsatzes der Gesellschaft darstellen, und (iii) alle natürlichen und juristischen Personen, die mehr als 25 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten und die Mitglieder des Board of Managing Directors und des Board of Supervisory Directors, falls es sich bei ihnen um juristische Personen handelt. Außerdem fallen Ehepartner, Familienmitglieder ersten Grades und in einem gemeinsamen Haushalt mit einem „Insider“ lebende Personen unter diese Mitteilungsvorschrift.

Die Nichteinhaltung der Vorschriften des WTE ist eine Straftat, die in den Niederlanden mit Geldstrafen und Bußgeldern geahndet wird.

Schließlich muss die Gesellschaft ebenfalls gemäß § 46b des WTE, außer wenn sie davon befreit ist, die AFM über alle Transaktionen informieren, an denen die Gesellschaft beteiligt ist im Hinblick auf (i) börsennotierte Wertpapiere der Gesellschaft oder (ii) Wertpapiere, deren Wert vom Wert dieser börsennotierten Wertpapiere abhängt.

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „**Insidergeschäfts-vorschriften**“ genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen, die Transparenz des Handels in Aktien von EADS und die Befolgung der Regeln von EADS betreffend den Handel in Aktien von EADS mit den Vorschriften betreffend den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist (Beispiele bezüglich der Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors in den Niederlanden, Deutschland, Spanien und Frankreich finden sich unter „Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors von EADS“). Gemäß den Insidergeschäfts-vorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen in Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insider-Informationen 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 Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Zu diesen Personen zählen unter anderen (i) Insider (wie oben definiert) und (ii) bestimmte Mitarbeiter, die vom Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften vorgegeben werden. Am 5. Dezember 2003 beschloss das EADS Board of Directors, die Insidergeschäfts-vorschriften mit Wirkung ab dem 1. Januar 2004 zu ändern, um diese Vorschriften im Einklang mit den in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien geltenden einschlägigen Vorschriften zu halten. Die geänderten Insidergeschäfts-vorschriften werden auf der Webseite der Gesellschaft veröffentlicht.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS-Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum Beauftragten für die Einhaltung der

internen Insider-Vorschriften ernannt. Dieser Beauftragte ist im Wesentlichen für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien gehandelt werden, 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 zusammengefasst.

3.1.3.1 Laufende Offenlegungspflichten Französische Vorschriften

Das *loi de sécurité financière* („LSF-Gesetz“) vom 1. August 2003 vereinigt die *Commission des opérations de bourse* („COB“) und den *Conseil des Marchés Financiers* („CMF“) zu einer einzigen Marktaufsichtsbehörde, der *Autorité des Marchés Financiers* („AMF“).

Die allgemeinen Vorschriften der AMF werden sowohl die Vorschriften der COB (hauptsächlich *Règlements*) und die allgemeinen Vorschriften des CMF enthalten. Bis zur Implementierung der allgemeinen Vorschriften der AMF, sind die Vorschriften der COB und die allgemeinen Vorschriften des CMF weiterhin gültig und auf EADS anwendbar, soweit sie einschlägig sind.

Daher sind - soweit sie einschlägig sind - etwaige Verweise auf die COB und den CMF in diesem Dokument auch als Verweis auf die AMF anzusehen.

Ein ausländischer Emittent muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die Aktionäre in der Lage sind, ihr Aktieninvestment zu verwalten und ihr Stimmrecht auszuüben. Gemäß den *Règlements* No. 98-01 und 98-07 der COB:

- (i) ist die Gesellschaft verpflichtet, ihre Aktionäre über (i) alle anstehenden Hauptversammlungen und ihre verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Rechte, (ii) die Ausschüttung von Dividenden und (iii) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, die Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder den Umtausch von Aktien zu informieren;
- (ii) muss die Gesellschaft ferner (i) die Öffentlichkeit über alle Änderungen ihrer Aktionärsstruktur gegenüber den zuletzt veröffentlichten Angaben informieren, (ii) alle relevanten Informationen im Hinblick auf ihre Aktivitäten und Ergebnisse für das erste Halbjahr jedes Geschäftsjahres innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des ersten Halbjahres dieses Geschäftsjahres veröffentlichen und (iii) ihren Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Geschäftsbericht, von dem mindestens die wichtigsten Abschnitte ins Französische übersetzt sein müssen, innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres veröffentlichen, sowie (iv) die Öffentlichkeit über alle Änderungen der mit jeder Aktiengattung verbundenen Rechte informieren;

(iii) ist die Gesellschaft verpflichtet, die AMF rechtzeitig über alle geplanten Satzungsänderungen in Kenntnis zu setzen;

(iv) ist die Gesellschaft ferner verpflichtet, in Frankreich zeitgleich dieselbe Publizität wie im Ausland sicherzustellen.

Wie französische Emittenten auch kann die Gesellschaft ein Referenzdokument (*document de référence*) erstellen, um rechtliche und finanzielle Informationen über den Emittenten (Aktionärsstruktur, Geschäftstätigkeit, Management, jüngste Ereignisse, mögliche Entwicklungen und sonstige Finanzdaten) zu geben, ohne jedoch Informationen über eine spezielle Wertpapieremission zu enthalten. In der Praxis kann der Geschäftsbericht der Gesellschaft als Referenzdokument verwendet werden, da er die erforderlichen Informationen enthält.

Das Referenzdokument muss bei der AMF eingereicht werden und wird nach der Einreichung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im *amtlichen Markt* (genauer im Untersegment des *amtlichen Marktes*, dem *Prime Standard*) an der Frankfurter Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich zur Notierung im *amtlichen Markt* (*Prime Standard*) wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der *Deutsche Börse AG*, geführt.

Gemäß § 65 der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Jahresabschluss und Lagebericht umgehend nach der Feststellung dem Publikum bei den Zahlstellen zur Verfügung zu stellen, sofern diese nicht innerhalb Deutschlands veröffentlicht worden sind. Wenn die Gesellschaft zusätzlich zum Konzernabschluss ihren eigenen Jahresabschluss erstellt, müssen beide dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Gemäß § 62 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des *amtlichen Marktes* zu der weiteren Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) oder nach den US-Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP) in deutscher und englischer Sprache zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die Gesellschaft ist ferner gemäß § 40 des deutschen Börsengesetzes verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. Der Zwischenbericht muss innerhalb von zwei Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraumes in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt, dem Bundesanzeiger oder als Druckschrift veröffentlicht werden, die dem Publikum bei den Zahlstellen auf Verlangen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht muss ferner bei den Zulassungsstellen der Börsen, an denen die Aktien amtlich notiert werden, eingereicht werden.

Gemäß § 63 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse muss die Gesellschaft aufgrund ihrer Teilnahme am *amtlichen*

Markt (Prime Standard) Quartalsberichte in deutscher und englischer Sprache nach denselben internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen wie bei dem Jahresabschluss veröffentlichen.

Gemäß §§ 63 ff. der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, die Öffentlichkeit und die Zulassungsstellen über bestimmte Entwicklungen oder Änderungen, die die Gesellschaft oder ihre Aktien betreffen, zu informieren.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Zulassungsstellen über alle maßgeblichen Ereignisse zu informieren, die Auswirkungen auf ihre rechtliche Lage haben oder hieraus erwachsen. Aus diesem Grunde müssen alle Ankündigungen im Hinblick auf Ereignisse, die für die Aktionäre von Interesse sind, wie die Hauptversammlung der Aktionäre, Dividendenerklärungen und Ankündigungen von Dividendenausschüttungen, die Ausgabe neuer Aktien und die Ausübung von Umtausch-, Bezugs- oder Zeichnungsrechten, in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlicht werden. Die Gesellschaft ist darüber hinaus verpflichtet, alle Änderungen hinsichtlich der mit den Wertpapieren verbundenen Rechte unverzüglich zu veröffentlichen.

Veröffentlicht die Gesellschaft an den Börsen in Frankreich und Spanien Angaben, die für die Bewertung der Wertpapiere der Gesellschaft Bedeutung haben können, so hat die Gesellschaft zumindest gleichwertige Angabe an der Frankfurter Wertpapierbörse in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung im **amtlichen Markt (Prime Standard)** verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahrs mindestens für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender in deutscher und englischer Sprache zu erstellen. Dieser Unternehmenskalender muss Einzelheiten über die wichtigsten Ereignisse der Gesellschaft enthalten. 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 **amtlichen Markt** der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

Spanische Vorschriften

Gemäß einer Verfügung des Ministeriums vom 18. Januar 1991 ist die Gesellschaft verpflichtet, bei der **Comisión Nacional del Mercado de Valores** („CNMV“) und den entsprechenden spanischen Börsenaufsichtsbehörden (die die Informationen der Öffentlichkeit bekannt geben werden) relevante Informationen über die finanzielle Situation der Gesellschaft im Halbjahreszeitraum mitteilen. Diese Mitteilungen müssen jeweils für den 30. Juni und den 31. Dezember eines jeden Jahres, spätestens am darauf folgenden 1. September bzw. am 1. März, erfolgen. Sollten nach Mitteilung dieser Informationen die Jahresabschlüsse

vom Vorstand vorgelegt werden und diese nicht mit den Halbjahresinformationen übereinstimmen, muss der Vorstand diese Abweichung innerhalb der darauf folgenden 10 Börsentage mitteilen. Eine Befreiung von der Verpflichtung, Informationen wirtschaftlicher oder finanzieller Natur quartalsweise zu veröffentlichen, wurde von der CNMV erteilt.

Gemäß dem Finanzgesetz 44/2002 vom 25. November betreffend Maßnahmen zur Reform des Finanzsystems (**Ley 44/2002, de 25 de noviembre, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero**) (das „**Finanzgesetz**“) muss die Gesellschaft zusammen mit den im vorstehenden Absatz erwähnten Halbjahresinformationen quantifizierte Informationen zu allen Transaktionen mit verbundenen Parteien bereitstellen.

3.1.3.2 Besondere Offenlegungspflichten Französische Vorschriften

Gemäß **Règlement** No. 98-07 der COB müssen alle Informationen, die eine erhebliche Auswirkung auf den Marktwert der Aktien der Gesellschaft haben könnten, der Öffentlichkeit mitgeteilt werden.

Die AMF kann verlangen, dass die Gesellschaft oder eine beliebige dritte Partei alle relevanten Informationen im Hinblick auf den Anlegerschutz und ein reibungsloses Marktgeschehen veröffentlicht. Wenn einer solchen Aufforderung nicht Folge geleistet wird, kann die AMF die Informationen selbst offen legen.

Die Partei, die für die Veröffentlichung relevanter Informationen verantwortlich ist, kann beschließen, diese nicht offen zu legen, wenn (i) sie die Geheimhaltung dieser Informationen gewährleisten kann und (ii) wenn sie der Ansicht ist, dass die Geheimhaltung erforderlich ist, entweder, (a) wenn es sich um die Gesellschaft handelt, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Wahrung ihrer legitimen Interessen notwendig ist, oder (b) im Falle eines Dritten, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Durchführung einer Transaktion vorübergehend notwendig ist.

Deutsche Vorschriften

Gemäß § 15 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Informationen, die in ihrem Tätigkeitsbereich eingetreten und nicht öffentlich bekannt sind, unverzüglich zu veröffentlichen, wenn solche Informationen aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Vermögens- oder Finanzlage oder die allgemeine Geschäftstätigkeit der Gesellschaft einen wesentlichen Einfluss auf die Kursentwicklung ihrer Aktie haben können.

Die Gesellschaft muss diese Informationen vor der Veröffentlichung der **Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht** und der Geschäftsführung der Börsen mitteilen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Handel zugelassen sind.

Aufgrund der Notierung im **amtlichen Markt (Prime Standard)** muss die Gesellschaft diese Informationen zudem in englischer Sprache veröffentlichen (§ 66 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse).

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des Aktienmarktgesetzes 24/1998 vom 28. Juli 1988 (*Ley 24/1998, de 28 de Julio, del Mercado de Valores*, in der geänderten Fassung vom Ley 37/1998 vom 16. November) in der geänderten Fassung des Finanzgesetzes, ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Gemäß dem Finanzgesetz müssen alle derartigen relevanten Ereignisse der CNMV so schnell und so effizient wie möglich angezeigt werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und jeweils, soweit einschlägig, sobald die relevanten Fakten bekannt sind, die relevante Entscheidung getroffen oder der relevante Vertrag ausgefertigt wurde. Nach Möglichkeit sollte das relevante Ereignis der CNMV am Tag der Mitteilung nach Börsenschluss angezeigt werden, um eine Beeinflussung des Kurses der Aktien der Gesellschaft in der entsprechenden Börsensitzung zu vermeiden. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß dem Finanzgesetz Einzelheiten aller relevanten Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

Gemäß dem spanischen Gesetz Nr. 26/2003 vom 17. Juli 2003 bezüglich der Transparenz bei börsennotierten Gesellschaften (*Ley 26/2003 de 17 de Julio de refuerzo de la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas*, „**Spanisches Transparenzgesetz**“), das unter anderen das Aktienmarktgesetz und die Verordnung Nr. 3722/2003 des Wirtschaftsministeriums („**Ministerialverordnung**“) vom 26. Dezember 2003, die die Vorschriften des spanischen Transparenzgesetzes umsetzt, ändert, 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 der Ministerialverordnung spezifizierten Informationen enthält (die CNMV muss noch Richtlinien zur Klärung spezifischer Details bezüglich der Webseite und deren Inhalten erlassen);
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (den „**Jährlichen Corporate Governance Bericht**“) bei der CNMV einzureichen, der die in der Ministerialverordnung aufgeführten Informationen enthalten muss;
- (v) hinsichtlich der Vorschriften im Participation Agreement, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Hauptversammlungen oder Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich

der freien Übertragbarkeit von Aktien beziehen, (i) bis Juli 2006 (oder früher, wenn ein Übernahmeangebot vorliegt oder wenn eine neue Vereinbarung getroffen wird) diese Vorschriften bei der CNMV einzureichen, die diese Vorschriften sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht, (ii) die Vorschriften auf der Webseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit die Gesellschaft von dieser Verpflichtung und (iii) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen.

3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 für unbestimmte Zeit gegründet.

3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der 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:

- (a) Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt- und/oder Kommunikationsindustrie; oder
- (b) dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in holländischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam einsehbar.

Gemäß Artikel 57 der französischen Verordnung N(o) 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Greffé* des *Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel: 00.33.1.42.24.24.24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer Übersetzung ins Französische beim *Greffé* des *Tribunal de Commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland sind die Gesellschaftsstatuten bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland (81663 München, Deutschland, Tel: 00.49.89.60.70) erhältlich.

In Spanien sind die Gesellschaftsstatuten bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: 00.34.91.585.70.00) erhältlich.

3.1.8 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 Dividenden

Das Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Hauptversammlung.

Die Hauptversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Dividende ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, das Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Hauptversammlung 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 vierzehn 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 Hauptversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Hauptversammlungen

Hauptversammlungen 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 Hauptversammlung 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 Hauptversammlung 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 Hauptversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Hauptversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder Haarlemmermeer (Schiphol Flughafen) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Hauptversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Auf Antrag von Aktionären, die zusammen mindestens drei Prozent (3 %) des ausgegebenen Aktienkapitals halten, hat das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung aufzunehmen, wenn dieser Antrag mindestens sechs (6) Wochen vor dem geplanten Datum der Hauptversammlung 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.

3.1.10.2 Das Recht auf Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Hauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt werden kann.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Hauptversammlung 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 Hauptversammlung 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 Hauptversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Hauptversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „Einberufung von Hauptversammlungen“).

Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Hauptversammlung 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 Hauptversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

Der letzte Hinterlegungstag für die Aktienzertifikate und die Dokumente, die die vorgenannten Rechte verbriefen, muss in der Einberufung der Hauptversammlung bekannt gemacht werden. Dieser Tag darf nicht mehr als fünf Werktage und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Hauptversammlung 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.

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 Hauptversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung 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 einer hierzu bestimmten anderen Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erteilen.

3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor. Das niederländische Recht verlangt für bestimmte Beschlüsse wie z.B. 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 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 Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

Jeder Aktionär verfügt über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie.

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.

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Jeder Rechtsträger, der alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im niederländischen Gesetz hinsichtlich der Erklärung von Beteiligungen, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996* („WMZ“)), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten erwirbt oder veräußert, mit der Folge, dass die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung einen gewissen Schwellenwert hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die AFM unverzüglich von dieser Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Dieselben Mitteilungsvorschriften gelten in Bezug auf den Erwerb oder die Veräußerung von tatsächlichen oder bedingten Rechten auf den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten. Gemäß WMZ gelten die folgenden Schwellenkategorien für maßgebliche Beteiligungen: 0 % bis 5 %; 5 % bis 10 %; 10 % bis 25 %; 25 % bis 50 %; 50 % bis 66 2/3 %; 66 2/3 % und mehr. Die AFM veröffentlicht alle Erklärungen, die ihr gegenüber abgegeben werden, in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, in denen die Aktien an einer geregelten Börse notiert werden, in Tageszeitungen mit nationaler Verbreitung. Darüber hinaus verlangt die Satzung zwingend eine Mitteilung an die Gesellschaft für den Fall, dass der Erwerb oder die Veräußerung einer Beteiligung bei einer alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnden Person zu einer Änderung der Beteiligungsquote im Bereich von 25 % bis 33 1/3 % sowie 33 1/3 % bis 50 % führt.

Außerdem besteht nach dem WTE für bestimmte Personengruppen eine zusätzliche Mitteilungspflicht. Diese Mitteilungspflicht betrifft, unter anderem, Aktionäre mit einer direkten oder indirekten Beteiligung von mindestens 25 % am Kapital einer börsennotierten Gesellschaft, sowie deren Ehegatten, Vorfahren und Nachfahren in gerader Linie und andere Personen, mit

denen der Aktionär einen gemeinsamen Haushalt führt. Solche Aktionäre sind verpflichtet, die AFM von allen Wertpapiertransaktionen im Hinblick auf die Gesellschaft, an der sie eine Beteiligung von mindestens 25 % halten, zu unterrichten. Wenn es sich bei dem Aktionär, der eine Beteiligung von mindestens 25 % hält, um eine Gesellschaft handelt, gilt diese Verpflichtung auch für ihre Directors.

Gemäß § 26 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft zur Veröffentlichung in einem überregionalen deutschen Börsenpflichtblatt verpflichtet, wenn der Prozentsatz der von einem Aktionär der Gesellschaft gehaltenen Stimmrechte 5 %, 10 %, 25 %, 50 % oder 75 % der Stimmrechte erreicht, über- oder unterschreitet.

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors von EADS

Die Mitglieder des Board of Directors von EADS müssen der AFM ihre Beteiligung an EADS melden, unabhängig davon, ob die Beteiligung bestimmte Beteiligungsschwellen erreichen oder nicht. Jedes Mitglied des Board of Directors muss nicht nur den Prozentsatz an Aktien und Stimmrechten⁽¹⁾, sondern auch die Anzahl der von ihm oder einer von ihm kontrollierten juristischen Person gehaltenen Aktien und Stimmrechte melden.

EADS muss alle Rücktritte oder Kündigungen der Ernennung der Mitglieder ihres Board of Directors unverzüglich der AFM melden. Alle Berichte werden von der AFM in ein öffentliches Register aufgenommen, das über die AFM-Webseite zugänglich ist und von jedem Interessenten eingesehen werden kann.

Die Gesellschaft hat die AMF, die CNMV und die spanischen Börsen über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen zu informieren, die die oben genannten Schwellen überschreiten.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd (gemäß der Definition im WMZ), 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.

Die AMF hat angekündigt, dass es eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelten Informationen veröf-

fentlichen wird. Der CNMV wird diese Bekanntmachungen veröffentlichen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WMZ vorgesehenen Schwellenwerte stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Transaktionen in Wertpapieren der Gesellschaft veröffentlicht werden, die von Mitgliedern des Board of Directors der Gesellschaft (oder einer Muttergesellschaft der Gesellschaft) oder deren Ehegatten, eingetragenen Lebenspartnern und Verwandten ersten Grades durchgeführt werden. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht unverzüglich über solche Transaktionen zu informieren, es sei denn, der Gesamtbetrag dieser Transaktionen überschreitet innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen nicht den Betrag von € 25.000⁽²⁾. Die Gesellschaft ist verpflichtet, diese Mitteilung unverzüglich auf der Webseite der Gesellschaft oder in einem überregionalen deutschen Börsenpflichtblatt zu veröffentlichen. Dies gilt auch im Zusammenhang mit Gewinnbeteiligungs- und Leistungsplänen für Mitarbeiter und anderen Arten von Aktienoptionsplänen, die von der Gesellschaft gewährt werden.

Gemäß dem spanischen Transparenzgesetz ist es Directors der Gesellschaft untersagt, Transaktionen durchzuführen oder die Durchführung von Transaktionen vorzuschlagen, wenn Aktien der Gesellschaft oder verbundener Unternehmen involviert sind, über die sie aufgrund ihrer Position bevorzugte oder vertrauliche Informationen haben, wenn diese Informationen nicht veröffentlicht wurden. Zusätzlich muss ein Director, der entweder persönlich oder durch einen Mittler Aktien an der Gesellschaft oder Aktienoptionen erwirbt oder transferiert, die Gesellschaft, die Märkte, an denen deren Aktien gehandelt werden, und die CNMV informieren.

Gemäß dem LSF-Gesetz und den einschlägigen Insidergeschäftsvorschriften muss die Gesellschaft der AMF alle Transaktionen in Wertpapieren der Gesellschaft melden, die von Mitgliedern des Board of Directors, Mitgliedern des Executive Committee und allen Personen, die mit diesen Personen in Verbindung stehen, durchgeführt wurden. Die Gesellschaft muss diese Informationen auch der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Die oben dargelegten Veröffentlichungspflichten sind Bestandteil der Insidergeschäftsvorschriften, deren Hauptcharakteristika im Abschnitt „Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften“ beschrieben sind.

⁽¹⁾ In diesem Zusammenhang beinhaltet der Begriff „Aktien“ z. B. auch in Bezug auf Aktien ausgegebene Depository Receipts und Rechte, die aus einer Vereinbarung über den Erwerb von Aktien oder in Bezug auf Aktien ausgegebenen Depository Receipts resultieren, insbesondere aus Kaufoptionen, Optionsscheinen und Wandelanleihen.

⁽²⁾ Diese Schwelle entfällt nach Einführung der EU-Marktmissbrauchsrichtlinie (Richtlinie 2003/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über Insider-Geschäfte und Marktmanipulation (Marktmissbrauch)) in das deutsche Recht, was spätestens bis zum 12. Oktober 2004 erfolgen muss.

3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im WMZ), 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 fünfzehn 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 Hauptversammlungen 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 vierzehn 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 (der sich aus den zwei unabhängigen Board-Mitgliedern und einem der zwei Chief Executive Officers von EADS zusammensetzt) ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt 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 geänderter, ergänzter oder ersetzter 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 geänderter, ergänzter oder ersetzter Fassung) von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen;
- (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.

Das spanische Wertpapierrecht beinhaltet Bestimmungen, die dann greifen, wenn ein Anleger direkt oder indirekt bestimmte, als erheblich geltende Prozentsätze des Grundkapitals einer an spanischen Börsen gehandelten Gesellschaft erwirbt. Diese in Artikel 1 der kürzlich durch die königliche Verfügung 432/2003 vom 11. April geänderten königlichen Verfügung 1197/1991 vom 26. Juli in Bezug auf Übernahmeangebote niedergelegten Bestimmungen sehen vor, dass der besagte Anleger anbieten muss, die folgenden Prozentsätze zu erwerben: Beim Erwerb von 25 % der Aktien oder anderer Wertpapiere (wie etwa Zeichnungsrechte, Wandelschuldverschreibungen, Bezugsscheine

oder sonstige ähnliche Wertpapiere, die diesen Anleger direkt oder indirekt zur Zeichnung oder zum Erwerb von Aktien berechnen), oder eines Schwellenwertes, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als ein Drittel und weniger als die Hälfte plus einen der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren oder, wenn der Anleger bereits zwischen 25 % und 50 % hält und innerhalb der folgenden 12 Monate weitere 6 % dazukaufen möchte, muss das Angebot bei mindestens 10 % liegen; wenn er die Schwelle von 50 % erreicht oder überschreitet oder einen Schwellenwert, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als die Hälfte der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren, muss das Angebot bei 100 % liegen. Angesichts der verschiedenen Schwellengrößen in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 und in Artikel 15 der Gesellschaftsstatuten von EADS, (die, kurz gesagt, prinzipiell verlangen, dass ein Übernahmeangebot in Höhe von 100 % des Aktienkapitals erfolgt, falls ein Aktionär (alleine oder gemeinsam mit anderen Aktionären) direkt oder indirekt über eine Anzahl von Aktien oder Stimmrechten verfügt, die 33 1/3 % des oben beschriebenen Grundkapitals von EADS übersteigt), ist die Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (nachstehend „SEPI“ genannt), ein Minderheitsaktionär von EADS, der Auffassung, dass die königliche Verfügung 1197/1991 für EADS als niederländische, in drei verschiedenen Ländern (Spanien, Frankreich und Deutschland) börsennotierte Gesellschaft keine Gültigkeit besitzt und die Gesellschaftsstatuten ordnungsgemäß vorsehen, dass ein Übernahmeangebot immer dann erfolgen muss, wenn 33 1/3 % des Grundkapitals erworben worden sind. SEPI hat im Namen von EADS diese Frage mit der CNMV besprochen und diese hat schriftlich bestätigt, dass „der angenommene Vorgang nicht in den Rahmen der oben erwähnten königlichen Verfügung 1197/1991 fällt“ und dass daher die besagte königliche Verfügung 1197/1991 für EADS keine Gültigkeit besitzt.

Ferner hat die CNMV in einem Antwortschreiben vom 19. Juni 2000 auf eine Anfrage von bestimmten Aktionären von EADS erklärt, dass die königliche Verfügung 1197/91 vom 26. Juli 1991 in Bezug auf Übernahmeangebote nicht für Übertragungen von Aktien zwischen Parteien der Aktionärsverträge von EADS gilt, vorausgesetzt, dass diese Übertragungen im Rahmen der Aktionärsverträge erfolgen und dass diese Verträge in Kraft bleiben.

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 im Zeitpunkt der Aktienausgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitar-

beiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Hauptversammlung. Ferner kann die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht kann durch Hauptversammlungsbeschluss beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Hauptversammlungsbeschlüsse 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.

Auf der Hauptversammlung am 6. Mai 2003 ermächtigten die Aktionäre das Board of Directors, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 1 % des genehmigten Grundkapitals auszugeben und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahre 2005 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll das Board of Directors die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können. Die am 6. Mai 2003 abgehaltene Hauptversammlung ermächtigte das Board of Directors, die bevorzugten Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahr 2005 einzuschränken oder auszuschließen und Aktienoptionspläne und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zu genehmigen, die Gewährung von Rechten zum Bezug von Aktien enthalten können, die zu den in diesen Plänen spezifizierten Zeitpunkten ausgeübt werden können.

Die Hauptversammlung 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 Hauptversammlung abgegebenen Stimmen bedarf.

3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das emittierte Grundkapital der Gesellschaft € 812.885.182; es besteht aus 812.885.182 Aktien mit einem Nennwert von € 1 pro Aktie.

3.2.3 Genehmigtes Kapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das genehmigte Kapital der Gesellschaft € 3 Mrd.; es besteht aus 3.000.000.000 Aktien im Wert von € 1 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 „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“) 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 2003 ausgegeben wurden, eintreten würde:

Potenzielles Grundkapital von EADS	Anzahl der Aktien	Verwässerungsprozent-satz des Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	Verwässerungsprozent-satz der Stimmrechte
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments ausgegeben wurden	812.885.182	96,7 %	800.957.248	96,6 %
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	27.889.080	3,3 %	27.889.080 ^(*)	3,4 %
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	840.774.262	100 %	828.846.328	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 sein. Siehe „3.3.7.1 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft – Niederländisches Recht“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach den Transaktionen	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	1.000 NLG	100	–	100	100.000 NLG
3. April 2000	Umstellung auf Euro	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 der Aktien der Gesellschaft	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 €

⁽¹⁾Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von € 55.849.772 verrechnet.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

EADS vereinigt im Gefolge einer Reihe von im Juli 2000 stattgefundenen Geschäftsvorgängen die Aktivitäten von Aerospatiale Matra (nachstehend „**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“ genannt), der DaimlerChrysler Aerospace AG (nachstehend „**Dasa AG**“ genannt) – mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten – (nachstehend „**Dasa**“ genannt) und der Construcciones Aeronauticas SA (nachstehend „**CASA**“ genannt).

In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „Zusammenschluss zu EADS“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

Der Begriff „indirekte EADS-Aktien“ bezieht sich auf von DaimlerChrysler AG (nachstehend „**DaimlerChrysler**“ genannt), SEPI und Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace (nachstehend „**SOGEADE**“ genannt) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen

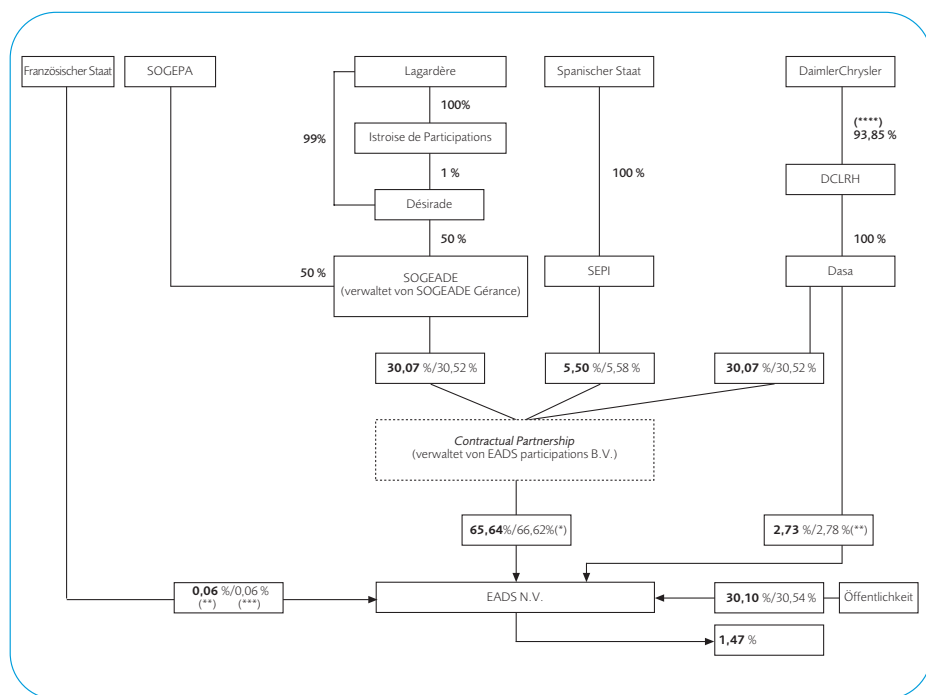
Stimmrechte ausübt, sowie für Istroise de Participations, Lagardère SCA (nachstehend „Lagardère“ genannt) und die Société de Gestion de Participations Aéronautiques (nachstehend „SOGEPA“ genannt), bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über SOGEADE gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an SOGEADE erkennen lassen.

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der Dasa AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von DaimlerChrysler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der Dasa AG werden als Rechte und Pflichten von DaimlerChrysler bezeichnet.

Nach dem Datum dieses Dokuments werden 30,07 % der EADS-Aktien von Dasa AG, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („DCLRH“), einer 93,85 %igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler gehalten. SOGEADE, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50 % SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50 % Désirade gehört, hält

30,07 % der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *société par actions simplifiée*, deren Grundkapital zu 99 %⁽³⁾ von Lagardère und zu 1 % von Istroise de Participations, das wiederum Lagardère gehört, gehalten wird. Demnach befinden sich 60,14 % des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht beherrschen (nachstehend „Contractual Partnership“ genannt). Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,50 % des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft halten 30,10 % bzw. 1,47 % des Grundkapitals von EADS. DaimlerChrysler und die *République Française* (der „französische Staat“) halten direkt jeweils 2,73 % und 0,06 % dieses Grundkapitals, wobei diese Aktienbestände spezifischen Bestimmungen unterliegen.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die gegenwärtige Eigentümerstruktur von EADS (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung jeglicher Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“ weiter unten).



(*) EADS Participations B.V. übt die mit den von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.

(**) Der französische Staat und DaimlerChrysler üben die mit diesen EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte genauso aus, wie die EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt (wobei im Falle des französischen Staates diese Aktien bei der *Caisse des dépôts et consignations* platziert werden).

(***) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Bezahlung einer Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

(****) Die Gesellschaft DCLRHR befindet sich zu 93,85 % im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.

(3) Im Juli 2003 wurden, wie ursprünglich beim Zusammenschluss zu EADS vereinbart, die von BNP Paribas und AXA (die „Französischen Finanzinstitute“), die durch eine gemeinsam organisierte Gesellschaft, die Istroise de Participations, handeln, gehaltenen indirekten EADS-Aktien zu Lagardère transferiert.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, befinden sich im Abschnitt „Teil 1/2.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee“.

Zum Datum dieses Dokuments hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 % beteiligt ist, 11.927.934 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Ca. 3,55 % des Kapitals und 3,60 % der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind einmal der Zusammenschluss zu EADS zwischen DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPa, SOGEADE und SEPI betreffenden Geschäftsvorgänge markierende Beteiligungsvertrag (nachstehend „**Participation Agreement**“ genannt) sowie ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen SOGEADE, 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 (vor allem ein Aktionärsvertrag (nachstehend „**SOGEADE-Aktionärsvertrag**“ genannt), der nach dem Zusammenschluss zwischen SOGEPa und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, DaimlerChrysler und DCLRH). 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 DaimlerChrysler, SOGEADE und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Recht, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und dort zu reden).

Die vorstehenden Verträge regeln u.a. die folgenden Angelegenheiten:

- die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance (Komplementärin und geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der SOGEADE);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa und Lagardère;

- die Abwehr feindlicher Übernahmeversuche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPa oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die SOGEADE DaimlerChrysler 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 von EADS Participations B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE nominiert (wobei SOGEADE bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). DaimlerChrysler und SOGEADE nominieren jeweils vier Directors, außer wenn beide Anderweitiges vereinbaren, und jeder nominiert aus seinem Anteil an den Directors einen Chairman und einen Chief Executive Officer. Ab dem 8. Juli 2003 hat SEPI nicht mehr das automatische Recht, einen Director zu nominieren. Bei der Hauptversammlung von EADS Participations B.V., die am 8. Juli 2003 stattfand, genehmigten SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI einstimmig die Bestellung eines weiteren Director für das Board of EADS Participations B.V., der von SEPI nominiert wurde, wodurch sich die Anzahl der Directors auf neun erhöhte.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE 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 sechs Mitgliedern, mit Ausnahme bestimmter Angelegenheiten, die die vorherige einstimmige Zustimmung von DaimlerChrysler und SOGEADE erfordern. Seit dem 8. Juli 2003 hat der von SEPI nominierte Director nicht länger die Fähigkeit, Entscheidungen des Board von EADS Participations B.V. zu verhindern, die eine größere Veränderung des CASA Industriepfandes und/oder seiner Durchführung (die „**CASA-Angelegenheiten**“) betreffen.

Übertragung der EADS-Aktien

Im Zeitraum zwischen der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS und dem 1. Juli 2003 (dem „**Stillhaltezeitraum**“) war die Fähigkeit von DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère, SOGEPa und der französische Staat eingeschränkt, Aktien von EADS zu übertragen.

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraums am 1. Juli 2003 sind DaimlerChrysler, SOGEADE, 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 DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SOGEADE), SOGEADE (im Fall eines Verkaufs seitens DaimlerChrysler) oder SOGEADE und DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der entsprechenden Parteien am Markt zu verkaufen;
- bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPA oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zu Gunsten von Lagardère bzw. SOGEPA. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise SOGEPA und auch mit der Zustimmung von DaimlerChrysler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrechts von DaimlerChrysler an der Börse veräußert werden;
- Lagardère und SOGEPA haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch SOGEPA bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (sogenanntes „**Tag-along**“);
- 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 von 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 DaimlerChrysler oder SOGEADE 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 Drit-

ten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem DaimlerChrysler und SOGEADE 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 DaimlerChrysler oder SOGEADE 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 DaimlerChrysler und/oder SOGEADE anbieten muss, so dass DaimlerChrysler und/oder SOGEADE im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens DaimlerChrysler, SOGEADE oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von SOGEADE, DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler oder SOGEADE unter 10 % der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von DaimlerChrysler und SOGEADE (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 DaimlerChrysler oder SOGEADE gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5 % oder weniger beträgt; oder
- (ii) wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, SOGEPA, SOGEADE, oder DaimlerChrysler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von SOGEADE-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „**Beherrschungs-**

wechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement 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 Beherrschungswechsel von Lagardère oder SOGEPA auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE oder (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von SOGEADE oder DaimlerChrysler folgendes zu geschehen hat:

- (i) die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre SOGEADE-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder SOGEPA) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE 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 DaimlerChrysler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder SOGEPA gehaltenen SOGEADE-Aktien oder für die von DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) DaimlerChrysler, Lagardère oder SOGEPA, (b) SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler im Fall eines Beherrschungswechsels bei SOGEADE, oder (d) DaimlerChrysler oder SOGEADE 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 SOGEADE-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind DaimlerChrysler und SOGEADE, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die

sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, SOGEADE oder DaimlerChrysler (je nachdem was zutrifft) noch 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 DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils SOGEADE, DaimlerChrysler oder SOGEADE und DaimlerChrysler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder SOGEPA eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von SOGEADE zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder DaimlerChrysler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat SOGEPA mit Zustimmung von DaimlerChrysler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch SOGEPA, ist die Zustimmung von DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler und DCLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- seine über SOGEPA, SOGEADE und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15 % zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten.

Ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem

Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von SOGEPA oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der SOGEADE-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich für Anlagezwecke gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (nachstehend „**Vertrag über ballistische Raketen**“ genannt) 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 DaimlerChrysler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des SOGEADE-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der SOGEADE-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPA (50 %) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiées*, (50 %) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst wird gehalten von Lagardère (99 %) und Istroise de Participations (1 %), einem Unternehmen, das gänzlich Lagardère gehört. Lagardère besitzt deshalb indirekt 50 % von SOGEADE.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von SOGEADE, SOGEADE Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée* und verwaltet SOGEADE.

Das Board of Directors von SOGEADE Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère und SOGEPA nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von SOGEADE 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 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als € 500 Mio. 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 zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen sollen auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt werden (siehe oben „*Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats*“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von SOGEADE 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 SOGEADE 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 SOGEADE-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Die indirekten Beteiligungen der SOGEADE-Aktionäre an EADS sollen sich zu jeder Zeit in der Beteiligungsstruktur von SOGEADE widerspiegeln.

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Herrschaftswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von SOGEPA zu bestimmenden und von DaimlerChrysler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen SOGEADE-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

Die SOGEADE-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder SOGEPA nicht mehr im Besitz von mindestens 20 % des SOGEADE-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 SOGEADE Gérance benennen kann, solange es mindestens eine SOGEADE-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 SOGEADE Aktionärsvereinbarung endet, wenn DaimlerChrysler 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 SOGEADE berücksichtigt.

Verkaufsoption

Im Participation Agreement gewährt SOGEADE DaimlerChrysler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien, die DaimlerChrysler

ausüben kann, (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der SOGEPA gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von SOGEADE 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 DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich SOGEADE die EADS-Aktien von DaimlerChrysler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch DaimlerChrysler von SOGEPA verlangen, dass SOGEPA an die Stelle von SOGEADE tritt. DaimlerChrysler 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 SOGEADE zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) SOGEPA verpflichtet, anteilig an die Stelle von SOGEADE zu treten und die Aktien zu kaufen, die DaimlerChrysler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können SOGEPA oder Lagardère die Auflösung von SOGEADE und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend im Abschnitt „SOGEADE“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

Pfandrecht an EADS-Aktien, das der EADS Participations B.V. gewährt wird

Beim Zusammenschluss zu EADS haben SOGEADE, DaimlerChrysler 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.

Einbringungen in EADS – Spezielle Verpflichtungen von EADS

EADS hat sich verpflichtet, über die von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI eingebrachten Anteile sieben Jahre lang nicht zu verfügen. Die Einbringungsverträge, die zwischen EADS einerseits und Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI andererseits abgeschlossen worden sind, sehen vor, dass EADS, falls sie dies für wünschenswert hält, diese Anteile mit der Maßgabe veräußern kann, dass EADS auf Verlangen Lagardère und SOGEPA (falls von Aerospatiale Matra eingebrachte Anteile verkauft wer-

den), Dasa AG oder SEPI gegebenenfalls für alle ihnen tatsächlich wegen der durch den Verkauf der Aktien durch EADS entstandenen Steuernachteile (tatsächlich gezahlte oder getragene Steuern, einschließlich des Verbrauchs bestehender Verlustvorträge) entschädigt. Diese Entschädigungsverpflichtung erlischt sieben Jahre nach dem Tag der Einbringung. Werden alle drei, Lagardère, SOGEPA und Dasa AG entschädigt, wird das Board of Directors den Betrag der Entschädigung anhand eines eigens zu diesem Zweck erstellten Berichts festsetzen, der von den beiden unabhängigen Direktoren der EADS vorgelegt wird. Über den Betrag und die Bedingungen dieser Entschädigung wird die Hauptversammlung unterrichtet.

Dienstleistungen des Lagardère Konzerns

Bei der Fusion von Aerospatiale und Matra Hautes Technologies wurde vereinbart, dass die von Lagardère Ressource (vormals Matra Hachette General), einer hundertprozentigen Tochter von Lagardère, an die direkten und indirekten Tochtergesellschaften von Matra Hautes Technologies, die in Aerospatiale eingebracht wurden, erbrachten Verwaltungsdienstleistungen unverändert bis zum 31. Dezember 2003 bestehen bleiben.

Seit dem 31. Dezember 2003 sind alle von Lagardère Ressource erbrachten Verwaltungsdienstleistungen zu diesem Datum gekündigt worden.

DADC

EADS Deutschland GmbH gehören 75 % der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs-AG („DADC“) (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 93,58 % der DADC und zu 6,42 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 89,9 % und der Familie Dornier weniger als 10,1 % 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 DaimlerChrysler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn DaimlerChrysler mindestens 20 % des Kapitals kontrolliert. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Anteilen an der Dornier GmbH, die Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen) gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des DaimlerChrysler Kon-

zerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende von (je nach Art der Anteile) 8,7 % oder 15 % des Nennwerts ihrer Anteile zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. DaimlerChrysler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Anteilseigner 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 DaimlerChrysler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem DaimlerChrysler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von DaimlerChrysler oder einem anderen, mit DaimlerChrysler assoziierten und von DaimlerChrysler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG einen Vertrag ab, dem zufolge DaimlerChrysler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. DaimlerChrysler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Anteile hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Ferner hat sich DCLRH 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 DCLRH (oder eine andere Gesellschaft des DaimlerChrysler Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., Dasa AG (oder eine Gesellschaft des Dasa Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für DaimlerChrysler in EADS oder die Dasa AG Gruppe 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.

3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien von EADS sind Namensaktien. Das Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von NLG 500.000 gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils NLG 1.000 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 folgt (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 (0,53 % des Kapitals von EADS zum Datum dieses Dokuments) 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 Verteilung 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, die zum Datum dieses Dokuments jeweils 0,92 % und 2,06 % des Kapitals von EADS darstellen) 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).

Seit der Einreichung des *Referenzdokuments* der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2002 bei der COB am 2. April 2003 hat die Gesellschaft keine Schwellenwert-Mitteilungen erhalten. Nach Wissen der Gesellschaft hält kein Aktionär der Gesellschaft mit Ausnahme der in nachstehender Tabelle aufgeführten Anteilseigner mehr als 5 % des Kapitals bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft.

Die Aufteilung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung irgendwelcher Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 1. April 2004			Position zum 2. April 2003			Position zum 18. April 2002		
	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte
Dasa AG	244.447.704	30,07 %	30,52 %	244.447.704	30,13 %	30,52 %	244.447.704	30,21 %	30,25 %
SOGEADE	244.447.704	30,07 %	30,52 %	244.447.704	30,13 %	30,52 %	244.447.704	30,21 %	30,25 %
SEPI	44.690.871	5,50 %	5,58 %	44.690.871	5,51 %	5,58 %	44.690.871	5,52 %	5,53 %
<i>Zwischensumme</i>									
<i>Contractual</i>									
<i>Partnership</i>									
Dasa AG	22.227.478	2,73 %	2,78 %	22.227.478	2,74 %	2,77 %	22.227.478	2,75 %	2,75 %
Französischer Staat	502.746 ^(*)	0,06 %	0,06 %	502.746	0,06 %	0,06 %	2.748.681	0,34 %	0,34 %
Öffentlichkeit	244.640.745 ^(**)	30,10 %	30,54 %	244.640.745	30,16 %	30,55 %	249.585.180	30,84 %	30,88 %
Rückkauf eigener Aktien ^(***)	11.927.934	1,47 %	–	10.241.252	1,27 %	–	1.027.943	0,13 %	–
Insgesamt	812.885.182	100,00 %	100,00 %	811.198.500	100,00 %	100,00 %	809.175.561	100,00 %	100,00 %

^(*) 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 Datum dieses Dokuments hielten Mitarbeiter von EADS ca. 3,55 % des Aktienkapitals und 3,60 % der Stimmrechte.

^(***) Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Anrechte 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*“, TPI) gehalten werden, die jeweils mehr als zehntausend Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. März 2003 abgeschlossen wurde, wurden 1.038 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 181.221.387 EADS-Aktien halten (einschließlich 4.852.490 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 20.562.887 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

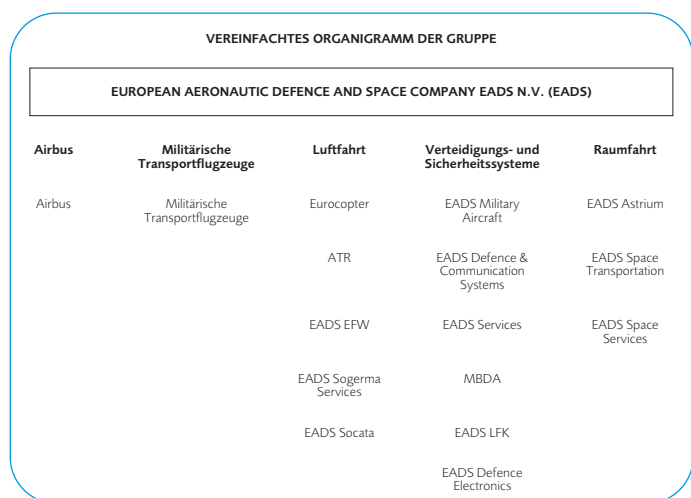
Die derzeitige Kapitalstruktur der Gesellschaft ist in vorstehendem Abschnitt „– Aktionärsstruktur“ dargestellt.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe vorstehend Abschnitt „– Aktionärsstruktur“ und Abschnitt „– Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die Organisation der Tätigkeit von EADS dar.



3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 Niederländisches Recht

Vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung kann die Gesellschaft 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 ein Zehntel des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Hauptversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Die Hauptversammlung von EADS am 6. Mai 2003 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der Hauptversammlung von EADS am 17. Mai 2002 aufhob und ersetzte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (€ 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse am Ende des Handelstags, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, notierten Preises liegt.

Das Board of Directors beauftragte die Chief Executive Officers infolge seines Beschlusses vom 10. Oktober 2003 im Rahmen des Belegschaftsaktieneigentumsplans für das Jahr 2003 (siehe „Teil 1/2.3.2 Mitarbeiterangebot“) ein Aktienrückkaufprogramm für die Gesellschaft für den Rückkauf von bis zu maximal 2.027.996 ihrer eigenen Aktien (je nach der Anzahl der Aktien, die durch die berechtigten Mitarbeiter tatsächlich gezeichnet wurden) einzuführen, die zu diesem Zeitpunkt 0,25 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft repräsentierten. Die Ziele und Charakteristika dieses Aktienrückkaufprogramms sind in der *note d'information* dargelegt, die am 27. Oktober 2003 von der COB unter der Nummer 03-927 genehmigt wurde. Die Einführung dieses Aktienrückkaufprogramms führte zum Erwerb von 1.686.682 eigener Aktien durch die Gesellschaft.

Zum Datum dieses Dokuments hatte die Gesellschaft insgesamt 11.927.934 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft.

Auf der für den 6. Mai 2004 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die oben genannte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, auf jeden Fall einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (€ 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse zum Handelsschluss des Handelstages, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt, solange die Gesellschaft bei derartigen Rückkäufen nicht mehr als 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, sofort einen Bericht bei der AFM einzureichen, der detaillierte Informationen über solche Käufe enthält, es sei denn, eine Befreiung ist einschlägig. Die AFM stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

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 *Règlement* No. 98-02 (abgeändert durch *Règlements* Nr. 2000-06, No. 2003-02 und No. 2003-06) der COB erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Einreichung einer *note d'information*, die die Zustimmung (oder „*visa*“) der AMF erhalten hat.

Gemäß *Règlement* No. 90-04 (abgeändert durch *Règlements* No. 92-03, No. 98-03, No. 2000-06 und No. 2002-02) der COB ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren ei-

genen Aktien den Markt zu manipulieren. *Règlement* No. 90-04 bestimmt ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, monatliche Berichte mit detaillierten Informationen über solche Käufe bei der AMF einzureichen. Die AMF stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung⁽⁴⁾.

3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Handel mit eigenen 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 Handel mit eigenen 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.

3.4 Börseninformation

Das Grundkapital der Gesellschaft ist in 812.885.182 Aktien eingeteilt, die derzeit unter der Kennung „EAD“ an der Pariser Börse, der Frankfurter Börse und den spanischen Börsen gehandelt werden und Bestandteil des CAC 40-Index sowie des MDAX-Index sind.

Die folgenden Tabellen zeigen die durchschnittlichen Transaktionsvolumina pro Tag für die angegebenen Zeiträume und die höchsten und niedrigsten Kurse der EADS-Aktien an der Pariser, der Frankfurter und den spanischen Börsen.

⁽⁴⁾ EADS reicht diese Berichte auch bei der CNMV, der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht und der AFM ein.

Pariser Wertpapierbörse

	Handels- volumen	Durchschn. Handels- volumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats- Hoch	Monats- Tief
2000						
Juli (ab 10.)	28.006.987	1.867.132	507.785.107	33.852.340	19,19	17,40
August	25.823.476	1.122.760	384.575.157	16.720.659	18,05	16,05
September	30.460.407	1.450.496	571.089.464	27.194.736	20,10	17,06
Oktober	54.407.858	2.473.084	1.184.877.998	53.858.091	24,10	18,88
November	33.635.272	1.528.876	810.699.388	36.849.972	25,20	22,47
Dezember	27.572.339	1.451.176	628.842.769	31.442.138	24,29	20,12
2001						
Januar	39.914.713	1.814.305	922.430.115	41.928.642	24,03	21,90
Februar	28.371.942	1.418.597	671.386.276	33.569.314	23,59	21,10
März	40.195.234	1.827.056	808.266.895	36.739.404	23,56	18,20
April	23.042.758	1.212.777	466.130.786	24.533.199	21,50	19,22
Mai	30.810.517	1.400.478	680.973.860	30.953.357	24,00	19,50
Juni	36.622.362	1.831.118	847.614.750	42.380.738	25,07	20,67
Juli	23.998.212	1.090.828	531.019.150	24.137.234	23,50	21,02
August	29.135.094	1.266.743	602.364.447	26.189.759	23,60	18,64
September	55.227.242	2.761.362	724.387.025	36.219.351	19,94	9,14
Oktober	49.407.887	2.148.169	592.687.519	25.769.023	13,65	9,90
November	40.347.151	1.833.961	550.247.341	25.011.243	14,57	12,00
Dezember	19.755.943	1.097.552	271.754.537	15.097.474	15,24	13,05
2002						
Januar	26.525.882	1.205.722	363.824.632	16.537.483	14,90	12,52
Februar	21.298.834	1.120.991	287.799.414	15.147.338	14,80	12,71
März	31.975.439	1.682.918	517.520.338	27.237.913	17,45	14,53
April	35.889.677	1.794.484	580.351.224	29.017.561	17,08	15,18
Mai	45.646.138	1.901.922	779.829.454	32.492.894	18,45	15,93
Juni	31.749.880	1.671.046	504.393.890	26.547.047	17,60	14,03
Juli	46.935.443	2.040.671	737.366.977	32.059.434	17,71	13,28
August	23.084.592	1.282.477	341.095.955	18.949.775	16,68	13,46
September	39.530.265	1.882.394	476.338.740	22.682.797	13,65	10,41
Oktober	55.312.620	2.404.897	599.820.170	26.079.138	13,55	8,67
November	34.660.783	1.650.513	409.210.849	19.486.231	13,39	10,35
Dezember	34.109.924	1.705.496	382.128.122	19.106.406	13,39	9,65
2003						
Januar	41.084.015	1.867.455	420.579.852	19.117.266	11,70	8,89
Februar	31.503.649	1.575.182	271.850.579	13.592.529	9,93	7,25
März	46.872.323	2.232.015	355.854.789	16.945.466	9,10	6,33
April	51.698.858	2.349.948	406.330.625	18.469.574	8,65	6,87
Mai	45.882.586	2.085.572	390.153.125	17.734.233	9,80	7,75
Juni	62.648.698	2.983.271	659.656.740	31.412.226	11,48	9,22
Juli	55.248.723	2.402.118	696.341.886	30.275.734	14,45	10,41
August	30.590.530	1.456.692	436.033.159	20.763.484	14,74	13,56
September	47.237.941	2.147.179	698.671.170	31.757.780	16,47	12,80
Oktober	60.098.669	2.612.986	938.858.930	40.819.953	18,04	12,99
November	70.012.235	3.500.612	1.257.952.390	62.897.620	19,18	16,60
Dezember	46.490.041	2.213.811	891.365.537	42.445.978	20,20	18,00
2004						
Januar	49.595.902	2.361.710	908.903.760	43.281.131	19,39	17,26
Februar	35.148.871	1.757.444	620.323.172	31.016.159	18,81	16,95

Quelle: Bloomberg Database

Frankfurter Wertpapierbörse

	Handels- volumen	Durchschn. Handels- volumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats- Hoch	Monats- Tief
2000						
Juli (ab 10.)	10.021.156	626.322	126.313.029	7.894.564	19,00	17,20
August	2.296.984	99.869	39.539.352	1.719.102	18,30	16,00
September	2.667.145	127.007	47.534.427	2.263.544	20,02	17,05
Oktober	2.116.370	96.199	40.178.886	1.913.280	24,05	19,00
November	1.100.523	50.024	25.983.694	1.181.077	25,90	22,50
Dezember	646.677	34.036	15.011.258	750.563	24,30	20,06
2001						
Januar	623.484	28.340	13.824.417	628.383	23,90	21,80
Februar	519.634	25.982	11.758.970	587.948	23,52	21,21
März	558.229	25.374	12.349.913	561.360	23,50	18,50
April	262.503	13.816	5.292.404	278.548	21,70	19,20
Mai	491.162	22.326	10.860.045	493.638	23,97	19,70
Juni	817.372	38.922	18.911.714	900.558	25,20	20,61
Juli	958.870	46.664	21.167.451	1.029.124	23,45	20,57
August	753.104	39.034	15.668.232	822.343	23,50	18,60
September	2.039.979	102.970	25.656.940	1.301.782	19,97	9,20
Oktober	1.217.290	52.926	14.786.737	642.902	13,80	10,00
November	861.507	39.159	11.688.046	531.275	14,70	10,90
Dezember	626.512	36.854	8.653.911	509.054	15,10	13,00
2002						
Januar	687.609	31.255	9.416.004	428.000	14,81	12,50
Februar	484.884	24.244	6.523.078	326.154	14,30	12,70
März	852.539	42.627	13.770.868	688.543	17,48	13,90
April	910.722	45.536	14.479.100	723.955	17,50	15,15
Mai	551.598	22.983	9.466.389	394.433	18,45	16,00
Juni	409.279	21.541	6.464.362	340.230	17,46	14,10
Juli	501.338	21.797	7.710.529	335.240	17,62	13,50
August	223.696	12.428	3.294.759	183.042	16,60	13,30
September	486.634	23.173	5.788.128	275.625	13,80	10,50
Oktober	718.288	31.230	7.759.130	337.353	13,37	8,80
November	510.315	24.301	6.035.121	287.387	13,28	10,41
Dezember	561.626	28.081	6.268.283	313.414	13,31	9,78
2003						
Januar	629.888	28.631	6.440.735	292.761	11,80	8,80
Februar	543.124	27.156	4.680.095	234.005	9,98	7,27
März	1.746.387	83.161	14.362.272	683.918	9,38	6,30
April	1.365.736	62.079	10.669.097	484.959	8,65	6,90
Mai	1.058.476	48.113	8.970.172	407.735	9,75	7,70
Juni	1.667.506	79.405	17.802.437	847.735	11,50	9,25
Juli	1.734.296	75.404	21.359.965	928.694	14,40	10,35
August	863.962	41.141	12.316.746	586.512	14,94	13,57
September	1.702.772	77.399	25.378.004	1.153.546	17,85	12,90
Oktober	1.674.219	72.792	26.604.092	1.156.700	17,99	13,00
November	1.616.328	80.816	29.053.089	1.452.654	19,10	16,60
Dezember	1.738.852	82.802	33.370.991	1.589.095	20,27	17,86
2004						
Januar	2.132.747	101.559	39.223.881	1.867.804	19,40	17,25
Februar	1.170.392	58.520	20.711.768	1.035.588	18,80	16,90

Quelle: Bloomberg Database

Spanische Wertpapierbörsen

	Handels- volumen	Durchschn. Handels- volumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats- Hoch	Monats- Tief
2000						
Juli (ab 10.)	18.203.064	1.137.692	330.862.873	20.678.930	19,10	17,00
August	1.733.497	75.369	30.022.590	1.305.330	18,39	16,01
September	4.016.475	191.261	75.331.737	3.587.226	20,07	17,02
Oktober	4.868.795	221.309	99.463.587	4.736.361	24,00	18,50
November	1.293.184	58.781	29.653.441	1.347.884	25,10	22,10
Dezember	655.922	34.522	13.991.513	777.306	24,50	20,20
2001						
Januar	447.403	20.337	9.939.805	451.809	23,99	21,77
Februar	415.608	20.780	9.173.076	458.654	23,52	21,14
März	446.407	20.291	9.742.541	442.843	23,50	18,01
April	182.638	9.613	3.543.739	186.513	21,90	19,13
Mai	243.750	11.080	5.423.419	246.519	23,90	19,70
Juni	302.249	14.393	6.988.672	332.794	24,98	20,80
Juli	132.517	6.024	2.927.541	133.070	23,32	21,10
August	342.359	16.124	7.060.800	320.945	23,50	18,90
September	791.965	39.598	10.074.145	503.707	20,00	9,20
Oktober	694.478	30.195	8.212.669	357.073	13,60	10,00
November	554.396	25.200	7.547.151	343.052	14,53	12,11
Dezember	368.870	21.698	5.067.135	298.067	14,45	13,11
2002						
Januar	560.834	25.492	7.608.542	345.843	14,85	12,57
Februar	326.840	17.202	4.429.110	233.111	14,76	12,77
März	598.644	31.508	9.678.288	509.384	17,40	14,30
April	353.915	17.696	5.733.831	286.692	17,05	15,18
Mai	517.966	21.582	8.935.214	372.301	18,25	16,05
Juni	341.322	17.964	5.467.806	287.779	17,63	14,20
Juli	277.767	12.077	4.400.045	191.306	17,66	13,53
August	173.359	9.631	2.532.757	140.709	16,55	13,50
September	249.687	11.890	3.053.515	145.405	13,98	10,55
Oktober	613.348	26.667	6.672.879	290.125	13,45	8,82
November	781.926	37.235	9.124.295	434.490	13,36	10,45
Dezember	486.758	24.338	5.430.877	271.544	13,33	9,75
2003						
Januar	904.400	41.109	9.267.742	421.261	11,62	8,90
Februar	623.576	31.179	5.271.716	263.586	9,90	7,28
März	1.175.515	55.977	9.026.197	429.819	9,02	6,41
April	2.867.930	130.360	22.731.695	1.033.259	8,65	6,91
Mai	2.576.034	117.092	22.034.774	1.001.581	9,77	7,75
Juni	2.671.875	127.232	28.002.606	1.333.457	11,48	9,26
Juli	2.224.848	96.733	27.389.359	1.190.842	14,38	10,42
August	776.963	36.998	11.054.279	526.394	14,71	13,59
September	1.754.879	79.767	26.109.086	1.186.777	16,48	12,89
Oktober	1.735.945	75.476	27.239.068	1.184.307	17,99	13,00
November	1.308.781	65.439	23.407.929	1.170.396	19,10	16,61
Dezember	1.863.354	88.731	35.231.343	1.677.683	20,10	18,01
2004						
Januar	1.698.734	80.892	31.138.245	1.482.774	19,40	17,29
Februar	1.276.509	63.825	22.531.318	1.126.566	18,79	16,98

Quelle: Bloomberg Database

3.5 Dividenden

3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Für die Geschäftsjahre 2000 und 2001 wurde am 27. Juni 2001 bzw. am 28. Juni 2002 jeweils eine Barausschüttung in Höhe von € 0,50 brutto je Aktie vorgenommen und am 12. Juni 2003 für das Geschäftsjahr 2002 in Höhe von € 0,30 brutto je Aktie.

Auf der für den 6. Mai 2004 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge am 4. Juni 2004 eine Barausschüttung in Höhe von € 0,40 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2003 erfolgen soll.

3.5.2 Dividendenpolitik von EADS

Das Board of Directors wird auf der für den 6. Mai 2004 einberufenen Hauptversammlung die Zahlung einer Barausschüttung in Höhe von € 0,40 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2003 empfehlen.

Die Höhe dieser empfohlenen Barausschüttung resultiert aus der Wertentwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2003 und aus der Auswertung von Ausschüttungssätzen einer Auswahl an maßgeblichen europäischen Unternehmen, wobei der Nettogewinn vor Goodwill-Abschreibung zugrunde gelegt wurde.

Im derzeitigen kritischen Augenblick für staatliche Märkte spiegelt dieses Ausschüttungsniveau das Vertrauen des Managements in die zukünftigen Gewinne der Gesellschaft wider, da die Auswirkungen des zyklischen Aufschwungs, das Wachstum der Verteidigungsaktivitäten und die Einführung der A380 in den Luftverkehrsdienst ein nachhaltiges Wachstum erwarten lassen.

In Zukunft wird die Dividendenpolitik von EADS und deren Vorgehensweise bei der Bildung von Rückstellungen vom Board of Directors den Aktionären derart vorgeschlagen, dass etwaige zukünftige Dividendenausschüttungen von Faktoren wie der Ausschüttungskapazität von EADS abhängen, die sich wiederum nach ihrer Leistung, ihren Prioritäten bei der Verwendung der Barmittel und dem Vertrauen in zukünftige Aussichten richtet (das Zahlungsniveau zieht auch externe Faktoren in Betracht, wie die Dividendenpolitik vergleichbarer europäischer und internationaler Unternehmen) und jegliche Mehrgewinne werden zu den Rückstellungen hinzugefügt (siehe auch „– 3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen“). Es kann nicht gewährleistet werden, dass eine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2004 und folgende Geschäftsjahre vorgeschlagen wird.

3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem Anspruch auf Dividen-

denausschüttung, der der Ausschüttung von Dividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.5.4 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 nichtansässig behandelt wird (ein „ausländischer Aktionär“). Die Darstellung umfasst keine speziellen Regelungen, die für bestimmte Gruppen von Aktionären gelten, und ist nicht abschließend. 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 25 % 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 Vereinigten Staaten, Kanada, der Schweiz, Japan, allen Mitgliedern der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Doppelbesteuerungsabkommen mit Frankreich, Deutschland und Spanien

Nach dem Abkommen zwischen der Republik Frankreich und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung und die Verhinderung der Steuerverkürzung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. März 1973, dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der

Steuern vom Einkommen und vom Vermögen und verschiedener anderer Steuern und über die Regelung anderer Fragen auf steuerlichem Gebiet vom 16. Juni 1959 oder dem Abkommen der Regierung des Staates Spanien und der Regierung der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. Juni 1971 wird für Dividenden, die an einen ausländischen Aktionär ausgeschüttet werden, der nach der Definition des betreffenden Abkommens in Frankreich, Deutschland oder Spanien ansässig ist, im allgemeinen die niederländische Quellensteuer von 25 % auf 15 % herabgesetzt, vorausgesetzt, die Dividenden sind nicht einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

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 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:

- (i) die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte (*vaste inrichting*) oder einen ständigen Vertreter (*vaste vertegenwoordiger*) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- (ii) 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
- (iii) der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung (*aanmerkelijk belang*) an der Gesellschaft oder diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten in sonstiger Weise 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:

- (i) 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
- (ii) die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das 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.

Kapitel 4

Informationen über emittierte Wertpapiere

NICHT EINSCHLÄGIG

Kapitel 5

Für das Referenzdokument Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche

5.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche

Philippe Camus und Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* von EADS

5.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen

„Nach unserem Wissen sind die in diesem Referenzdokument auf EADS bezogenen Informationen wahr und korrekt; das Referenzdokument enthält alle von den Anlegern benötigten Informationen, um sich über Vermögen und Verbindlichkeiten von EADS sowie Geschäfts- und Finanzlage, Ergebnisse und Ausichten des Emittenten ihre Meinung zu bilden; es ist nichts ausgelassen worden, was die Bedeutung dieser Informationen beeinflussen könnte.“

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

5.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche

5.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche

	Erste Bestellung am	Endtermin der Bestellungsfrist
KPMG Accountants N.V. Churchillplein 6 2517 JW Den Haag Niederlande Vertreten durch Herrn E. Paul Medema	10. Mai 2000	6. Mai 2004 ⁽⁵⁾
Ernst & Young Accountants Drentestraat 20 1083 HK Amsterdam Niederlande Vertreten durch Herrn Ferdi G.M. Beuting	24. Juli 2002	6. Mai 2004 ⁽⁵⁾

5.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer

In unserer Eigenschaft als Abschlussprüfer der EADS (KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants für den Jahresabschluss 31. Dezember 2003, KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants als Nachfolger von Arthur Andersen für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002, KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen für den Jahresabschluss 31. Dezember 2001), haben wir uns vergewissert, dass die im aktuellen „Reference Document“ enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die sich auf die gesetzlichen Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 („Jahresabschlüsse“) einschließlich der Konzernabschlüsse der EADS beziehen, ordnungsmäßig aus den Jahresabschlüssen entwickelt wurden.

Das vorliegende „Reference Document“ wurde in Verantwortung der Chief Executive Officer Philippe Camus und Rainer Hertrich erstellt. Unsere Aufgabe ist es, über die Angemessen-

heit der Darstellung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der EADS mit Bezug auf die finanzielle Position der EADS und den Jahresabschluss der EADS zu berichten.

Unsere Prüfungshandlungen wurden unter Beachtung der „International Standards on Auditing“ vorgenommen und beinhalteten die Beurteilung der Angemessenheit der vorgelegten Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und deren Übereinstimmung mit dem Jahresabschluss, für den wir einen Bestätigungsvermerk erteilt haben.

Wir haben auch die Konzernzahlen für 2003 und 2002 der „Management's Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations“ gelesen, die im „Reference Document“ enthalten sind, um wesentliche Abweichungen von den im Jahresabschluss enthaltenen Informationen zu identifizieren und über offensichtlich fälschliche Darstellungen von Tatsachen berichten zu können, die sich, basierend auf unseren im Rahmen der Prüfung der Gesellschaft erworbenen Kenntnissen, bei der Durchsicht der sonstigen Informationen gezeigt haben.

Die vom Board of Directors der EADS genehmigten Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 wurden von uns in Übereinstimmung mit den in den Niederlanden allgemein anerkannten Prüfungsstandards und mit den Internationalen Prüfungsstandards geprüft.

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 haben wir am 5. März 2004 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Die Bestätigung, die die Prüfer am 7. März 2003 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass sie hinsichtlich der EADS Beteiligung an Dassault Aviation nicht die berufsüblichen Prüfungshandlungen, die sie für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an der Dassault Aviation durchzuführen hätten, vornehmen konnten. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2002 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2002 Mio. € 1.333. Sie haben den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären sie in der Lage gewesen, die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. In allen anderen Belangen waren zum einen KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants mit der Ausnahme, dass abweichend von den International Financial Reporting Standards (IFRS) bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, und zum anderen KPMG

⁽⁵⁾ Auf der für den 6. Mai 2004 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge Ernst & Young Accountants und KPMG Accountants N.V. zu Abschlussprüfern der Gesellschaft für den Berichtszeitraum des Geschäftsjahrs 2004 bestellt werden sollen.

Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den IFRS abweicht, da EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses von MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die obengenannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2002 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelte.

Die Bestätigung, die die Prüfer am 15. März 2002 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2001 abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass sie hinsichtlich der EADS Beteiligung an Dassault Aviation nicht die berufsüblichen Prüfungshandlungen, die sie für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an der Dassault Aviation durchzuführen hätten, vornehmen konnten. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2001 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2001 Mio. € 1.252. Sie haben den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären sie in der Lage gewesen, die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. In allen anderen Belangen waren zum einen KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen Accountants mit der Ausnahme, dass abweichend von den IFRS bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, und zum anderen KPMG Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den IFRS abweicht, da EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die obengenannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2001 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelte.

Ausgehend von dem obengenannten Vorgehen, haben wir, abgesehen von den möglicherweise notwendigen Anpassungen, die sich ergeben hätten, wenn wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation in 2002 und 2001 hätten vornehmen können, der Auswirkung der

oben dargestellten Abweichung von den IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen hinsichtlich der Behandlung von Entwicklungskosten in 2002 und 2001 und nach Auffassung von KPMG Accountants N.V. der Abweichung von IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen zur quotalen Einbeziehung von MBDA in 2002 und 2001, über keine weiteren Sachverhalte hinsichtlich der Angemessenheit der Darstellung der Konzernzahlen und anderer Informationen, soweit sie sich auf den Jahresabschluss der EADS N.V. zum 31. Dezember 2003 und 2002 sowie auf den von KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen geprüften Jahresabschluss zum 31. Dezember 2001 beziehen, zu berichten.

Diese Erklärung wurde einer spezifischen Anforderung der „Autorité des Marchés Financiers“ folgend erstellt, um dem EADS „Reference Document“ für das Jahr 2003 beigefügt zu werden.

Den Haag, den 1. April 2004, Amsterdam, den 1. April 2004,

KPMG Accountants N.V. Ernst & Young Accountants
(nur für die Jahresabschlüsse zum
31. Dezember 2003 und 2002)

Spezieller Hinweis zur Übersetzung der finanziellen Informationen

In Zusammenhang mit der Erstellung des „Reference Document“ haben wir die französische Übersetzung des gesetzlichen Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 (einschließlich der Konzernabschlüsse), die im aktuellen „Reference Document“ enthalten sind, gelesen. Alle diese Dokumente wurden ursprünglich in englischer Sprache erstellt.

Auf Grundlage unserer Durchsicht kommen wir zu dem Schluss, dass es einem französischen Leser aufgrund des gesetzlichen Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 mit der Erklärung der Abschlussprüfer und dem Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 möglich sein sollte, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des EADS-Konzerns zum 31. Dezember 2003 richtig zu beurteilen.

Paris, den 1. April 2004,

KPMG Audit Barbier Frinault & Associés
Departement of KPMG SA

Michel Piette Jean-François Ginies
Partner Partner

5.4 Informationspolitik

Angaben zu dem für Informationen zuständigen Mitarbeiter

Herr Pierre de Bausset
*Senior Vice-President Investor Relations and Financial
Communication*
EADS
81663 München
Deutschland
Telefon: + 49 89 607 34113
Fax: + 49 89 607 34110
E-Mail: ir@eads.net

Die Webseite www.eads.net liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft. Für die Aktionäre wurden in folgenden Ländern gebührenfreie Hotlines eingerichtet: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). Folgende E-Mail-Adresse wurde für Nachrichten von Aktionären eingerichtet: ir@eads.net.

5.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft am *Premier Marché* der Euronext Paris SA (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im *amtlichen 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 „3.1.3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft – Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften“ zusammengefasst sind.

Themenübersicht des Referenzdokuments

Um die Auswertung dieses Dokuments, welches als Teil des EADS Referenzdokuments für das Geschäftsjahr 2003 eingereicht wurde, einfacher zu gestalten, gibt die folgende Themenübersicht einen Überblick über die wichtigsten Informationen, die von der *Autorité des Marchés Financiers* gemäß ihres Regelwerks verlangt werden.

Erklärung der verantwortlichen Personen	Teil 2	Abschnitte
• Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen		5.2
• Erklärung der für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortlichen		5.3.2
• Informationspolitik		5.4
Allgemeine Angaben über EADS und ihr Grundkapital	Teil 2	Abschnitte
Auf EADS anwendbare Gesetze und Vorschriften		3.1.3 - 3.1.11 - 3.1.12
Grundkapital		
• Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte		3.2.1
• Ausgegebenes Grundkapital		3.2.2
• Genehmigtes Kapital		3.2.3
• Tabellarische Übersicht der Änderungen des ausgegebenen Kapitals in den letzten fünf Jahren		3.2.5
Börseninformation		
• Tabellarische Übersicht über Kurse und Transaktionsvolumina seit Juli 2000		3.4
• Dividenden		3.5
Grundkapital, Stimmrechte		
• Aktionärsstruktur und Stimmrechte		3.3.1
• Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft		3.3.4
• Beziehungen zwischen den Hauptaktionären		3.3.2
Informationen über die Geschäftsaktivitäten von EADS	Teil 2	Abschnitte
• Darstellung der EADS-Gruppe (Beziehungen zwischen EADS und ihren Tochterunternehmen)		1.1.1
• Wichtige Kennzahlen der EADS-Gruppe		1.1.1
• Informationen zu den Geschäftsbereichen		1.1.1 bis 1.1.6
• Märkte und Wettbewerbsposition von EADS		1.1.2 bis 1.1.6
• Beteiligungspolitik		1.1.7
Analyse der Risikofaktoren bei EADS	Teil 2	Abschnitte
• Risikofaktoren		
– Markt Risiken		1.5.1 und Teil 1/1.1.7
– Spezielle auf die geschäftlichen Aktivitäten von EADS bezogene Risiken		1.5.2
– Rechtliche Risiken		1.5.3
– Industrielle und Umweltrisiken		1.5.4
• Versicherung und Risikodeckung		1.5.5
Nettovermögen, Vermögenslage und Ertragslage	Teil 1	Abschnitte
• Konzernabschluss und Anhang		1.2.1
• Außerbilanzielle Verbindlichkeiten		1.1.6
• Prüfungshonorare		1.3
• Einzelabschluss und Anhang		1.2.2
Corporate Governance	Teil 1	Abschnitte
• Zusammensetzung und Arbeitsweise von Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers		2.1.1
• Zusammensetzung und Arbeitsweise der Board Committees		2.1.2 - 2.1.3
• Vergütung der Directors und wesentlicher Führungskräfte		2.2.1 - 2.3.3
• Die zehn größten Optionen, die nicht-leitenden Angestellten gewährt wurden		2.3.3
• Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte		2.2.3
Jüngster Geschäftsgang	Teil 2	Abschnitt
		2.1
Ausblick	Teil 1	Abschnitt
		3.1

**Dieses Dokument ist auch unter
den folgenden Adressen erhältlich:**

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

In Deutschland

81663 München – Deutschland

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
www.eads.net